

Ledare Nyhetsbrevet ”Varning Schönfelder” nr 8 den 4 november 2012

I Sverige har vi sedan 1985 en lag som enligt många politiker var en avreglering av kollektivtrafiken. Tanken var att man skulle kunna resa inom en region på en biljett med SL området som förebild som då kostade 50 kr.

Det var början av totala planhushållningen där alla fick en munkavel som hade annorlunda åsikter.

Åsiktsdiktatur infördes på ett snillrikt vis, genom att i varje region skapades ett länsbolag där politikerna hade det som födkrok och tillsatte man mängder av fyrkantiga odugliga tjänstemän som såg det som sin plikt att tvingar, alla som ville vara med och få uppdrag skulle tvingas, det blev det bevingade ordet, under tvång!

Konkurrens nej, det var inget man kunde acceptera, hur skulle det se ut om resenärerna fick välja olika företag, mellan, service, pris, frekvens, komfort?

Det var länsbolagens fyrkantiga tjänstemän som bestämde vad som kan anses vara rimligt och politikerna som skulle ha kontrollen förstod ingenting varför det blev som det blev.

Kostnaden som skulle reduceras genom att stor upphandla blev istället ett skenande ekonomisk monster där landstinget står inför valet, endera mera sjukvård eller mera kollektivtrafik. En liten region som Västtrafik förbruka över 3 miljarder årligen, sedan har vi Skånetrafiken och SL som ensam står för merparten.

Som alltid när man subventionera något blir folk tillvänjda och tappar fokus på vad det egentligen kostar.

Staten som dessförinnan fick gräva i stadsbudgeten för att köpa lok och vagnar till SJ något som påverkade statsbudgeten, såg chansen att låta landstingen sköta upplåningen och därmed vimsalabim försvann detta ur statsbudgeten och så hade man GD Stig Larsson SJ som sålde ut hela den svenska järnvägen till USA fonder med sk Leaseback... (*idag vill ingen vidkännas det trots Riksgälden och Riksdagens godkännande*) lån som skulle lösts in för några år sedan men den svenska ekonomin ”*som går så bra*” kunde inte återlösa skulden utan man omförhandlade skulden och fortsätter betala kostnader för lok och vagnar som är skrotade eller undermånlige att köra. Hela SJ är ett gungfly, varför man omstrukturerade SJ affärsverk att ta hand om alla skulder och räntor samtidigt bildade man SJ Tåg AB som med en stadd kassa och inga skulder skulle driva järnväg. Snart var pengarna slut som alltid när inkompetenta chefer får hybris, och sådan har SJ haft gott om.

Människans bästa vän - SJ blev en besvikelse och ingen minns hur det kom sig att hela den svenska järnvägen landade i USA. Minnet är kort och selektiv hos alltför många.

Det är knappast någon tillfällighet att snart såg en massa konsulter sin chans när samtliga länsbolag och SJ var illa skött av folk som aldrig borde få arbeta med kollektivtrafik.

Vi ska naturligtvis inte förbjuda inkompetenta människor få jobb, men nog borde man ha ett minsta krav innan och lite kurser i hur man förvaltar skattebetalarnas pengar under ansvar att privat företagen får en chans att vara med i anbudsgivningen.

I Sverige tittar vi gärna bort, kollektivtrafiken är alltför komplicerat och en självklarhet som får kosta så länge den enskilde inte behöver betala eller man dra in en tur.

Låter mer som socialförsäkringen, kraven är högt ställda förväntningar och så låter man

politikerna sköta det hela med handgångna tjänstemän, till slut blir det bara tid över för rapport skrivningar, varför tiden inte räcker till att ta hand om den enskilde som finns på sjukhus, väntetiderna ökar lavinartad, hög kvalificerat personal flyr landet, och kvar finns....?

2010 konstatera regeringen att Järnvägen är under isen, folk ropar högljutt, media skriver spalt kilometer hur illa det är. Svensk kollektivtrafik sker i huvudsak ur ett Stockholms perspektiv, fungera Pendeltågen och T-banan är allt OK.

Denna Alliance regeringen som egentligen inte bidragit till eländet, *däremot enskilda politiker som bär ansvaret håller sig undan*, får panik, snart är det val.

Snabbt snickras det ihop en ny lag, ny skall det avregleras, igen, på riktigt!

Först ut är Järnvägen som omregleras av dåvarande ministern, men då har vi tjänstemännen på finanserna som hindrar allt som kan minska SJ intäkter. 2012, Nye Ministern är under tvång och avreglera kollektivtrafiken där allt fler skall få erbjuda sina tjänster. Staten har inte pengar att stoppa in flera nya miljarder i det bottenlösa hål som kollektivtrafiken blivit.

Man inrättar en ny verksamhet Trafiknämnden som skall övervaka avregleringen.

Låt oss ta ett exempel Ordförande för Stockholms landsting verksamhet kollektivtrafik är Wennerholm, han är ordförande i SL och samtliga dotterbolag, och samtidigt för Trafiknämnden som skulle övervaka att trafiken blir konkurrens utsatt. Han sitter som ordförande dessutom i den bekväma politiker klubben svensk kollektivtrafik som vill bestämma ALLT.

I vilken sann demokratis huvud ser en avreglering annorlunda ut, hos svenska politiker som har kollektivtrafiken som födkrok en ny chans att tjäna ännu mer, det är ju ändå bara skattebetalarna som betalar.

SL som kanske är det största missfostret i svensk kollektivtrafik, hoppar över avregleringen och lägger ut stora upphandlingar, man slår sig för bröstet, de största i Europa, E21, E25 där inte ett enda svenskt företag kan vara med och lägga anbud, storleken av anbuden har dimensioner som bara 2 statliga som ägs endera av tyska eller franska järnvägen kan vara med, med tillhörande jätte garantier och bötesbelopp. Att dessa bryter mot svensk och EU lagstiftningen, ingen bryr sig.

Ingen granskar, Wennerholm som bevisligen har dåligt omdöme och alla förses med munkavel, igen!

Hur ska då det lilla företaget överleva som är i 2:a. 3: generation när hans skattepengar används för att slå ihjäl honom? Kommer han att vara livrädd för svenska myndigheter resten av livet?

Bussbranschens förbund BR styrs av 5 stor koncerner som samtliga bedriver olaglig verksamhet i Sverige, BR blir en megafon för dessa bolag och majoriteten som är små företag betalar villigt för sin egen undergång, det är svårt att förstå hur det kan gå till på detta vis. Ett av de största bolagen Arriva tycker att man inte får ut något av BR och lämnar organisationen, egentligen inget att säga om, men ingen, absolut ingen kolla vad som var den egentliga orsaken att Arriva lämnar, man slår blå dunster och BR dräneras på flera medarbetare, nu räcker inte längre medlemsavgiften och söker BR att bli införlivade i Bua och därmed försvann den lilla skärva till förbund som borde och skulle tagit hand om sina små medlemmar.

Ute i många europeiska länder har myndigheterna satt stopp för dylika maktmissbruk, där står det att man måste upphandla minst 50% av små företagen. Munkorgen är borta och en bättre mer samhällsinriktad trafik till lägre kostnader för skattebetalarna är fullt möjligt.

I Sverige blir många människor vettskrämda när de tvingas till något, man vågar inte protestera då politikerna och i förlängningen länsbolagen sitter på pengarna och obehagliga uppkäftiga typer skall tystas, munkaveln på igen.

Det är en inskränkning av människors frihet som motiverar ett helt samhälle i de flesta andra branscher, som Sverige lever av, varför då inte kollektivtrafiken? Människornas frihet begränsas. Därför borde det vara självklart med att man tar bort dagens munkorg från folk som sitter på kunskap och istället använder deras vilja att driva företag. Miljarder kronor kunde frigöras som förs över till en bättre sjuk och äldre vård.

Tycker man sedan att frihet är lika med en munkorg, så borde man hänvisa dylika politiker och tjänstemän utmärkt att bosätta sig i Nord Korea, Vit Ryssland och andra fina demokratiska länder, om man är välkommen, det undrar jag, men det är värt ett försök.

Alla borde fundera kring frågan är dagens upplägg enda möjligheten eller finns det alternativ för en bättre kollektivtrafik? Varför skall länsbolagen sköta skolbusstrafiken, det finns inga sam effekter, däremot anspråk på mera makt och mera pengar för att täcka hopplösa tröga länsbolags administrationer, det är att ta från en annan ficka, men alltid samma skattebetalare.

Toni Schönfelder

toni@schonfelder.com