

Skavsta flygplats ni är bara för dåliga!

Läste i senaste tidningen Bussbranschen nr 4 ett fylligt reportage om turerna kring Skavsta flygplats.

Tidningen landade fredagen 15 maj i min brevlåda.

Söndag den 17:e maj på förmiddagen satt av rent tillfälle CEO för koncernen Abertis, Señor Salvador Alemany på min terrass och drack kaffe, vi brukar göra så när han är på besök.

Koncernen Abertis är huvudägare av bolaget TBI (se mer nedan som fotnot) som driver och äger motorvägar samt olika flygplatser där även Skavsta ingår.

Jag tog fram tidningen Bussbranschen <http://www.busstidningen.se> som jag visade för honom och skummade igenom en del fraser och påpekade för Salvador att visst skall en flygplats bära sig, men nog finns olika vägar att gå, det finns säkerligen alternativ än på vilket vis man just nu agera.

Jag tror vi var överens. I vart fall fick jag intrycket att det inte var i koncernens intresse att fördyra eller försvåra flygplatsens tillgänglighet.

Däremot har man flera flygplatser där det finns ordentliga bussterminaler och där får bussarna betala en angoringsavgift. (men inte i närheten av vad Skavsta nu anser sig behöva) Skavsta primitiva bussangöring kan knappast kallas för "bussterminal" men passar in i mönstret för övrigt att vara en usel flygplats, sådan chef, sådan flygplats?

Nog om detta, lilla Santa Pola strax söder om Alicante är Madrids nomenklatura första och mest prioriterade plats vid Medelhavet. Det är inte Costa del Sol där utlänningar trängs då det inte bara regnar mer utan på sommaren är det obehagligt varmt och på vintern svinkallt.

Alicante bukten har ett utjämnat klimat och är vattnet i havet mycket varmare än på Costa del Sol där Atlanten spolar in sitt kalla vatten genom Gibraltar sundet. Detta är orsaken att här finns många intressanta och trevliga grannar som har lite större vyer även om dessa bara kommer till och från på besök till sina "sommarhus"

Detta är TBI som är ägaren av Skavsta flygplats http://sv.wikipedia.org/wiki/TBI_plc året 2004 förvärvades TBI Airport Concessions and Development Limited (ACDL), som ägs av spanska jättekoncernen Abertis Infraestructuras S.A. (90%) och spanska statens flygplatsförvaltning (motsvarande svenska luftfartsverket) AENA Desarrollo Internacional S.A (10%).

Skavsta flygplats ett bra exempel på riktigt dåligt management!

Det kostar i princip lika mycket att bygga och att renovera och göra det snyggt och attraktivt oavsett vad det än är och det gäller också flygplatsen Skavsta mot idag den lada som mest påminner om ett misslyckat industri område som kallar sig för Skavsta flygplats.

Alla felen tillfaller inte nuvarande flygplatschefens Dot Gade Kulovuori ansvar, cheferna avlöser nämligen varandra, chefsposten verka mest vara en katapultstol. En flygplats har ett par självklara uppgifter, att smidigt hantera flygplanen, var och en som har lite logistisk tänkande kan konstatera här är det allvarliga brister.

Ett studie besök på Düsseldorf Wesel är att rekommendera, där tvärvänder man flygplan på mindre än en kvart då personalen tycks vara samspelt och man har en chef som syns och inte gömmer sig bakom ett skrivbord eller låser in sig i ett konferensrum. Ibland undrar jag om byråkrater, tjänstemän i Sverige missförstått sin funktion, att arbeta inom service branschen

innebär att man ger service och inte att man har rätt att sätta upp doktriner som alla slaviskt skall följa.

Den som besökt ”grinpellarna” till damer i Informationen, jösses dom går inte av för hackor. Skulle det komma ett leende över läpparna då spricker ansiktskrämen och maskaran ramlar av. Jo hej du det finns ingen kurs i världen som kan få dessa självupptagna damer vara service orienterade, ett service arbete kräver nämligen att man har med något sedan barndomen, glädje och vilja att serva människor. Sådant föds man till och kan näppeligen läras, det är här konsten att välja rätt personal kommer till sin användning.

Andra självklara uppgift är att fixa bagage hanteringen, flygplatsen i Accra (Ghana) i Afrika är fem gånger snabbare, och varför det skall ta kl. 23.35 när det anländer ett enda plan i snitt 30 minuter att få bagaget till bagagebandet är i vart fall en gåta om man inte notera att det sällan finns folk vid planet när motorerna stängs av. Det verka vara dagens överraskning ”nu har det landat ett plan”. Ankomsthallen är precis så död och fantasilös som dom var i DDR. Att folket från andra länder får ett märklig första kontakt med Sverige, se sådant bekymra inte ärträknarna på Skavsta, det gör däremot alla andra med lite mer krav på omvärlden. Svensken ser nämligen bara felen i andra länder sällan eller aldrig i sitt eget land.

Varför man skall pulsa i snö eller gå i regn från planet utefter hela huslängan fram till ankomstentrén är nog en gåta för en utomstående. Personalen som verka ha sina inpinkade revir med fackets gillande förstår man, kan sålunda inte skotta med enkel snöfräs bort snön från husväggen och skapa en gångväg, eller glasa in den, ånej passagerarna tvingas pulsa i lågskor, snett och vingligt och det gäller att hålla balansen. Om det hade funnits en chef för flygplatsen som fungera som chef hade det varit enkelt att bygga ett skärmtak utefter hela huslängan så att man kan gå torrskodd och utan snö i skorna som snart smälter.... **Övertäckta flygplanstrappor** från planet till plattan finner man på snart sagt alla flygplatser där det regnar mycket, nej det har man nog inte råd med på Skavsta eller så känner man inte till det, chefen sitter ju i sitt konferensrum och håller allvarliga möten och förstår inte problemet, för annars hade det varit fixat för länge sedan. Har man inte råd med nya finns det massor med begagnade överbyggda trappor på flygplatser, inte alls långt från Skavsta som är till salu.

Inne i terminalen

Grått, grått, grått och otroligt fult, den som haft med sig en laptop och vill ha ström får slåss om en enda kontakt i det som kallas restaurang som sagt påminner mer om en konsum bar i Moskva 1980. När jag sedan läser att alla verksamheter går med vinst som finns på flygplatsen är jag inte förvånad, den som köpt en öl och dagens rätt är säkerligen lycklig över att verksamheten går med vinst annars är det rent löjeväckande när huvudverksamheten dvs att sköta flygplan går med förlust och vem vet vad som är förlust i denna sörja av interndebiteringar, koncernbidrag och bollandet med siffror, då är det lätt att påstå saker och ting.

Den som inte begriper att man måste göra allt för att dra till sig passagerare har missat något alldeles väsentligt och dit hör flygplatsen som är en viktig del i kedjan av resan.

Snart lär Ryanair bli varsel om när folk börja räkna på helheten då blir snart SAS åter mera attraktiv och då anländer man till Arlanda, **till** en riktig flygplats med ett helt annat utbud, bussar, taxi och snabbtåg. En chef skall se helheten, om man nu är chef och inte tillsatt som ”kasper” som gör det man blir tillsagt från ett avlägset huvudkontor i England.

Framför Terminalen ser det ut som på vilken annan rysk flygplats, skitigt, grått, taskig belysning, dåligt med tydliga skyltar och bussterminalen är rena skämtet. Hela flygplatsen

skulle behöva en kosmetisk uppsnygning där man döljer alla lador, fula staket och skapa något positivt. Det är säkerligen alldeles för svårt för chefer som vill vara chef men oftast inte är det. Bättre att låsa in sig på konferens rummet så slipper man se eländet Dot Gade Kulovuori?

Skavsta hotell

Placeringen av hotellet måste vara en höjdpunkt i logistiskt tänkande, för kort att åka taxi och för långt att gå i busväder, Grattis till alla inblandade ni är inte bara usla, ni är in i helskotta dumma i bollen som inte begriper så enkla saker som hur kunden skall ta sig torrskodd till och från hotell entrén.

Flygbussarna, Flyby Coach och Skavsta flygplats

När man läser artiklarna skrivna av Ulo Maasing i tidningen Bussbranschen

<http://www.busstidningen.se> om turerna så blir man inte annat än beklämd, så himla mycket dumhet på en enda gång. Första gången jag såg bilden på flygplatschefens Dot Gade

Kulovuori trodde jag först man hade blandat ihop fotot med en bild av Gudrun Schyman, sorry så illa är det väl ändå inte?

Läser man vidare, ser man att så snart det blir konkurrens då arbete byråkratchefen blixtsnabb, så snabbt att man hinner räkna fram en taxa på öret men inte kan få fram ett avtal.

Som goda ofelbara byråkrater som alltid äger sanningen tas det ut en avgift för antalet passagerare med hänvisning att så gör man på flygplatsen med all annan verksamhet och då uppstår snabbt frågan, jaha vem övervaka hur många passagerare som finns i respektive buss? Vad kostar medarbetarna som arbetar i 3 skift, jag menar dom som räknar antalet passagerare? Hur ända in i bombad galen får man bli?

Man beslutar panikartat ta ut en avgift dessutom olika för Flygbussen och charterbussar men hinner inte med att ta fram ett avtal, ja jissus petter.

Att Skavsta flygplats dessutom kräver en affärsplan enligt tidningen Bussbranschen av uppstickaren är direkt kriminell något flygplatsen inte har någon som helst rätt till, här skulle naturligtvis BR agera och kasta fram sina för branschen avtalade advokater och gör det till en princip fråga angripa direkt.

Ett koppel advokater som stämmer flygplatsen, men se, det gör man inte utan håller sig undan då Anna Grönlund först måste fråga Veolia vad dom anser i frågan och vad dom anser, ser vi genom det inledda priskriget.

För att få dagen att gå med meningslösa möten skall Anna Grönlund kontakta Näringsdepartementet, frågan är varför inte jultomten med en gång?

Anna Grönlund BR

Branschföreningens chef, mera illa kan det inte vara, först svamla hon om avgifter och tillgänglighet för att sedan tänker hon ta upp det i ”stationskommittén” ännu en verksamhet som motivera ändlösa möten utan resultat mer än snack drömmier men sådant är Anna ”unik” duktig på, att drömma. Samtrafiken är ännu en verksamhet inom kollektivtrafiken betalt av skattebetalarna och vad har dom med Skavsta flygplats att göra? Det är så urbotat korkat att man får lätt svindel när man läser Annas alla åtaganden med att vara PK= politisk korrekt, utan innehåll, verklighetsfrämmande . Bussterminaler är betalda med få undantag med skattepengar och därför skall bussar inte betala en angöringsavgift. Detta har varit livligt

debatterat under årtionden och så snart när länsbolagen tog över Sverige infördes det avgifter lite varstans där man samtidigt uteslöt många bussbolag att angöra bussterminalen överhuvudtaget med monopolistens förtur till sanningen ”det inte finns plats för fler bussar”

För 10 år sedan satt jag med på ett möte för Sjöfartsbussen som inte skulle få angöra Bussterminalen i Göteborg, där buss i Väst spelade under täcket med Västtrafik, och Göteborgs kommun hade inte någon lösning, det blev en lösning en bra sådan, heder åt alla närvarande, mötet var egentligen onödigt det skulle varit en självklarhet och så är det med Skavsta, det är nåsensheter man syssla med och så kommer prestigen där man inte kan backa och enligt morgon programmet i TV 4 den 24 maj 2009 tog man upp ämnet varför svenskar blir så lätt kränkta, mer än något annat folk enligt undersökningen. Svaret är väldigt enkelt men det skall vi inte ta här.

För BR hade det varit en enkel sak, om man såg till branschen och inte vad 5 storföretag anser, det skall inte tas ut några avgifter på en busstation och definitivt inte om denna är betalt av skattebetalarna. Det är dessa ärtränare som förstör landet med att se endast till sin egen snäva vy, och tappar fokus på helheten och det börja redan i toppen hos lokal politikerna varför Samtrafik är lika onödigt och ännu ett byråkratiskt hinder som hela samhället omgivit bussbranschen med.

Vitbok, igen!

Ta fram en vitbok (igen) som tar fram alla stolligheter hade varit det naturliga för ett normalt fungerande BR, men nu är det inte ett normalt fungerande förbund utan ett förbund för 5 stor företag med en vindflöjel till vd. Det är ett unikt tillstånd för en bransch vd, det fanns en till, för föreningen svensk flyg som lyckades köra förbundet i botten på 2 år och nu står föreningen utan medlemmar förutom en enda och det är SAS. Resterande har egna förbund och det är bra så, flygbranschen har liksom lite mer stuns och inte en samling obeslutsamma mesar till medlemmar.

Det är illa!

Sverige genomgår sin värsta kris, enligt Lennart Johansson vd för Volvo har det aldrig varit så illa på 100 år, finansministern säger allvarsamt att det är den värsta kris sedan 20 talet. I kriser brukar det finnas ett uns av samförstånd att lösa olika frågor till allas bästa. Krismedvetenheten finns inte i Sverige där 72% av alla anställda arbeta i någon form av offentlig verksamhet, förbund, kommunal eller landstingsägda bolag mm och så länge regeringen låna upp någon miljard i veckan för att hålla igång landet för att betala ut löner och allt mer sinande pensioner märks inte krisen som den gör i andra länder, men ingen fråga sig hur skall man avbetala skulderna och hur betalar man enorma ränteökningar som innebär framöver att någonstans måste det sparas in eller så går landet i bankrutt. Social-Sverige urholkas och märkligt nog är det sjukvården som alltid drabbas med ännu längre köer...

Bussbranschen lever till 90% av vad staten tvingas ta till lån där man skuldsätter hela svenska folket där gäller fortsatt ”business as usual”, det är jantelagen som gäller, skit i krisen, här gäller det att värna om monolet och det är vad flygbussarna (koncernen) lärt sig med 2 monopolister som tidigare delägare SL och SJ, man bestämmer utbudet, man bestämmer taxor, man bestämmer vad som är sant, rätt och fel. Veolia tog över flygbussarna med koncern för att köpa till sig trafik volym när man saknar framgång i andra verksamheter. Nu uppdragas snabbt det enda en svensk chef duger till, bevaka monolet, man blir orolig och undrar om ett helt folk är skadade, med läpparnas bekännelse tala om frihet – men inte när det drabbar den egna verksamheten.

Veolias alla chefer skall skämmas, flygbussarnas chef har ju ofta visat att han endast är PK och inte fattar mycket annat. Flygbussarna kör med rapsolja eller såkallat biobränsle, jissus när 1 miljard svälter använder vi åkrar att odla raps för att elda upp i motorerna. Det är dessa IQ begåvningar som styr den svenska kollektivtrafiken.

Frågan är hur djupt och hur lång krisen skall fortsätta, och om det innebär att branschen rensas ut av alla stolliga medarbetare innan det blir bättre tider, den kommande avregleringen bådär mycket gott men visar samtidigt att den lilla privata kärna av företagare som envist håller sig över vattnet får kämpa med personer som leker med andras pengar och alltid kan rättfärdiga sina förluster där man använder sina ekonomiska muskler att slå ihjäl obehagliga konkurrenter. Det är inte försent men det finns anledning att se om sitt hus för de företag som finns kvar och det som är viktigast av allt lämnar bussbranschens förbund så att den själv dör och branschens pengakvaddande aktörer kan ha föreningen för sig, då är det bra med en Anna Grönlund som inte använder innandömet utan gör det hon blir tillsagt, varken mer eller mindre, sådana personer vimlar det av i världen.

Därför har vi kris i världen, liksom lämlar följer man ledarna där alla ville bli rika som troll utan att arbeta, historien upprepas från tidigare år, minnet sviker och kunskapen om vår historia är NOLL hos alldeles för många.
Bussbranschen är inget undantag.

Hittade denna klämmiga rubrik i tidningen Busstidningen

<http://www.busstidningen.se>

Trimma personalen – och priserna – eller dö!

Så sant, så sant...