

## **Konsten att förstöra, ett land full med tyckare utan ansvar!**

Här följer några av veckans artiklar – det har varit flera hundra de senaste veckorna med krav om nya utgifter, mera byråkrati och ett allt kärvare klimat för dom privata företagen som finns kvar. Sammanlagt handlar det om krav överstigande 2 miljarder kronor för ett år i ytterligare kostnader utöver dom dryga 55 miljarder som hela rasket kostar idag!

a)

### **KRISTINEHAMN**

Kristinehamn satsar på pendling österut

Kristinehamns kommun är beredd att satsa på kollektivtrafik österut. Vid tisdagens sammanträde beslutade kommunstyrelsens arbetsutskott att skjuta till en halv miljon kronor i år och lika mycket nästa år för förlängning av den så kallade 500-linjen vilket underlättar pendling mellan Karlstad och Örebro.

**Toni kommentar;**

**Är inte Örebro i förhållande till Kristinehamn gränsöverskridande?**

**Hur mycket skulle Säftebussen, Swebus och andra privata företag begära i bidrag om dom fick lov att ta upp resenärerna, förmodligen inte en krona varför politikerna gömmer sig bakom länsbolaget som gömmer sig bakom politikerna, Moment 22 – monolet skall vara kvar till varje pris, det är nämligen kul att leka bussdirektör utan ansvar, låta skattebetalarna betala kalaset och ännu roligare att flyga till en fullständig meningslös kongress UTP i Helsingfors för en ca sådär 30 000 kronor per resenär vilket ett hundratal av länsbolagens folk och politiker kommer att göra inom kort.**

b)

### **Färdtjänsten tjänar ej folket**

Det är inte kollektivtrafik. Det är byråkrati!

**I lagen om färdtjänst** från 2006 står att ”tillstånd till färdtjänst skall meddelas för dem som på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel”.

Men många kommuner bortser helt från denna del i färdtjänstlagen och begränsar i strid mot lagen människors möjligheter att resa. Och begränsningarna är många!

De kan som i Göteborgs kommun handla om att man inte får resa mer än 60 tur och retur resor per år, utan att ansöka om extra resor, eller att man aldrig vet hur lång tid resan tar.

**Listan kan utökas** med begränsningar i möjligheter att beställa sin resa när man vill, långa väntetider till beställningscentraler och trafikledning (när bilen inte kommer) med dyra mobiltelefonräkningar som följd.

Detta är så långt från kollektivtrafik som vi kan komma. Dessutom är priset högre för färdtjänst än för kollektivtrafik.

Hela byråkratin runt färdtjänstillstånd och hanteringen av begränsningar visar på bristande

insikt.

Den trafik som vi med funktionshinder är hänvisade till innebär inte det självklara resande som kollektivtrafik är för andra, trots att vi betalar samma skatt.

Friheten att resa när man vill, hur långt man vill, göra uppehåll för att uträtta ärenden eller annat, är inte att tänka på.

Färdtjänst ska dessutom vara en ersättning för de tillfällen då man inte kan ta sig fram på egen hand på grund av sitt funktionshinder. Sådana tillfällen då andra cyklar, går eller kör egen bil.

**Lagen om färdtjänst** stipulerar vidare att ”sådana resor som kan anses vara väsentliga för tillståndshavaren får begränsas till antalet endast om det finns synnerliga skäl.”

Men brister i förståelsen hos handläggare ger ofta uttryck i något slags idé om att en färdtjänstresa görs som ett eget nöje och inte som ett medel att komma till ett mål som arbete, affär, motion eller kulturaktivitet. Att då sätta upp kriterier för resandet innebär att en tjänsteman ska avgöra om enskilda resor är tillräckligt viktiga.

Göteborgs kommun beviljar bara ett visst antal resor i taget och sedan får man ansöka om fler, vilket medför ytterligare prövningar av skälen för om resorna verkligen är ”väsentliga”.

Längre än så går det inte komma från kollektivtrafik, där ingen kan lägga sig i vart eller varför man reser, när eller hur många gånger.

Visst är färdtjänst skattemedel som ska hanteras med varsamhet.

Men varför inte säga klart ut som det är: Färdtjänst har inget med kollektivtrafik att göra. De människor som på grund av ett funktionshinder inte kan ta sig fram på egen hand är utlämnade till tjänstemäns godtycke.

Det är inte kollektivtrafik. Det är byråkrati!

**Hjördis Kristiansson**

*Hjördis Kristiansson är styrelseledamot i SRF Synskadades riksförbund Göteborg.*

**Toni kommentar:**

**det råder samma sörja inom färdtjänsten som i busstrafiken, den har kantrat totalt och det får fortsätta bara för att politikerna vill ha makten! Vilka politiker?**

**Inget krav på kompetens bara en partibok och man är expert i det mesta.**

c)

## Varför ska vi ta tåget?

Klimatdebatten har påvisat att buss och framför allt flyg är miljömässigt dåliga alternativ jämfört med tåg. En skolklass på Östergårdsskolan ska åka på en arbetsresa till Novi Sadområdet i Serbien. Kostnad för buss är 29 700 kronor, flyg t o r Budapest med anslutande förbindelser kostar cirka 40 000 kronor. En tågresa kostar 93 000 kronor. Då får man dribbla med interrailkort, annars blir det ännu dyrare.

Jag hade helst beställt en tågresa, eftersom jag tycker det är viktigt att ta miljöansvar. Men vem tar ansvar för den prispolitik som ger ovanstående resultat?

Med beviljade pengar skulle vi bara kunna lösa enkelbiljett. Jag har dock fått uppfattningen att många vill ha oss tillbaka.

d)

### **V kräver gratis kollektivtrafik**

Vänsterpartiet kräver att klimattaxa införs på kollektivtrafiken. Detta innebär att man vill göra det helt gratis att åka kollektivt - till att börja med i Skåne och Örebro län. Det här är ett av kraven i partiets skuggbudget som TV4Nyheter tagit del av.

Den ska få svenskarna att låta bilen stå - och istället resa kollektivt. I sin skuggbudget vill vänstern genomföra ett fyraårigt försök av klimattaxan i Skåne och Örebro län.

Partiledaren Lars Ohly säger så här, på frågan om varför de vill införa den:

- Därför att vi vill att fler ska åka kollektivt och ställa bilen. Vi vill överföra transporter från väg till kollektiva transportmedel och då är en avgiftsfri kollektivtrafik, en klimattaxa, ett alldeles utmärkt sätt att göra det.

Skattemedel är tänkt att finansiera försöket. Enligt vänsterpartiets egna beräkningar skulle den extra kostnaden för staten bli 1,6 miljarder kronor per år.

e)

### **Röd kupp i Läns- trafiken misslyckades**

#### **Länstrafiken i Sörmland hade årsstämma i Eskilstuna i går. Den nya majoriteten i landstinget tog över styret.**

Det röda blocket försökte sig på en kupp för att få fram ett röd-grönt samarbete, men lyckades inte.

- Det slutade med att miljöpartisten röstade mot sig själv, säger Lennart Clarstedt. v. Det innebär också att miljöpartiet sabbade möjligheten att få ett rödgrönt styre i SLTF, den nationella lokaltrafikföreningen.

- Nu blir det i stället borgerligt styre där också, säger han.

#### **Votering**

Under sittande möte föreslog socialdemokrater och vänsterpartister att miljöpartisten Gunnar Söderberg, Oxelösund, skulle utses till Länstrafiken Sörmlands representant när SLTF, lokaltrafikens branschorganisation har årsstämma.

Majoritetens förslag var att det skulle bli Länstrafikens nya ordförande, Gustaf Wachtmeister.

- Frågan gick till votering, säger Lennart Clarstedt. Omröstningen slutade med siffrorna 7-6 till den styrande majoritetens fördel.

Majoriteten i länstrafiken har sju ledamöter i styrelsen. De röda, v och s, har tillsammans sex ledamöter.

Miljöpartisten Gunnar Söderberg som ersatte ordinarie ledamot Magnus Johansson, Eskilstuna, vill dock inte tala om hur han röstade.

- Det var en sluten omröstning. Det innebär att ingen vet hur den andre röstade. Jag tänker heller inte avslöja hur jag röstade.

## "Ingen frågade mig"

Han medger att hans namn fördes fram och föreslogs under pågående sammanträde.

- Det tycker jag däremot är mycket anmärkningsvärt. Mitt namn föreslogs utan att jag ens blivit tillfrågad. Jag tycker nog att det hör till att man frågar den person man tänker föreslå och utse till något.

Han vill inte svara på hur han röstade. Han vill inte heller svara på hur han hade röstat om han blivit tillfrågad först.

- Det finns ingen anledning eftersom det är en rent hypotetisk fråga. Ingen frågade mig. Jag tycker inte det är seriöst att göra så. Det är min enda kommentar.

SLTF är branschförening för läns- och lokaltrafik men ansvar för alla kollektivtrafik i landet.

Länstrafiken i Sörmland ska välja en ordinarie ledamot och en ersättare till föreningens årsstämma som i sin tur väljer styrelse.

Beslutet blev i stället att nye ordföranden moderaten Gustaf Wachtmeister blir Sörmlands ombud på stämman.

Gunnar Söderberg kommer dock med på ett hörn i alla fall. Han valdes i stället till ersättare.

f)

## Pendeltåg löser inte alla problem

Enligt Banverkets prognos skall ett godståg med en hastighet av 100 kilometer i timmen passera centrala delarna av Motala var tionde minut dygnet runt!

Hur kan någon tro att folk vill flytta in i en kommun där skramlande tåg far inom centrum med en hastighet av 100 km/timme var tionde minut dygnet runt!

<http://www.motalatidning.se/sidor/insandare.asp?id=17011&arkiv=true>

Våra förtroendevalda kommunpolitiker tycks tro att pendling med järnväg skall lösa de flesta problem för Motala. Folk skall glatt åka till och från sina arbeten i nyinköpta pendeltåg. Är det något man har belägg för? Har man gjort någon undersökning och kommit fram till att folk kommer att pendla med tåg om så är möjligt?

Kan det vara så att om de förtroendevalda får bestämma så kommer det inte att finnas några andra möjligheter än att pendla med tåg beroende på att bussförbindelser kommer att dras in. Det kan naturligtvis inte finnas både tåg och buss eftersom det skulle bli alldeles för kostsamt.

Möjligheten återstår att pendla med egen bil precis som många gör redan i dag. Är det inte mest riktigt att bygga ut vägen Motala-Linköping (de flesta lär pendla mellan Motala och Linköping) med förbättrad trafiksäkerhet, kortare restid, etcetera?

Hur förklarar våra förtroendevalda för boende i Borensberg, Klockrike, Fornåsa med flera att nu är det tåg som gäller. Påstigning i Motala för vidare transport till Mjölby. Byte i Mjölby för resa till Linköping. I bästa fall har pendlaren gångavstånd från centralen i Linköping till sin arbetsplats. Om inte är det buss eller taxi som gäller.

Våra förtroendevalda tycks även tro att folk kommer att pendla i motsatt riktning det vill säga från Linköping till Motala. Låter mera som ett önsketänkande.

Vad de förtroendevalda har lyckats med är att framhäva pendeln som något livsviktigt för Motalas framtid. Vad de flesta inte vet om och vad de förtroendevalda definitivt inte har pratat högt om är att Sveriges största godsstråk kommer att skära rakt genom Motala. Banverket har lyckats att övertyga våra förtroendevalda om förträffligheten med dubbelspåret vilket möjliggör att få en pendel till Linköping utan kostnad förutom stationsbyggnaden. Tyvärr är det sällan man får något gratis. På bekostnad av miljön i Motala har de förtroendevalda tillsammans med Banverket en lösning av hur dubbelspåret skall byggas.

Enligt Banverkets prognos skall ett godståg med en hastighet av 100 kilometer i timmen passera centrala delarna av Motala var tionde minut dygnet runt! Smaka på den. För undertecknad är det totalt ofattbart att det överhuvudtaget är möjligt att det kan bli på det sättet.

Hur kan någon tro att folk vill flytta in i en kommun där skramlande tåg far inom centrum med en hastighet av 100 km/timme var tionde minut dygnet runt! Dubbelspåret byggs med en livslängd av minimum 100 år. De förtroendevalda bygger ännu en gång in ett stort problem typ genomfarten med cirka 500 000 långtradare per år med allt vad det har inneburit. De förtroendevalda borde skämmas.