

# Led på bussen eller tiden ur led?

Lokaltrafiken följer med i sjukvårdens klinikfärdigbegrepp

Jag minns fortfarande de blå små Boxerbussarna från 1950-talet i min hemstad Jönköpings kommunala stadstrafik. Motorn satt inuti karossen, bredvid chauffören. Det fanns en långbänk vid sidan av motorn ända fram till fönstret, så att de svartbulliga drivarmarna till torkarbladen kunde studeras på nära håll. Det var en lycka att få ta plats där framme. Chaufförens trygga profil och skicklighet att hitta rätt växel gjorde resan uppför bergen kring Vättern till en högtidsstund.

Som i så många andra städer blev den kommunalt ägda stadstrafiken omodern och ineffektiv i början av 1990-talet. Staden sålde raskt hela trafiken till Swebus, numera del av det internationella Stagecoach. 1990-talets nödvändiga globalisering av trafiksystemen, där inarbetade marknadsbegrepp inte utgör någon anakronism, speglas väl i det engelska totalkonceptet. Övertalig personal fick möjlighet till personlig utveckling på annan ort i Sverige i den mån Swebus hade vakanser. Detta var en nödvändig strukturförändring för att skapa tillväxt i en tid, då det gällde att inte se svårigheterna utan möjligheterna.

**Visst förekom en insändardebatt**, där det insinuerades att trogna chaufförer fick gå från hus och hem och att facket var tandlöst. Swebus påstods plocka »russina ur kakan», dvs erbjuda de friskaste och till synes mest lojala ny anställning. Vissa element kritiserade kommunen för att den medverkade i ett samhällsekonomiskt slöseri.

Detta traditionalistiska och känslomässiga tänkande ebbade dock ut inför ett modernt kommunikationssystem realiteter. Att stå på ett ben i en internationell miljö innebär krav på ökad produktivitet för att hålla kostnaderna nere och säkra nya erbjudanden i öppen, fri konkurrens.

När Swebus tog över blev löneläget realistiskt. De osunt upptrissade anställningsvillkoren justerades till den nya marknadssituationen. Den offentliga stadstrafiken, som haft rikligt med luft i systemet – chaufförernas lunk var jämförbar med villkoren i en planekonomisk kommandoekonomi – realitetsanpassades. Vissa agitatorer påstod att arbetsmiljön blev pressande även för det »A-lag» som följt med till den nya



**LASTS-Q är en förutsättning** för ökad produktivitet. Att införa systemet är en utmaning inför nästa millennium.

arbetsgivaren. Kverulanterna tystnade när det gavs möjlighet till individuell, resultatbaserad lönesättning. Efter lite turbulens fick Jönköping en modern organisation för stadstrafiken.

Näckrosbuss fick genom ett framlyst erbjudande att ta över efter Swebus. Invånarna kunde således glädja sig åt en ännu billigare entreprenör. Som gäst i Jönköping märker man idag förändringen i busstrafiken på två sätt:

Vid varje hållplats finns färggranna, digitala tavlor med tider för nästa tur. Som läkare tror jag ett ögonblick att tavlor angår väntetiderna för operationer vid olika sjukhus. Det är inte så svårt att bli en smula förvirrad, ja ibland tror man att busshållplatsen förflyttats till den Sibiriska tundran. Digitalt visas nämligen ibland  $-57^{\circ}$ . Men vissa inkörningsproblem får accepteras. Det kan också tänkas att ett pojkgång ligger i buskarna och manipulerar tavlor med någon modifierad fjärrkontroll till TVn. Flertalet bussar tycks nämligen gå mellan 01 och 04 på morgonen!

**Ledade bussar** har köpts in. Staden har fixat svängutrymmen för de långa bjässarna. Det är en effektiv användning av skattepengar när det offentliga kan underlätta för sin entreprenör. Uppenbart kan nu en chaufför ta många fler passagerare vid varje tur. Min gamle far klagade på att nuförtiden går det aldrig några bussar. Men han måste ha

feltolkat totalkonceptet. De stora, granna bussarna har genom sin ökade kapacitet vid varje tur gjort det möjligt att med ökad total produktivitet rationalisera bort ett antal lågbelagda, olönsamma mellanturer.

Så bevisar Jönköping den sanning som blivit allt mer uppenbar i Sverige på alla nivåer; att det är effektiv stordrift som kan tillfredsställa såväl beställare som kunder.

**Framgångarna med privatiseringen** har enligt lokaltidningen Jönköpingsposten lett till att Jönköpings kommun »för bara en kort tid sedan vann pris för bästa kommunikationssystem» och att systemet har uppmärksammats internationellt. Dock »gör det inte saken bättre, snarare tvärtom. Det gör det extra genant», säger det socialdemokratiska kommunalrådet. Det som åsyftas är en »skandal». Det är mycket märkligt att lokaltidningen, som annars främjar privata alternativ till offentliga monopol, under perioden 1 till 7 november 1998 som första sidestoff har slagit upp en småsak.

Man borde väl veta att kommunen genom sin upphandling och kravspecifikation garanterar Jönköpingsborna en busservice i toppklass. Kommunen har en stor, kvalificerad beställarstab med politisk ledning, professionella rådgivare och en ny IT-satsning på elektroniska motorvägar! Från USA har ett

strikt vetenskapligt, dyrt kvalitetssäkringssystem importerats som fångar upp eventuella avikelser inom busstrafiken. Det är denna kvalitetssäkring som utgör ett effektivt skydd för trafikskador, något som i sista hand garanterar stadsbornas hälsa.

**Det är troligen** någon illojal busschaufför, som i missriktad nit avslöjat rena företagshemligheter. Det är beklämmande att den lokala pressen beskriver en innovativ entreprenör, som lysande brutit ner en ineffektiv planverk-samhet, som halvkriminell.

12 av 36 bussar påstås ha icke fungerande klämskydd, var tredje inte godkända bromsar och totalt blev 24 av 36 Näckrosbussar inte godkända vid senaste kontrollbesiktningen. Skulle detta vara något att uppmärksamma?

»Chaufförerna på stadsbussarna i Jönköping är så pressade att de inte hinner kontrollera säkerheten på bussarna innan de går ut i trafik.» Näckrosbuss trafikledare lyfter dock fram det väsentliga i sin kommentar: »Vissa chaufförer sköter detta bra, andra använder de tio minuterna till annat.» Lokaltidningen kryper bakom anonyma chaufförer, som inför ett nytt avtal påstår: »Obe-kväma förare får då förstås ingen anställning – Upphandlingarna tystar förarna».

Det är journalistiskt oacceptabelt att låta en chaufför oemotsagd säga: »Det är fruktansvärt att vi ibland kör omkring med så dåliga bussar och ändå transporterar hundratals passagerare.» »Näckrosbuss leker med vårt ansvar, för händer det något så är det ju vi som drabbas. Föraren har ju ansvaret vid en olycka.»

Tidningen försöker utkräva ett politiskt ansvar. Vad är nu detta? Det har ju i realiteten förhandlats bort! Det borde man veta. Även om kommunalrådet spelar med i snyftrepotaget är det han säger riktigt: »Det framgår av avtalet mellan länsstrafiken och entreprenören att entreprenören ska ansvara för trafik-säkerhetsfrågorna.» Ja, visst! Men det är ju inte Näckrosbuss fel! Det är verkstaden som inte skött reparationserna i kombination med en byråkratisk, stats-ägd, omedgörlig bilbesiktning.

Sanningen måste någon gång få sägas offentligt, tydligt. Svensk Bilprovning är en stalinistisk relik, som inte ens anpassat sina krav på trumbromsar-na till 1990-talets dynamiska utveck-

ling och rådande marknadsvillkor för entreprenörer.

Om nu Näckrosbuss i ärlig själv-rannsakan tar på sig de smärre problem som orättfärdigt förstörats i massmedia, är ändå frågan: vilken lärdom för framtiden kan dras av historien? Felet är förstås inte kommunal upphandling. Tvärtom! Konkurrensen har inte fått fullständigt fritt spelrum! På en fri marknad slås alltid den sämre entreprenören ut och befolkningens behov tillgodoses.

**Mitt förslag är därför** att skatten sänks med 40 öre. Andra kommuner och landsting borde ta efter! Högin-komsttagarna åker sällan buss utan har egen, ofta ganska dyr och bensinkrä-vande bil som tynger privatekonomin. Därför är det rättvist att dessa får en lindring i skattepålagorna. Det är total-konceptet med sänkt skatt och skärpt konkurrens, som tvingar fram radikalt ökad produktivitet. Åtgärds paketet kommer att lösa de problemen. Det effektiva politiska greppet kommer också att möjliggöra en garanti. Jönköpings-bor kommer aldrig mer att behöva stå i busskö. Köer är och har alltid varit en konsekvens av offentliga monopol!

Det är klart att det kommer att bli en del övergående kvirr. Med ökad produktivitet blir naturligtvis stopptiderna för bussarna kraftigt neddragna. Spilltid kommer inte att tolereras! Kostnaderna för eventuell sådan kommer att styra chaufförens individuella årliga löneför-handling. Sådana är villkoren i ett välskött, kundanpassat professionellt företag som verkar på en regelfri marknad.

**Varje resenär måste** i ett modernt, innovativt kunskapsamhälle – med fri tillgång på trafikinformation – ta ansvar för sina egna transporter! Det är viktigt i ett demokratiskt samhälle att individen har en valfrihet och kan allokera sina resurser till något lite extra. Det kan gälla en förbestämd taxi eller – någon gång för att sätta färg på tillvaron – en limousin med barskåp. Vad skulle det vara för fel i det?

Nivilleringsens tid är saklöst förbi! Individens valfrihet och transportbehov ska inte styras av klåfingriga politiker. Politikerna ska bara sätta upp ramarna för ett logistiksystem i en kommun, vara beställare. Sedan sköter entreprenörer,



## KRÖNIKÖR

BENGT JÄRHULT

distriktsläkare, Hälsoökallan i Kyrkhult, primärvården i Olofström.

*”Politikerna ska bara sätta upp ramarna för ett logistiksystem i en kommun, vara beställare. Sedan sköter entreprenörer, de professionella, det praktiska utförandet.”*

de professionella, det praktiska utförandet.

Kommunens sociala myndigheter får med färdtjänst ta över äldre, sjuka och långsamma människors resande. Det är ju därför vi har ett socialt skyddsnät. Det kan inte vara privata effektiva transportföretags uppgift – som till myndigheterna har ett modernt köp- och säljförhållande – att stå för rena socialvården. Sjukvårdens klinikfärdig-begrepp ska därför överföras till transportområdet. Söliga resenärer som ändå, trots färdtjänsten, tar sig in på bussarna – gamla, ensamstående med barnvagn, barn, handikappade och socialt störande (det finns t o m skäggigt och smutsigt folk med stora plastpåsar som tror att nattbussarna är något slags sov-plats – ja, alla dessa för företaget kostsamma resenärer utanför DRG-normen (De Resande Grupperna) kommer klassificeras som sk bussfärdiga. En särskild datoriserad taxa LASTS – Q (Los Angeles Selected Tax System – Quality) kommer att finnas i en miniprocessor i varje buss. Merkostnaden överskridande DRG debiteras automatiskt socialbyrån, således utan varje form av offentlig byråkrati.

**För att avrunda:** det är en politikers uppgift att skaka av sig onyanserad kritik. Det gäller att glädja sig åt att den nödvändiga åtgärdsbiten genomförs för att säkra framtidens effektiva kommunikationer. •