

## **Vad vet en politiker i trafiklandstinget och länsbolagen? Förbundet BR går till historien som svek sina medlemmar?**

**Regeringen presenterar till våren till riksdagen en ny lag för kollektivtrafiken. Tid för en ny trafikpolitik, som bland annat innebär att privata företag skall få trafikera på egen risk där regionerna fortsatt skall få ansvar att fördela pengar.**

Detta tar i bästa fall sin början 2011 men riktigt hur det ska gå till rent praktiskt är man inte klar över – en utredare lär väl få uppdraget att komma med förslag då vi kan utgå ifrån att Lundin utredningen inte räcker till för att sittande politiker skall vara nöjda, nu gäller det nämligen inte längre om vi skall ha avreglering eller omreglering nu gäller det att motivera en fortsatt politisk födkrok och då måste man ha makt annars blir det ingen inkomst?

Region Skånes politiker har gått bärsaker gång i media där man skrämmer upp människor med stöd av tjänstemännen som förser politikerna med alla osanningar som finns och tar man till utredningar som är partsinlagor vilka basera sig på länsbolagens kostnader och förutsätter man att enskilda företag är lika inkompetenta och ovarsamma med pengar. Det handlar för politikerna att skapa större ekonomisk makt över kollektivtrafiken än idag det är klart.

En ansvarsfull regering måste bryta upp monopolen där det är möjligt, inget demokratiskt samhälle har möjlighet att köpa tjänster till dubbla priset som alla monopol bär med sig.

Och för mig blir det allt viktigare få veta vilka personer som sitter på pengapåsarna till den kommande förändringen. Både regionalt och i kommunerna. Naturligtvis spelar ideologi fortfarande stor roll men min nyfikenhet på vilka dessa människor är som har att styra vår framtida trafikpolitik med det mest effektiva maktmedlet som finns; pengar, är stor.

Jag ställer mig helt enkelt frågan: Vad vet egentligen de politiker som sitter i trafiknämnderna regionalt och kommunalt om kollektivtrafiken? Vad vet man om smarta helautomatiska betal-bokningssystem utan personal?

För den som inte förstår vad jag åsyftar till är att det alltid komma behövas pengar till folkgrupper som saknar ekonomiska medel att utnyttja kollektivtrafiken. Inte minst alla kommande pensionärer som får ännu mindre pengar att röra sig med, och den som har ett intresse bör veta att merparten av svenska folket idag har en pension ca 8000 kronor minus skatt till förfogande och det sänks till 6000 minus skatt, vilket beslöts under regeringen Persson men inte väckte särskilt stort intresse i media eller annorstädes, den som var emot G Persson skulle brännmärkas, också en form av demokrati. Hur mycket kostar hyran? Maten? Med andra ord hela denna grupp blir beroende av socialbidrag i en eller annan form. Vad branschen behöver är inte mer byråkrati, inte nya regleringar, vi behöver smarta betallösningar där personer som bedöms av regionala och kommunal myndigheter som anses behöva subventioneras för att resa med kollektivtrafiken alla bolag skall ha som uppfyller ett grundkrav där man kan ställa upp ett krav för att ett bolag skall få ladda ned pengar så skall dom uppfylla ett mini krav om frekvens (även om detta känns fel så måste det väl vara ett krav från samhället). Kvalité, pris är en sak som företaget själv skall ha möjlighet att erbjuda.

Betalningen kan ske med ett enkelt datakort där trafikföretaget får en viss ersättning nedladdat så snart resenären stiger ombord, utan byråkrati, utan personal.

Så har vi politiska lösningar med risk för stöd av avdankade tjänstemän som kommer att hitta på extra krångliga system – man är duktig på det, fram till idag har man satt sprätt på runda 10

miljarder i ett betalsystem som inte fungera och ingen reagera då det är medlemmarna i föreningen svensk kollektivtrafik som står bakom detta svindleri med skattepengar och föreningen svensk kollektivtrafik är en sammanslutning av länsbolagen i Sverige som ägs av skattebetalarna via landsting och kommuner utan att skattebetalarna tillåts göra sin röst hörd. Det är detta som är planhushållning och ovärdigt Sverige.

Hur bevandrade är de kommande politiker i trafik frågor och vad vet dom om vilka alternativ det finns? Hur breda är deras kunskaper och – framförallt – vad vet de egentligen om trafikfrågor i privat regi, här där vi står, hur stor del av den har de upplevt själva, har de kunskap nog för att förstå vad den privata företagsamheten kan åstadkomma ifall den inte förses med munkavel eller nya lagar som kväver entreprenörerna? Vilka intentioner har politikerna tillsammans med alla länsbolags medarbetare som nu rimligtvis skall söka andra jobb men kommer göra allt för att motivera sin fortsatta existens?

Jag funderar över hur det går till när politikerna hamnar i olika nämnder. Jag vet att det finns en rangordning bland nämnderna, desto större budget nämnden har desto större inflytande och pondus har politikern. Men är min känsla av att de som kommer att hamna i nya ”trafik” nämnder skulle vilja sitta i en annan nämnd? Och hur ser det ut i nämnder som har att sköta både trafik, turism och fritid? Det är inte självklart att man i en person kan förena dessa tre intresseområden med en enda referens att man har en partibok.

Är trafiken representerad av blott en och annan med genuint intresse? Av någon som rent av kan skilja på monopol, regleringar och fri konkurrensutsatt verksamhet?

Det är inte bara stora internationella trafikföretag som är effektiva, ibland är det tvärtom, då de drivs som mindre monopolister i vart fall vad vi ser i Sverige och det bådär inte gott för en avreglering om den inte ger full frihet. Lokala förmågor måste få starta upp och arbeta med sitt kontaktnät, innovation. Det kan bli en svår omställning för en och annan svensk företagare för att klara av omställning från upphandlar verksamhet som idag där man lever under skydd av ett monopol, men jag menar att om man ska kunna ha förståelse för det lokala trafikföretaget bör man ha en bred och hyfsat djup baskunskap hos politikerna som blir satta att sitta och övervaka och fördela en och annan krona. Total avreglering är en garanti för att politikerna inte är med och styr direkt eller indirekt.

Och, alldeles självklart, måste man ha järnkoll på vad som sker lokalt – det blir ju svårt att besluta om de eller det lokala trafikföretaget ska ha ett bidrag för passagerare, passagerare som inte får råd att ens leva längre med egna pengar efter ett långt liv i arbete så som politiken bäddat det för framtiden. Det kan bli kommunala skillnader och lär vi få läsa spaltkilometer varför kommunen xx ger mer bidrag än grannkommunen. Grönköping kommer att överträffas av verkligheten med råge.

Hur mycket kunskap om sitt nämndområde kan vi kräva av politikerna? Och intresse? Måste man vara läkare för att sitta i en nämnd som hanterar sjukvårdsfrågor – måste man vara bibliotekarie för att sitta i en kulturnämnd?

Jag undrar också hur stor roll de beredande tjänstemännen spelar i de olika ärendena? Att de i de flesta fall äger större kunskaper i ämnena är jag övertygad om – är det de som gör jobbet och så bara nickar politikerna instämmande?

Det är dags att ställa frågor. Innan valet 2010. Innan nya avregleringen kommer till stånd som

mycket väl kan bli en omreglering och här har ditt branschförbund en stor roll att spela om det inte vore så att VD Anna Grönlund BR inte dagligen försöker sig på spagat där man sålt sig till förbundets storföretag och knutit upp sig till branschens mörkermän föreningen svensk kollektivtrafik. BR:s ordförande är fel man att driva avreglering när han är uppbunden av Sveriges största pengakvaddare SL, Anders Lundström är vd för bussföretaget Busslink som delägts av SL vilken frihet att agera ger detta? Att SL överhuvudtaget fortfarande är delägare i Busslink är skandalöst samtidigt som SL flera gånger beslutat att lämna verksamheter man är delägare i.

Det är inte bara moraliskt helt fel att SL har med sina fingrar överallt, det är säkerligen olagligt och inte förenligt med EU:s konkurrenslagor och det visar hur långt vänskapskorruptionen gått när ingen tar det till prövning hos konkurrensverket, något BR borde ha gjort för länge sedan för sina medlemmar om det inte vore så att ordförande för förbundet kommit från motståndarläget. Finns det verkligen någon som kan rättfärdiga något som med all säkerhet är olagligt?

Samtidigt som det visar på hur klena medlemmarna är som låter sig hunsas där ingen våga agera för då kan man snabbt bli obekvämt? Risken är överhängande att "avregleringen" blir en kostsam jätteflopp, för Anna Grönlunds del spelar det inget roll, man går vidare till någon annan verksamhet och branschen får leva med misstaget. Lyssnar man i korridorerna på departementet som nu går igenom alla utlåtande så är det illavarslande. Men kanske är det så som en begåvad skribent skrev som jag citera:

*"Detta är bara början, det vabbande, mediagymnasierande, genusforskande, konsultfokuserade, politiskt naiva, entreprenörsfientliga Sverige har blivit för vekt för att slåss på en global marknad. Svenska politiker gör allt för att döda småföretag samtidigt som man inte aktivt stöder storföretagen på den internationella arenan, något som man dessutom inte har varken intellektuell kaliber(gymnasieutbildning..) eller pondus att göra."*

Var klar över att BR ledningen går till historien, de som missade allt och i sin iver vara alla till lags så blev det ingenting, bara ett fiasko, ett svek utan motsvarighet i föreningshistoria av en branschförening mot sina medlemmar.

Med denna möjliga tragiska utveckling som stöds av 2 branschtidningar som verka ha tappat omdömet, vilka tävlar om att vara till lags och oklart är, vem som vinner tävlingen i att vara "rövlickare".

Tillönska jag dig ett Gott nytt år 2010.