

Vänstergardisterna tillika oppositionen går emot en samlad bransch om kollektivtrafiklag

Den 22 juni beslutade riksdagen om en ny kollektivtrafiklag. En lagstiftning som välkomnas av en samlad bransch och som Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik också står bakom, men som trots det sågas av oppositionspartierna.

Tyvär har den rödgröna oppositionen sagt att man kommer att rösta emot lagförslaget. Man väljer att av principiella och av dogmatiska skäl gå emot en enad kollektivtrafikbransch. Argumentationen bygger dessutom på åsikter och diskussioner som förts tidigt i processen, bland annat i samband med Ulf Lundins utredning "En ny kollektivtrafiklag" och inte på hur den nu färdiga propositionen är utformad. Med propositionens lagförslag kommer de modeller, rekommendationer och samarbeten som utvecklas gemensamt i branschen att kunna bli verklighet i syfte att tillgodose resenärernas behov.

Oppositionens ställningstagande kritiserades av BRs förbundsordförande Anders Lundström:

– Vi är alla överens om att de kommersiella drivkrafterna i kollektivtrafiken måste få utvecklas för att vi ska kunna möta resenärernas många olika behov. Marknaden är redan idag norm för kollektivtrafiken, eftersom huvuddelen av kollektivtrafiken redan idag upphandlas i konkurrens mellan kommersiella företag. Problemet idag är att när upphandlingen är klar råder sedan regionala monopol i flera år. Genom att ge fler aktörer möjlighet att då också samtidigt utveckla nya tjänster utifrån resenärens önskemål innebär att dagens regionala monopol försvinner. Ett strålande exempel på detta, som redan idag gett resenärer som reser mellan län lägre priser och breddat utbud, är den kommersiella expressbusstrafiken.

Oppositionen har en märklig uppfattning om att kollektivtrafiken endast kan utvecklas med offentliga monopol och finansiering. Det är således endast politiker och byråkrater som ska planera och besluta om kollektivtrafiken. Ett uppifrån perspektiv som helt skiljer från Partnersamverkans affärsmodeller och branschens gemensamma ambition att sätta resenärens behov i centrum för utvecklingen av kollektivtrafiken. Med tanke på de närmaste årens sparkrav inom stat, landsting och kommuner kommer det, med oppositionens förslag, förmodligen inte heller att finnas tillräckliga resurser för att kollektivtrafikens marknadsandel ska kunna fördubblas.

Till råga på allt prioriterar oppositionen ensidigt nästan alla statliga resurser till att bygga höghastighetståg, järnvägar och spårvagnar. Investeringar som inte under de närmaste tio åren kommer att leda till ett ökat kollektivtrafikresande. Busstrafiken är basen i den regionala och lokala kollektivtrafiken och behöver självklart också öronmärkta och tydliga investeringar för att kunna möta framtida behov. Efter år av utredningar är oppositionens motförslag istället för en Ny kollektivtrafiklag - ytterligare en utredning...

– Oppositionens förslag om en ny utredning stoppar den utveckling och det engagemang för framtiden som nu spirar i hela Sverige. Vi har sett nog av utredningar genom åren – det är tid för handling. Och vi är beredda att tillsammans med övriga aktörer ta kollektivtrafiken till en ny nivå, säger Anders Lundström.

Ett ytterligare problem med oppositionens ställningstagande är att den nya kollektivtrafiklagen innebär en ratificering av EU:s kollektivtrafikförordning. Det är därför inte ens möjligt för oppositionen i regeringsställning att bibehålla nuvarande lagstiftning.