

## **Konsten att tjäna pengar i bussbranschen! Knappast möjligt?**

I Sverige har vi flera branscher som lever ofri, med det menas man är inbunden i ett monopol där potentater flyttar fram sin makt positioner vilket leder till överdebitering av invånarna, energi branschen är en sådan, sjukvården en annan och mitt ämne kollektivtrafiken.

Tillhör du dom som anser att svensk sjukvård är överlägsen allt annat i världen, sluta och läs här och ställ dig i vårdkön, det har väl aldrig fallit in att fundera varför du måste stå i kö, det är ingen naturlag kan jag upplysa dig om, vidare är den svenska sjukvården långt ifrån bra. Tack och adjö.

Tillhör du dom som fundera om det finns alternativ, börja med och läs här:  
Denna artikel handlar om buss och kollektivtrafiken.

Grundproblemet är att branschen gjort sig ofri, nästan samtliga bussbolag lever på att vara underleverantör till någon annan, är det ersättningsbuss till SJ eller Expressbussarna, skoltrafik, lokala linjer, researrangörer, länsbolagen mm

Det är få branscher jag känner, som är så beroende av annan uppdragsgivare, en uppdragsgivare man aldrig kan lita på än mindre bygga sin verksamhet på med en stabil ekonomisk grund. Ändå finns det hugade personer och bolag att göra förhållandevis stora investeringar utan att se horisonten.

Investeringen i förhållande till intjäning är oacceptabel. Denna artikel som kan kännas långt som tar upp fenomenet som branschens företagare försatt sig i, att vara ofri är att leva under godtycklighet, ett av flera skäl varför hundratal kollegor redan gått i konkurs och framtiden för dom flesta andra ser dystert ut.

Det påminner mig om privata "monopolister" Scandorama och bröderna Ölvemark som prispressar bussbolagen sedan 80 talet.

Men det räckte inte för att få en tillräcklig lönsamhet, Ölvemarks gjorde en ordentlig ekonomisk kullebytta och flyttade från Jönköping till Malmö och Scandorama "skatte" sanerade sin verksamhet också genom en kullebytta som heter duga. Båda bolagen trixade med skatterna och bolag i Norge som svenska skattemyndigheten med tolkningsföreträdare, generalklausul och det omvända förhållandet att alla är potentiella skattebedrägare varför du måste bevisa din oskuld.

Något som strider mot grundfördraget i Rom konventionen som är EU Europas grundlag, men Sverige liksom i många andra sammanhang har sin egen tolkning och det är många nummer för stort att din branschförening börja rota i.

Ett sätt att värdera en bransch är dess intjäning, hur snabbt man avskriver sina tillgångar Skatteverket har ju en regel 20% per år förutom data produkter som får skrivas av på 3 år eller fastigheter under en längre tid.

Intressant är att en daglig produkt som den digitala har en avskrivning på 3 år.

### **Andrahands marknaden.**

Tumregeln på andrahandsmarknaden av datorer och digitala produkter är:

att värdet minskar mot inköpspriset med 50 procent första året. Efterföljande år ytterligare 50 procent = 100%, därefter minskar värdet med 5 procent per månad.

"allt är en fråga om utbud och efterfrågan"

Det finns digitala produkter för 53 miljarder kronor på den svenska andrahands marknaden.

Ta man sig en titt på bussbranschen, där finns inga 53 miljarder kronor i begagnade fordon men väl så mycket skrot.

Med den förmodligen längsta avskrivningen i samhället där fordon innan dom är avskrivna redan är skrot torde vara rätt unikt men inte förvånade. Inte ens en begagnad buss får skrivas av fortare utan sitter man fast i en skuldfälla som tvingar fram kreativa avskrivningar vilket ”stor bolagen sysslar med”.

Man skjuter framför sig en kapitalsskuld som när det är möjligt amortera eller löser in, som en leasingskuld fast det handlar om akrobatisk bokföring.

Stor bolagen med sina hundratals miljoner i årliga driftförluster, även efter att skrivbordsakrobaterna gjort sitt, för att försköna siffrorna har idag en avskrivningstid på ca 15 år eller t.o.m längre.

Redan efter 5-6 år börja lokaltrafikens fordon bli skraltiga där få når 10 år eftersom dom är färdiga för skroten långt innan.

Vilket länsbolag acceptera 9 år gamla bussar?

En Expressbuss med sina 25-30.000 mil om året hur länge lever den?

Skillnad är en turistbuss från de mindre privata företag som med sina långt mindre mil uttag sköts som en baby, där kan man göra klipp, men med 10 år avskrivning är restskulden alldeles för hög.

Jämför man detta med hur vår omvärld fungera kan man enklast se i vilken utförsbacke svensk bussnäring befinner sig.

En buss är ju inte en fastighet...

Vår outtröttlige vän Bjarne från Busstidningen <http://www.busstidningen.se> skriver ofta om behovet av innovation, mera kritik, mera jädra anamma, förnyelse och mycket mer för att peppra upp en och annan åkare – jag tror inte det är möjligt, jag ser hela tiden parallellen med hur det fungerade i forna östländer, det är ett otäckt system den svenska buss & kollektivtrafiken har landat efter 20 år av beställare monopol som hela tiden flyttar fram sina positioner kräver mera bidrag från skattebetalarna.

Det är monopolbolagen, länsbolagen som dränera bussbranschen på inkomster samt varje form av innovation.

Innovativa människor skräms bort varför betonghäckarna har tagit makten.

Det påminner mig också om att privata bolag inte är ett smack bättre vilket Scandorama och bröderna Ölvemarks reseverksamhet visar som prispressar bussbolagen sedan 80 talet.

Bussägarna flockades kring båda firmorna för att köra sommar resorna.

Först lurade man sig med att det var marginal inkomster och därför kunde man köra utan kapitalkostnader.

Det var att betrakta som en social tjänst där förarna kunde komma ut från sin glesbyggs linje ned på kontinenten, ofta tog man med sin fru som semester och hem köpte man en påse, alla var lyckliga.

Intressant är att Scandorama + Ölvemark år 2007 betalar i snitt för sina uppdrag mellan 3.900 - 4.200 kronor per dag till bussbolagen och den 7:e vilodagen är fri dag utan ersättning! Detta är uppgifter från flera bussbolag som alltid vill vara anonyma.

Detta skall jämföras med att Europa Touring och GDG Continentbus för inhyrda åkerier **1985 dvs för 22 år sedan betalade 3.200 resp 3.800 kronor per dag i snitt.**

På dessa 22 år har kronan försvagats betydligt, förare löner samt skatter mångdubblats, fordonens inköpspris mer än fördubblats, fordonskatterna mångdubblats, försäkringarna 10 dubblats. Ändå kör hugade bussbolag för dessa privata researrangörer till inkomster som ligger under länsbolagens.

Jag har träffat några bussägare som kör för dessa bolag som numera inte betalar ut löner utan får föraren ta semester och som tack får han köra på kontinenten med enbart traktamenten. (*Detta påminner mig omedelbart när Östtyska (DDR) bussar körde med betrodda politruker i västländerna men för säkerhets skull måste familjen vara hemma som en slags pant, föraren fick mindre västvaluta än resenärerna, det ansågs som en förmån att få komma till väst – fast den officiella politiken sa något annat om klassfienden i väst. Det var från mitten på 80 talet GDG Continentbus med splitter nya Volvo Van Hool körde från Öst Berlin med DDR medborgare till västländer med politrukerna och gav dem en självkänsla som man saknade i dom nedkörda Ikarus bussarna, så långt har vi väl ännu inte sjunkit*)

Inkomsterna räcker för bränsle och de nödvändigaste kostnaderna, vem menar i branschen att man kan tjäna pengar med dylika kalkyler?

Att man kör på marginalen, att man lika gärna kan låta bussen rulla som att stå i garaget är en argumentation som leder till uppgivenhet.

En buss skall inte stå, det krävs ordentligt med jädra anamma att skapa uppdrag från den fria marknaden. Men vem vill klandra bussägarna som lever under praktiskt taget inga marginaler, jakten på kontanter och förskott för att klara moms och löne inbetalningar och därutöver alla dagliga praktiska drift problem?

Så länge det finns bolag som kör för Scandorama och Ölvemarks premisser så länge kan man inte få upp lönsamheten i paritet med övrig näring.

De för mig kända bolagen har i botten en linjetrafik eller andra uppdrag som betalas av samhället och dit hör Bergkvarabuss, Marks Limousine Flygbusskoncernen numera Veolia, Strömstad Tanum Buss delägare i Buss i Väst, BK buss, K:Es bussar och fler.

Så länge som bolagen kör för länsbolagen rullar man framför sig en kapitalförlust som alltid slutar med en konkurs om inte högre makter eller aktieägare puttar in nya pengar. Detta är inget unikt för Sverige det sker i alla länder med motsvarande system som svenska länsbolag.

### **Banker och kapital tillförseln till bussbranschen**

Det finns 4 stora finansbolag i Europa som genom olika dotterbolag finansiera bussnäringen inom och utom EU.

Det finns otalig med dokument och utredningar som visar sambandet med att köra för ett upphandlar monopol och förlust affärer = konkurs.

En av mina närmaste vänner sitter som chef för ett sådant bolag, vi har ett digert utbyte av erfarenheter där erfarenheten från en 10 års cykel säger, den som är ofri har en kort livslängd varför finansbolagen internt skriver av sina fordringar på max 5 år, i enstaka EU länder kan man avskriva sin fordran inom 3 år.

Är du förvånad över att Sverige med sina 8 milj invånare kräver av övriga EU med dryga 500 milj, invånare att dom skall ta över det svenska skattesystemet? Det finns dom som tror på jultomten också.

Men likaväl är du fången i ditt land om inte bolag från andra EU länder med helt andra ekonomiska villkor tar över som har en annorlunda Balance räkning.

## **Dagens busstrafik!**

Dagens svenska busstrafik kan delas upp i några kategorier

1) Det är privata bussbolag, det finns max 10 i hela landet som har uppdrag från oberoende kunder, beställningstrafik och kanske ofta en mindre mycket lönsam arrangemangs trafik med veckoslutsarrangemang, teaterresor, kryssningar och annat.

2) Det är mindre företag som kör Taxi och beställningstrafik ofta kombinerad med någon enstaka linje eller skoltrafik. Dessa verksamheter är beroende av inkomster från samhället, inkomster som snabbt kan försvinna om länsbolagen kräver att ta över eller storbolagen i jakten att skapa omsättning lägger dumpningsanbud. När man väl erhållit anbudet söker man efter hugade åkerier som kör på sub-entreprenad för en långt mindre peng.

Med detta system finns det bara förlorare och en tidsfråga när ekonomin är så urholkat att det tar slut. Det är många som gått in i denna ekonomiska fälla som slutat i konkurs.

Det mest andefattiga fick jag med mig från några bussägare som inte alls var olyckliga över att merparten av branschen gått i konkurs, då får vi andra mer uppdrag. Med detta IQ saknar man hopp om en vettig framtid.

3) När länsbolagen började hitta sin arbetsmodell skapade man regler som inte fanns i lagen, ändamålsglidning igen, där man ville slippa ha med en massa småbolag att göra varför det bildades Buss i Väst, Beställningscentralen i Östersund, i Norrland osv Samhällsägda länsbolag tvingade dom fria företagen att ingå i nya kollektiv som sitter som mellanhand och tar för sig för att finansiera hopplösa administrationer som växer och kostnaderna ökar vilket skall betalas av dom som utför uppdragen och som om det inte räcker, gör bolagen som kör i dessa ”Kombinat östtysk motsvarighet från DDR” till lydmänniskor med tvångsklausuler som vid en enkel juridisk prövning skulle förklaras som ogiltiga. Men ingen gör det, då man bara har blivit lydmänniska som förlitar sig på att andra skall dra in inkomsterna.

En fullständig häpnadsväckande likaså oacceptabel verklighet.

4) Entreprenörerna som enkom kör på uppdrag av ett länsbolag, dom är alla utslagna på sikt, det är bara en tidsfråga.

Systemet med länsbolagen beställare monopol är en märklig kraft – det finns mängder av erfarenheter från andra länder där det är lika knackigt – det handlar inte någonstans om ekonomi det handlar alltid om makt.

## **Ändamålsglidning**

Syftet att införa länsbolags monopol var att ge alla regioner eget ansvar i likhet med Stor Stockholm som med sitt 50 kort hade välsignat storstadsborna från den tidigare monopoltrafiken som sköttes av SJ och Wallenbergsgruppens olika bussbolag.

Det var moderaten kommunikationsministern Tuveesson som mot all expertis i sitt eget departement genomförde denna förödande reform.

Makten finns i länsbolaget att bestämma där alla från kommuner, regioner måste stå i kö för att framföra sina önskemål om en ökad eller anpassat trafik där monopolisten länsbolaget har sin egen tidsplan, räknar fram ett pris baserat på monopolkalkyler. Ofta tala den ansvarige trafikplaneringschefen med en fantasifull titel om för kommunen att underlaget är för lite och

därför får man ingen trafik, medans folket som bor i område rasar och uppvaktar sin politiker. Politikern tvingas tar till att köpa olika kompetens och räkna fram egna kalkyler som ratas med en gång från länsbolaget och nu krävs det att politikern visa sina framfötter tvingas till ändlösa möten i kommunen, med länsbolagets enskilda styrelse ledamöter, med regionen, med partistyrelsen, med andra politiska organisationer där man utveckla olika byten av tjänster, rösta du på mig rösta jag på dig.

Anser någon att detta har med kreativitet att göra i ordets betydelse där man lyfter fram kundernas behov att resa i fri konkurrens med parametern pris, komfort, tillförlitlighet, frekvens?

Så snart den politiska rågången är genomförd och prislappen är godkänt för något alternativ för kommunpolitikern finns inte, är det dags att höja skatten eller minska andra kostnader (omfördelning) där äldrevården, skolan få ta stryk. Länsbolaget utforma en upphandling, som är specificerad i detalj utan minsta intresse att skapa något, grundskolan i hur en planhushållning fungera.

Ändamålsglidningen ter sig på olika vis, det som skulle vara en organisation för gemensam biljett i regionen blir en bromskloss som ekonomisk har brustit alla vallar.

***”Tekniska kontoret utreder vad det kostar att starta en flygbusslinje. Kommunens enhet för kollektivtrafik håller på att ta reda på vad det finns för förutsättningar för att starta en specialbusslinje till Norrköpings flygplats”***

*Vad kostar detta för Norrköpings kommun och alla andra Sveriges kommuner att hålla igång något som finns i mångdubbla led en enhet för kollektivtrafik? Det finns inget intresse hos samväldets pampar att släppa loss och låta privata företag prova sina idéer, ingen hade behövt fråga någon om inte monopolet stod i vägen då en taxi eller bussbolag omedelbart provat om det finns ett underlag för en flygbuss linje utan subventioner. Istället blir det ingenting.*

*Ändamålsglidningen tar sig all sköns former det poppar upp oändligt med konsulter och företag som satt sig i knäet på länsbolagen, där man saknar varje uns av kommersiellt tänkande, jag vet för åtskilliga länsbolags chefer har tidigare arbetat på GDG och dom var inget annat än sifferakrobater som gjorde det dom blev tillsagda och gick något fel, va vad det vi sa, att allt nytt kräver en inkörningstid, den genen saknas helt hos medlöparna som bara kan maximera kostnaden mot skattebetalaren och minimera mot entreprenören utan att skämmas, att hela samhället saknar pengar till det mest elementära sjukvård, äldrevården men det är inte deras ansvar, dom som är tillsatta vasaller och som vasall är man order mottagare, varken mer eller mindre.*

Bussbolagen får en lunta från länsbolaget – något som utvecklats till en egen konst av mänsklig dumhet, skall nu lämna en offert, vad är det som skiljer sig mellan bolagen i denna offertgivning?

Avskrivningslängden och kapital kostnaden på de fordon som krävs. Förarlöner och inställelse planer där man inte tar hänsyn till föraren utan han betraktas som ett nödvändigt ont som hanteras om han vore en minut slav.

Det är försäkring, bränsle och administrations kostnader.

Det mindre företaget har lägre ”huvudkontor” kostnader där familjen är med och sliter även på tider när storcheferna sitter hemma och slår sig för bröstet samtidigt som bolaget förlorar miljoner kronor varje dag, det bryr han sig inte bara han får sin lön och har en säker fallskärm.

Det man väntar på, är att ett eller annat stor bolag skall ge upp. Det gäller att köpa tid och hoppas att aktieägarna är med på noterna, några tiotals miljoner kronor i förlust är inte mycket att bli ledsen över om moderbolaget finns i annat land med intjäning i euro eller pund. Den svenska kronkursens ständiga fall ökar därför inte förlusterna hos moderbolaget även om den direkta förlusten i det svenska företaget ökar.

Länsbolagen maktfullkomliga direktörer har för att slippa få ”gamla” häckar till bussar från annat län utvecklad en egen strategi, ( ändamålsglidning) man kräver fordon med en specifikation som inte finns hos något annat länsbolag. Därmed säkerställer man nyare fordon och kan inför den egna politiska styrelsen blåsa upp sitt ego – titta va duktiga vi är! Till vilket pris?

**Ha i minnet att hela den svenska lokaltrafiken är stor som den i Hamburg regionen.**

På 20 år har systemet förfinats till sin fulländning där gapet mellan vad länsbolaget kräver av politikerna i bidrag och vad man betalar ut till hågade bussbolag är obegriplig stort och till detta kommer vad resenären har att betala.

**Det som krävs är en välbehövlig kontroll organ som dagarna i ända slår alarm hos politikerna, men BR som hade varit den naturliga kraften är istället en megafon för monopoliet och detta måste anses vara unikt att dom små privata företagen betalar stora pengar årligen för att bli förrådade.**

Man kan inte definiera planhushållningen på ett bättre vis, och i detta isolerade läge, menar den enda organisation BR att man inte kan ta tag i frågan eftersom det skulle störa de stora bolagens relationer med länsbolagen. För att inget skall skada relationen sitter storbolagen och styr förbundet med nickedocka till chef som med ett leende skall förblinda omvärlden från det egentliga tillståndet. Som är ur-usel.

Så snart en medarbetare i ett bussbolag yttra sig över det olidliga tillståndet blir han hotad av medlöparna när länsbolags direktörer ringer upp personen eller VD:n för bolaget, med hotfulla toner. Det är en del av ändamålsglidningen, det finns inget uppdrag för länsbolags direktören att varken bevakar monopoliet eller hota den fria rätten enligt grundlagen att få yttra sig.

Han gör det ändå, medveten om att det är riskfritt.

Varje monopol system utformar sina egna spelregler där man flyttar fram sin position allt eftersom då alla är tvingad till tystnad skapad av bidragsberoendet. Dom som står fria och är oantastliga dom skall förintas och även för det har man utvecklat olika metoder, med dagens teknik har det visserligen blivit svårare varför man tar fram sista halmstrået genom att baktalar personerna ifråga, man sitter ju på den oemotsagda sanningen eftersom vårt land förfallit i rädsla att göra bort sig. Dom som moppsar till sig är att betrakta som rättshaverister, dissidenter, samhällsmisslyckade individer eller anarkister och så var det med det. Tystnaden breder ut sig, alla är rädda, detta sker i ett land som av omvärlden betraktas som frihetens apostel på jorden.

De eller dom redaktörer som tror att man kan skapa en konstruktiv debatt har missat grunden till det eländiga tillståndet, det är monopol lagstiftningen som gav länsbolagen rätt till all trafik.

92-96% av samtliga bussbolag i Sverige står i beroende av att samhället köper deras tjänster, därmed har man också förlorat friheten.

Det finns många tänkare i världen som alltid kommer fram till samma slutsats, när den fria företagsamheten är beroende av mer än 30% statsstöd har man förlorat friheten.

Därför är inte bussbolagen ensamma dom är bara pålagda munkavel för att dom är så små och ingen har råd att vara rebell.

Ta Wallenbergs gruppen som årligen får ca 40 miljarder kronor i bidrag till sina verksamheter, det heter då forskning, utveckling av flyg, lokaliseringsbidrag mm då sitter man tyst och lugnt i "vagnen" och åker med så länge pengarna från skattebetalarna ramlar ned i kassan vilket det har gjort sedan andra världskriget, oavbrutet.

Men säker är inte ens familjen Wallenberg på våra regeringar varför man har 2/3 delar av "sina" verksamheter numera i andra länder, den dag en regering fattar ett beslut i likhet med löntagarfonderna, tar man med sig cd skivan och en och annan pärm och huvudkontoret är flyttat!

Det kan bussbolagen inte göra, som är fångar i sitt eget land!

Det är en tragisk utveckling som tystat och gjort en hel näring till slavar under ett system där tanken var något som skulle bli bättre, istället handlar det om ändamålsglidningen som kväver först företagen och sedan hjärnorna i bolagen! Fårskocksmentaliteten blir resultatet.

### **Att sitta på en plats, fri från indoktrinering, där inspirationen flödar som skapar nya verksamheter och arbetsplatser.**

Jag tar två oliver till" Jag har fått min dos. Jag kan inte ta in mer tänker jag när svensk kollektivtrafik kommer på tals och det gör den när tidningen trafik-forum dimper ned, formidabelt nonsens i regel, en hänt i veckan tidning för monopolisterna. Börjar någon prata om det borde man stänger av, jag gör det inte eftersom jag upplever mig som en av de få ventiler i ett samhälle, där man tystat varje form av kritik eller kreativitet. Redan faktumet att endast 25% i ett samhälle arbeta i fria företag och resterande 75% i alla upptänkbara offentliga verksamheter, myndigheter, transfereringsverksamheter, facket, branschorganisationer i massor, arbetslösa, sjukskrivna borde göra att fler vakna, men gör dom det? Hur är det i andra länder? I REGEL ÄR SIFFRAN DEN OMOVÄNDA.

Kommer ni ihåg när bussbranschen bestod av tusentalet bussbolag som utförde sin linje och beställningstrafik, levde i stort sett på biljettavgifterna? Statens bidrag varje år till kollektivtrafiken var mindre än 30 miljoner kronor! Kommunernas bidrag understeg 50 miljoner till dom privata bolagen, några hundra miljoner kronor var det redan på den tiden till dom kommunalt ägda bussbolagen.

Dom privata bussbolagen hade en eller flera turistbussar som "flaggskepp" med vilka man körde de "fina" körningarna samt på helgerna utflykter med bygdens föreningar? Det var då det. Och redan på den tiden hade det gått fel i bussnäringen.

Med länsbolagens införande kom dom verkliga lönsamhetsproblemen, kommer ni ihåg dem? Ni vet det där hemska som fanns i slutet av förra årtusendet. Ingen klocka som ringer? Så ni minns inte reportagen om bussbolagen som klagade jämt på den låga lönsamheten och krävde kommunerna på mer pengar som hänvisade till länsbolaget? Gå tillbaks till busstidningarna från slutet av 80 och början av 90 talet där finns klagosånger. Det var ett jämmerligt klagande,

bussägaren tillsammans med familjen i skinnsoffan och "jag vet inte vad jag ska ta mig till" och "vi har lån på bussar och fastigheter och ingen vill köpa det."? Länsbolaget har satt mig på pottan tog ifrån mig uppdragen utan inlösen.

Inte ens vid detta tillfälle kunde BR agera som var i händerna på ett fåtal monopol bussbolag som bromsade varje form av frigörelse då man trodde i sin enfald av att vara statens bolag (SJ;GDG;POSTEN) skulle kunna klå länsbolagen, fel hade dom.

Alla satt dessförinnan på sina trafiktillstånd, ett samarbete över linjekoncessionerna var sagt omöjlig, kundorientering den fanns inte, det rättmätiga kravet från konsumenten att enkelt kunna resa, den insikten saknades hos bussägaren och bussbranschens förening som då och som nu alltid är emot allt som ens luktar modernisering.

Så tillträdde Helge Berglund (s) i början av 80 talet, som kraftfull chef för SL i Stockholm och drev igenom att alla Stockholms förorters bussbolag införlivades i SL – samtidigt som man införde ett 50 kort där man kunde resa inom hela regionen (länet) på ett och samma månadskort med tåg, tunnelbana och buss.

Nu började vi kunna se medlöparna som sålde sin frihet vilket beundrades av fårskocken till kollegor, man kan inte beskylla någon av bussbranschens chefer för en särskilt framsynthet. Med bara lite kunskap om det som skulle komma, kunde man i vart fall ana vart det skulle barka.

Enkelt och marknadsanpassat var däremot monopolistens Berglunds politik som använde sig av PR & reklam byråer ( men ack en sån byråkrati som såg dagens ljus)

Kunderna tyckte om denna reform. Det verkliga stora misstaget var bussbranschens ihärdiga stridande för att behålla trafiktillstånden. Den politiska framgången för 50 kortet och symbolen att kunna resa inom sitt "län" blev en politisk utmaning i hela landet. Aldrig har kollektivtrafiken varken förr eller senare haft så stor tillväxt av egen kraft. Det gick bra för Sverige, bensinen och Dieseln kostade knappt 3 kr litern.

50 kortet slog allt – det var ett marknadsmässigt genialt drag. Varje sund människa så även bussägarna, borde ha förstått att man inte kan i all evighet behålla det gamla monopolistiska linjetillståndet, att anpassa sig till kundernas krav dvs fri rörlighet med det kollektiva färdsystemet hade varit motdraget om det funnits någon gemensam strategi, viljan att samarbeta.

50 kortet hade varit ett sådant. Nu tillspetsade sig motståndet mellan de privata bussbolagen där även SJ och GDG (2 statliga bussbolag) tog parti för bakåtsträvarna mot en flexibel taxesättning al a 50 kortet. Den moderate Kommunikationsministern Sven Tuveesson lade då fram "tvångslagen" som är grunden till de nuvarande länsbolagen. En större socialistisk planekonomisk reform har nog aldrig skapats förutom den svenska elproduktionen men det är en annan tragisk historia, eller som moderaterna säger idag, det var nog inte en av våra "bättre" lagförslag. När detta var ett faktum – vände alla bakåtsträvarna i bussnäringen helt om – nu gällde det att bli rövslickare i en aldrig tidigare sett ordning, flera länsbolagsdirektörer har denna bakgrund utan att skämmas.

### **SJ generaldirektören - en tillrätta visning**

Framtiden såg ljus ut med "nya" monopol med länsbolagen hägrande gröna ängar så långt ögat kunde se nu skulle vi få betalt med råge av länsbolagen.



Inget fick störa denna deinformation.

Avtal där de nyinrättade länsbolagen skulle stå för den ekonomiska tryggheten. Jag kan inte klandra er. (*Visserligen skrev jag en insändare 1984 i DN samt GP där jag kallade reformen för ett ekonomisk svart hål, alla blev som tokiga, mest i GDG bolaget där jag verkade, blev t.o.m uppkallad till SJ generaldirektören för en tillrätta visning* ) Det jag klandrade var att reformen skulle leda till skenande kostnader, ämnet är lika aktuell nu som då. SJ utredningar hur svensken skall gestalta sin fritid blev en fars, som alla utredningar som i själva verket är ett beställningsarbete.

Därför kom utredningen vara fullständigt förbi verkligheten och massmedialt hopplöst.

Att sätta rubriken "**stor special om bussbolagens lönsamhet**" på omslaget hos någon av dom stora tidningarna vore att be om att ingen skulle läsa den.

Och jag själv är inget undantag. Med kollektivtrafikens sysselsättningsfrågor är det som med konflikten i Mellanöstern eller Afghanistan. Jag har fått min dos. Jag kan inte ta in mer.

Börjar någon prata om det stänger jag av.

Men nu sitter jag här med ännu en snustorr rapport i handen.

Den dåliga lönsamheten i bussbranschen, heter den.

När jag har läst färdigt är jag faktiskt förbannad. Förbannad på olika regeringars lögner som bygger på SLTF ensidiga desinformation, landstings politikernas struts tänkande, oppositionens flathet och mediernas dumhet och en Branschförening som aldrig tycks lära sig någonting, det är som om tiden stod stilla för dem.

**Författarinnan Birgitta Stenberg nu74 år sammanfattar det ständiga klagandet i Sverige på följande sätt: "Vårt land påminner alltmer om alltfler diktaturstyrda länder ute i världen beträffande effekten av avslöjanden om missförhållanden. Skillnaden är att sådant får skildras i vår TV utan att journalisterna mördas. Men effekten av dessa avslöjanden är precis som i diktaturerna: ingenting händer, ingenting förändras, allt fortsätter under beklaganden precis som förut..." Hela artikeln finns under länken <http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?kat=4&id=311>**

Från den utredning jag sitter och läser citeras följande stycken citaten är från en utredare som inte har branschfarenhet. Gissa var denna utredning landade, kan det vara i den stora papperskrogen? Den skrevs 1996 reviderades 2006! *"Mycket tyder på att nuvarande centraliserade, storskaliga och otympliga system inte stämmer med tidens anda och människors krav på egen makt". ( handlar om byråkratiseringen av Länsbolagen) vidare.... "Förklaringen till de bristande insikterna är förmodligen att partierna och deras aktiva numera så fullständigt identifierar sig med staten, att de inte längre har förmågan att se statliga orättvisor, utan enbart i indignationsnummer ger sig på andra aktörer i samhället." eller "Största delen av statens ekonomi ligger dock i transfereringssystemen.*

De har liten fördelningspolitisk effekt. Omfördelning sker, men det är till största del en livscykelomfördelning: omfördelning över tiden för varje person, snarare än mellan personer." "Sådan omfördelning -- som i praktiken handlar om inkomstrygghet vid sjukdom, arbetslöshet och pension -- behöver inte ske i statlig regi av fördelningspolitiska skäl" Om nu dessa kärnfrågor kan ifrågasättas, varför kan då inte länsbolagsreformen ifrågasättas?

Den är dyrbar, den är fel, och alla klagar, länsbolagen som får för lite pengar, utövarna "bussbolagen" som kör på fälgarna, skattebetalarna som inte KAN betala mer men kräver mer service, och en länsbolags administration som tar bort all glädje och innovation.

Förmågan att här göra mer välavvägda beslut ökar, när ekonomiska realiteter och alternativa användningsområden blir synliga för var och en, den saknas. Kort sagt, om medborgarna får frihet att välja och insikt i kostnaderna för sitt kollektiva resande kommer den att öka utan subventioner. En sådan insikt skulle säkert skapa större realism istället för kraven på förmåner i det som i dag är statliga / landsting / kommunala trafiksystemet.

**Här skulle man vilja hänvisa till den gamle socialministern Gustav Möller, som myntade den kloka devisen om att "varje skattekrona som används ineffektivt är som att stjäla från de fattiga".**

Länsbolagen stjälar pengarna dygnet om genom ändamålsglidning. Länsbolagsreformen är en dålig reform, den kostar samhället mer pengar än vad som är rimligt. Därtill har man redan påtvingat otaliga indirekta skatte pålagor för att bekosta det kollektiva resandet. Det är med tvång och återigen tvång man vill få folket att resa med kollektivtrafiken, men merparten vill inte resa än mindre bli kommenderad.

Takten till nya skatter för att betala en alltför stor "kostym" avtar inte, tvärtom. Frågan som borde ställas, krävs det verkligen en så stor organisation för att bedriva kollektivtrafik till potentiellt möjliga 2-3 miljoner invånare?

Skall det behövas över 10.000 tjänstemän i 5 – 6 led där alla utreder varandra? Skall det behövas monopol trafik tillstånd i varje län för att bevara ett sjukt och obetalbart system som ekonomiskt tär på samhället?

Eller finns det alternativ? Vem är det då som tar upp handsken och börja med att skapa ett nytt system – borde det inte vara dom som är mest utsatta? Nämligen Bussbranschen som förvisso en gång var med och skapade detta system men efter 20 års bitter erfarenhet, en fullskale modell som gått åt helvete rent ut sagt, borde ha övertygad även den mest inbitne monopolsocialisten och kommit till insikten – så här kan det inte få fortsätta.? Varje person som tar pengar från den gemensamma skattekasen har också ett ansvar. Att visa sitt ansvar är att komma med förslag hur man minskar den totala kostnaden. Att se helheten är ett måste inför en kommande förändring.

Att upprepa sig blir i längden tröttsamt för alla, men min hemsida är ingen kommersiell verksamhet, jag säljer inget, jag torgför något som rätt många tiotusen vill läsa men inte våga själv yttra sig om, bara att viska till mig i örat eller skicka roliga mail, så visst har jag också en publik. Dom som inte gillar vad jag skriver dom har redan stängt in sig, låt bli att läsa. Tidningen trafik forum vilken numera är bekräftat vara en medlemstidning för BR och SLTF och ständigt bistår kollektivet som är deras megafon sedan många år för att begära mer pengar, är bara ännu en tärande verksamhet som lånar ut sig till desinformationens megafoner.

Jag anser mig vara raka motsatsen och kommer att upprepa mig till vägens ände till dess sanningen kommer ikapp "dödgrävorna i Sverige" vilket för min del är kollektivisternas lekstuga SLTF, BR, VINNOVA, SIKKA, TFB och ytterligare ett 20 tal organisationer som uppstått som fågel Fenix efter att länsbolagen kom till vars chefer är så obarmhärtig okunniga att dom för varje beslut måste ha en tjock lunta till utredning som eget försvar till nya kostnadsökningar, därför får utredaren klara direktiv vad den skall komma fram till. ( allt

betalt av skattebetalarna ) En utredning till en ännu mer okunnig styrelse vilka samtliga reser årligen till världens alla hörn på studie resor varva flera jag träffat sällan ens vet var dom är, ett gäng var nyligen i Barcelona. Vad har dom lärt sig de senaste 20 åren, det kan nog bli föremål för en egen utredning. Linköpings Universitet har visat stora ambitioner och upptäckt frälsningen i kollektivtrafikens oändliga kassa varför man låna ut sig till att torgföra vad uppdragsgivaren vill höra, annars blir det inga nya anslag. Klia du mig klia jag dig.... Forskningen består av att resenären som åker på morgonen till arbete eller skolan, för att på eftermiddagen åka hem. Däremellan har man ledig kapacitet. Svårare är det inte. För detta behövs inga utredningar utan enkelt simpelt logiskt tänkande sådana som fans fram till att länsbolagen tog vid och förstörde all kompetens som i Pol Pott landet.

100 bussåkare har mer kunnande än 10.000 byråkrater. Alldeles säkert.

Konsten att tjäna pengar i bussbranschen! Det går inte! Visst gör några det, titta man lite närmare trippel AAA verksamheterna är inkomsterna oftast från försäljningar av fordon eller fastigheter eller annat som realiserar. Att tjäna ordentligt med pengar från ren drift, det är svårt.

Att det finns dom som vill vara i denna bransch, naturligtvis för många är det trots allt en frihet att ha en taxi eller bussfirma och då acceptera man en mindre lönsamhet och att vara fången i landet utan möjligheter att flytta.

### **Finns det en möjlighet för branschen att ändra på det hela?**

Det finns alltid möjligheter, men det krävs insikt hos några kraftfulla bussägare, som är beredda att kräva förändringar, beredda att ta strid mot mörkermännen i branschen. Det krävs en förnyelse, en helt ny sammansättning av folk som kan leda bort bussbolagen från att vara lydymänniskor, att ta upp frågan med partierna om nödvändigheten att ändra monopol lagen för länsbolagen och införa en fri konkurrens utsatt trafik

PÅ denna länk skrev jag förra året att BR fått en ny ordförande, mest för att väcka en och annan tröttnössa.

<http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=782&q=ny%20styrelse&ww=strong>

Det var väldigt många som var inne och läste den – men ingen reaktion för övrigt, resten kan du läsa här:

### **Mats Qviberg ny ordförande för BR (Bussbranschen)**

"Maktstrukturer cementeras och nödvändiga förändringar sinkas - i bästa fall"

"I värsta fall stoppas de helt"

Läste häromdagen om Mats Qviberg: Därför hoppar jag av Aktiespararna

"I min enfald har jag trott att aktiesparare är rationella aktörer som köper aktier av samma skäl som jag: för att tjäna pengar", skriver Mats Qviberg

Mats Qviberg såg ut att bli ny ordförande för Aktiespararna. Nu drar han tillbaka sin kandidatur. "Att Aktiespararna under de senaste åren blivit så politiserat att detta skulle vara kontroversiellt kunde jag i min vildaste fantasi inte inbilla mig", skriver Mats Qviberg.

Så sant Mats Qviberg, Bussbranschens Riksförbund, BR lever helt upp till dina slutsatser.

"Maktstrukturer cementeras och nödvändiga förändringar sinkas - i bästa fall" "I värsta fall stoppas de helt" en bra sammanfattat om katastrofen BR.

Bussbranschen behöver en ny styrelse, med en ordförande som har ett konstruktivt ledmotiv – vi skall tjäna pengar! Därför utser jag dig till den hetaste kandidaten för branschen som ordförande med förslag till följande personer i styrelsen Mats Arnhög, Nils Lundgren, Kjell Olof Feldt samt en person från bussbranschens stor företag utan kommunala/regionala/statliga delägare eller kopplingar till SLTF samt en delegat från småföretagen.

En ny VD som inte är rädd för sin egen skugga som lägger upp ett 10 punkt akutprogram vad som måste åtgärdas omedelbart bums för att branschen skall återfå lönsamhet och då får inget vara heligt!

Med ett kraftfullt program som vädrar ut alla lik ur garderoberna kan branschen räkna med att återfå en vettig lönsamhet baserat på ett fritt näringsliv bort från planhushållningens tvångströja.

Är det inte dags att börja agera inom branschen? Det måste komma från dig som medlemsföretag, övriga har redan lämnat det sjunkande skeppet.  
Eller tillhör du dom som anser allt är bra där nuvarande Maktstrukturer cementeras och nödvändiga förändringar sinkas eller stoppas helt?

Isåfall behövs ingen förändring man har lyckats över all förväntan med att sakta och säkert begå kollektivt självmord där luttrade aktieägare årligen skickar bidrag och dom privata företagarna överlever med usla räkenskaper samtidigt som man arbeta långt mer än vad de anställda inom kollektivet är tillåtna att göra.

Tidningen Bussbranschen kommer årligen med en ekonomisk översikt hur det är ställt i branschen, i alla andra branscher hade detta nedslående resultat utlöst en nationell katastrof stämning, i bussbranschen lunkar man på. Varför, där sitter motpartens folk och bevakar sina intressen och stryper din verksamhet.

Var finns viljan att skapa en förändring?

Börja med att tillsätta en ny styrelse därefter en ny VD och sedan blir det fart på hjulen igen!

Nu fortsätter jag att äta Oliver, titta ut över ett sagolikt blått Medelhavet, +27C i september och njuter av gästfriheten detta land skänker sina nord bor. Sätter mig imorgon på ett plan till München och Oktoberfesten som alltid börja den 22/23 september, 6 miljoner liter öl serveras de kommande 2 veckorna, 1,3 miljoner besökare dagligen och en fantastisk stämning vars motsvarighet inte finns någonstans i världen med väldigt mycket ompa-bompa musik. På en dag har man fler turister än vad Sverige har för hela året och VisitSwedens falsarier men det är en annan historia.

Rätt trist den också för den delen, ännu en ofri bransch med ryggdunkare och ovanligt många rövslickare!

Nu skall det hävas öl och käckas korv i alla dess former och smaker.

Livet leker. Sedan blir det bantningskur.