

”Ordförande i Finansutskottet Stefan Attefall (kd) vifta bort Bussbranschens skrivelse med hänvisning till att den är en partsinlägga från en intresseorganisation och att vänsterpartiet stödjer denna utan eftertanke”

Se Tonis kommentar efter artikeln:

Bussbranschen och fordonsindustrin i gemensam skrivelsen till regeringen

Den globala finanskrisen och risken för en långvarig och djup ekonomisk lågkonjunktur med deflation och negativ tillväxt kan leda till allvarliga konsekvenser för den svenska fordonsindustrins överlevnad och tillverkningen av bussar i Sverige. Försäljningen av lastbilar minskar kraftigt och särskilt i Europa. Efterfrågan på nya bussar är inte lika konjunktorkänsliga som lastbilar och försäljningen av bussar i Sverige ökade i november månad jämfört med året innan, men en avmattning är att vänta. Drygt en fjärdedel av tillverkningen av tunga fordon i Sverige utgörs av bussar. Den teknologiska utvecklingen av bussar är även en viktig drivkraft för lastbilssidan.

Dessa faktorer gör det i dessa dagar ännu viktigare att öka produktionen och försäljningen av nya bussar. Detta kan bidra till att upprätthålla sysselsättningen och utveckla kompetensen inom svensk fordonsindustri. Bussen är stommen i svensk kollektivtrafik och står för 70 procent av den lokala och regionala kollektivtrafiken. En kollektivtrafik som våra politiker vill ska få fler resenärer och som branschens aktörer vill fördubbla till år 2020. Genom stimulansåtgärder för att öka busstillverkningen kan regeringen förena flera angelägna samhällspolitiska mål – transport-, miljö- och klimatmål. Därför presenterar [Bussbranschens Riksförbund, Scania AB och Volvo Bussar AB ett 10-punktsprogram](#) med förslag till stimulansåtgärder för avancerad bussteknologi och ökad kollektivtrafik – för minskade koldioxidutsläpp och minskad miljöbelastning från den svenska transportsektorn:

1. Sänkt fordonsskatt för bussar
2. Avskaffad fordonsskatt för nya miljöanpassade bussar under de första fem åren
3. Skatterabatt för eftermontering av avgasrening
4. Utvecklingsprogram för nya bussteknologier
5. Investeringsbidrag för nya bussar
6. Ändrade avskrivningsregler för nya bussar
7. Statlig lånefinansiering av nya bussar
8. Exportstöd till avancerad bussteknologi
9. Utred frågan om införande av en särskild skrotningspremie för bussar
10. Satsning och finansiering av BRT-system

Förslaget uppmärksammades i riksdagen, under debatten den 18 december om regeringens stödpaket för fordonsindustrin. Vänsterpartiets representant i näringsutskottet Kent Persson (v) ställde sig helt bakom BRs, Scania och Volvos skrivelse:

– Men man behöver också stimulera efterfrågan på miljövänliga fordon. Här har Svenska Bussbranschens Riksförbund tillsammans med Scania AB och Volvo Bussar AB lagt fram ett tiopunktsprogram med förslag till stimulansåtgärder för avancerad bussteknologi och ökad kollektivtrafik. Detta ligger helt i linje med vad Vänsterpartiet tycker, och vi ställer oss också bakom detta förslag som Svenska Bussbranschens Riksförbund har presenterat för regeringen.

Tyvär viftade ordförande i Finansutskottet Stefan Attefall (kd) bort skrivelsen med hänvisning till att den är en partsinlägga från en intresseorganisation och att vänsterpartiet stödjer denna utan eftertanke. Förutom att påståendet är ett underkännande av den privata industrins kompetenta förslag innehåller skrivelsen ”långsiktigt riktiga åtgärder” samtidigt som dessa är kostnadseffektiva. Åtgärder som omgående får effekt och ger tydliga resultat för produktionen och sysselsättningen redan under nästa år. Därför torde skrivelsen ligga i linje med regeringens politiska inriktning. Skrivelsen innehåller förslag och projektidéer, det som näringsminister Maud Olofsson (c) efterlyste i debatten. Det gäller forskning, utveckling och produktion av energieffektiva och miljöanpassade fordon, som står högt på regeringens agenda. Nu finns förslagen och det är dags att handla, visa ledarskap och ge framtidstro!

Toni kommentar:

Det kan inte vara förvånande att skrivelsen landat där den skall landa, nämligen i arkivet längs ned i källaren.

Jag skall redogöra varför,

Både Volvo och Scania tillhör bidragsnarkomanerna i landet, mest har Volvo fått efter olika former som jag vill kalla för "utpressning" där man hotat med att flytta busstillverkningen från Borås och för detta fått en massa bidrag som kallas forskningspengar för att inte få problem med EU. (och nu begär ni exportstöd för avancerad bussteknologi, skämmas borde ni göra)

Scania buss har under 40 år aldrig lyckats med att prestera en gångbar produkt, det finns tusen skäl till detta att vara styvmoderlig behandlat av lastbils division, men lika väl prestera bolaget ett uselt ekonomiskt resultat, det som håller Scania buss vid liv är att Scania koncernen behöver detta i sin marknadsföring i världen med lastbilar och bussar, inte minst i Syd Amerika.

Regeringen och utskotten har kanske inte samma dåliga minne som den svenska ledningen av BR, Scania och Volvobuss som för övrigt kommer och gå och sällan eller aldrig läser på sin historia, hade man gjort detta hade detta brev aldrig kommit till stånd.

BR:s Anna Grönlund, sin vana trogen fortsätter irrfärden i en djungel av politiska misstag. Man skriver inte en sådan skrivelse som förbund där man endast har sympatisörer hos kommunisterna och i viss mån miljö anarkisterna mp, vari nu skillnaden består är mig främmande?

Det grundläggande misstaget är när man försöker isolera en fråga utan att se helheten, bussbranschen är för politiken en av de största bidragstagarna i samhället som är väl kompenserade för alla statliga tillägg. Den som blöder är den privata bussbranschen och den har BR glömt som alltid sedan Anna Grönlunds tillkomst. De svenska storbolagen som driver verksamheterna är professionella bidragstagare och det vet varje person inom politiken och de enda som kan rättfärdiga olika bidrag är just kommunisterna och miljö anarkisterna, dessa driver tesen att all kollektivtrafik skall nationaliseras, och för dessa mörka krafter låna Anna Grönlund ut sitt namn och pantsätter förbundet för lång tid framöver. (och det är inte första gången)

Jag är säker på att Anna Grönlund inte begriper det hela, för henne är det viktigare att vara linslus och för det har hon sin närmaste omgivning som tycker det är fint.

Att resultatet är förödande för alla som finns kvar, det begriper inte IQ reserven i branschen, BR styrelsen och cheferna för svenska Scania och Volvobuss.

Att Volvo buss Sverige och Scania lokalchefen hänger på visar att dom inte förstått ett smack vad som sker i samhället och den politiska styrningen och skatte finansieringen av kollektivtrafiken. Ställer man krav på nedsatta skatter och annat måste det också innebära mindre bidrag, denna lilla grundläggande kunskap borde finnas, tycker man, men jag är som sagt inte förvånad. Sedan undrar jag om det totalt slagit slint under punkt 7, hur skulle detta gå till? Skall staten fungera bank? Och hur är det med övriga busstillverkare skall dom också tar del av en statlig finansiering som dessutom strider mot EU lagen? Är ni enbart bara amatörer på BR, Scania och Volvobuss?

Avslutningsvis tar man upp frågan om ny teknik, jaha vad annars är det bolag som Scania och Volvo skall göra? Tillhör inte detta grundläggande frågor att industrin

utvecklar och säljer sina produkter utan att skattebetalarna skall kliva in med pengar fast ni likaväl fått stora summor under åren?

Frågan är istället varför har ni sovit så länge för att upptäcka att det finns annan teknik som skonar miljön? Var det inte så att ni gick istället i den förra regeringens fälla och satsade med skattepengar på Etanol och gasbussar som svensk kollektivtrafiks politiska medlemmar snabbt anammade för att vara politisk korrekta, och därmed strunta totalt i konsekvenserna och nu sitter ni där med fel teknik och brallorna nere, då skall skattebetalarna rycka in, är ni helt från vettet?

Ni hade chansen att ställa upp tillsammans med MAN; MERCEDES m.fl. och informera den svenska politiken hur fel det är med gas och etanol, ni tog inte chansen, ni stod där med mössan i handen och tog emot en massa miljoner kronor för att fylla era hål och samtidigt sålde er frihet.

Nu när ni inser irrvägen och konsekvenserna kräver ni ännu en gång pengar av oss skattebetalare, nya pengar för att rätta till felen.

Vore det inte så att ni är ansvariga för en massa hyggliga människor som är beroende av er trots all inkompetens som odugliga chefer hade man bara hoppats att ni läggs ned och låter de företag som förstått utvecklingen med hybrid och vätgas bussar ta hand om busstillverkningen. Att bli sågad jäms med fotknölnarna som ni nu blivit, borde ge er en eftertanke, även i dagar som denna jul 2008.

Det är vart fall inte fel på regeringen!

Finansutskottets Stefan Attefall (kd) gör därför helt rätt, lägg skrivelsen i arkivet och kasta bort nyckeln.

Anna Grönlund har för Bussbranschens del förrirat sig i den hysteriska klimatdebatten där miljö- och energifrågorna blivit en politisk huvudfråga. Det har skapat ett stort utrymme för radikala miljöorganisationer och eko-fundamentalister att föra fram sina gamla ekologiska idéer och sin civilisationskritik mot dagens industri- och konsumtionssamhälle som vill införa ett totalitärt samhälle, kan det vara förenad med den svenska bussbranschen eller är ni samtliga för klena för att se sambandet?

- Läs också: Att ropa på staten är ett bevis om något av ett misslyckande.
<http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?kat=3&id=635&show=635>

Aspergers syndrom (en allvarlig sjukdom) som mest finns bland personer som arbetar inom kollektivtrafiken

”Behandlingen är att omgivningen är uppmärksam och inte låter sig duperas eller att låta sig styras av personer som saknar normal empati och verklighetsuppfattning”. Den kan drabba båda könen!

<http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=651&q=Asperger&ww=strong>

Järnvägs samt kollektivtrafiken och länsbolagen har visat sig vara ett av det område som attraherar personer med Aspergers syndrom. Redan i tidig skolålder utvecklas ett påtagligt specialintresse som medför en avskärmning och att bli helt uppslukad av sin egen sysselsättning och sitt specialintresse. Om specialintresset är tidtabeller, busstyper, spårvagnslinjer eller loktyper är rena slumpen då ritualerna och rutinbundenheten är det centrala i perceptionsstörningen.

Tvånget, tvångstankar och rutinbundenheten är kopplat till specialintresset men även andra områden som måltider, toalettbesök eller turordning kan förekomma. Dessa personer visar sitt intresse för andra människor och sin omgivning endast när det gäller detaljer och företeelser som gäller specialintresset vilket ser sig besynnerligt

för andra människor. Språkbruk är synnerligen väl utvecklat och personerna har en ovanlig tankeskärpa, klarsynthet samt envishet och har därför ofta blivit mycket framgångsrika i kollektivtrafiken, man äger ordet. Flertalet av de personer som har **Aspbergers** syndrom är män.

Vad är då problemet? Jo, att **Aspbergers** -människans problem rör framför allt relationerna till vanliga människor som socialt umgänge och att lyssna på andra. Det är områden som upplevs ointressant då de saknar en hjärnfunktion som kan hantera empati och att tolka innebörden i verbala budskap från en annan person. En person med Aspbergers syndrom anser att andra människor har okunskap eller visar intolerans när de inte delar samma uppfattning i sak. Personerna i fråga reagerar då med långa brev, utläggningar, anmälningar och detaljmani etc.

Många vuxna med Aspbergers syndrom är inte diagnostiserade och vet inte varför de har dessa problem och agerar på ett kontraproduktivt sätt till vad som skall uppnås med ett överordnat mål som god kollektivtrafik. Personen saknar således empati och förståelse för vanliga människors behov, tror att regelverk och strikta rutiner löser allt och allting. **Aspbergers**-personen vill vara särpräglad och blir mycket upprörda av krav på förändringar i invanda rutiner och system. Att byta ett kontorsrum till ett annat kan utlösa oerhörda känslor, att bli förflyttat till annan plats inom företaget är en hotbild med vilken personen ifråga har stora problem utan hjälp att hantera.

Nu har det visat sig att just järnvägs- och kollektivtrafiken är områden som attraherar dessa personer speciellt mycket då kraven på social kompetens har varit underordnat regelverken. Vi talar här om personer med hög intelligens vars föräldrar ofta har akademisk examen eller en egen utbildning som vida överskrider det som krävs för arbetsuppgiften.

I SJ organisationen stoppades dessa personer tidigt i aspirantutbildningen och i det urvals system som fanns i statens tjänst via verksläkare mm. Dessa effektiva och nödvändiga spärrar är sedan uppdelningen av SJ år 1988 borta och ett antal personer har således kunnat göra karriär genom ovanlig tankeskärpa och envishet trots total brist på empati och social förmåga.

Symptomen finns inom infrastruktur, länsbolagen, operatörsbolag och inom persontågstrafiken. Diagnosen är tydlig för omgivningen men inte för personerna som många gånger inte vet eller förstår varför de har problemen. Flera nystartade bolag har letts av denna typ av personer med överkliga förväntningar på trafikutveckling, brist på affärsmässighet vilket i sin tur leder till konkurs och nedläggning. Det är cirka fem promille eller cirka 40 000 av landets befolkning som har Aspbergers syndrom - om alla är verksamma inom kollektivtrafik - är dock en öppen fråga men det finns en klar överrepresentation.

Behandlingen är att omgivningen är uppmärksam och inte låter sig duperas eller att låta sig styras av personer som saknar normal empati och verklighetsuppfattning.

För trafikhuvudmän och företag i branschen är det helt nödvändigt att uppmärksamma Aspbergers syndrom som företeelse. Det är viktigt att rekrytera rätt och att stoppa personer och chefer med begåvningshandikapp, som har rätt i sak, men är omöjliga att genomföra i dagens kollektivtrafik. Kombinationen stora skattesubventioner och liten eller ingen ägare kontroll från politiska styrelser som lätt låter sig duperas förskräcker.