

Ledare

Ledningen försov sig och vaknade i ruiner, det handlar om Hasselblad kamera tillverkaren men det kunde lika gärna handla om BR (Busstrafikförbundet) <http://www.bussbranschen.se>

I årtal påpekar jag för branschen, om hur illa BR är skött. Ett av problemen ligger i valberedningen som tillsätter folk, inte efter kompetens utan efter bolagens storlek och ryggdunkare. Felet börja sålunda redan hos valberedningen. Den som i dagarna följer media och "Rosornas Krig" kan lätt känna igen sig hur BR fungera, det är betonghäckar som använder förbundet för egna intressen och för det anställer man en lakej som vd som missar allt väsentligt som berör branschen och istället söker samarbete med f.d kommunisten Smith Svensson numera medlem i miljö anarkistiska förbundet mp som är lika sned som obekväma SD partiet, det senare finns att läsa i flera ledare skribenter i storstadstidningarna.

I vems intresse vill BR fördubbla kollektivtrafiken fram till 2020 och till vilken kostnad? Vem förväntas betalar kalaset? Är det antal turer eller antal passagerare som skall fördubblas?

Kan det vara så att BR stöder sig på felaktiga utredningar som tagits fram av monopolist intressenterna som mp + v vilka betalats med våra skattepengar?

"folkets röst" där man ställer ledande frågor som egentligen bara kan besvaras med ett JA, men aldrig till vilken kostnad och vad det innebär för landets alla skattebetalare och vad man alternativt kunde göra med pengarna inom sjuk och äldreården.

Så kör man som en gammal hackig grammofon skiva miljö och andra hopplös och dubiösa argument om bilens miljö påverkan men glömmer hela tiden bussens egen miljö påverkan.

Det är lätt att förtränga att Vattenfall ensam släpper ut mer Co2 än hela det svenska samhället sammanlagt. Detta kanske bäst visar hur inskränkt hela debatten är från BR och föreningen svensk kollektivtrafik som lever med skygglappar, det finns inga gränser för miljöförstöringen, Vattenfalls skitiga kraftverk i Sverige och Nordtyskland påverka oss i lika hög grad i mellanmjölkens förlovade land. Den dag svensk kollektivtrafik tar fram en enkel och begriplig handlingsplan bort från utsläpp från bussarna och fritt från kommunala intressen att påtvinga branschen biogas som utvinns av kommunala kraftverk som bara kan fungera då

man kan överdebitera skattebetalarna genom högre avgifter, då kanske, men bara kanske branschen tas på allvar.

Vad BR och bussbranschen totalt tappar bort är att snart är alla bilmärken redan är här med bilar som inte släpper ut något Co2 alls. I Hong Kong säljs det uteslutande hybrid eller vätgas bilar, att det inte sker i Sverige beror mp + v som skall tvinga in oss i något som isolera svensk forskning och samhället som sådant.

Inom några år är större delen av bilparken utbytt mot bilar utan eller i vart fall nästan utan skadliga Co2 utsläpp. Medans bussarna fortsatt kör omkring och spyr ut avgaser från etanol, biogas eller diesel. Det finns möjligheter tillsammans med EU hitta en väg om inte (c) styrda miljödepartementet satt i knäna på mp + v med osanningar om skogsnära avfall och tillsammans kokat ihop Sveriges genom tidernas största industriella irrfärd.

I en insändare till "Hej Bussbranschen" längre fram i detta Nyhetsbrev kan du läsa hur man kan få använda äldre motorer i miljözonerna utan att BR ge info:

Ser ni verkligen till medlemmarnas intressen, eller ser ni till...

Miljöanarkisterna mp är faktisk lite mera vakna, fast man driver stenålders miljöpolitik, har mp insett att bilen inte längre kan utmålas som miljöboven därför tar man fram trängsel argumentet. Det kunde man enkelt köpa om det inte vore så att just mp, c och v gemensamt drivit frågan bort med bilar ur city istället för att låta varje fastighetsägare bygga garage där man kan köra in sin bil. Med en omedelbar miljöförbättring då slipper man alla kallstarter. Men då inskränker man på kommunernas monopolliknande garage verksamheter där man tar ut hutlösa P avgifter i brist på konkurrens. För att kunna fylla garagen till bredden med mesta möjliga lönsamhet skickar man ut kolonner med lapplisar med rena STASI metoder lappar bilar hej vilt inkl yrkestrafiken.

Det råder moment 22 i den svenska kollektivistiska miljö & kollektivtrafik politiken och branschen rör inte en fena att avslöja lögnerna...

Varför debatten tillåts ske kring trafiken i Stockholm, Malmö och Göteborg i ett land som är 1500 km långt och där hälften av alla människor bor utanför storstadsregionerna har jag då aldrig förstått.

BR och ledningen har försovit sig grundligen i sin iver att vara storbolagen tillags, att vara PK= politisk korrekta och samtidigt totalt missat vad merparten av medlemmarna egentligen berör.

BR sysslar med fel saker är något jag påtalat länge, man har tappat bort all kompetens i branschen. BR är degraderad till en underverksamhet till den politiska föreningen svensk kollektivtrafik dit man sålt den privata näringsintressen, ett större förräderi mot sina medlemmar har nog aldrig förekommit i någon branschförening och vd:n får sitta kvar!

(I föreningen svensk flyg lämnade alla medlemmar förbundet skickade hem vd:n som var total felvaggat)

BR:s vd säger i samtal med en del medlemmar att hon är uppbunden av storföretagen, är det så ställer man sin stol till förfogande och låter medlemmarna rösta vad dessa vill ha, ett förbund för 5 stor företag eller en branschförening med stor och bred kompetens!

Skatt i Tyskland!

Följdriktigt har inte bussbranschens media eller BR tagit upp problematiken varför svenska turistbussar betalar skatt som beräknas per person och körda kilometer för att köra i Tyskland något som pågår sedan 40 år utan att man agera.

Det är den mycket välgjorda tidningen Travel News

<http://www.travelnews.se> som avslöjar på löpande band hur BR styrelsens medlemsföretag Ölvemark systematisk fifflar med skatten. Klart att Ölvemarks representant i styrelsen inte säger ett pip, eller kanske också saknar elementära kunskaper, varför då sitta i BR:s styrelse, i vems intresse? Varför skatten finns kvar är en gåta när vi blev lovade 1988 att den skulle tas bort för de länder som inte hade inskränkande avgifter för tyska bussar, var det möjligen så att Bengt Ölvemark som ordförande i BRA lyckades sabba detta i brist på att inte göra någonting? Jag har då aldrig blivit tillfrågad om en enda fråga som berör BRA efter att jag avgick, mer än att man sökte pengar när föreningen var bankrutt.

Hela BR styrelsen och ledningen borde följa vad som sker hos socialdemokraterna just nu, avgå, ställ era platser till förfogande och det inkludera valberedningen och rensa i ruinerna som ni är ansvariga för.

När ett förbund inte går i taket när medlemsföretagens Turistbussar hålls som gisslan med passagerare – Somalia syndromet – för att en "potentat" på Finanzamt i Hamburg Nord påstår att bussbolag inte betalt skatter så är detta ännu ett bottenbetyg för BR och kanske det största svek jag hört talas om, att kvarhålla bussar med passagerare och BR gör

inget – då har man förbrukat allt och branschen är till faktum i ruiner. Det handlar inte om att ite göra rätt för sig så länge skatten finns, det är en annan fråga och för det kan Finanzamt söka hjälp av sina svenska kollegor som är bra mycket effektivare utan att ta "gisslan" på en tysk parkeringsplats.

Här följer en lista över de personer som bär ansvaret för det totala stilleståndet och en bransch i ruiner!

Anna Grönlund vd för BR, <http://www.bussbranschen.se> som älskar att synas och vara omslagsflicka, men att prestera något, eller ta tag i kontroversiella frågor då gäller det hallå sig undan. Man får inga poäng och inga foton blir det heller, listan är lång över alla försumligheter.

Anders Lundström, ordförande för BR och vd för fiffelbolaget Busslink innan det togs över av Keolis <http://en.wikipedia.org/wiki/Keolis> vem förväntar sig av en person som inte har koll på den egna verksamheten då skall ha koll på en hel bransch? Keolis vars huvudägare är Franska staten genom statsföretag och vidare SNCF statsjärnvägen vilket intresse och kunskap finns som kan komma den privata bussföretagen till godo?

Marie-Louise Bergqvist, Buss i Väst AB,

<http://www.bussivast.se/161/Startsidan.html>

ett företag som enbart syssla med upphandlingsfrågor mot Länsbolagen och inte driver egen riskfyllt verksamhet. Är inblandad i synnerligen märkliga affärer i Kalmar avtalet och hur man möjligen vårdslös agerar mot Vänersborgs linjetrafik. *(kan du läsa mer om i en egen artikel i detta nyhetsbrev VL i konkurs)*

Lars-Börje Björfjäll Göteborgs Spårvägar AB, <http://www.sparvagen.goteborg.se> behöver väl inte kommenteras det ger sig självt att hans verksamhet och intresse inte finns hos privata bussbolagen.

Henrik Dagnäs Nobina AB (fd Swebus) <http://www.nobina.com/sv/Sverige> är förmodligen enda storbolaget som idag är ett privat bolag som kan den svenska byråkratin, men vad vet han om resegarantier och svensk moms för arrangemangsverksamhet med vad det innebär för uppoffringar för småföretagarna?

Tomas Wallin Veolia Transport <http://sv.wikipedia.org/wiki/Veolia> är chefen för ett jätte stort företag med blandat verksamhet och ny på posten, vem kan ha synpunkter på en person som inte hunnit sätta sig in i bransch problematiken när han har fullt upp med att röja upp det egna bolagets förluster? Ägare också franska statens statsbolag och SNCF statsjärnvägen

Johan Ekman Strömma Buss

<http://www.stromma.se/sv/buss/Interbus/Kontakta/Om-oss>

Johan främsta uppgift i livet är att vara angivare och driver att man skall bogsera bort fordon ur miljözonen i Stockholm men samtidigt inte har åsikter om att man elda upp raps för att få "miljödiesel" eller biogas som förpölningsmedel. Innestaden är farligt för mödrar och barn samtidigt som 1 miljard människor svälter kan man bli mera inskränkt?

Vad kan denne man bidra med för branschen?

Ken Forsberg Forsbergs Buss <http://www.forsbergsbuss.se>

har i tidigare samtal med kollegor sagt att man i BR inte lyssna på små företagen. Han är en av de som borde arbeta för att resegaranti och moms problematiken för bussresearrangörerna så att den tas bort.

Susanne Larsson Ölvemarks Holiday <http://www.olvemarks.se>

lakej åt Ölvemarks som avslöjats som branschens störste "fifflare" och lurat mängder med bussbolag med felaktiga avtal avseende beskattning i Tyskland. Vilket ansvar tar Ölvemarks i BR? Vilken fråga driver man som gör livet lättare för enskilda företagare.

Bengt-Olov Lundberg Sjöströms Bussar Vännäs

<http://www.sjostrombuss.se> är ett av småföretagen men vem lyssnar på hans problem och varför driver han inte resegaranti och den besvärliga moms frågan?

Suppleanterna tar jag inte med – är som sagt suppleanter!