

Monopolisterna är i gång och skall sälja in vidbränd gröt?

se även Tonis kommentar efter Inbjudan

Var med och påverka framtidens kollektivtrafik

Den 1 januari 2012 träder den nya kollektivtrafiklagen i kraft. De regionala kollektivtrafikmyndigheter som då ska finnas i varje län ska besluta om regionala trafikförsörjningsprogram – den strategiska plattformen för kollektivtrafikens utveckling. Dessa program ska ligga till grund för myndighetens beslut om trafikplikt och för marknadsutredningen när marknaden öppnas för konkurrens 2012.

Som inspiration för att komma igång med arbetet bjuder vi in politiker, trafikhuvudmän, trafikföretag, kommuner, landsting, samverkansorgan, myndigheter och olika intresseorganisationer till tankesmedjor på 6 orter. Under en dag vill vi ge alla aktörer och intressenter möjlighet att tillsammans diskutera den fortsatta processen med de regionala trafikförsörjningsprogrammen och vad de bör innehålla.

Under dagen går vi igenom vad uppdraget att ta fram trafikförsörjningsprogram innebär. Vi får också ta del av erfarenheterna från något av de län där arbetet redan kommit igång. Med utgångspunkt i vägledningen "Regionala trafikförsörjningsprogram" kommer vi även att diskutera:

- Vad ska ett beslut om trafikplikt innehålla och hur ska sådana beslut processas fram?
- Hur skapas konkurrensneutrala förutsättningar för trafikföretagen när marknaden öppnas för konkurrens 2012?
- Hur hänger arbetet med de regionala trafikförsörjningsprogrammen ihop med andra planeringsprocesser i samhället, lokalt, regionalt och nationellt?

Dagen avslutas med hur arbetet med de regionala trafikförsörjningsprogrammen kommer att fortsätta i dialog med olika aktörer och intressenter. Sprid gärna den här inbjudan till andra inom din organisation som du tror är intresserade av att delta.

Välkommen till en spännande dag!

Anmäl dig på www.fordubbling.se

Där finns också mer information om [programmet](#).

Tankesmedjorna är i grunden upplagda på samma sätt på alla orter. Du väljer själv vilken ort och tid som passar dig bäst.

- Malmö 15 februari
- Stockholm 17 februari
- Umeå 23 februari
- Örebro 24 februari
- Alvesta 2 mars
- Göteborg 3 mars

Vi räknar med ett stort intresse så anmäl dig så snart som möjligt för att vara säker på att få plats!

Charlotte Wäreborn Schultz
VD, Svensk Kollektivtrafik,
Ordförande för Partnersamverkan
för en fördubblad kollektivtrafik

Anna Grönlund
Förbundsdirektör,
Svenska Buss-
branschens
Riksförbund

Lennart Hamnered
Ordförande,
Svenska
Taxiförbundet

Peder Wadman
VD, Bransch-
föreningen
Tågoperatörerna

Göran Roos
Sektionschef,
Sveriges
Kommuner och
Landsting

Lena Erixon
Stf Generaldirektör,
Trafikverket



Tankesmedjorna arrangeras inom ramen för Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik med Sveriges Kommuner och Landsting och Svensk Kollektivtrafik som huvudarrangörer i samverkan med Trafikverket. Publikationen "Regionala trafikförsörjningsprogram - en vägledning och ett verktyg" kan laddas ned på www.fordubbling.se.

Toni kommentar:

Vi skall vara tacksamma över att inte Volvo, SKF, Electrolux, IKEA, Ericsson, SAAB och 1000 tals entreprenörer samt alla små företag behöver motsvarande möten hur man skall möta framtiden. Hur många mobiltelefoner eller bilar menar någon skulle säljas med ett dylikt gäng som menar att ”Dessa program ska ligga till grund för myndighetens beslut om trafikplikt och för marknadsutredningen när marknaden öppnas för konkurrens”

Lever vi i Nord Korea?

Det är de privata företagen som är basen i vårt land som skapar och är kreativa annars finns det ingen plats för dom i en marknadsekonomi. Det är dessa företag som leverera in skattepengar som ovanstående förbrukar utan att någon ställer krav, kan påverka

eller syna vad man syssla med.

För varje misslyckande är någon annan ansvarig! Och skattebetalarna betalar under tvång!

Varför skall man hålla en konferens om hur man skall konkurrera om kommande resenärer?

Det handlar om planhushållningens sista idioter som krampaktigt försöka reglera när det egentligen skulle avregleras.

Den som är klok går inte till möten där monopolets avfall skall tala om för dig som företagare hur du förväntas agera. Det är bara ännu ett sorgligt försök där BR som medarrangör splittra sin arbetsuppgift istället för att bistå den svenska bussbranschen i frågor som berör för överlevnad. Vill de fem storbolagen vältra sig i denna miljö, så gör det, men blanda inte in BR som redan lider av brist på kompetens.

Det är ovanstående monopolister som till stor del är ansvariga för Sveriges skuldsättning och därtill kommer Landstingen och Kommuner med en ytterligare lika stor skuld som inte räknas in i statsskulden.

För tolv månadersperioden till och med november 2010 resulterade statens betalningar i ett underskott på 21 miljarder kronor.

Statsskulden var 1 080 miljarder kronor den 30 november.

Läs även detta från 2003!

["Varning Schönfelder"nr 23, den 22 oktober 2003, handlar om Skurkar, kompisar och krukor](#)

Den svenska kollektivtrafiken fullt av skurkar, kompisar och krukor!

Det började i början av 80 talet med att dåvarande chefen för Transportrådet, Claes Eric Norrbom (vänster falangen i s, som verkade under moderat Kommunikationsministern Thuvesson) ville etablera Stockholms dåvarande 50-kort länsvis i hela Sverige.

För detta tog man lagvägen bort befintliga trafikillstånd (helt riktigt, då dessa bromsade utvecklingen) och gynnade mest SJ / GDG och andra bolag och införde samtidigt Länsbolagen (ägt av Landstingen samt berörda kommuner) som fick oinskränkt rätt att bedriva all linjetrafik i respektive län. Det var det stora misstaget!

Det skulle snart visa sig att aptiten från herrar chefer i Länsbolagen var långt större och med lite trixande osanningar och annat skapade man inlösen av berörda trafikföretag under närmast konfiskatoriska former. En stark anhängare av inlösen var Sundqvist (s) från Piteå senare minister, som i tal närmast påminner om Lenins agiterande, där samhället skulle äga trafikapparaten, vilken den ju onekligen till stora delar redan gjorde genom statligt ägda SJ, Postens diligenstrafik och GDG. Till slut löstes statens bolag in med skattemedel och fördes över till länsbolagen.

10 år senare var förlusterna i länsbolagen även i dessa mått orimliga och en krympande statskassa tvingade flera länsbolag att sälja sina bussbolag till bl.a. Swebus, f.d. GDG.

Swebus, nu i nya ägarhänder, köpte tillbaka flera av verksamheterna. I Stockholm, Västmanland samt Örebro län skapades ett nytt bolag, Busslink, ytterligare ett ekonomisk fiasko och skandaler med skattebetalarna i 3 län som ägare.

Länsbolagen driver sina verksamheter med lögner om kollektivtrafikens miljövinster. Bussens miljövinster, vilket sedan länge är bevisat trots partikelfilter och annat Hokusfokus, är en skär lögn eftersom Nano-partiklar inte kan filtreras bort. Vidare är medelbeläggningen på bussar så låg att Taxi skulle kunna klara transportererna i merparten av landsbygdens trafik.

Länsbolagen driver ofta en trafik som saknar efterfrågan. Med tvång som skattevägen försöker man tvinga folk till att resa kollektivt, genom trakasserier från många olika myndigheter, höjd bensinskatt, särskilda skatter på privata bussar och lastbilar, körrapporter för privata bilägare som kör i tjänst, i städerna med parkeringslisor, indragning av parkeringsplatser, överdebitering i parkeringshusen, har systemet blivit en egen ekonomisk verksamhet för kommuner med särskilda verksamheter för kommunal mark och privaträttslig mark. Allt detta är bara en liten del hur man med tvång skall styra över folk till kollektivtrafiken.

De enda miljövänliga bussar som finns är 3 st bränslecellbussar finansierade i huvudsak av EU som rullar i Stockholm som test. Det finns ytterligare ett par hundra bussar i USA, Kanada samt på det Europeiska fastlandet. Bränslecells utvecklingen är i Sverige omöjlig då Staten ingick avtal med främst Vattenfall efter första oljekrisen, där staten får betala en ersättning för alternativa energier till Vattenfall. Avtalet förlängs automatiskt och är inte uppsagt. Detta avtal tog flera år att få fram trots den beryktade fria insynen i myndigheternas arkiv.

I spåren av länsbolagen som påminner om planhushållning av värsta öststatsmodell, utvecklas allehanda kapitalförstörande verksamheter. Etanolbussar är ett exempel där man med LRF byggde en anläggning (betalt av skattebetalarna) utanför Örnsköldsvik för att producera Etanol med icke användbar skog. För detta syfte fick man bygga om 400 bussar a 0,5 miljoner/st, bygga anläggningen i Ö-vik, som snart visade sig icke räcka till, varför man importerade Etanol från Brasiliens skövlade regnskogar, körde dem med fartyg drivna med värsta svart oljan över halva jordklotet till Göteborg för att lasta om i tankvagnar för att köra dessa till Ö-vik och därifrån tillbaka till främst Stockholm, Göteborg och Malmö. Ministern som konfronterades med detta kom till slutsatsen att detta var väl inte ett av våra bästa beslut. Att tanka en Etanol buss tar ofantlig tid i anspråk och har betydande driftproblem under vintertid, förutom att bussarna saknar kraft och blir stående i relativt små backar. Nu avvecklas projektet och ca 4 miljarder är bortkastade!!!

Oaktat allt annat är "miljövänlig" Etanol allergi- och cancer framkallande som få andra bränslen.

Länsbolagen är under sin korta tillvaro kantade med mutskandaler, orimliga avgångs vederlag, pensionsavtal, skattebrott i miljardklassen. Senast var det SL i Stockholm där VD:n Schön samt Elwe Nilsson (m) ordförande, hade svårt att skilja på privata- och tjänsteresor samt ingångna avtal som kostar Stockholmare en förmögenhet genom återleasing av alla T-vagnar samt pendeltågen i US-dollar där intjäningen är i svenska kronor.

Den 18 oktober 2003 uttalade Pehr G Gyllenhammar en skoningslös kritik mot fiffelväldet inom svenska företag. Han borde även haft med de svenska länsbolagen. Det finns tre personlighetstyper som hotar styrelsernas arbete: Skurkar, kompisar och krukor. Alla kategorier återfinns i Länsbolagen.

Med miljön som argument för länsbolagens styrelser sin kamp vidare att ta över all trafik i varje län. När busstrafiken, färdtjänsten, skolskjutsar inte längre var kul, gav man sig på SJ (SJ har naturligtvis i sin ovilja att reformera och offerera med rimliga priser i stället sett möjligheterna att lura av skattebetalarna pengar en annan väg än via staten och därmed fortsätta att bedriva ett obetalbart monopol) Nu fick länsbolagen som redan tidigare visat en makalös inkompetens att driva busstrafik, även chansen att driva tågtrafik.

SJ är ett eget sorgligt kapitel där alla tillgångar är försnillade av tidigare chefen Stig Larsson som försåg regeringen och hela styrelsen med friserade bokslut. Kvar finns ett berg av skulder där alla tåg och vagnar är sålda med lease-back i US-dollar, och intjäningen i svenska kronor. Revisorerna i SJ liksom i alla andra Länsbolag vet inget och ser inget!

SJ skjuter ett skuldberg framför sig som är enormt där inte ett lok eller ny järnvägsvagn anskaffats på dryga 10 år!! Återanskaffningen torde snart närma sig 70 miljarder.

Riksgälden måste lösa in lease affären i USA på dryga 10 miljarder kronor för slutkörda lok, vagnar och X2000. SJ själv har inte pengar till porto kassan.

Till allt detta kommer Rikstrafiken som skapades eftersom länsbolagsdirektörer är maktmänniskor utan att kunna samarbeta än mindre se sin verkliga uppdragsgivare, skattebetalaren. Rikstrafiken upphandlar trafik för statens räkning, samtidigt som man också är delägare i exempelvis Bergslagståg, där man upphandlar av sig själv! Rikstrafiken upphandlar även flyg för sträckor som anses vara olönsamma.

Luffartsverket är ännu en annan myndighet som ingår i den svenska kollektivtrafiken, med en alltför stor verksamhetskostym som producerar förluster, höjer alla avgifter och som katapultiserat svenska flygplatser som de dyraste i västvärlden, varför risken är uppenbar att snart får Rikstrafiken upphandla all flygtrafik. Till detta kommer alla kommunalt ägda flygplatser som subventioneras med skattemedel.

Gotlandstrafiken är en annan upphandling där allt som kan ekonomiskt gå fel har framförhandlats till förmån för aktieägarna (en) i Gotlandsbolaget. Kammarkollegiet handlägger orimliga resegarantier med ett bundet kapital på 30 miljarder av näringen samtidigt som 60% av alla resenärer reser utan ett rese skydd.

Tillkommer Banverket som utför statens order, Vägverket som finns med i kollektivtrafiken som tillståndsmyndighet.

Vi har ansvarslösa politiker som accepterar Botniabanan i en uppgörelse med (mp) eller den nya Norrbotniabanan som skall gå fram till Haparanda, järnvägar som aldrig kan bli lönsamma hur man än räknar. Därtill kommer driftskostnaden för all framtid utan att någonsin kunna intjäna dessa, vilket leder till mera indragningar i södra Sverige. Svenskt Flyg har räknat fram, att flyget skulle kunna köra alla resenärer varje timme dygnet om gratis för all tid framöver med bara vad kapitalkostnaden är för dessa jätte fiaskon till projekt.

Den svenska kollektivtrafiken finansieras i en slags salamimetod, ingen ser helheten, alla värnar om sitt, eftergifter finns inte. Förvaltningen har vuxit till långt över 10.000

medarbetare som inte behövs. Ett nytt påfund är att skapa ett rikskort, till en totalkostnad av ca 15 miljarder fördelat över 5 – 8 år framöver, till vilken nytta?

Länsbolagens drivs av personer som påminner om Isakssons bok genom släktskap och i sängläge, genom att vara sommargrannar eller ha en gemensam ungdom i något politisk parti, har man åstadkommit en liten exklusiv och exekutiv härskarklass med bördsprivilegier och förläningsystem. Så sant som det är skrivet!

En hel bransch är på väg att gå under!

Säga vad man vill, men debatten som inte finns är nödvändig, branschföreningen BR är en del av spelet som vimsar med, utan egna åsikter annat än att vara alla till lags. "Det enda framgångsrika surrogatet för intelligens i detta sammanhang är tystnad"

Därmed är alla förlorare vilket kollektivbranschen är bästa beviset. Alla står i beroendeställning till vattenhållet vilket är maktfullkomliga chefer i länsbolagen.

Enskilda bussägare som står för innovation och uthållighet är dom stora förlorarna, politiken står över juridiken, något jag gång på gång har påvisat genom diverse aktuella fall. Ett lysande exempel är Dikanäs Taxi som i 12 år!!! kör en linje utan ersättning från länsbolaget i Västerbotten med enda skälet att man inte kommit överens om km-ersättningen.

Bolaget fortsätter driva trafiken. Målet kastats mellan olika domstolar som dömer politiskt korrekta domar, men struntar högtidligen i den svenska lagstiftningen.

Svenska folket är dom verkliga förlorarna på en avreglering som var bra tänkt men där allt gick snett. Skattebetalarna skickar över 50 miljarder varje år till ett system som används av 25% av befolkningen. Den svenska kollektivtrafiken är en ekonomisk och administrativ jätte skandal. Den tär på sjukvården, äldrevården, skolsystemet och myndigheter som polisen m.fl.

Det svenska sättet att driva kollektivtrafik har de senaste 20 åren förbrukat minst svindlande 1,2 biljoner kronor, kan detta var rimligt? Är det inte dags att säga ifrån och kräva en upprepning istället för att tillföra nya miljarder varje år?

Systemet är sinnrikt uppbyggt, det är krångligt och svårt att debattera då få kan helheten. Vem vill ansvara för att 10 000 överblivna medarbetare får gå hem? Det är uppenbart att det så blir, det är en tidsfråga och slutligen en statsfinansiell fråga. Ingen ser helheten, alla ropar på mera pengar, det är inte fråga om partipolitik. Det är en fråga om nationellt ansvar.

Lösningen ligger förmodligen i etableringsfrihet där alla som vill driva kollektivtrafik har möjlighet att satsa utan att det belastar statskassan. Den omedelbara besparingen är minst 20 miljarder årligen och förmodligen enda vägen att slå sönder hela systemet och skapa något nytt ur en ekonomisk avgrund, till gagn för hela folket.

Toni Schönfelder

["Varning Schönfelder"nr 23, den 22 oktober 2003, handlar om Skurkar, kompisar och krukor](#)

