

Toni svarar på det här:

” Jag och många med mig är väldigt överens om att hon (Anna Grönlund) gjort mer för bussbranschen än någon annan tidigare inom Svenska Bussbranschens Riksförbund

Hej Toni

Jag läste delar av din skrivelse angående avtalet mellan Alan Björk och SJ:s ersättningstrafik. Dina synpunkter på det tycker jag är bra men jag undrar vad du grundar din åsikt om att Anna Grönlund skulle vara ett "stolpskott". Det är ett starkt ord och kräver en förklaring. Jag och många med mig är väldigt överens om att hon gjort mer för bussbranschen än någon annan tidigare inom Svenska Bussbranschens Riksförbund.

Med vänlig hälsning
M.

Låt mig börja så här:

Jag känner inte Anna Grönlund, har sett henne på avstånd men aldrig hälsat på henne. Har sålunda ingen uppfattning. Jag skiljer dessutom på personen och funktionen som man utövar. Jag kritiserar Anna:s sätt att sköta BR och vart det leder förbundet, jag har inga åsikter om henne som privatperson. Att uppgiften att vara BR förbundsdirektör inte är helt konfliktfri borde varit klar från första början eftersom hon till skillnad mot övriga förbundsdirektörer pryat flera år som informationschef på BR och därmed bekantat sig med verksamheten och borde rimligen sett vilka spagat som måste göras för att hålla ihop en krympande förening.

Inget hinder är större för jobbskapande än monopol. Att värna och utveckla etableringsrätten är att höja välfärden för alla. Det är en hörnpelare i modern arbetslinje, det är grundläggande för en välfärdsstat, det borde vara grundläggande för varje chef som passera BR.

Bristen på kompetent ledarskap är 2000 talets största problem. Till normala svagheter är egoism, självbelåtenhet, självhävdelsebehov som erodera BR:s möjligheter måste tas på allvar.

Jag må betraktas av en del som arrogant på gränsen till besserwisser, men till skillnad från samtida kritiker basera jag mitt agerande på kunskap, ekonomi och kamp mot det totalitära där jag förlorade men lärde mig mycket och i statlig tjänst lärde mig hur fel allt är. Är sedan 25 år fri företagare och byggt upp 2 stora företag som båda är genuint ekonomisk sunda med världen som arbetsfält. >Det ger mig kunskap och distans till en värld utanför Sverige.

Vi lever i ett vilset tidevarv och då behövs det ledargestalter även i en förening som BR där personer med lidelse, passion, ansvarskänsla och hålla en kylig distans till sig själv och anhängare.

När man tillträder som VD en organisation har man 2 alternativ, vara vindflöjel eller vara ledare.

BR är en svår organisation då fåtal företag äger merparten av fordonen, men merparten antalet medlemmar är mindre företag.

BR var det privata företagets organisation, genom bildandet av SLTF blev det konstigt med nya medlemmar som Göteborgs Spårvägar och andra kommunal ägda verksamheter.

I SLTF fick endast medlemmar som ägdes av landstingen vara med varför kommunalägda företagen stod utanför och togs emot av BR då det innebar nya medlemsavgifter.

Att man sålde sin frihet brydde sig ingen och över denna situation råder inte Anna.

Swebus (Nobina) Arriva, Busslink, Veolia, Göteborgs spårvägar etc alla drar åt olika håll cheferna avlöser varandra, alla drar åt olika håll utan ta ansvar för handlandet och oftast med begränsade förmågor att skilja på sin avlönade position med ständiga miljardförluster och ett förbund med stort antal mindre medlemmar.

De privata företagets intressen tillvara tas inte av BR och med införlivandet av BRA gör BR anspråk att representera hela bussbranschen, något man inte klarar av.

Anna var med i ett första skeende som kommunikationsansvarig och återkom efter något år som VD.

Anna borde ha lärt sig läxan och sett komplexiteten i en förening som BR.

Som vd hade hon enkelt kunnat ta upp frågan till förbundsstämman och komma med förslag hur man skall organisera sig så att motsatsintressen inom BR kunde lösas.

Det hade säkerligen aldrig varit svårt att ta upp frågan eller i värsta fall ta fram en Dansk lösning där ett fåtal storbolag har en egen plattform, *som ingen lyssna på*.

Låt mig konstatera, Anna gjorde inte ett smack, det är helt uppenbart att vd titeln var målet, egotrippen total eller som jag vill få det till att vara vindflöjel..

Man måste bekänna sig till endera är man för fri företagsamhet eller för monopol. Symbolisk för Annas vindflöjel agerande är att först stöda miljözonerna för att sedan när storbolagen upptäcker kostnaderna göra helt tvärtom. Det är signifikativt för Annas hela tillvaro för BR. Det är Anna i person som sällan eller aldrig inser konsekvenserna av beslut i förväg och vad det innebär för de privata företagen. Det saknas helt enkelt den övergripande kunskapen.

Det första Anna gör efter att hon tillträdde är att alliera sig med (SLTF) sedan svensk kollektivtrafik som driver frågor politisk som är rena giftet för det privata företagandet som är att jämföra med att svensk näringsliv skulle samordna sin verksamhet med LO.

Stöder man Annas linje behövs inte BR då överlåter man talan till politiken som vill ha total kontroll över allt som rullar i Sverige.

Anna är duktig på att sälja sig själv, ingen tvekan om detta, att sälja sig till monopolet är att förråda de privata företagen som ständigt minskar då länsbolagen kliver in och tar över bestämmandet. Företag som tvingas leva på ekonomiskt dropp har få chanser att överleva på längre sikt och detta skall ett förbund motarbeta som representera det privata näringslivet. Att man söker samarbete med Smith – Svensson, först kommunist nu mp anarkist och nu senast sep 2010 ute ur riksdagen är besynnerlig då hon tillsammans med Ohly företräder den totalitära staten. På vilket vis kan detta vara förenligt för BR:s medlemmars intressen? En regering är mer betjänt av att få klara besked en slags vitbok om allt som gått fel i branschen, allt från beskattning till monopolitisk lagstiftning, detta är BR:s uppgift och inte uppgift för enskilda företag i ett land där kollektivism står över företagandet. Man kan inte förvänta att politiker skall se komplexiteten om branschen själv inte inser den.

Det är ett av flera skäl jag föreslagit en ny ledning för BR som tas utifrån som ser helheten och kan arbeta med frågor hur man återskapa lönsamhet för en bransch som generera miljardförluster där merparten är beroende av det offentliga godtyckligheten.

BR:s uppgift är att vara en tydlig motkraft mot allt som luktar monopol och etablera och fördjupa tesen att fria företag skapar fler arbetstillfällen. Fler fria företag ökar konkurrensen, fler fria företag öka utbudet och kommer med innovationer.

Istället kör man populistiska dogmer för att "gulli lulla" med branschen, försök med att larvar sig inför andra myndigheter blir patetiska, det fungera inte och det är vad jag i mitt Nyhetsbrev lyfter fram och gör bruk som medborgare och demokratiska rätt att kritisera det som är fel. Även om en del uppfattar mig som besserwisser, det är ett bra betyg!

" Jag och många med mig är väldigt överens om att hon gjort mer för bussbranschen än någon annan tidigare inom Svenska Bussbranschens Riksförbund " **Mitt svar till dig M. är, om man väger ihop vad som skett de senaste åren så är Anna inte värdig att vara vd för BR och hennes agerande har varit skadlig, väldigt skadlig, jag vet från mina vänner på departementen att BR ständigt förlora i tilltro, nu spelar det ingen roll eftersom BR så långt jag minns aldrig tagits på allvar, att BR sysslar med fel saker är något jag påpekat i årtionden även innan Annas tillkomst. Branschen hade chansen att driva avregleringen, det gjorde man inte förrän storföretagen såg en möjlighet och den är inte densamma som ger bättre inkomster till småbolagen.**

En bransch där lönsamheten är närmast noll, den hålls uppe av en rad otroligt kämpande entreprenörer och storbolagen uppför sig som monopolister, kör förluster som man baxnar, där krävs det visioner som ger branschen överlevnad och inte vara foglig och slira runt. Du må ha din uppfattning, det är bra, jag skicka med en del av mina tidigare artiklar om Anna Grönlund.

Det ger dig kanske en nyanserad bild, och kanske du ställer dig frågan, varför kan inte BR lägga fram en plan hur man tar sig ut ur lönsamhetssvackan som nu pågått i snart 20 år? När hälften av medlemmarna är i konkurs, när kvarvarande företag ständigt dras med betalningsanmärkningar, då är något fel!

Det löser man inte genom att vara vindflöjel

Hälsningar

Toni

Tidigare artiklar om Anna Grönlund och hennes villfarelse.

22 jan 2007

anna grönlund ny förbundsdirektör på Bussbranschens Riksförbund (BR)

Till ny förbundsdirektör för Bussbranschens Riksförbund (BR) har utsetts **anna grönlund**. Hon efterträder Jan-Erik Kjellberg som går i pension vid årsskiftet efter att ha arbetat för BR sedan organisationen bildades. Allt enligt ett Pressmeddelande, om man menar 1920 så kanske det överensstämmer med vad BR hitintills sysslat med.

Med **anna grönlund** som ny VD växer chansen att BR skall anpassa sig till 2000 talet och de problem branschen brottas med orsakat av ett beställare monopol.

Nu väntar vi med spänning på att styrelsen avgår och att man har kraft att skapa en ny befriad från jante gänget som bevakar sina egna intressen och aldrig branschens väl.

För att slippa repetera så tar jag en del länkar där jag skrivit om Anna Grönlund

1) Artikel nr 1

[http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=900&q=anna grönlund&ww=strong](http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=900&q=anna%20grönlund&ww=strong)

2) Artikel nr 1 + 2

[http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=910&q=anna grönlund&ww=strong](http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=910&q=anna%20grönlund&ww=strong)

3)

[http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=920&q=anna grönlund&ww=strong](http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=920&q=anna%20grönlund&ww=strong)

Med anledning av att Anna Grönlund ger sig in och stöder för branschens räkning satsningen på Etanol i artiklar, i brev etc

Har du koll på att svenska Vattenfall med sina dotterbolag ansvarar för ett större CO2 utsläpp än vad lilla Sverige producerar totalt sammanlagt.

I normala falla agera man genom att finna orsaken till ett problem. I Sverige gör vi tvärtom, den som förorsakar mest han går fri eller köper utsläppscertifikat och så jaga man bussar i miljözonerna, det finns ingen hejd av dumheter i denna bransch!

Internet trafiken orsakar mer CO2 utsläpp än sammanlagt allt flyg i världen

Etanol produktionen ensam är ansvarig för 30 % av världens Co2 utsläpp alltså innan den ens nått bilen eller bussen vill man inte veta av. Som ökar bränsledriften med 25-30% och ännu mer avgaser, att Brasilien som vår store leverantör av Etanol ensam är ansvarig för merparten av Co2 utsläppen i världen efter Kina och USA då man tillåter att regnskogen bränns ned vilket leder till att jorden förstörs, naturlig upptagning av CO2 genom lövträden förstörs. Att stora folkgrupper tvångsförflyttas under vidriga former till slummen utanför storstäderna allt sådant blundar en svensk inkrökt lokal och riks politiker, alla experter i de tekniska nämnderna, cheferna för länsbolagen, de ansvarige för branschföreningarna. Det är för stort, för komplex och för långt borta. Då är ämnet bussbranschtidningar för **anna grönlund** mera jordnära och på den nivån befinner sig fru ankdamm chefs intresse.

Som en liten information för den okunnige är Internettrafiken idag orsak till mer CO2 utsläpp än samtliga civila och militära flygplan i världen.

Vad skall man göra? Sluta skriva e-mail släcka ned miljarder webbsiter? Ca 70 % av all Internet trafik utgörs av spam om Viagra och andra kuliga budskap. Innan man sätter igång debatter vore det rimligt att ta reda på orsak och verkan.

4)

[http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=923&q=anna grönlund&ww=strong](http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=923&q=anna%20grönlund&ww=strong)

Det finns miljoner entreprenörer i världen som vågar vilka skapar världskoncerner som ger oss välstånd. Dit räknar jag också hjältarna i den privata svenska bussbranschen som skapa arbeten och inkomster till samhället när andra går hem, finns dom kvar och sliter med sina företag i det tysta.

Det finns inte ett enda bärkraftigt företag som startats av kollektivet, det finns inte ett enda bolag med bärkraft som startats av byråkrater någonstans i världen.

Det finns inte ett enda bolag som kan drivas av en organisation och dit hör bevisligen BR med **anna grönlund** som tillhör företagskvaddarna och tillika vill vara ett språkrör samtidigt som man är allierad med motståndarna i SLTF.

Ändå tillåts folket som lever på entreprenörernas vilja att ta risker i Sverige ha synpunkter, skapa jantelagar och i bussnäringen sätta upp så många hinder att det bara är kollektivet som kan driva företag så länge alla andra bidrar med hot om fängelse med dryga 55 miljarder årligen, vad säger dig detta? Dags att lämna branschorganisationen?

5)

anna grönlund VD för Busstrafikförbundet, när en person ligger så total fel och är okänslig för omvärlds skeenden, då har man inom den kommersiella näringen förlorat sitt förtroende och en ansvarsfull styrelse skulle ge rekommendationen, sök ett nytt jobb omgående annars får du sparken. Anna leder förbundet i fel riktning där hon förespråkar bio bränsle som miljöbränsle, samtidigt som IMF världsbanken uppmanar samtliga Industriländer att stoppa Bio och Etanol produktionen där man elda upp mat. Nu är hennes agerande riskfritt i sig, ingen lyssna på Anna, men man kan inte ha en VD som är så bortom realiteten. IMF världsbanken kräver omedelbart miljarder kronor för att förhindra än värre hunger upplopp för att köpa mat, och Sverige är en bidragande orsak till att maten eldas upp för Bio och Etanol bränsle, när man inte förstår sammanhanget då är man förbrukat.

Anna har gjort sig och förbundet som talesman till stöd för monopolet och därmed sviker man sina medlemmar. Anna har allierat förbundet med kollektivtrafikens dödgrävare SLTF.

Ifall det bara finns den minsta lilla ryggrad i **anna grönlund**, sök då ett nytt jobb, det är bäst för den lilla skärva som finns kvar av branschen och inte minst för dig själv. Branschkvaddare har vi haft tillräcklig med, det måste fram nya begåvningar som ser vad samhället behöver, bort med monopolet, bort från biobränslen. När man är i total avsaknad av sunt förnuft och inte ser vad som sker i omvärlden, bilarna kör omkring med vätgas i världen med 0 utsläpp inom kort tid, det måste dom för att klara de allt högre CO2 utsläpps kraven, vad har man då för argument för bussen? Det är inte tillåtet att vara så korkat att man leder in branschen i en total återvänds gränd, att SLTF kan göra det är en egen historia, en sorglig sådan.

Avgå nu Anna, du gör branschen en stor tjänst. Det borde styrelsen också göra, det behövs nya obelastade personer som använder huvudet mer än att stoppa in mat.

Du hade fått ett större gehör och respekt om du inte följer SLTF doktrinen utan ställt kravet på avreglering, bort med monopolet, satt upp mål för samhället tillsammans med busstillverkarna att kommer fram med fungerande hybridfordon i ett kort perspektiv och som nästa steg serie tillverka vätgas fordon där vätgasen utvinns med vindkraft samt avfallsprodukterna från den svenska kemi industrin. Eftersom du Anna saknar egen kunskap, omges av ja sägare och söker populistiska poängar då du inte förmår något annat, har du gjort dig överflödig, faktum du borde aldrig antagit jobbet som VD med enda referens att du var kvinna vilket din ordförande lyckades klämma ur sig, jag har kvar pressmeddelandet ifall någon glömt den patetiska presentationen. Dagen Industri gör det på en halv A4 sida något som du borde ha gjort, varför behöver BR dig? Rätt, inte alls.

Läs vad Dagens Industri ledar skribenten har att säga om tillståndet för kollektivtrafiken i Sverige.

Klicka här på denna pdf fil artikel från DI

<http://www.toni-schonfelder.com/pdf/20080415-1.pdf>

6)

[http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=931&q=anna grönlund&ww=strong](http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=931&q=anna%20grönlund&ww=strong)

"Jag skäms över att vara svensk"

Det är temat i SvD ledaren den 23 april 2008. Det handlar inte om kollektivtrafiken,

det handlar om hur "anpassningsbar" svensk politik är och särskilt utrikespolitiken, du kan läsa hela SvD ledaren i detta Nyhetsbrev.

Den svenska lösningen hur kollektivtrafiken är organiserad är ett annat skäl att skämmas över.

Med långt mer än 55 miljarder kronor årligen som skattebetalarna tvingas föra över till lekstugan länsbolagen och allt som hänger samman borde i vart fall alla som är med få att skämmas dagligen, skämmas då äldrevården går på kryckor och att folk inte dör av medicinska skäl utan av vanvård eller som det nu heter med nedsatt vård, hela folket får vänta i timmar för att komma in på akutmottagningen eller dagar på få komma in på vårdcentralen och alla bara rycker på axlarna, polisen saknar resurser, domstolarna saknar resurser då det saknas pengar och våra branschorganisationer skall uppvakta Näringsministern om krav på mera bidrag.

För att inte glömma ljushuvudet **anna grönlund**, BR som tyckte till alldeles extra mycket när hon ansåg att köpeskillingen från Vin & Sprit skulle ges till kollektivtrafiken, sorry Anna, det saknas inte bara ett gen.

"Jag skäms över att vara svensk" kommer här sannerligen på rätt plats

7)

1)

[http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=952&q=anna grönlund&ww=strong](http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=952&q=anna%20gr%20n%20lund&ww=strong)

Teknikskifte, EU bidrag och var finns Bussbranschen?

Detta Nyhetsbrev pekar på alla brister i BR och hur illa det är skött. BR har degraderats av sina styrelseledamöter till ett mähä förbund där ingenting får sägas som ens andas kritik mot Länsbolagen. Det hade varit enkelt för storbolagen att lämna förbundet och ha en egen klubb, det har man försökt i andra branscher med förödande resultat för utbrytarna.

BR är det naturliga förbundet även för framtiden, frågan är om det kan skötas som idag med amatörer vid rodret eller om det behövs en annan nivå på management och styrelse.

Teknikskifte, vi står inför historiens största teknikskifte, skiftet till bränslecell drivna bussar med överskottsenergi från Kemifabrikerna på Västkusten, Sundsvall och andra platser. Det går att utveckla vätgas från sopförbränning som dock måste göras mera effektiv. Det ligger i branschens intresse att föra en debatt som öppnar möjligheterna och tillsammans med företag och organisationer ta fram en road show som visar hur man skall göra en övergång.

Vätgasen kan också enkelt utvinnas från idag ineffektiva vindkraftverk, med solpaneler, med vattenkraft, med kärnkraft. Det är flera spår som förbundet borde ta till sig och börja med att svensk forskning blir fri att forska utan statliga indirekta eller direkta direktiv. Det finns så mycket kunskap i Sverige att den dag man får arbeta med andra frågor än etanol, biogas etc kommer Sverige bli åter ett ledande land i världen. Det är långt svårare för andra stora ekonomier än lilla pluttillutt ekonomin Sverige som faktisk inte är större än den i delstaten New Jersey eller Baden

Württemberg i Tyskland.

Ny metod framställa vätgas av vatten är en teknik som gör det möjligt att lagra energi från solen på ett enkelt och billigt sätt. Kemister vid amerikanska MIT rapporteras ha utvecklat metoden som kan innebära ett globalt genombrott för solenergin. Det är alltid tyskar, japaner, kineser och inte minst amerikanare som kommer med nya rön i utvecklingen, från Sverige kommer det Noll då forskningen är låst vid statliga direktiv.

EU satsar miljarder kronor i vätgas utvecklingen då man insett irrvägen med att elda upp mat i alla dess former. Biogas och etanol är likaväl fossila bränslen oaktat vad en del hjärntvättade medlöpare i systemet påstår. Bränslecelldrivna bussar ger branschen en enorm möjlighet om bara man kunde ta till sig One Vision – One Goal.

EU har sedan några år rätt stora pengar tillförfogande för att förnya bussflottor. Kravet är naturligtvis att man kommer med bussar som minskar utsläppen av Co₂, varför bränslecell bussarna med tillhörande teknik och tankstationer är riktig investering. Det går inte att komma droppandes med några bussar, däremot om branschen tar fram en aktionsplan, byta ut 10.000 bussar inom loppet av 5 år då blir det intressant för EU att kliva in och stöda investeringen. Det finns idag så mycket pengar som skvalpar runt eller ligger i olika lådor hos EU som inte används.

För att föra dessa samtal tror jag det behövs det en annan kaliber än BR:s **anna grönlund** med sina förlegade idéer väl tillrättalagda anpassade till en inre krets vars horisont slutar vid näsan.

Det krävs svenska och i Bryssel väl fungerande Lobby företag som säljer in projektet. Byta ut 10.000 bussar, då vaknar varje tillverkare, räkna med det.

Både Volvo och Scania kan vara med i detta race om dom bara fick klart för sig att detta är vägen vi i Sverige väljer. Scania har en färdig teknik hos MAN som man snabbt kan komma över och Volvo finns med i några bränslecellprojekt främst i USA som man kan ta hem.

MAN har färdig teknik, Mercedes är den som kommit längst med Ballard systemet, det som saknas är kunder som kan betala.

Visserligen har London, Barcelona, Berlin, Hamburg, Valencia, Madrid, Milano stora order på gång som söker finansiering hos EU och hos lokala länders Miljöministerier.

Det handlar i samtliga fall om några hundra bussar, det räcker inte, varför en svensk upphandling med 2000 bussar per år under 5 år skulle få fart på hela den Europeiska bussmarknaden samtidigt som vi gör något för miljön som märks och blir förebild för resterande Industrieländer.

I Peking skulle det köra omkring 10.000 vätgas drivna bussar till Olympiade, det blev ca 8.000, man har inte med att konvertera alla, men det är på gång och medans du läser detta Nyhetsbrev har det uppfunnits nya system att utveckla vätgas/bränslecell drivna fordon och Kina är numera i absoluta toppen i teknikutvecklingen.

Även om BR arbetar fram en nationell plan för teknikskifte tillsammans med svensk och Internationell Industri tar det några år att börja använda dessa fordon. För varje månad som processen pågår kommer det fram nya uppfinningar som gör bussarna billigare. Enklast är att bygga upp en nationell pool, som går in med ansökan med stöd av regeringen till EU. Det blir denna pool som köper fordonen och enskilda

företag kan sedan hyra fordonen på kommersiella villkor.

Snart blir det turistbussarna som skall förses med hybrid system så att man kan köra omkring i Europa fram till dessa att man kan tanka vätgas lite varstans.

De som inte förstår att teknikskiftet står inför dörren är lika befängda som när Facit chefen Ericsson påstod att elektroniska räknemaskiner är en endags fluga.

Resultatet är väl bekant.

Använd BR som en gemensam plattform för framtiden som redan finns här, bemanna BR med Sveriges mest kompetenta personer som har en annan horisont än den du lever dagligen med. Börja med att debattera denna fråga inför höstens förbundsmöte och kräv av valberedningen att dom tänker och inte sätter sina kompisar eller byt ut valberedningen och börja om från början. Tiden snurrar allt fortare och en mera gyllene chans än den som finns nu kommer vi inte att få.

Detta talar för att en ny tid är på gång:

- a) Ulf Lundins utredning för en ny struktur av kollektivtrafiken som skall ta bort småpåvarna i Länsbolagen som sitter och blockera ett helt samhälle.
- b) Alliansregeringen har insett slöseriet med skattemedel är häpnadsväckande
- c) EU har stora pengar om man vill inleda ett teknikskifte genom att finansiera hela vagnparker
- d) Rusta upp BR till en kompetens nivå som kan hantera den nationella övergången från fossila bränslen till vätgas/bränslecell drivna bussar
- e) Ta med Industrin i detta projekt, de som menar att man skall fördröja eller skapa egna regler skall ut ur arbetsgruppen
- f) när man har tagit fram en nationell handlingsplan och försett den med siffror, bjuder man in regeringen och olika departementen
- g) Ta fram hybriddrift för turistbussarna
- h) Bjud in olika firmor som handlar med begagnade fordon Internationellt som köper samtliga fossila bussar som skall exportera ut ur landet.

Det är bara att börja kavla upp skjortärmarna och börja tänka i andra nivåer och se till att inte andra länder hinner före oss.

Har du stuns nog att börja omvandla BR?

8)

16)

anna grönlund, var fanns du när miljözonerna kom till med BR:s glada tillrop?

Jodå du arbetade på BR och ansvarade för kommunikation – så här efteråt undrar jag, var du aldrig på jobbet?

Här följer en artikel hur mp vill tvinga svenska folket att resa mer med kollektivtrafiken, ett program som BR med sin **anna grönlund** ställer sig bakom, tvinga är förmodligen enda sättet att dubbla antalet resande från idag. Är detta BR:s uppgift? Vem sätter ribban? Varför skall det vara så?

Läs hela ledaren på denna länk:

<http://www.toni-schonfelder.com/pdf/20081019-16.pdf>

9)

[http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=957&q=anna grönlund&ww=strong](http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=957&q=anna%20grönlund&ww=strong)

Den krassa verkligheten hur den svenska kollektivtrafiken fungerar:

Dvs raka motsatsen mot vad svensk kollektivtrafik och BR desinformera genom att sprida drömmar till omgivningen, här ett litet smakprov av ca 300 artiklar enbart denna vecka...då återkommer jag till frågan vem har håll i huvudet, kunderna eller VD:n Charlotte Wäreborn Schultz samt **anna grönlund** verklighetsfrämmande som hon ständigt visar sig vara?

Skåne vill minska tillväxten av resenärer med kollektivtrafiken

Den 7 november 2008 behandlar regionstyrelsen i Skåne ett förslag från kollektivtrafiknämnden där man vill dämpa den kraftiga ökningen av resenärer inom kollektivtrafiken de senaste åren.

Läs hela artikeln på denna länk:

<http://www.toni-schonfelder.com/pdf/20081109-7.pdf>

10)

2)

[http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=960&q=anna grönlund&ww=strong](http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=960&q=anna%20grönlund&ww=strong)

Mycket snack **anna grönlund VD för BR (bussbranschens dagis förbund)**

Läs hela artikeln på denna länk

<http://www.toni-schonfelder.com/pdf/20081124-2.pdf>

11)

[http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=963&q=anna grönlund&ww=strong](http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=963&q=anna%20grönlund&ww=strong)

8)

Chock besked till Sveriges bussägare – nu blir det riktigt svårt!

Anders Carlgren (c) kommer i vår med höjd koldioxidskatt. År 2030 bör Sverige ha en fossiloberoende fordonspark.

Läs också Tonis svavelosande kommentar efter artikeln

Branschen står inför jättelika frågor och med ett blindstyre som **anna grönlund** –

som man bara kan sammanfatta med – bevara oss för fienden men hur göra när den finns mitt bland oss?

Läs hela artikeln på denna länk:

<http://www.toni-schonfelder.com/pdf/20090208-8.pdf>

12)

<http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=970&q=anna-grönlund&ww=strong>

Pudlar kan FÖRVÄRRA livet för oss andra!

“Rena kennelklubben” lyder folkhumorn kring direktörer som nu “pudlar” i parad för sina mångmiljonbonusar, fantasipensioner och allmänna trixande i en egen ekonomisk gräddfil mitt i krisen.

Jag vet inte vilka kommunikationsrådgivare **anna grönlund** vd för förbundet bussbranschen och Svensk kollektivtrafiks vd Charlotte Wäreborn Schultz (100% skattefinansierad) umgås med. Risken är att man har en snäv grupp av sina medlemmar och folket runt omkring sig som av egen nytta håller med i alla frågor, (ja sägarna) det är farligt att ha en annorlunda uppfattning och livsfarlig att dessutom torgföra den. Sverige är liten och branschen toppstyrs av monopolister varför man måste vara försiktig med att hänga ut sig för då kan man bli av med jobbet på grund av arbetsbrist? Planhushållningen har många facetter och det är en av de mera usla, att Grönlund och Wäreborn Schultz ägnar sig åt pudlar är inte förvånande (PK) men ganska uppseende eftersom alla tycks ta det som en självklarhet nu när Ulf Lundin kom med nya förslaget om förändring av kollektivtrafiken var dessa båda damer snabba att haka på och briljera var för sig där man är nöjd med en kommande avreglering. Jasså och var fanns ni åren innan?

13)

<http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=971&q=anna-grönlund&ww=strong>

Varje dålig använd skattekrone är stöld från oss andra.

Tror ni verkligen att ingen av BR:s styrelse eller direktör insåg att man lånade ut sig med att hymla åt det hela när Veolia/Flygbussarna är den verkliga boven i dramat som tillika sitter och bestämmer i BR:s styrelse?

Hur i helvete dum tror BR och medlöpare vi andra är som ser på eländet?

Tror ni verkligen att detta beteende främjar den fria konkurrensen? Var finns Stockholms läns busstrafikförbund som på annat håll i detta Nyhetsbrev kaxar upp sig mot Stockholms kommun och det med rätta men glömmer vad som sker i Skavsta?

Tror ni verkligen att de - idiotiskt överbetalda - direktörer som styr BR inte visste att man handlade med övertramp på det grövsta mot den fria konkurrensen? Buss maffian i Stockholm som under årtal visat sin oförmåga att skapa en alternativ trafik till Flygbussarna tiger och bakom fasaden ”garvar” man högljutt åt uppstickaren som kör finansiellt rakt in i väggen när flygplats ledningen allierat sig på ett klanderfullt vis

med flygbussarna/Veolia.

Jag påstår att de politiskt tillsatta myndigheter som har till uppgift att kontrollera den fria konkurrensen sover på jobbet.

Rätt, ja, det gör dom.

Inte nog med det. Jag påstår också att **anna grönlund** vd för BR, Johan Ekman ordförande Stockholms Läns Bussbranschförening - låt mig slippa nämna fler namn - inte är värda annat än förakt. De lockar, de förespeglar, de debattera det som passar bäst för dagen, är samhällets vindflöjel, de bedrar!

14)

motiverar förslaget om en svensk transportkommissionär...

[http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=985&q=anna grönlund&ww=strong](http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=985&q=anna%20grönlund&ww=strong)

Undertecknare av debattartikeln är **anna grönlund**, förbundsdirektör Svenska Bussbranschens Riksförbund, Charlotte Wäreborn Schultz, vd Svensk Kollektivtrafik, Håkan Friberg, vd Sveriges Redareförening, Jan Palmér, ordförande Svenska Flygföretagens Riksförbund, Johan Lindström, vd Sveriges Åkeriföretag, Peder Wadman, vd Branschföreningen Tågoperatörerna, Peter Jeppsson, vd TransportGruppen, och Thomas Winskog, förbundsdirektör Svenska Taxiförbundet.

Ja vänner, sickna tomtar som underteckna, själv duger dom knappast till något annat än att äska för mer bidrag och samtidigt kräva lägre skatter med andra ord fullgoda krav maskiner och dessa potentater kräver en transportkommissionär från lilla Sverige som är mest känd för inom EU att vara med och driva en fråga, när det kommer till omröstning göra tvärtom. Detta vingelgång vill ha en kommissionär och vem i EU skulle ha förtroende för en svensk politiker och denna viktiga position? De politiker vi har haft var samtliga riktig usla till den milda grad att många svenskar som arbeta i EU fått skämmas. Även den i Sverige upphaussade Margot Wahlström, vad har hon bidragit med?

Detta är tänkvärt. Sverige vill utmåla sig som framtidslandet – och är det på många sätt. Men det är lätt att halka efter vad som också skett i flera branscher, alla styrda av monopol.

Charlotte Wäreborn Schultz var finns Chipet på t-banekortet som räknar ut sträckan och hur mycket man ska betala – och debiterar det. Det finns i Seoul, det finns andra smarta lösningar i världen utan administration och i Sverige stampar vi med 70 tal teknik och Sovjet mentalitet.

I Sverige har vi odlat fram en ny typ av människa, ämbetsman (kvinna), vara synlig med ett smil när media står och fota, och när man behövs i verkliga situationer då gömmer man sig.

Vara tillhands alltid lagom med ett glas i handen, hålla trevliga middagstal, med detta kommer man inte in långt i EU men väl i Sverige, inom EU krävs folk med framfötter, förmåga att uttrycka sig på minst tre språk, förstå och sammanfatta vad som medlemsländerna vill och inte svenska särintressen som oftast går tvärsen. Ta bara etanol frågan så räcker det för att ingen svensk är tänkbar. De som undertecknat insändaren i DI är just representanterna "lagom" med rätt att vara den

ständiga kravmaskin utan begripa ett smack att alltid ställa upp på politisk korrekta frågor och inte hur EU och än mindre hur världen fungera. EU kommissionärer arbeta för avreglering, om nu någon förstår innebörden?

Jag har bara ett råd = tröttmössor stannar hemma, där gör ni minst skada!

15)

anna grönlund BR:s vd och Anders Lundström BR:s ordförande på vilovägar, igen!

I senaste numret av medlemstidningen Trafik Forum 8/2009 har båda en gemensam debatt artikel. Snacka om ordbajseri...

Läs hela artikeln på denna länk:

<http://www.toni-schonfelder.com/pdf/20091123-9.pdf>

16)

<http://www.toni-schonfelder.com/pdf/20100419-1.pdf>

vd Anna Grönlund BR Bussbranschens riksförbund, nu är det nog!

Jag har i åtskilliga artiklar beskrivit hur fel du är på plats som vd för BR

<http://www.bussbranschen.se> ett förbund som sysslar med fel saker vilket man inte enbart kan lasta på styrelsen utan i högsta grad på din inkompetens. "Solskensdirektör" vore kanske en titel som klär dig, i USA kallas motsvarande för "*sunshine managers*" du är den typiske svenske chefen som älskar att sola dig i glansen som linslus.

Det är beklämmande, det är rent av olustigt av branschföreningens styrelse som inte begriper hur illa det är ställt i branschen och så hjälper det inte att man har sina sympatisörer som ryggdunkare för dom är med i samma liga som du och även om dom är många i dagens kravlösa samhälle så slår du alla rekord i okunskap när man inte kliver fram och tar tag i verkligheten tillsammans med fyra fem chefer från branschen som kan och vet!

Det blir svårare och svårare att vara optimist när man betraktar bussbranschen företrädare.

En sak är däremot tydlig, du Anna, duger säkerligen till andra jobb, för bussbranschen har du gjort ditt, egentligen för länge sedan, hade du haft minsta lilla insikt hade du lämnat jobbet, varje dag är en ytterligare förlorad dag för branschen.