

Ledare

Denna utgåva av mitt Nyhetsbrev är unik och handlar mestadels om buss & kollektivtrafikbranschen som i stort sett är bankrutt.

Oväntat har nämligen Bussbranschen fått en ny chans av Alliansregeringen att totalt förändra dagens monopol situation, om man tar chansen.

I tidigare nyhetsbrev

<http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=944&q=ulf%20lundin&ww=strong> artikel nr 1 finns direktivet där Generaldirektören Ulf Lundin skall utreda hur Sveriges kommunikationer skall fungera utan hänsyn till länsgränser.

Bussbranschen får därmed chansen att frigöra sig från oket med länsbolagen och alla monopolistiska begränsningar. Det finns bara ett mål, den totala avregleringen, en andra chans lär inte komma på många decennier. Är du beredd på, att leva under frihet?

Bussbranschen är ekonomisk körd i botten, de största företagen är värst sargade som kräver ständigt nya bidrag för att överleva, bidrag som i regel skattebetalarna tvingas betala. Närmare 1000 företag inom taxi och buss som utförde skol och linjetrafik har gått i konkurs eller införlivats i andra företag de senaste 20 åren, det måste vara ett oslagbart rekord i flathet av en branschorganisation.

Dagens företag måste låna pengar för att köpa nya fordon, fordon som körs längre än vad som är bra för miljön och kunderna. Det är ett moment 22 som branschen hamnat i, (visserligen självförskyllt från 80 talet) bussarna körs längre och många bussägare förlorar pengar varje gång man byter buss, då samhället med stöd av din branschorganisation (även om den inte har något att säga till om) ändrar myndigheterna ständigt spelreglerna och bussarnas värde sjunker då dom inte kan säljas utan stora kompletterings investeringar elelr fysiska begränsningar som gör ett byte omöjligt utan att företaget förlora rätt stora pengar på varje fordon.

Praktiskt taget samtliga företag i branschen är beroende av uppdrag från samhällsägda verksamheter. Redan detta är ett symptom fel och borde varningsklockorna ringa allt högre, men vad gör man när dom egna företrädarna inte begriper helhetsbilden eller är blinda och stendöva?

Länsbolagen är en cancersvulst i den svenska ekonomin och uppfyller alla likheter med planhushållningen i forna öststater. Maktfullkomliga chefer, som äger ordet, vilseledda politiker, monopolister som ständigt befinner sig i konflikt med sina kollegor och länsbolag på andra sidan länsgränsen. Pengarna rullar, oftast i projekt som får en att fundera om alltför många som är satta att sköta företagen hur man kan se sig i spegeln när pengarna fattas för sjukvården, äldreården, drar in på skolmaten osv och Länsbolagen svindlar iväg med skattebetalarnas pengar?

Kommunerna måste be sitt länsbolag när man vill ha fler linjer eller tätare trafik, det skall beredas, utredas av ett monopol gäng byråkrater och så kommer den ekonomiska utpressningen från länsbolaget mot enskilda kommuner som tvingas till att betala hutlösa ersättningar utan alternativ medans utförande bussbolag får minimalersättning.

Det kostar 10 kuponger eller 100 kr för en enkelresa mellan Göteborg och Strömstad, varje resa subventioneras av skattebetalarna med lika mycket. Det kostar i fri konkurrens där 3-4 bolag kör mellan Göteborg och Oslo mellan 50 – 90 kronor utan skattesubvention och med fler turer på en sträcka dubbelt så långt.

Det borde vara en självklarhet att så här kan det inte få fortsätta där länsbolagen är ansvariga för att branschen dräneras på pengar med lönsamhet som är rena katastrofen. Alla bolag har inte skattebetalarnas kista att ösa ur eller från finansbolag som kan skriva av förlusterna.

Det som gör att den enklaste frågan blir svår är att Bussbranschens förbunds sammansättning med ”fiende” bolagen dvs de som lever på skattebetalarna finns med i förbundsstyrelsen, och hitintills har man aldrig tagit ställning för någon fråga som gynna den privata verksamheten. Flera av styrelseledamöterna borde om man hade råg i ryggen och insåg den betydelsefulla möjligheten till förändring avsäga sin plats i styrelsen och inte utöva påtryckningar.

Fackets utpressning mot bolagen i samband med förarstrejken visar hur illa det är ställt, man vill tvinga Busslink till en uppgörelse, som ägs av länsbolaget SL, som styrs av politikerna, det är facket som sitter med i alla beslut och i samtliga styrelser som använder allmänheten och de privata bussbolagen genom utpressning driva igenom sina snäva villkor, även med företag som inte har med konflikten att göra liksom (Expressbussbolagen) vilka man hotade med att dra in i konflikten för att tvinga fram ett nytt avtal för lokaltrafiken.

Detta kan bara ske i ett land med kollektivistiska avtal och en klen bransch organisation.

Målet med Ulf Lundins utredning måste vara att avreglera och inte omreglera. Hela den svenska kollektivtrafiken skulle få en betydande uppsving, den skulle samtidigt minska bidragen med många miljarder kronor årligen samtidigt som utbudet blir bättre och landsorten blir den verkliga vinnaren.

Med modern datateknik utvecklat i Sverige av begåvade personer utan en massa inskränkningar eller inblandning av dagens byråkrater skulle de åstadkomma en revolution som heter duga. Bussbolagen och kunderna blir de verkliga vinnarna vid sidan om skattebetalarna som med bibehållen skatteuttag får en bättre äldrevård, skolmat, sjukvård.

One Vision – One Goal

När kommer denna insikt till en bransch som befinner sig på stupet till en avgrund?

(Detta Nyhetsbrev läses av ca 20.000 personer varje vecka och är därmed den största lästa publikationen inom buss & kollektivtrafiken, miljö samt rese och turistsverige)