

## **BR året 2006 kontra år 2011 vad har skett i verkligheten?**

<http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=846&q=Deutsche Bahn&ww=strong>

Vill man inte skaffa sig ett abonnemang från Grönköping kan man vara medlem i Bussförbundet BR, ungefär sak samma som jag i vart fall uppfattar föreningen, skillnaden består i att det kostar mer vara med i BR.

### **BR är en papperstiger som aldrig förmått att leda eller lobba framgångsrik branschen.**

Bristen på ansvarskänsla och en klar målsättning sipprar igenom hela förbundet. Man skulle enklast kunna beskriva förbundets gradvisa förfall till en så kallad soft förening för närmast sörjande, ett mjukt förbund som inte längre förmår utföra sitt uppdrag att värna om medlemmarnas bästa där snart hälften av medlemmarna gått i konkurs och resterande med få undantag lever på en smal avsats där minsta ekonomisk förändring är ett hot mot existensen. Läs mer om ekonomin om tillståndet i den svenska bussnäringen i nya numret

<http://www.busstidningen.se> nr 10 som utkom den 15 december 06.

När folket i ett förbund blir kitsliga och kränkta för att bli granskat eller för all del med rätta angrips är detta ett svar på att allt inte står rätt till samt en avsaknad av hur demokratin fungera.

Vi behöver återupprätta det demokratiska bygge som en gång gav hela landet välstånd och vi behöver ett starkt förbund (BR) som kan dra en gräns mellan den privata näringsens bekymmer och den som orsakas av länsbolagen som driver sina verksamheter utan granskning eller insyn på bekostnad av skattebetalarna. Världens högsta skatter räcker inte för att mätta länsbolagens ambitioner där man tappat ansvarskänslan mellan satsat krona och på vilket sätt det ökar servicegraden samt komforten.

Förfallet har pågått under de senaste 25 åren. En viktig orsak är att förbundet BR är grogrunden till vänskapskorruption där inte branschens bästa står för ögonen utan att vara kompis i alla lägen varför valberedningen är en del av spelet där det tillsätts folk som är medlöpare till maximerad gräns av anpassbarhet.

Därför har Sveriges kollektivtrafik och bussbranschen tappat mycket kompetens och styrkraft och inte minst förlorat de etiska värderingar som styrandet måste grundas i. Förbundet sysslar med cykelställfrågor men aldrig med reformer som regeringen får ta del hur dom privata bolagens dagliga problem ter sig och vad monopoliet har förorsakat Sverige och dess skattebetalare, varför en privatisering är att föredra framför ett monopol och de besparingar som finns att göra.

Staten eller landstingen är inte ett företag som drivs av konkurrens utan är båda ett monopol som skall drivas av höga ideal och stora krav på god kvalitet. Så var tanken! BR är inget monopol och var finns idealen, tja dom lär man få leta efter. Däremot är man på hugget när det gäller att reglera och lägga sig platt för snart sagt alla myndigheter.

Staten är till för att göra det som den privata sektorn inte gör. Detta är reglerat i lag.

Men det finns ingenting som säger att svenska trafikföretag inte kan sköta en bättre kollektivtrafik i fri konkurrens till en avsevärd lägre kostnad och bättre komfort.

Staten bryter sålunda mot sin egen lag eftersom kollektivtrafiken kan skötas enklare och bättre av den privata företagen. Man skall ständigt tala om för regeringen att man bryter mot lagen! Jodå jag vet att detta är tio nummer för stort för BR, bättre med sidvindsfrågor.

När man införde länsbolagsreformen hade man en klar intention, små verksamheter under landstingens kontroll skulle samordna den kollektiva trafiken i länet och ge medborgarna en tillfredsställande trafikförsörjning till ett lägre pris. Så snart lagen var på plats slogs olika kommuner om var dom nya bolagen i respektive län skulle få sina säten, Överkalix, Skövde och Lycksele är några av vinnarna. En god tanke fram till dess den skall omsättas i praktiken då blir allt ett politiskt svammel som kan rättfärdiga vad som helst.

Resultatet har blivit att en hel näring kvävs bokstavligen till döds, det är tjänstemän med föga kontakt till verkligheten som bestämmer vilken trafik som Svensson skall få. Det har bildats en mängd företag som suger sig fast i bidragssvängen alla beroende av 15 huvudmäns godtycke, med ett sådant system tystar man demokratin och den fria konkurrensen. Ett ansvarsfullt och fungerande BR hade i ett tidigt stadium kunnat begränsa skadan och florán av bidragstagare eller i vart fall kunnat ta på sig rollen att granska länsbolagen flera gånger per år och därmed tagit fram till ytan alla avarter.

Sverige införde med kollektivtrafiken på mitten av 80 talet en planhushållning samtidigt som stora delar av världen går den motsatta vägen. Och BR applåderade för planhushållningens införande, då samma "gubbvälde" som gjorde det finns kvar i branschen än idag alla representerade i BR. Ett helt gäng som enbart lever på bidrag och därmed är tystade för alltid, kan dom verkligen vara de rätta personerna att företräda branschen?

Att marknaden själv kan skapa en efterstyrd trafik, denna insikt har försvunnit med politiseringen av statssekreterare och tillsättning av verkschefer på politiska grunder. BR har inte lyckats och det är tveksamt om man ens har försökt med att i ett tidigt skede påtalar vad konsekvenserna kommer att bli. (Det har dom inte, jag var med då)

De högsta tjänstemännen i landstingen, i regeringskansliet ska arbeta sakligt och opartiskt. Det går knappast att underskatta betydelsen av den sammanhållande kraft de har i andra länder som vi dock saknar i Sverige där politiska medlöpare får alla positioner. Den svenska regeringen skulle själv vinna på att tillsätta de kunnigaste som departementschefer eftersom underlagen för beslut skulle bli bättre. Hade man gjort detta hade länsbolagen avvecklats för länge sedan som ett misslyckat projekt där tanken var god. De statliga myndigheterna borde ha fått de bäst meriterade cheferna, inte de politiskt lojala. Jag har kritiserat den politiska tillsättningen då den inte är till för medborgarnas bästa utan att infiltrera ett land med flöjeln som utan att tänka följer givna instruktioner uppifrån.

Det värsta av allt är ändå att tillsättningen till alla positioner sker i en sluten krets kring statschefen. Det är oerhört stötande för den svenska öppenheten och måste få allvarliga följder för medborgarnas förtroende. Så här går det inte till i vår omvärld

och det anstår inte en rättstat som en parentes och är en förklaring till varför samhället sjunkit in i en bidragsstat med världens högsta skatter som inte räcker utan man dessutom måste låna och skuldsätta (högst i världen per capita) sig för att trixa med statens ekonomi för att klara stabilitetspakten.

BR som förbund och medlemmarnas flathet mot valberedningens tillsättningspolitik är anmärkningsvärt med tanke på att halva landets bussbolag antingen inte längre är medlemmar eller gått i konkurs.

Bussbranschen BR är inte van att bli granskad och vill inte bli granskad men det är inte skäl att låta bli.

Vänskapskorruptionen frodas inom BR som inte leder förbundet framåt, det är inte till gagn för medlemmarna och det är tråkigt för Sverige som land där skattebetalarna blir överdebiterade för en kollektivtrafik som i grunden har sparat ur, tekniskt som ekonomiskt.

Kollektivtrafiken kan inte debatteras i media det är för komplex och leder snabbt in i politiska fällor.

BR hade haft en klar uppgift att få regeringen att inse, avreglera och låt näringen sköta kollektivtrafiken, den störste vinnaren är förmodligen glesbygden där lokala taxiföretag som känner alla i bygden kan skapa en trafik som dagens tjänstemän bara kan drömma om. Ingen skall underskatta den drivkraft som finns hos entreprenörerna det är därför dom är entreprenörer och inte tjänstemän sittandes tryggt bakom skrivbordet där allt är reglerat i detalj med OB tillägg något entreprenören inte ens vet vad det är...

Eftersom BR saknar den självklara uppgiften att skydda den privata näringen mot alla övergrepp som dagligen sker mot enskilda utövare är det viktigt att det finns tidningar och personer som vågar sig på att granska och kritisera vad förbundet sysslar med.

När BR intar en attityd där man själv värdera vilka som är vänner eller fiende då har man förlorat omdömet och hur en demokrati fungera.

Den demokratiska grundregeln är att syna och kritisera, ur varje kritik i en rättstat vaskas det fram embryon till förnyelse till något bättre.

En förnyelse har BR aldrig genomgått de sista 60 åren, det gäller istället att lunka fram med frågor som man själv bestämmer som är politiskt riktiga, slirpelle taktiken i sin fulländning.

Om frågorna är dom rätta för branschen är oviktig. Med ett tyst BR har näringen kvävs från att ha varit fullt med entreprenörer till en lydstat där alla gör det som förväntas från 15 huvudmän som varken tål kritik eller insyn dom heller. Att BR är allierad med motparten kanske tydligast visar hur illa det är ställt.

Var finns tillväxtbolagen och var finns embryon till nya bolag i branschen?

Var finns bolagen där kapitalmarknaden vill vara med och satsa i?

Istället handlar det om att bocka djupt, fånge i ett system i ett land i förfall.

"Vi är dödligt rädda att misslyckas i Sverige"

Svensk Industri stora män, dit räknas Werthén som ofta påpekade att han inte anställer en chef utan att denne varit med om minst 1 konkurs. Först då lär man sig ett och annat.

**Jag vill poängtera, visst finns det sjujåkla till buss och taxiföretagare som hittat sin tillvaro både i glesbygden och i storstäderna, dessa bolag har som grund en egen verksamhet som ligger utanför länsbolagens armar. Än så länge. För mig är dessa företagare hjältar i mer än ett avseende, däremot kan man fråga sig varför man inte går in med motioner till årsmöten som kräver en ändring med krav om en anpassning till en utveckling som sker i rasande fart överallt i samhället?**

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

**"I värsta fall stoppas de helt"** Hela artikeln finns som ledare i denna länk:

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

Hela världen och branschen befinner sig vid en vändpunkt och inte ett ljud från BR vad man vill och hur vara kan med. Frågan är nog inte oberättigad vet BR ledningen om att det sker förändringar i omvärlden?

Jag drömmer den dag jag skulle kunna förmedla budskapet för kollektivtrafikbranschen att BR efter svåra förehandlingar med regeringen påbörjat med att skapa en fond på 10 miljarder kronor som skall späs på årligen med nya 10 miljarder från EU infrastruktur fonderna med ett tak på 100 miljarder kronor för att omdana den svenska bussparken till Bränslecell/vätgasdrivna bussar som släpper ut 0 emission.

Finansieringen går till genom att branschen avregleras och statens omedelbara vinst delas varför 10 miljarder tillfaller bussbranschen under kommande 10 år.

Ju fler tidningar och andra figurer dit jag räknas som kritisk granska BR och leverera obekväma sanningar är det en strimma av hopp för demokratin även i denna del av det svenska samhället.

Dagens fråga var "Är Bussbranschens Riksförbund BR en Papperstiger?" Svaret är ett klart Nej, BR är ingen papperstiger, BR är en liten mes som ibland piper i en värld full av brus där bara dom stora starka hörs och syns.