

KOLLEKTIVTRAFIKEN - EN DÅLIG AFFÄR FÖR MILJÖN OCH EKONOMIN

Den här artikeln skrevs år 2000 och publicerades i ett 60 tal tidningar i svensk media, läser du den ser du att på 9 år har ingen förändring skett annat än att Allians regeringen nu vill implementera EU direktivet från mitten av 90 talet som s+v+mp)godkände i EU, varför all trafik skall konkurrensutsättas. Hur man tolkar avreglering och frihet har däremot en stor spännvidd, märkligt blir det när monopolister skall avreglera sig själva...!

Länsbolagssystemet med monopolupphandling och ensamrätt till all linjetrafik är kostsamt, rättsosäkerheten är stor och effektiviteten är mycket låg. Systemet som infördes mellan 1975 -1980 skapade 10.000 nya administrativa arbetsplatser, fullt ut finansierade av skattebetalarna. Om syftet med länsbolagen enbart vore att anställa folk på skattebetalarnas bekostnad, så har reformen lyckats. Om man däremot ser det ur kravställarnas synpunkt, d v s skattebetalarna, har ett planekonomiskt mästerstycke skapats med sina aldrig sinande regler, villkor och förordningar, som långt bort från verkligheten och resenärernas behov växer fram likt hydrans armar i en aldrig sinande takt. Det förutsebara resultatet har blivit ett centraliserat, storskaligt och otympligt system som inte stämmer med tidens anda och människors krav på kontroll över sitt eget resande. Det allvarligaste är trots allt att skattebetalarna som tvångsmässigt avhänts sina pengar, inte på långa vägar får valuta för pengarna. Här skulle man vilja hänvisa till den gamle socialministern Gustav Möller, som myntade den kloka devisen, att *"varje skattekrona som används ineffektivt är som att stjäla från de fattiga"*.

I första rummet finner vi SIKA, näringsdepartementets instrument för beställningsprojekt där beställaren och mottagaren egentligen är densamme. Vi har VTI, KFB, Vägverket och fler som är enväldiga beställare, som skydd för länsbolagen. De som dansar kring grytorna blir allt fler och fler. Att aktiebolagsformen för ett antal år sedan tilläts som operativt verktyg för skattebetalarnas pengar har blivit en katastrof för dem. För dem som blir försörjda av "systemet" är lyckan däremot desto större.

I systemet ingår självfallet också chefsavtal om "marknadsmässiga" löner, pensionsavtal och fallskärmar, samt "studieresor" runt om världen för ett försvarligt koppel av tjänstemän och politiker.

En hel bransch har valt att anpassa sig och svansa med. Konsulterna skriver vad uppdragsgivarna vill höra, nämligen att mera pengar måste slängas in av skattebetalarna, vilka nogsamt hålls oinformerade. Och de som utför transporterna är till övervägande del själva betalda av skattebetalarna, så varför klaga. De verkliga offren på triumfvagnen, de privata transportbolagen, vågar inte säga ett pip i protest i en ständig oro att inte få uppdrag. Självklart sker dock allting i folkets namn, vi lever ju i en demokrati.

Den ekonomiska förödelsen rullar på likt en skogsbrand och nu år 2000 måste en ny "utmätning" av skattebetalarna ske. Bussutövarna samt Busstillverkare har därför samlat ihop sig till en gemensam skrivelse med följande innehåll:

1. Diesel skatten höjdes vid årsskiftet 2000 med 75 miljoner kronor för kollektivtrafiken.
2. Fordonsskatten höjdes vid årsskiftet med sammanlagt 180 miljoner kronor för kollektivtrafiken.

Som kompensation betalas 100 miljoner kronor tillbaka. Kvar blir ett underskott på 80 miljoner kronor per år.

3. Bussföretagens avtal med trafikhuvudmännen har urholkats och kompenserar inte för ökade lönekostnader, höjda fordons- och dieselskatter och stigande dieselpriser.

4. Närheten och tillgängligheten för resenärerna försämras av att kollektivtrafiken med buss kommer in för sent i stads- och trafikplaneringen.

5. Avsaknaden av EU-harmonisering på bussområdet leder till ökade kostnader för att anpassa fordonen till varje medlemsland.

6. Sena beställningar av nya bussar och trafikstarter vid samma tidpunkt runt om i landet leder till onödiga fördyringar och produktionsproblem för tillverkarna.

7. Svårigheterna att rekrytera förare har skapat flaskhalsproblem.

Kontentan är att bara vi får mer pengar blir allt bra. Så har då politiker och tjänstemän lyckats till sist! Man har skapat ett system där offren tigger och ber om rep till sin hängning i stället för att ta bort det onda. Efter en förlorad upphandling blir bussbolagen av med allt, kvar blir personalen och en mängd oanvändbara bussar. En kapitalförstöring utan dess like följer och blir ännu värre, genom att länsbolagen har begärt var sin busstyp, vilket gör att man inte kan använda en Stockholmsbuss i Göteborg och vice versa. Så blir det när man släpper loss monopolister fritt från ekonomiskt ansvar och helhetstänkande.

Beträffande klagoropen på förarbrist i punkt 7, är vantrivsel och främlingskap på arbetsplatsen en naturlig och vanlig konsekvens av de upphandlingarna som varar några år. Förarna vet inte om de har sina jobb kvar och med sådant trivs få människor. Det är alltså inget underligt att det råder förarbrist hos länsbolagen, det är orsak och verkan.

Toppstyrningen har medfört att operatörernas initiativkraft och innovationslust har varit stendöd. Alla egna påhitt och utvecklingsförslag har effektivt massakrerats av den planekonomiska stenkrossen. Resultatet har blivit stagnation för miljö- och teknikutveckling och en djupt efterbliven sektor. Man kan fråga sig vad dessa människor har gjort på alla sina globala tjänsteresor? Vad i all sina dar har de lärt sig?

NY TEKNIK - ÖDESFRÅGA FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN

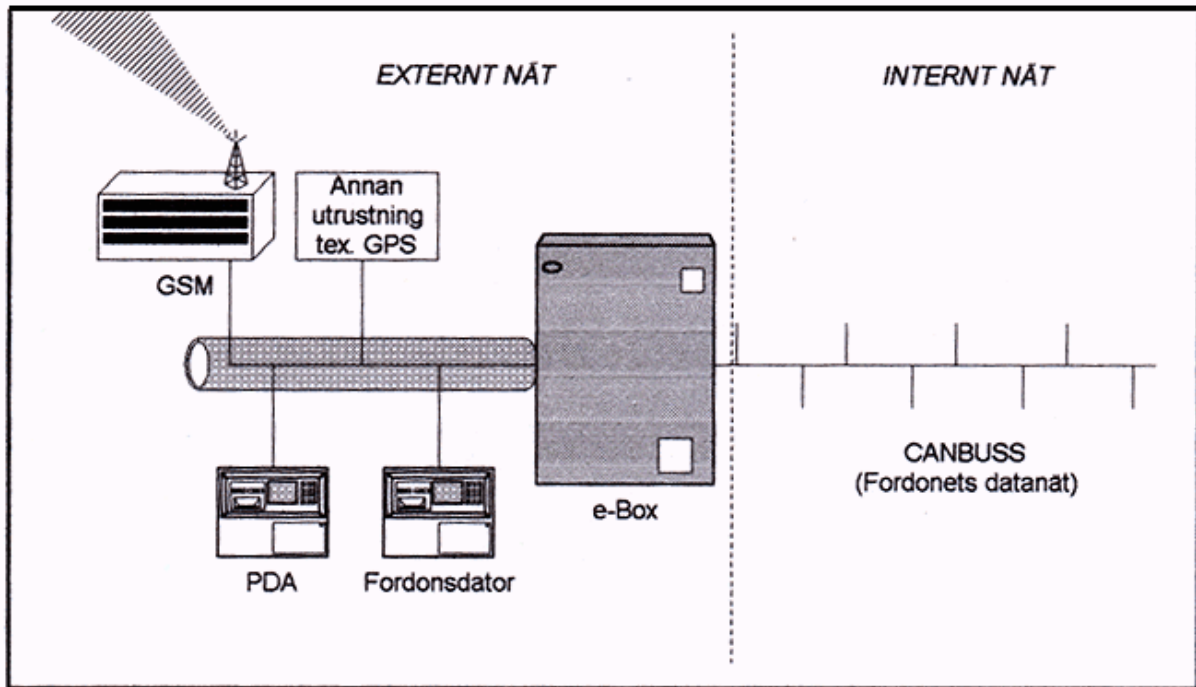
Länsbolagen verkar sakna insikt om att det pågår en IT-revolution.

Kollektivtrafiken står inför sin största tekniska omstöpning någonsin, när IT revolutionen nu gör det möjligt att under ordnade former avveckla hela länsbolagsreformen.

Det finns få branscher där besparingar i storleksordning 25-30 miljarder låter sig genomföras med resultat att allmänhetens transporter avsevärt kan förbättras. Sveriges universitet och högskolor borde få i uppdrag att bygga ett genomgripande IT-system där alla fordon som vill ha uppdrag, (även taxi och färdtjänstbussar), blir en del av det totala trafikutbudet. Datorer kan planera efterfrågan, allt fler kan få en transport från dörr till dörr istället för till en ensam belägen hållplats. Fordonen övervakar sig själva och planerar när de skall till verkstaden samt "berättar" vad som skall göras utan att en enda person är inblandad.

På bilden nedan ser vi hur systemet byggs upp. I många fordon finns redan idag ett mer eller mindre avancerat datasystem som i en fordonsdator knyter ihop en mängd sensorer och annan elektronisk styrutrustning. Datorn samlar fortlöpande in information om tillståndet i fordonets olika delar.

Genom en nyutvecklade "brygga" av Ericsson kan databoxen kommunicera via GSM. Följande revolution kan härigenom uppnås:



Detta är den tekniska sidan, sedan finns det en motsvarande del för passagerarna som skapar den ultimativa komforten, dvs dörr till dörr transport för flertalet av alla kollektivresenärer ute i landet.

- Fordonet kan självständigt kontakta en förvald verkstad/serviceleverantör vid problem eller X-mila service och boka in sig automatiskt. Man hinner åtgärda felen innan man blir "stående".
- Serviceteknikern vet servicebehovet redan innan fordonet anländer och har införskaffat rätt reservdelar. Stilleståndstiden blir minimal.
- Vid kritiska fel kan serviceorganisationen se till att en tekniker möter fordonet längs rutten med rätt reservdelar, oavsett var i Europa man befinner sig (inom GSM nätets räckvidd).
- Serviceorganisationen kan aktivt, t ex på begäran av föraren, med fjärrstyrning ändra vissa funktioner i fordonet under resans gång, som ändring av antalet hästkrafter eller slå på/av antispinn system
- En display på instrumentbrädan i fordonet ger föraren all information, "du har tid hos verkstaden, vänligen bekräfta". Sedan visar datorn vägen till verkstaden.

Kunden kan beställa transporterna själv, Landstinget, kommunen, skolan,

färdtjänsten, sjukhemmet, vårdcentralen, beställer själv via en vanlig PC. Hela systemet kopplas ihop med en centraldator till vilken de olika operatörerna själva anmält sina fordon. Datorn lägger sedan ut körningen på mest rationellt sätt till den taxi, färdtjänst, bussgodis eller buss som trafikbolagen anmält, samt gör möjliga samordningar. Avräkning och bokföring –allt sköts utan att en enda person är inblandad. Helt befriad av varje form av byråkrati. 10.000 administratörer ersätts av ca 200 datatekniker och Sverige får den bästa kollektivtrafiken i världen. Systemet kan sedan säljas till andra länder som Tyskland som har en om möjligt ännu större byråkrati inom kollektivresandet.

Denna artikel bygger inte på framtidsdrömmar utan på en väl känd teknik som idag tillämpas inom flyget och sjöfarten. Lufthansa t ex, har varje plan med alla dess beståndsdelar, inklusive motorerna, under total uppsikt i varje ögonblick över hela jorden. Detta har lett till betydande besparingar av personalkostnader, samt en driftsäkerhet som saknar motsvarighet.

LÄNSBOLAGEN MILJÖ KAMPANJ EN BLUFF

Med reklamslogans över hela landet sprider länsbolagen sitt osanna budskap att bussen skulle vara "nyttigare" än den egna bilen. Vad man inte berättar är att bussarna med dagens motorer släpper ut FLER farliga ämnen i luften än en personbil med avgasrenare. Teorin om den "rena" bussen är baserad på idel fullsatta bussar. Skulle man ta hänsyn till verkligheten, att bussarna åker runt i Sverige större delen av dygnet med endast enstaka resenärer, framstår bilavgaserna som blygsamma.

I en välkänd WHO rapport som branschen verkar ignorera kan man läsa att dieselavgaserna dödar närmare 2 000 personer varje år i Sverige. Det kan jämföras med de cirka 550 som dödas i trafikolyckor. Dessutom drabbas omkring 30 000 ungdomar av astma och halsinfektioner och vi har cirka 300 000 sjukdagar årligen för att vi andas in de mikroskopiskt små partiklarna i dieselavgaserna

Busstillverkarna har skickligt undanhållit den negativa effekten av Dieselmotorer för allmänhet och myndigheter. Moderna dieselbussar med diverse partikelfilter är bara strunt. Att biogas eller etanol skulle vara mindre farligt stämmer inte heller. Både bilindustrin och myndigheterna mäter partiklarna efter vikt. Genom att ta bort de stora partiklarna, vilket sker med partikelfilter, minskar vikten radikalt och de nya kraven klaras av. Kommande skärpta EU-krav på partikelutsläpp tvingar ner nivåerna långt under dagens normer. Problemet är att de stora partiklarna är relativt ofarliga. De landar ganska snabbt på marken och skulle man råka andas in dem, hostar man oftast upp dem igen. Busstillverkarna vägrar däremot att låtsas om de minsta partiklarna, under en tusendels millimeter i diameter, de som forskarna kallar nanopartiklar. Dessa svävar kvar i luften länge och vi kan andas in **nanopartiklar** som färdats tiotals mil från utsläppskällan. Det är dessa partiklar som dödar. De tränger rätt in genom kroppsvävnaderna och orsakar både cancer och luftrörsbesvär.

En strukturell ödesfråga är hur Sverige skall finansiera den största tekniska förändringen av kollektivtrafiken någonsin i miljöanpassad riktning. Hur skall

denna omställning klaras? Inom 4 –5 år kommer de första serietillverkade bussarna ut på marknaden som lämnar **endast rent drickbart vatten istället för giftiga avgaser**. Det är inte minst bränslecelltekniken som gjort detta möjligt.

Mer information : HyWeb - hydrogen fuel cell energy information

<http://www.hydrogen.org>

Det kommer då snabbt att bli ett samhällskrav att få bort alla bussar, rälsbussar och andra fordon drivna med fossila bränslen. Konsekvensen blir att minst 9000 bussar i linjetrafik måste bytas ut mot avgasfria bussar. Samtidigt tvingar **länsbolagen idag** genom villkoren i sina anbud, entreprenörerna att köpa nya bussar av det gamla slaget. I de upphandlingar som sker idag blir avskrivningstiden för dessa miljöernas "neanderthalare" upp till oansvariga 15 år eftersom lägsta anbudet alltid vinner oavsett kvalitet.

Det torde vara en ideologisk PR-triumf att ha lyckats bibringa skattebetalarna den villfarelsen att länsbolagen skulle stå för miljö och kvalitet. Branschens företrädare har bara ett enda förslag, bevara ett sjukt system och begära mer skattebidrag. Därför har hela branschen diskvalificerat sig, kollektivt, och nya krafter utan bindningar är dom enda som kan skapa en trovärdig förändring för framtiden.

Toni Schönfelder
Maj 2000