Kurt Hultgren

2025-01-29

**Kollektivtrafikens organisation – förbättringar krävs**

Kollektivtrafiken har en mycket viktig roll i utvecklingen av samhället i stort, mycket större än vad de flesta föreställer sig. Det beror på att bilsamhället gått över styr, det vill säga att det har utvecklt sig så att det leder åt fel resultat. Situationen är den att mänskligheten måste hushålla msd jordens resurser, och klimatfrågan måste hanteras på ett sätt som gör att befolkningen på jorden kan överleva. Genom att alltför mycket anväda kol, gas och olja har klimatet förändrats så att stora förändrignar är att vänta. Försöken att stoppa den utvecklikngen är stora, med parisavtalet och många andra strävanden. Och dessa starka strävanden pågår och fortsätter, även om Trump och några andra, exempelvis Ulf Kristersson, gör sitt till för att sabotera så mycket de kan. Men vetenskapen är tydlig med vad som krävs. Och allmänheten är mycket mera beredd till vissa beteendeförändringar än vad många politiker vågar begripa.

Länge bestod förflyttningarna för alla indvider endast av två nalternativ. Man kunde använda upptrampade vägar för att gå på eller färdas efter häst och vagn, kanske ridande. Man kunde också färdas till sjöss, med fartyg på havet och på sjöar. Det var läget långt fram i historien, ungefärligen till mitten av 1800-talet. Då hade man i Sverige också byggt kanaler så att man kunde använda båtar på sträckor som knöt samman olika sjöar och vattenleder som floder och älvar (t ex Göta kanal 1830). Under mitten av 1800-talet etablerades långväga landsvägstransporter på vissa sträckor, men samtidigt utvecklades järnvägarna. Vagnarna som utvecklades för körning på gator och vissa vägar utvecklades också, exempelvis infördes postdiligenser på ett par sträckor i Sverige, och säkerligen ännu tidigare på Europas kontinent. De hästdragna vagnarna fick också en större btydlelse på landsbygden för att ta sig till städerna, men också i städerna för att ta sig runt på olika ärenden. Gatorna var vattensjuka, och ibland belagda med kullersten så att man kunde ta sig fram när det var som blötast. Men tuktade gatstenar kom inte i bruk förrän i slutet av 1800-talet. De hästdragna hästdiligenslinjer som etablerades i linjetrafik under mitten av 1800-talet drabbades i högsta grad av de mycket dåliga väglag som vagnarna skulle köra på. De knaggliga gatorna och de stora skumpandena som alla resenärer utsattes för var inte särskiolt attraktiva. Det var självklart att hergårdsägare skaffade sig vagnar med stora hjul, som kunde rulla ovanpå de kullriga tenarna, och deras vagnar var försedda med stora fjädrar sonm gjorde att studsarna inte kändes så mycket. Och de stora hjulen bestod alla av ekrar ut till en stålskodd träring rulla på. Det var först när järnvägstekniken med vagnar på spår också kom till använding i stadstrafiken genomn spårvägarna som det blev bekvämt att åka i gemensmamma fordon på vissa sträckor. Stålhjulen rullade på den platta stålrälsen i spårvägsspåren, precis som järnvägsvagnarna rullade på sina spår. Det gjorde att vagnarna rullade mjukt och angenämt. Den skumpiga hästomnibussen i Stockholm på 1870-talet blev ingen framgång. De tuktade gatstenarna, som erbjöd platta ytor när de lades kanvt vid kant, kunde åstadkomma en relatvit platt yta, men tuktade gatstenar kom i bruk först under 1880-/1890-talet. Och gummihjul på fordonen kom först vid sekelskiftet 1900. Inte förrän in på 1900-talet kom de luftfyllda gummidäcken på bilarna.

Spårvagnarna blev de första kollektivtrafikfordonen av stor betydelse., Så småningom utvecklades även bussar som kunde köra på platta stenlagda gator, liksom på väl utjämnade landsvägar. Spårvagnarna började rulla i Stockholm 1877, från Slussplan till Norrmalmstorg och till Roslgastorg och till Grevbron på Strandvägen, och liknande startades snart i Göteborg, Malmö, Helsingobrg, Uppsala, Norrköping och Gävle och några städer till. De flesta startade som kommersiella bolag, och de konstaterades fylla an viktig samhällsfunktion - och alla kommunaliserades på olika sätt under början av 1900-talet. Spårvägar och lokalbanor fick allt större betydelse under slutet av 1800-talet, inklusive förortsbanor av olika slag. De gav sägerligen ett samhällsekonomiskt starkt bidrag till utvecklingen, antingen de gav ett företagsekonomiskt överskott eller om de mest bidrog med själva nyttan av arbetsmöjligheter.

Först under 1950-talet började bilismen spela en större roll, och den ledde bland annat till att kollektivtrafiken inte längre lika tydligt spelade rollen av en samhällsnyttig funktion, eftersom alltför stor del av intresset fokuserades på biltrafiken. Samtidigit ökade kollektivtrafikens betydelse ju mera utspridd bebyggelsen blev. Men så länge fokus i planeringen låg på bilismen så skedde flera destruktiva åtgärder som drabbade kollektivtrafiken, som delvis sågs som hindrande för bilismen. Prioriteringen av kollektivtrafikens körbanor i form av spår på gatorna, hållplatsernas placering och kollektivtrafkens tvång att släppa fram biltrafik i trafiksignalernas prioritering, allt detta gjorde kollektivbtrafiken mindre attraktiv, samtidigt som tunnelbanor ansågs nödvändiga. Tunnelbanorna blev delvis populära i vissa kretsar och kunde finansieras bland annat för att kollektibvtrafiken borde lämna plats på gatorna åt den privata biltrafiken på gatorna. Spårvagnarna var ”i vägen” för bilisterna. Det var inte det ett officiellt athumenet, men det var ett argument som tilläts spela en viss roll, eftersom biltrafiken ju måste prioriteras inför framtiodem. Denna utveckling fotsatte långt in på 1970-talet, när äntligen röster höjdes för att kollektivtrafiken måste prioriteras bättre än som läget var vid den tidpunkten.

Under 1970-talet genomfördes en sammankoppling av kolelktivtrafiken i Stortockholm, genom att Storstockholms Lokaltrafik bildades, och de olika lokala tåg- och bussföretagen inordnades i länets trafikförvaltning. SJs ointresserade roll fick vika för den gemensamma nyttan av kollektivytrtafik, inte minst på regional nivå. Men det var bara i Stockholms län som landstinget tog över kollektivtrafiken, inte i övriga län. Däremot så skulle de lokala planerarna i kommunerna inte längre arbeta med kollektivtrafiken, eftersom detta i fortsättningen var landstingets roll.

De olika länstrafikhuvudmännen i alla övriga län fortsatte att arbeta med de lokala bussföretagen i första hand, och det fanns en uppfattning om att SJ skulle sköta enbart fjärrtrafik, och inte alls lokal- eller regionalrafik, en uppfattning som gjorde att nytänkandet begränsades. Malmöhus län drev på i denna fråga. Vanföreställning om SJs begränsade roll stöddes av SJs gd Lars Petersson, men han fick backa från sin inställning och fick avgå som gd för SJ. Alltflera län engagerade sig i att köra regionala tåg gennom avtal med SJ, oh så småningom genom egna bolag i olika samarbeten . De regionala länstrafikhuvudmnännen (THM), som fanns i varje län, arbetade med en viss utveckling, tillsammans med olika kommuner i respektive län. Efter 1980-talets utveckling av flera regionala tågsystem och till slut även tågsystem som inte var beroende av SJ, var det naturligt att tillåta nytänkande även inom järrnvägsområdet. Tanken om ett monopol på spåren visade sig förlegad, och kunde till slut överges.

När de europeiska trafikpolitiken, som Sverige i princip anslutit sig till genom medlemskapet i EU 1995, förordade mångfald inom järnväsgtrafken kunde också Sverige börja tänka nytt. En utredning tillsatts om en ny ordning för den regioala kollektivtrafiken. Tanken i den utredningen vara att varje län skulle ha en ansvarig kollektivtrafikmyndighet, ocb den utredningen föreslog 2009 att det skulle inrättas Regionala >Kollektibvtrafikmyndigheter (RKM) i alla län, och att de tidigare föreningarna eller samhällsägda bolagen som utgjrode THM, skulle ersättas av en myndighet som kunde besluta om regionaltrafiekn i sitt län. Den nya lagen trädde i kraft 2012. Förslaget var att alla RKM skulle bygga på medverkan från alla kommuner i länet, men regeringen besölt att Stockholms län fortfarande skulle förbli enbart regionalt, troligen i föreställningen om att dess utvecklikng var föredömlig. Vad regeringen inte lyssnade på var den eniga utredningens ställningstagande om hur viktigt det var att kommunerna kände engagemang i kolleetivtrafiken och att de önskade påverka den på olika sätt. Det var inte en fråga de ”ville slippa”, det var en fråga de behövde påverka.

Storstockholms RKM, som fortfarande ville kalla sig SL, var ledande i att upphandla olika operatörer för all trafilk, både för spårtrafik och busstrafik, och så småningom även för båttrafiklen. Märklkgt nog behöll RKM i Stockholm bolaget SL som ett dotterbolag, just för att vara huvudman för alla ujpphandlingar. Varför inte dessa skulle göras av RKM direkt kan diskuteras och borde inte spela någon stor roll. Men hela RKM har alltså fortsatt att låna namnet SL från sitt dotterbolag. De första upphandlingarn gjrodes av kvalificerad personal och kunniga överväganden spelade en god roll.

Successivt under de följande två decennierna har RKM Stockholm alltmer präglats av att vara en organisation som inte har den driftiga kompetens som gäller kollektivtrafikns viktiga roll och dessutom bristen på intresse för kollektivtrafikens kvalitet. Det är karaktersistiskt att upphandlingen av pendeltågstrafiken, där SJ skulle kunna fylla en god roll mot bakgrund av dess utvekling under den driftiga vd-n Monica Lingegård , faktiskt slutade med att SJ lämnade ett besked om att de avstår från att lägga ett bud, eftersom avtalsförhållandena hlet och hållet läggar alla risk på operatörern och där RKM friskriver sig från alla risker. Det finns inget rimligt affärsupplägg, som bägge kan se som realistiskt och utvecklingsbart. Bara en sådan sak som att RKM Stockholm låter en operatör flytta från ett geografiskt uppdrag till ett annat, vilket medför att bussparken som krävs i den ena av de geografiska regkonerna inom länet inte kan prestera tillärckligt många bussar i drift, eftersom man inte har tillräklig bussflotta. Detta verkar snarare som en lekstuga för upphandlarna. Resenärerna blir utan bussförbindelser och utlovade prestationer uteblir. Detta är skandalöst, eftersom uppdraget för RKM är att se till att trafiken fungerar. Det är också karaktäreisktiskt att RKM Stockholm efter regeringsskiftet 2022 erhållit en oerfaren ordförande i Anton Fendert, 29år , och RKM själv som vd fått David Lagneholm som tydligen inte var tillräckligt sakkunnig inom kollektivtrafiken. Att denne vd nu väljer att avgå, kort efter SJs avböjande besked, och att kort därefter även Anton Fendert, nu 31 år, även han lämnar Stockholms kollektivtrafik, visar tydligt att företaget uppenbarligen har tappat både arbetsvilja och kompetens inom företaget, beroende på otillräcklig ledning. Vad har de levt i för föreställningsvärld? Nu verkar allt gå åt skogen. Kollektivresndet i Stockholmsregionen har inte hämtat sig efter pandemin. I både Skåne och Göteborgsreginoen har istället resandet återhämtat sig och ökat så att man passerat siffrorna före pandemin. Det verkar till stor del handla om att RKM Stockholm har tappat viljan, lusten och kompetensen.

Det som krävs är sakkunnig och initiativrik ledning med vilja att lyssna på resenärerna och utveckla tjänsterna i Storstockholms kollektivbtrafik, något som är avgörande för klimatfrågans hantering i Sverige. Att se resenärerna som en tillgång är ett sätt att känna utvecklikngsvilja, alldeles särskiklt när det finns motverkande krafter som ser ut att hellre ge tappt. **●**