

"Jag tar två oliver till" Jag har fått min dos. Jag kan inte ta in mer.

Så börja min artikel från året 2002

<http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=316&q=tu vesson&ww=strong>

Börjar någon prata om det stänger jag av. Kommer ni ihåg när bussbranschen bestod av tusentals bussbolag som utförde sin linjetrafik och levde i stort sett på biljettavgifterna? Statens bidrag per år till kollektivtrafiken var mindre än 3 miljoner kronor per år? Kommunernas bidrag understeg 50 miljoner till dom privata bolagen, några hundra var det till dom kommunal ägda bolagen.

Dom privata bussbolagen hade sedan en eller flera turistbussar som "flaggskepp" med vilka man körde de "fina" körningarna samt på helgerna utflykter med bygdens föreningar? Det var då det. Så kom lönsamhetsproblemen, kommer ni ihåg dem? Ni vet det där hemska som fanns i slutet av förra årtusendet. Ingen klocka som ringer? Så ni minns inte reportagen om bussbolagen som klagade jämt på den låga lönsamheten och krävde kommunerna på mer pengar? Gå tillbaks till busstidningarna från slutet av 80 och början av 90 talet där finns spaltmetrar med klagosånger. Det var ett jämmerligt klagande, bussägaren tillsammans med familjen i skinnsoffan och "jag vet inte vad jag ska ta mig till" och "vi har lån på bussar och fastigheter och ingen vill köpa det."? Länsbolaget har satt mig på pottan. Alla satt dessförinnan på sina trafikillstånd, men ett samarbete över dessa var snart sagt omöjlig, kundorientering den fanns inte, det rättmätiga kravet från konsumenten att enkelt kunna resa, den insikten saknades hos bussägaren och bussbranschens förening (vari ligger skillnaden?) som då och som nu alltid är emot allt som ens luktar modernisering.

Så tillträdde Helge Berglund i början av 80 talet, som kraftfull chef för SL i Stockholm och drev genom att alla Stockholms förorters bussbolag införlivades i SL – samtidigt som man införde ett 50 kort där man kunde resa inom hela regionen (länet) på ett och samma månadskort med tåg, tunnelbana och buss.

Enkelt och marknadsanpassat. (men ack en sån byråkrati som såg dagens ljus) Kunderna tyckte om denna reform. Det verkliga stora misstaget var bussbranschens ihärdiga stridande för att behålla trafikillstånden. Den politiska framgången för 50 kortet och symbolen att kunna resa inom sitt "län" blev en politisk utmaning i hela landet. Aldrig har kollektivtrafiken varken förr eller senare haft så stor tillväxt av egen kraft. Sverige levde på egna inkomster, det gick bra för Sverige, bensinen kostade knappt 3 kr litern och skatterna var rimliga, 50 kortet slog allt – det var ett marknadsmässigt genialt drag.

Varje sund människa så även bussägarna, borde förstått att man inte kan i all evighet behålla det gamla, det monopolistiska, utan att anpassa sig till kundernas krav – dvs fri rörlighet med det kollektiva färdsystemet. 50 kortet var ett sådant Nu tillspetsade sig motståndet mellan de privata bussbolagen där även SJ och GDG (2 statliga bussbolag) tog parti för bakåtsträvorna mot en flexibel taxesättning al a 50 kortet.

Den moderate Kommunikationsministern Sven Tu vesson lade då fram "tvångslagen" som är grunden till de nuvarande länsbolagen. En större socialistisk planekonomisk reform har nog aldrig skapats varken förr eller senare, eller som moderaterna säger

idag år 2002, det var nog inte en av våra "bättre" lagförslag. När detta var ett faktum – vände alla bakåtsträvorna i bussnäringen helt om – nu gällde det att sälja sig så dyrt som möjlig.

Framtiden såg ljus ut med "nya" monopol med länsbolagen hägrande gröna ängar så långt ögat kunde se. Avtal där de nyinrättade länsbolagen skulle stå för den ekonomiska tryggheten. Jag kan inte klandra er. (Visserligen skrev jag en insändare i DN samt GP där jag kallade reformen för ett ekonomisk svart hål, alla blev som tokiga, mest i bolaget där jag verkade GDG detta var 1984, blev t.o.m uppkallad till SJ generaldirektören för en tillrätta visning)

Kollektivtrafiken och dess skenande kostnader, ämnet är lika hopplöst förbundet med 80 - 90-talet som SJ utredningar och hur svensken skall gestalta sin fritid.

Fullständigt ute och massmedialt hopplöst. Att sätta rubriken "stor special om bussbolagens lönsamhet" på omslaget till en tidning vore att be om att ingen skulle läsa den. Och jag själv är inget undantag. Med kollektivtrafikens sysselsättningsfrågor är det som med konflikten i Mellanöstern eller Afghanistan.

Jag har fått min dos. Jag kan inte ta in mer.

Börjar någon prata om det stänger jag av. Och inte blir det lättare av att jag sitter på en strand alldeles ensam i Spanien i januari månad år 2002 och äter oliver, och att jag helst av allt vill förmedla känslan av att ta sig hit med en mountainbike över bergen, genom olivlundarna och att plötsligt se stranden och det turkosblå vattnet 200 meter nedanför.

Men nu sitter jag här med en snustorr rapport i handen. Den dåliga lönsamheten i bussbranschen, heter den. När jag har läst färdigt är jag faktiskt förbannad. Förbannad på (s) regeringens lögner, landstings politikernas struts tänkande, oppositionens flathet och mediernas dumhet och en Branschförening som aldrig tycks lära sig någonting, det är som om tiden stod stilla för dem.

Författarinnan Birgitta Stenberg 69 år sammanfattar det ständiga klagandet i Sverige på följande sätt: "Vårt land påminner alltmer om alltfler diktaturstyrda länder ute i världen beträffande effekten av avslöjanden om missförhållanden. Skillnaden är att sådant får skildras i vår TV utan att journalisterna mördas. Men effekten av dessa avslöjanden är precis som i diktaturerna: ingenting händer, ingenting förändras, allt fortsätter under beklaganden precis som förut...

" Hela artikeln finns under länken

<http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?kat=4&id=311>

Från den utredning jag sitter och läser citeras följande stycken Så här står det , citat från en utredare som inte har branschfarenhet. Gissa var denna utredning landade, kan det vara den stora papperskrogen?

Den skrevs 1996!

"Mycket tyder på att nuvarande centraliserade, storskaliga och otympliga system inte stämmer med tidens anda och människors krav på egen makt". (handlar om byråkratiseringen av Länsbolagen) vidare....

”Förklaringen till de bristande insikterna är förmodligen att partierna och deras aktiva numera så fullständigt identifierar sig med staten, att de inte längre har förmågan att se statliga orättvisor, utan enbart i indignationsnummer ger sig på andra aktörer i samhället.” eller ”Största delen av statens ekonomi ligger dock i transfereringssystemen.

De har liten fördelningspolitisk effekt. Omfördelning sker, men det är till största del en livscykelomfördelning: omfördelning över tiden för varje person, snarare än mellan personer.” ”Sådan omfördelning -- som i praktiken handlar om inkomsttrygghet vid sjukdom, arbetslöshet och pension -- behöver inte ske i statlig regi av fördelningspolitiska skäl”

Om nu dessa kärnfrågor kan ifrågasättas, varför kan då inte länsbolagsreformen ifrågasättas? Den är dyrbar, den är fel, och alla klagar, länsbolagen som får för lite pengar, utövarna ”bussbolagen” som kör på fälgarna, skattebetalarna som inte KAN betala mer, och en administration som tar bort all glädje och innovation.

”Förmågan att här göra mer välavvägda beslut ökar, när ekonomiska realiteter och alternativa användningsområden blir synliga för var och en. Kort sagt, medborgarna får frihet att välja och insikt i kostnaderna för sitt kollektiva resande.

En sådan insikt skulle säkert skapa större realism i kraven på förmåner i det som i dag är statliga / landsting / kommunala trafiksystemet. Här skulle man vilja hänvisa till den gamle socialministern Gustav Möller, som myntade den kloka devisen om att ”varje skattekrona som används ineffektivt är som att stjäla från de fattiga”.

Länsbolags reformen är en dålig reform, den kostar samhället mer pengar än vad skatteuttaget möjliggör. Därtill har man redan påtvingat allehanda indirekta skatte pålagor för att bekosta det kollektiva resandet. Takten till nya skatter för att betala en alltför stor ”kostym” avtar inte, tvärtom. Frågan som borde ställas, krävs det verkligen en så stor organisation för att bedriva kollektivtrafik till potentiellt möjliga 4 – 5 miljoner invånare ?

Skall det behövas över 10.000 tjänstemän i 5 – 6 led där alla utreder varandra ? Skall det behövas monopol trafik tillstånd i varje län för att bevara ett sjukt och obetalbart system? Eller finns det alternativ? Vem är det då som tar upp handsken och börja med att skapa ett nytt system – borde det inte vara dom som är mest utsatta?

Nämligen Bussbranschen som förvisso en gång var med och skapade detta system men efter 20 års bitter erfarenhet borde ha kommit till insikten – så här kan det inte få fortsätta.? Varje person som tar pengar från den gemensamma skattekassan har också ett ansvar. Att visa sitt ansvar är att komma med förslag hur man minskar den totala kostnaden. Att se helheten är ett måste inför en kommande förändring. Att upprepa sig blir i längden tröttsamt för alla, men min hemsida är ingen kommersiell verksamhet, jag säljer inget, jag torgför något som rätt många tusen vill läsa men inte våga själv yttra sig om, bara att viska till mig i örat eller skicka roliga mail, så visst har jag också en publik.

Dom som inte gillar vad jag skriver dom får låta bli att läsa. Tidningen trafik forum som ständigt bistår kollektivet och är deras megafon sedan många år för att begära mer pengar, jag är raka motsatsen och kommer att upprepa mig till vägens ände till

dess sanningen kommer ikapp "dödgravarna i Sverige" vilket för min del är kollektivisternas lekstuga SLTF, BR, VINNOVA, SIKÅ, TFB och ytterligare ett 20 tal organisationer som har uppstått som fågel Fenix efter att länsbolagen kom till vars chefer är så okunniga i regel att dom för varje beslut måste ha en utredning. (allt betalt av skattebetalarna) En utredning till en ännu mer okunnig styrelse vilka samtliga reser årligen till världens alla hörn för att lära sig, nyligen var ett gäng i Barcelona dessförinnan ytterligare ett större antal "svenska trafik experter".

Vad dom har lärt sig dom senaste 20 åren, det kan nog bli föremål för en egen utredning. Linköpings Universitet har visat stora ambitioner och upptäckt frålsningen i kollektivets kassa för en forskning som torde vara den enklaste i världen. Där resenären åker på morgonen till arbete eller skolan, för att på eftermiddagen åka hem. Däremellan har man ledig kapacitet för alla som inte får/kan vara med i samhället för att åka till ett arbete.

Svårare är det inte.

För detta behövs inget folk utan enkelt simpelt logiskt tänkande. Tusen bussåkare har mer kunnande än 10.000 byråkrater. Alldeles säkert. Nu fortsätter jag att äta Oliver, titta ut över ett sagolikt vackert spegel blankt hav och läser hur det går för kryssningsrederierna i världen. Där står det inte stilla, inte heller efter den 11 september 2001, detta skall bli jätte spännande. Och så läste jag att Estline till slut efter sin konkurs under sin 8 åriga bana aldrig gjort några vinster utan endast förluster,(240 milj kr) det står i kontrast mot Baltic Line som tvingades göra konkurs med närmare 34 miljoner i kassan och en vinst långt mer än 40 miljoner pga att "ryska" kriminella ville ta över. Så var det med den sanningen! Estline som gick så bra.

Toni Schönfelder, envis och tjtande om kollektivets "dödgravare".