

Rapport från seminariet där år 2011 är möjlig för en avreglering eller blir det en omreglering av kollektivtrafiken genom en ny myndighet?

Seminarium onsdagen den 19 februari hade samlat ett stort antal personer från kollektivtrafiken i hela landet till Stockholm för att lyssna på regeringens utredningsman Ulf Lundins utkast till förändring.

(se också ledaren)

Det var ett bra arrangemang med många föreläsare som jag redogör längre fram. Det jag saknade var klara ord hur allvarlig situationen är inom den svenska ekonomin som kräver långt gående förändringar. Nu var det ett första möte där åtskilliga var kallade att säga något men återigen ingen som inser den allvarliga ekonomiska situationen Sverige är på väg in i.

Jag saknar klara ord som exempel *"det åligger alla i det offentliga samhället att bidra med sitt strå att minska statens kostnad"* det hade varit ett tydligt språk men fanns naturligtvis inte med i regeringens utrednings direktiv.

Vidare saknade jag att *"Kollektivtrafiken har ingen särfunktion i samhället varför den skulle motivera stora otympliga organisationer som kostar samhället stora pengar"*.

Jag företräder som väl känt för läsarna av detta Nyhetsbrev, *"Kollektivtrafiken kan avregleras helt och därmed spar man in miljarder till statskassan"*.

Det som behövs är en begåvad övergångsreglering så vi slipper Taxi kaoset efter avregleringen.

Det handlar om fyra avregleringar enligt min egen uppfattning:

- 1) Pendeltågen avregleras genom nya järnvägsproppen? Som redan lagts på is då moderaterna inte vågar och Adelson lever loppa bakom kulisserna och skrämmer upp folket för avreglering och så vill Adelson att allt skall vara som tidigare, fortsatt monopol och moderaterna viker sig inför förvånade partikollegor. Det är real politik.
- 2) Tunnelbanan upphandlas
- 3) Busstrafiken fri utan regleringar
- 4) Skärgårdsfärjor fri utan regleringar

Förslaget som utredningsmannen Ulf Lundin tagit fram om anmälan om tidtabells ändringar till en lokal myndighet är mycket klokt om det kan ske med en enkel dator utan byråkrati. Denna myndighet skall vara tillfällig fram till dess att trafiken pendlar in sig för att därefter avvecklas myndigheten senast efter 5 år?

Frågor som utredningen ställde till delegaterna: *kursiv är mitt svar*

- Är balansen rätt mellan marknadsöppning och resenärens behov? *Sådant reglera marknaden – liksom det finns otaliga livsmedelshallar, närbutiker med öppettider som är anpassade för kunderna.*
- Är resenärens behov tillräckligt väl omhändertagna? *Resenärerna är samma kunder som tillåts att välja i alla andra sammanhang tom rösta om kärnkraften, och då får vi utgå ifrån att dom också kan välja mellan vilket bussbolag man vill resa med*
- Ger modellen rätt förutsättningar för trafikföretagen att verka på marknaden? *Det behövs inga modeller lika lite som att det finns en myndighet som reglera flygtrafiken*

-
- Är kraven på trafikföretagen rätt och rimliga? *Vilka krav ställer man på flygtrafiken, livsmedelshandeln, skoaffärer, klädbutiker?*
-
- **Vilken samhällsnivå är mest lämplig att vara lokal kollektivtrafikansvarig myndighet? Kommun? Landsting/region? Region? Kommuner och landsting/region gemensamt?** *Ingen enda politiker skall vara inblandad, svenska folket är full kompetent att välja själv, 25 år av planhushållning är nog*
-
- **Vilka risker ser du i modellen och hur kan de omhändertas?** *Antingen lever i vi i ett fritt och konkurrensutsatt samhälle eller så skall vi reglera och ge politiska grupper möjligheten att sabotera den fria marknaden, resultatet i nuvarande länsbolagen är skrämmande och trots att trafikeringsskostnaden ökat mångdubbelt har utbudet bara ökat marginellt – det är ett förödande resultat och ett enda stort underkännande, däremot har kostnaderna mångdubblats under få år.*

Jag citera

*”socialministern Gustav Möller, som myntade den kloka devisen om att ”varje skattekrona som används ineffektivt är som **att stjäla från** de fattiga”.*

Svenska landsting och kommuner som äger länsbolagen fel använder skattebetalarnas pengar!

Sveriges ekonomi är i nödläge enligt finansministern Borg och han borde veta bättre än alla andra = Nu har ni chansen att avreglera som aldrig förr – det saknas pengar överallt och en fortsatt reglerad kollektivtrafik innebär mindre pengar för vården, går ut över äldre vården, polisen och andra viktiga samhällsfunktioner. Kan detta rättfärdigas med att politiken skall ha med ett finger inom kollektivtrafiken och försämra livskvalitén för hela folket?

Det enda politiska krav man kan tillgodose är att resenärer som kommuner och landsting vill subventionera skall med en **datastyrd biljett kunna resa med alla trafikföretag** som uppfyller vissa krav på frekvens och att man kör alla dagar. Med detta har samhället gjort sitt och nu är det upp till företagen att erbjuda sina tjänster i full frihet.

Kravet måste vara mindre skattepengar till bussresor, mera till sjukvård, skolor och omsorg

Att sluta omyndigförklara landets medborgare som dagligen tar beslut om mycket större frågor än priset på en bussbiljett

Nu tvingas även gamla inbitna monopolister erkänna att konkurrensen i andra branscher inneburit sänkta priser och ökad valfrihet för konsumenterna

Jag är lika övertygad om att en mångfald av aktörer på en avreglerad marknad innebär lägre offentliga subventioner än om man kör trafiken i ett monopolbolag. (upphandlar monopol a la länsbolagen)

Den gamla monopolistens eviga klagan, som alltid beskriver nya aktörer i form av den skada de skulle vålla samhället, men glömmer att dom själva är orsaken till en långt större skada som drabbar hela samhället.

Några av föredragen på mötet:

VD:n för resekortet höll ett föredrag, skickligt utan att nämna en gång hur många miljarder man snurrat iväg och att hela verksamheten är ett bevis på hur överflödigt den är och borde läggas ned omgående. 2 miljarder på ett nytt betalsystem som inte fungera, borde leda till fängelsestraff för förskingring av skattemedel. Hela resonemanget att ha en central funktion för biljettsystem är förståelig ur planhushållnings aspekt men helt överflödigt i en fri ekonomi.

WSP

som gjorde beräkningar med data modeller, svaret är skit in = skit ut. Det finns inte en siffra som rätt eftersom man använder dagens länsbolagsstruktur som bas och mera fel kan man väl inte komma? **WSP** är ännu en av skattebetalarna finansierat verksamhet som bara borde läggas ned, omedelbart. WSP = AB Statstrafik, en verksamhet ur tiden?

Resenärsforum

kunde berätta att resenärerna vill köpa biljetten på bussen, det skall vara lyhörd efterfrågestyrd trafik, LOU är olämplig och negativ för resenärerna.

Det var nog mer än en gång jag undrade om jag hörde rätt, för var det inte förre VD för SLTF Märta-Lena Schweiger som gjorde dessa uttalanden, läs mer på denna länk:

<http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=805&q=schwaiger&ww=strong>

Grattis Märta för omvandlingen och klarsyntheten, dessutom var det trevligt att få hälsa på dig i den nya rollen, tänk så människor kan förändras och som en van politiker resonerade hon, man försvara det man företräder, jodu!

Swebus, Jan Forsén

Inga fler utredningar, total avreglering, jaha Jan, varför agerade man inte tidigare genom BR istället för att låta 3 vd:ar springa åt fel håll och den siste Anna Grönlund måste väl i all vänlighet ha missat vad det hela handlar om?

Veolia, Tomas Wallin

Som konstaterade efter bara en kort tid som VD att ingenting har hänt sedan 60 talet, resenärer skall betala mer, produktionsorienterad skall ändras till kundrelaterad.

Man skall använda sig av bolagets internationella erfarenheter.

Vi som bransch måste vakna upp! Min fråga: *Hur väcker man dom döda?*

VTI genom Linda Jonsson = planhushållning?

Det var som att lyssna på föredrag om kollektivtrafiken från, 60,70,80,90 talet och nu 2009 och man inser ingenting utan ser bara problem med en avreglering.

VTI är ännu en verksamhet som borde läggas ned och därmed bespara skattebetalarna många miljoner kronor årligen.

IINO_V

Dider van de Velde ännu en expert på att hitta uppdrag från det allmänna och berätta om hur det ser ut i England. Med fullständig fel utgångsläge, Thatchers avreglering skedde på grund av att den engelska staten var närmast bankrutt, med andra ord som snart i Sverige om inget radikalt görs, för Thatcher stod valet mellan att ha mer pengar till sjukvården eller kasta mer pengar i ett bottenlöst svart hål som heter kollektivtrafik.

Premiärminister Thatcher valde att privatisera med kort varsel, ur kaoset som uppstod växte det fram flera börsbolag, First, Arriva, National, Stagecoach och har England aldrig haft en så välfungerande busstrafik som efter revolutionen. I övrigt var det inte mycket mer att tillägga eftersom allt han sa var rätt. Sammanfattningsvis konstaterade han att dagens svenska trafik inte är avreglerad att den lever under ett upphandlingsmonopol, som är kostsamt för samhället.

Eftersom han vill ha fler uppdrag får jag förmoda och hålla föredrag så var han väldigt fin i kanten, där man bara kunde konstatera att SL ser ut som London transport. Resten får läsarna gissa sig till, SL ensam förintar merparten av alla skattepengar till kollektivtrafiken i Sverige.

Kommentarer i vimlet:

Branschen är mogen ta ansvar!

Nu har vi hyllmeter istället för person km

Koll framåt = Koko eller var det tvärtom?

önskemål inga fler utredningar

Ordet är fritt talade svensk kollektivtrafik Charlotte Wäreborn Schultz, som inte förstått mycket av vad utredningen och konsekvenserna därav går ut på, är det ingen som kan ge henne en snabb utbildning där man visar pengaflödet från den enskilde skattebetalaren till hennes egen lön och hela systemet med länsbolagen?

Så ställde sig BR Anna Grönlund upp och menade att BR:s medlemmar är beredda att sköta den svenska kollektivtrafiken? Detta uttalande uppenbarade tydlig att hon arbetar för Veolia, Swebus och vem mer? Jag ringde upp ett 20 tal betydande privata företag och frågade om dom hade en aning om vad Anna utlovade, få hade ens förstått vad utredningen går ut på.

Deltagarna på seminariet var till 95% sådana som avlönas av skattebetalarna, fram till lunch var alla med, efter lunch hade ca 25% försvunnit för att fram till kaffet minska ytterligare och sista timmen har det halvtomt. Våra representanter som betalas med våra skattepengar visade än en gång den personliga disciplinen, kul att resa till Stockholm, ta ut traktamenten, och göra vaddå på eftermiddagen på ett möte som möjligen betyder en stor förändring för hela samhället.

Eller så har man redan insatt att man får sparken och söker nya jobb?

Moderaten och landstingsrådet Christer G Wennerholm är stolt över att vara ordförande och chef över chefen Ingemar Ziegler på SL. Inte ett ord om att avregleringen är välkommen, utan istället inlindade ord som innebär att allt egentligen är bra som det är. Och att man skall inte slå sönder fungerande koncept. Jaha bäste Christer då är du ännu en moderat som vänder kappan så snart man sitter på maktens stol och förblindas. Du har en god kompis i Ulf Adelsohn som alltid varit emot varje form av avreglering och därför fått den ena utnämningen efter den andra av socialdemokraterna, för att bevara och inte förändra. Med sådana kompisar behöver Sverige inga yttre fiender. Moderater som ligger närmast Ohly är rätt spännande, man kan undra om dom orka se sig själv i spegeln varje morgon.

Som avslutning kan jag förstå att Ulf Lundin med medarbetare inte våga hänga ut sig längre, att inrätta lokala myndigheter som skall övervaka tidtabeller låter som en ny svulst som snart skapar egna regler = ändamålsglidning, som reglerar och hindra från konkurrens. Det är säkerligen politiskt gångbart att Länsbolagen får ett nytt namn övervakningsmyndighet.

Gonatt Sverige, det har inte nått fram till merparten av invånarna hur illa det är ställt, och om inget under sker måste regeringen ta till yxan och slå vilt omkring sig och då blir det inga mjuka fall. Synd att detta scenario inte kom fram tydligare.