

Vad är syftet med Nyhetsbrevet ” Varning Schönfelder”

Till de som missat varför detta nyhetsbrev finns till!

Vad är strukturell konservatismen? En konservatism som endast syftar till att bevara den existerade struktur. LO:s omöjliga kamp för att försvara facketts rättigheter kan sägas vara ett uttryck för en sådan strukturkonservativ inriktning. Branschföreningar som bevakar ett fåtal stora bolags rättigheter är en annan form. Branschtidningar som lossas att ingen förändring är nödvändig och därför tar in sådant som är konfliktfritt är tidskrifter för blindstyren? När Sovjet började falla samman kunde man i media läsa om kommunistpartiets konservativa falang. Med detta avsågs de mäktiga partipampar som inte ville förnya. Det förvånar väl få att nästan alla strukturkonservativa som finns i vårt samhälle tillhör vänstern vilka tillika genom BR blivit bussbranschens närmaste supportrar och språkrör. Så illa är det.

Inom den svenska turism är det inte annorlunda där är det (s) som styr med en beprövad metod som fallerat i hela samhället, att höja skatter, låta bolagen söka bidrag, där landsting och kommunala ägda bolagen har företrädare till i princip alla bidragspengar.

Det finns ingen opposition eller någon annan i Sverige än detta Nyhetsbrev med alla de begränsningar jag har som synar kartell liknande verksamheter, maktmissbruk och en pengaförstörelse utan dess like. Hade branschens företrädare och tidningar förstått sitt ansvar att syna och förklara vad som är sanning hade detta Nyhetsbrev inte haft någon funktion. I de flesta andra branscher sker det en livlig nästan hetsig debatt och ständiga avslöjande där ibland ett och annat huvud rullar, när skedde detta sist i turist och kollektivtrafikbranschen trots ständiga oegentligheter? *(glöm inte det sker hela tiden med skattebetalarnas pengar)*

Bussbranschens båda tidningar har annan fokus än att producera ett Nyhetsbrev som detta som lyfter fram de personer med namn som är ansvariga för att en hel bransch som närmast är i konkurs. Shit happens, det gör en och annan upprörd, att mitt Nyhetsbrev hänger ut ansvariga enligt min åsikt med all rätta, ar skall hängas ut, det är min bestämdaste uppfattning för annars kan det aldrig bli stopp på förskingringen av våra gemensamma pengar. De som missbrukar sin ställning och förinta våra skattepengar handlar om enskilda personer som satt sig i en funktion där man tror sig vara oantastlig, det är man inte!

Ekonomisk ohållbar kollektivtrafik som fungera som planhushållning och många menar att det inte skall synas? Att Sverige inte anpassa sin lagstiftning efter EU direktiv där Sverige varit med om att besluta avreglering och det skall inte påtalas? Svensk turism som är genompolitiserad där lokala och regionala småpåvar stryker entreprenörerna och bryter mot implementering av EU lagar och tvingande direktiv. De årliga skattefinansierade bidragen

både till kollektivtrafiken samt turism är av sådan storlek att andra samhällsviktiga tjänster som sjuk och äldreomsorg lider av pengabrist, med resultat långa vårdköer, folk dör i kön, folk dör av felbehandling och en död klagar inte men var finns journalisterna med etik som kunde ha förhindrat det hela? 100.000 blir varje år felbehandlade därför att det saknas resurser som istället turist och kollektivtrafik branschen slösar omkring sig eller hur kallar man ett biljettsystem som kostat över 4 miljarder kronor och inte kan användas? Var finns analysen, var finns krav på ansvar?

Detta Nyhetsbrev handlar om "civilkurage" jag som privat person påtalar, syna personer, organisationer, myndigheter vilka använder sanningen "slarvig" och gärna som den behövs för dagen,(vindflöjeln). Nyhetsbrevet är också en ventil för personer som stoppas i andra sammanhang när systemet haverera och "tillika" branschtidningarna där vänskapskorruption och andra hänsynstaganden överväger journalistens främsta uppgift att syna, kritisera och lyfta fram felaktigheter. Kom nu inte dragande om bristande resurser, för idag finns det så många kunniga journalister som gärna tar reda på fakta eller redan har nödvändig kunskap, om dessa fick chansen att publicera, jag vet detta, för jag blir ständigt uppvaktat av väl så kända namn som erbjuder för en rimlig peng sina artiklar. Nu är det mot min inställning, detta Nyhetsbrev är inget kommersiellt medium, det bygger på frivillighet. Jag kunde snabbt fylla en tidning varje vecka om jag hade detta som yrke, nu är jag ingen utbildad journalist, utan en privatperson med dyslexi som förklara varför ord och meningar blir hipp som happ, men det skall inte hindra mig från att ge min syn eller förmedla andras syn som väljer min kanal, till de som vill ta del av det och det är rekord många på olika positioner i samhället dels som abonnenter eller de som besöker webbsiten med 60.000 nedladdningar på en vecka vilket är ett rekord för lilla privatpersonen Varning Schönfelder!

Det handlar om lagar, efterlevnad av lagar och moral. Det saknas inte kunniga personer men väl sådana som vågar sticka ut. (*något som pekar på hur allvarlig rubbad demokratin är i denna bransch*) Med en fungerande kraftfull branschförening som är till stöd för medlemmarna och inte där medlemmarna är ett redskap för ett fåtal större företag hade länsbolagens utveckling aldrig kommit så långt och hade EU direktivet om avreglering kommit fram långt tidigare.

Det saknas kompetenta chefer i förbunden för turist och bussbranschen, nuvarande chefer uttala sig för branschen mestadels PK = politiskt korrekt men knappast vad som är bäst för samhället, som skapa innovativa företag och ger konsumenterna bra produkter till bra priser. Istället lider vi med chefer så snart det blåser nya vindar tvärvänder man som om allt gammalt elände man ställt till med inte existerar.

Här har du några ämnen från detta Nyhetsbrev där jag tidigare påtalat och väl dokumenterat hur fel olika saker är som berör vår bransch och fördyra för skattebetalarna och gjort företagandet ännu svårare trots alla löften om motsatsen från olika regeringar.

Den svenska kollektivtrafiken med länsbolagen har i 25 år haft på sig att visa sin överlägsenhet, istället har vi ur ett svenskt perspektiv gigantisk slöseri med pengar där alla i samhället idag tvingas vara med att betala där servicen ständigt minskar, kostnaden accelerera vilket alltid sker när ett system drivs som planhushållning oavsett var i världen det finns. Jag har krävt en översyn, jag har krävt att EU direktivet verkställs som Sverige varit med och beslutat på 90 talet i EU och därför är dagens debatt rena bedrägeriet mot läsarna, något som inte tycks bekymra särskilt många. Det nämndes av någon att jag vill förändra samhället, sanningen är att jag vill att Sverige implementera EU direktiven som svenska delegater varit med om och rösta fram i EU, det är vad det handlar om, att kritikerna inte kan "sin" EU lag är en sak, att baktala i sin okunskap pekar på brist i bildning.

Etanol (*har du märkt hur tyst det har blivit där mp försöker krypa ur tidigare hets kampanjer när sanningen kommit ikapp verkligheten och skattebetalarna tvingats betala närmare 40 miljarder kronor i en politisk återvändsgränd, där FN förklarat det som ett brott mot mänskligheten att elda upp mat, har du läst någon annanstans än i detta Nyhetsbrev om alla galenskaperna? Vad detta har kostat samhället och vad det inneburit för de enskilda företagen kan vi bara gissa oss till, sant är att 40 miljarder är bortkastade pengar.*

Biogas är också ett fossilt bränsle med miljarder kronor i bidrag som du och jag tvingas betala, där raps mm eldas upp istället för att så vete och andra grödor som kunde skickas till <http://www.wfp.org> som med öppna armar tagit emot skördarna till idag över 1 miljard svältande, det finns de i branschen som inte förstår sambandet! Vem syna SIDA och deras huvudlösa biståndspolitik? Med pengar till diktatur och kommuniststyrda länder löser vi inte problemen i Afrika, mellan Amerika, men väl med hjälp till självhjälp.

Miljözoner för bussar

Bussbranschens förbund tillsammans med regionalförbunden tillstyrkte miljözoner utan att läsa lagen. (inte ovanligt) Som privatperson fick jag via kanaler i Bryssel EU att syna den svenska särlagen som strider fundamentalt mot EU lagen. Näringsdepartementet fick kalla fötter och gav Vägverket order om att avvakta medans anarkisten och miljöpartisten i Göteborg som pådrivare fick med sig Stockholm, Lund och Malmö. Det blir ju inte mindre fel för att lokal politiker sätter sig över lagstiftningen. Efter en massa trixande hittade man ett kryphål och en lindrigare form av miljözoner infördes, inget fel i det men varför för turistbussar?

När konsekvenserna blev ekonomisk kännbara för de stora bussbolagen då skickar man fram vindflöjel till vd för BR som nu gör tvärtom och argumentera hur fel det blev. Med endast liten kunskap hade man kunnat räkna ut det i förväg, och branschtidningarna då, var fanns dom?

Spritbussar

Minns du branschens och branschtidningarnas moralisk fördömande av ”spritbussar” som fullt legalt körde till närmaste grannland med resenärer för att inhandla sin legala kvot? Precis som gjort under tidigare årtionden för att köpa socker, potatis för att åka hem och göra vaddå? Det var branschens företrädare som smutskastade sina kollegor inte av sakskaäl utan av någon form av eget ihop kokt moral predikande som för tillfället var PK. Samtidigt som 15 miljoner resor görs om året med färjor och kortkryssningar där det hela går ut på att köpa in en flaska brännvin för 10 kronor och sälja den till 150 kronor ombord, fylla resenärerna så mycket som möjligt under trevliga former och det anses av samma person krets vara rumsrent, åtskilliga konferenser för branschfolket ombord på supbåtarna där ”galanta damerna från malmskillnadsgatan hittat en mera lönsam arbetsplats på prostitutionen ombord på fartygen, något som gjort en del redare rika. *(Det man inte vill se, det ser man inte)*

Bältesplikten i bussar

Minns du bältesfrågan som huxflux blev en media storm i ankdammen samtidigt som Flygbussarna med vingliga ledbussar gick fulla och körde med 100 km helt legalt med tillåtelse ha 40-50 ståplatser, snabbussar till Norrtälje och andra förorter likaså. Vad säger dig detta om begåvningen av ”branschens företrädare”? Jodå branschtidningarna var i denna fråga splittrade!

I nästan varje Nyhetsbrev sedan 1995 finns det med händelser som pekar på hur slösaktig man umgås med våra skattepengar, och vad har du kunnat läsa om detta i branschtidningarna?

För att kunna fortsätta med slöseriet av skattepengar blev våra olika regeringar tvingade att låna upp pengar för att finansiera över 60 miljarder årligen till kollektivtrafiken, 5 miljarder till turism med resultat att vi idag har västvärldens högsta kollektiva skuld som gjort alla fattigare.

Har du läst en enda mening om konsekvenserna från BR eller branschtidningarna?

Miljö, vätgas och hybridbussar

I spaltkilometer har jag debatterat och tagit fram underlag och låtit experter på miljövänliga bränslen från hela världen även från Sverige komma till tals i detta Nyhetsbrev som redogjort för två stegs raket, från dagens renare diesel bussar vidare till hybridbussar för att komma fram till rena vätgasbussar nu finns redan den 16:e generationen med helt nya batterier, utvecklingen går rasande fort, kunskapen som finns är enorm, det som saknas är lite större vyer och samarbete hur man skall finansiera ett fordonsbyte av alla bussar i Sverige. I detta Nyhetsbrev har jag redogjort hur man kan gå till väga baserat på samtal med berörda chefer i EU. Vad gör den svenska bussbranschen, rätt, ingenting och bussbranschens tidningar tiger då det är många nummer för stort?

BR alliera sig med motparten

BR som skall var den ”privata” näringens eget förbund allierade sig med motparten och företag som betalas med våra skattepengar, länsbolagen som försökt förrinta privata företag och tyvärr lyckats i flera hundra fall. Detta är lindrigt sagt knepigt och BR väljer in politisk tillsatta chefer i styrelsen och därmed förlama eller omöjliggör friheten för ett förbund att agera, ovanpå detta tillsätter man chefer i olika omgångar som blir språkrör för det totalitära utan en ansats att påtala hur fel allt kommit att bli till en kostnad som borde förskräcka var och en, pengar som skattebetalarna, du och jag, tvingas betala, pengar som saknas i sjuk, äldreården och andra viktiga samhällsfunktioner. Detta kunde pågå i 25 år utan kritik utan krav på riks revision, utan en vitbok, utan en ansats att skapa ett nytt fristående förbund med kompetenta ledare, istället är regeln: bara flyta med. Privata företagare som moppas upp sig blev endera uteslutna eller ned tystade och så gick makten hand i hand och det privata uppstudsiga företaget fick inga fler uppdrag av länsbolaget som utan alternativ i planhushållningen tvingades i konkurs. Så fungera det i verkligheten som ingen av de som borde syna branschen såg eller hörde. Ett förbund vars politik leder till att en hel bransch är på väg att gå ekonomisk under där ingen har ork att bry sig har inget berättigande, endera är alla in i helvetet korkade, eller så är man kuvad till tystnad, var finns journalisterna som skall uppdaga detta?

Hur hade det sett ut om LO och svensk Näringsliv ställde sig flinande inför kameran där man talade om, hur nära varandra respektive förbund är? Ifall det är så har vi ett förbund för mycket, mer än ”kuschliga” reportage hur fint allt är blev det inte i branschtidningarna som gullade istället för att ta fram konsekvenserna för de privata bussbolagen och orsaken till deras nödställda lönsamhet. *(fortfarande det handlar inte om resurser det handlar om vilja)*

Avreglering, äntligen

Ulf Lundin utredningen är ett uppdrag av regeringen där den svenska kollektivtrafiken skall avregleras i enlighet med EU direktiv (tvingande), istället för att planera en övergång FRÅN LÄNSBOLAGEN använder man nya miljoner av skattebetalarna till konsultbolag genom föreningen svensk kollektivtrafik som låter sina medlemmar och andra budbärare i sommartorkan gå ut med osanna artiklar som har en uppgift att uppvigla och skrämja folket i en fråga som redan är beslutad. Var finns branschtidningarna som synar denna bluff och BR?

Hur agera företagen?

Frågorna är redan uppe bland stora bolag och bland de som har tydliga ägare. Och där det också lämnas ägardirektiv som inbegriper en rad viktiga värderingar, så det går att ställa krav på långsiktighet och ansvarstagande. Även bland de med spritt ägande kan man ställa tydliga direktiv till styrelse och därmed få fler företagen att arbeta med detta. Men hur får man maktfullkomliga länsbolag smidigt medverka till att företagen kan komma igång? Det är den politiska ledningen som skall ge direkta direktiv till verkställande ledning. Varför syna inte

branschens tidningar denna underlåtenhet?

För Expressbussar har det öppnats i en del län, hur bevakas detta av bransch mediet?

Turism

”Vi måste använda lågkonjunkturen till att bygga plattformar för nästa högkonjunktur.

Alla argument har använts att rädda svensk bilindustri men det finns också en högförädlad form av turism och där är vi noviser till skillnad mot hur utvecklingen sker i bilindustrin.

En bil som byggs i Sverige idag är sammansatt av delar från tillverkare i hela världen. Vår specialitet är säkerhet och intelligenta styrsystem och bakom vår kunskap finns inte bara Volvo och Saab utan en rad duktiga underleverantörer, utvecklingsföretag och högskolor. Före krisen var fordonskomponentindustrin större än den var för tio år sedan. En del av underleverantörerna är idag så stora att de levererar till alla världens bilplattformar. Ska vi behålla vår fordonsindustri måste vi satsa på forskning och utveckling av denna specialiserade helhet och inte bara två bilföretag som tillsammans svarar för 0,5 procent av personbilsmarknaden.

För att spara en massa ord, här finns ett komplett arbetsunderlag hur man kan få Sverige bli en ledande nation inom inkommande turism opåverkad av väder och vind.

<http://www.toni-schonfelder.com/pdf/20090323-1.pdf>

Mitt Nyhetsbrev är det enda som öppet redovisat en möjlig väg istället för att stå i kö och hämta årliga bidrag som försvinner i intet utan resultat.

Svenska företag, särskilt små och medelstora, måste vänja sig vid en allt hårdare global konkurrens av smarta varor och tjänster. Då räcker det inte att följa Maud Olofssons recept att det måste bli 'enklare, roligare och lönsammare att driva företag'. Företagen måste också bli vassare, det vill säga öka innovationsgraden i de varor och tjänster de producerar. Ju vassare produkter, desto mer kan de ta betalt och det är det som ger Sverige det ökade förädlingsvärde som bär upp vår ekonomi. Det behövs ett kunskapslyft för de små och medelstora företagen, både i form av mer utbildning som högskolor och lärcentra kan tillhandahålla men framför allt genom nyrekrytering. Genom att anställa personer med akademisk utbildning blir det också lättare för företagen att ta första steget uppför trappan till högskolan, där de lärde sitta inne med kunskaper som kan öka företagets konkurrenskraft. Men det behövs också specialister på export, export i detta sammanhang betyder hur man skapa en vettig inkommande trafik, export betyder ju duktigare vi blir i Sverige att sköta en konkurrensutsatt kollektivtrafik destu fler "svenska experter" kan skapa arbetsplatser i EU länder allt efter man där också avreglera" inte minst till de länder som nu växer fram i den "nya världen". Det är dags att anställa "nya" svenskar som sitter inne med värdefull kunskap om andra affärskulturen.

Ska vi sälja kunnande behöver företagen öka sitt samarbete så att de kan erbjuda helhetslösningar och inte enstaka komponenter. Klustersamarbete kan vara en början som gör det lättare att finansiera gemensamma satsningar på innovation på hemma marknaden och export, men på sikt behöver företag också gå samman för att öka sina skalfördelar och sin konkurrenskraft.

Ju starkare nätverk som kan vävas av företag, underleverantörer, konsulter, industriforskningsinstitut och högskolor desto svårare är det att rycka upp rötterna och flytta

tjänsteföretaget till ett annat land. Det här är också en angelägenhet för politiken, framför allt de regioner som ska svara för kompetensförsörjningen. Det gäller att utbilda rätt sorts personal, se till att det finns pendeltåg och vägar som klarar rekryteringen från ett stort område och dessutom att svara för arbetsmarknadens behov av matchning mellan människor och företag.

Sverige har en åldrande befolkning. Allt färre kommer att jobba för att klara försörjningen av de äldre och barnen. Det gör det nödvändigt att använda all arbetskraft vi kan få tag i framöver. Det är därför som det är så viktigt att ta krafttag mot utanförskap. Vi måste på allvar överväga alla åtgärder som gör att äldre stannar kvar på arbetsmarknaden längre, turism är en chans, kollektivtrafiken en annan där äldre motiverade service minded folk kunde erbjuder en service som vi idag saknar i företagen som lever i planhållningen därför att ingen bryr sig.

Till sist: tyvärr betraktar såväl regeringen som oppositionen innovationspolitiken som en hobby vid sidan av den ”fina” forskningen. I USA handlar universitetens insatser för kommersialisering till 90 procent om licensiering, i Sverige rör det sig om mellan 10–25 procent.

Förutom skatteincitament till förmögna personer behövs också skatteincitament till företag som är beredda att satsa på forskning och utveckling. Idag ger 21 av OECD-länderna skatterabatt till företagens FoU-kostnader, särskilt till små och medelstora företag. I en del länder ges också en extra bonus till företag som samarbetar med universitet och forskningsinstitut i sitt innovationsarbete. Jag vet att näringsministerns Centerparti beslutat om att göra detta i Sverige, men jag förväntar mig att hon också ska göra det till en fråga för hela alliansen. Ännu bättre är det om också oppositionen inser att detta är en strategi, som kommer att rusta företagen i den allt hårdare globala konkurrensen.

Vi måste börja inse att Sveriges befolkning bara utgör 1,4 promille av världens befolkning och att skall vi erbjuda tjänster på den globala marknaden så måste vi bli bättre i allt. Det räcker inte att vi och våra politiker reser runt i världen och tatar om för alla andra hur dom skall leva och uppföra sig. Det är vi som måste bli bättre och med kunskap övertyga omvärlden och med konkret handling sälja vår kunskap.

Den privata buss och turist näringen

Entreprenörskap är viktigt och en del av demokratin, men glöm inte att dagens förbundsarbete i branschen för turism och kollektivtrafiken ökat klyftan mellan politik och näringsliv, en klyfta som aldrig varit större.

Det finns en stor kunskapsbrist och misstänksamhet mot politiker bland näringslivsföreträdare då de privata företagen upplever att kommunala och landstingsägda företagen (länsbolag, Länsturistbolagen) sabotera entreprenörernas möjligheter att utveckla sig, när läste du något om detta tema i en branschtidning med orsak och verkan?

Det kapitalistiska manifestet, avregleringen av kollektivtrafiken behövs vid en omstart i hela vår syn på marknad och demokrati – en ny svensk modell.

Den nya avreglerade kollektivtrafiken är ett värdebaserat, långsiktigt och uthålligt entreprenörskap, som gifter samman sociala ambitioner och politisk fingertoppskänsla med

förändringsvilja och affärsmannaskap, och där vinsten ses som bekräftelsen på ett kvalitativt resultat. Resultatet blir att miljarder kronor som kan tas bort från subventioner i Sverige kan omfördelas till sjuk och äldre vården som berör alla för eller senare.

Det finns mycket att berätta om i framtiden i detta Nyhetsbrev, för de som orka hänga med! Räkna med att din branschtidning fortsatt syssla med reportage som är utslätande och konfliktfria, också ett sätt att göra tidning på.

Toni Schönfelder