

År 2008 det finns alltid hopp så även för Bussbranschen

Det rör sig i bussbranschen, betonghäckarna går i pension eller faller ifrån varför det sker en nödvändig förnyelse.

Tummen upp för!

Förnyelse nr 1

...är Bussbranschens nye ordförande Anders Lundström, som också är VD för Busslink AB. Anders vilja och insikt är tydlig om han kan genomföra någon förändring är en annan fråga. Att sitta som VD för ett bolag som hålls under armarna av skattebetalarna med totalitära ägare som gjort sig kända för att bevaka monopolet är det en balansgång mellan de som inser att det måste till en förändring och monopolisterna. Låt se hur mycket Anders Lundström vågar, låt oss hoppas på det bästa.

Förnyelse nr 2

...är Botkyrka Dennis Widmark, som kommer från annan verksamhet med lite internationella erfarenheter. Sådant kittlar och Dennis ambitioner är det inget fel på. Hoppas Maria och Dennis lyckas med sina föresatser att bli bäst i stan.

Får jag påminna om tillgängligheten, Botkyrka tillhörde de företag jag ringde en lördag förmiddag på jourtelefonen och landade hos en telefonsvarare.

Det finns sålunda mycket att rätta till.

Ett tips är att kontakta någon av trotjänarna från GDG Continentbus / Nymans förare som var stolta och kunniga, dom var inte bara förare dom var bussbranschens sanna ambassadörer där förarna på kontinenten bara gapade över deras uppförande och serviceanda. Men man kan naturligtvis alltid uppfinna hjulet en gång till.

Förnyelse nr 3

... är Stefan Carlén från Bus4you. Stefan fanns på Swebus och blev VD för Expressbussverksamheten. Han har lärt hur det är att arbeta i företag med andra intentioner än att tjäna pengar genom pris, service och innovation. Civilekonomer som räknar skruvar och arbeta med backspegeln har aldrig fört branschen framåt. Stefan Carlén har gjort det som branschen borde ha gjort för många år sedan att konkurrera med komfort om resenärerna. Det är strongt gjort att få med Norska Nettbuss i bolaget det känns som en genomtänkt "exit" ifall projektet ekonomiskt inte skulle fungera. Kundsegmentet finns, frågan är bara hur mycket tid det tar att vinna över kunderna. Till skillnad från Säftebussen under Bo Petterssons ledning gör Stefan allt rätt med en bra webbsite som dock har ett skönhets fel, den bygger på Flash som i vart fall hälften av alla datorer ännu inte är uppdaterade till. Men det finns ju barn och barn som hjälper dom som vill resa komfortabel med att boka.

Förnyelse nr 4

...är Kenneth Johansson VD för Westin Buss Stockholm AB, ett företag som Kenneth lett sedan begynnelsen och skapat en beundransvärt förnyelse i branschen med ordentlig riskspridning med innovativa verkstadslösningar, övernattningsrum, som

första bussbolag med Internet uppkoppling och listan kan göras långt. Strongt gjort av ett privat ägt bolag.

Förnyelse nr 5

... Stefan Eriksson och Claes Bay

Stefan och Claes har i motsats till Volvo och Scania inte fått något gratis, man har slitit och skapat en betydande verksamhet en koncern att vara stolt över. Att man valt att vara rövslickare till systemet är nog en av många förklaringar till framgången, men som alla vet pengar är pengar och vi lever bara en gång. Låt oss konstatera att Kenneth i Westin buss fått väldigt fria händer och det är ett mått av framsynthet. Den nya NEOMAN verkstaden med skolan är ett annat genidrag i en tid då det saknas kompetenta medarbetare.

Förnyelse nr 6

...är Karl Dingertz som kommer från Swebus och nu är ansvarig för Ambulanssjukvård i firman SIRIUS HUMANUM AB.

Landstinget "privatisera" alltfler ambulanser som körs av ett fåtal bolag under paraplyet SOS centralen. Karl Dingertz gjorde bra ifrån sig på Swebus, för bra för att passa betonghäckarna i Swebus ledning som tillhör branschens dödgrävare. Att få sparken från Swebus är att betrakta som merit.

Förnyelse nr 7

...Gunnar Salen KR trafiken som lyckats med att köra trafik på udda platser och är överallt väldigt mycket omtyckt. KR Trafik är ett jämtländskt trafikföretag som befinner sig i ett starkt expansivt läge med trafik i Östhammarområdet i Uppland, i Hälsingland i området kring orterna Ljusdal, Delsbo, Bollnäs och Edsbyn. I Jämtland län i Berg, Krokoms, Strömsund, Bräcke och Härjedalens kommuner. Landets längsta sammanhängande busslinje – Linje 45 mellan Mora – Gällivare samt linje 63 mellan Östersund – Umeå är några verksamheter som Gunnar Salen med medarbetare lyckats med.

Förnyelse nr 8

Göran Mellström Bergkvarabuss ett av de mest lönsamma bussbolagen i Sverige samtidigt som Göran är visionär som valt att gå sin egen väg. Öresundsterminalen utanför Malmö <http://www.toni-schonfelder.com/pdf/20070713-13.pdf> är en satsning för framtiden, för den långväga busstrafiken, en satsning som är unik i Sverige och det ger hopp inför framtiden, om övriga bussbranschen inser det genom att angöra terminalen om inte enbart för att rasta och låta resenärerna beundra denna skapelse är en fråga om storsinhet, det är faktiskt inte fel att stötta ett företag som i andra sammanhang är en kändbar konkurrent, det handla om visionärt tänkande hos de enskilda bussbolagen och gemensamt lyfta branschen.

Ingen slår Göran Mellström i teknik och serviceunderhåll som ligger i eget bolag Mekka och den som besökt något av Bergkvarabuss anläggningar får nästan känslan av att här tar man av skorna innan man går in i verkstaden. Det kräver mod och mycket skicklighet, "fingerspitsgefühl" att som Göran gå sin egen väg. Och att lyckas väl!

Förnyelse nr 9

VD:n för Veolia just nu vet jag inte vem det är i ordningen eller vad han heter. Det som imponera mest kring Veolia är att man inte längre söker uppdrag till vilket pris som helst. Veolia tappar trafik lite varstans och det är strongt även om man ingår i en världskoncern som i många länder gör mycket bra ifrån sig. Huvudägarna som ytterst är den Franska Statsjärnvägen har lärt sig under åren att i den svenska planhushållningen gäller det att vara med fram till dess en förändring kommer, för den kommer då Sverige inte har råd att hålla monopollet igång som kostar dryga 55 miljarder årligen i skattesubventioner.

Veolia gör bra ifrån sig i andra länder och det finns ingen anledning att tro att det inte blir så även i Sverige den dag då man får konkurrera om resenärer och inte om bidrag från Rikstrafiken eller landsting. Veolia köper omsättning genom förvärv av andra företag sist var det People Travel group med flygbussarna.

I Veolia Transport ingår dotterbolagen Granbergs Buss i Älvsbyn med resebyrå Resesäljarna, People Travel Group, Styröbolaget i Göteborg, Taxi Stor & Liten i Gävle, Värmlandsbuss i Torsby samt Vetimo AB i Stockholm.

Så här skrev jag som kommentar när Veolia blev av med Norrlandstågtrafiken tillbaks till SJ tåg AB.

<http://www.toni-schonfelder.com/pdf/20070910-6.pdf>

Jag tänker inte kommentera vad Veolia har eller inte har gjort, man valde att satsa på Sverige ett land med planhushållning inom kollektivtrafiken.

Det handlar om ett systemfel och ett gigantiskt misslyckande som merparten av Svenskarna röstar på och samtidigt klagar dagarna i ända i sina lokalblaskor.

Det är inte synd om Veolia, det är synd om folket som fortsatt lever med sin myt att allt är bättre i Sverige och övriga världen borde ta lärdom.

Låt folket leva med sin trældom, det är bara andra tider som kan rädda landet

Från fortsatt förfall, men som sagt det är inte många som begriper det hela och dom som begrep vart det barkar ca en halv miljon svenskar, dom har flyttat från landet.

Förnyelse nr 10

...är Göran Demmert ägare av Stockholmsbuss som öppnar sig som företagare genom sin egen blogg <http://www.goransfunderingar.blogspot.com> det är han rätt ensam om där han kommentera både ett och annat vilket är bra så att man inte fastnar i hjulspåren. Det skapar en närhet till firman och ger bolaget ett ansikte. Livet består av mer än bara buss...

Förnyelse nr 11

...är ca 50 % av kvarvarande bussbolag och bussresearrangörer som orka hänga med i en allt mer reglerad värld. Flera är nya entreprenörer som orädda har kastat sig in i branschen vilket för eller senare leder till en förnyelse. Många är inte medlemmar i BR vilket är klokt varför det gäller att vänta fram till branschförningen antingen faller

samman som ett korthus eller det bildas något nytt, något fräscht som tillvara ta den privata bussnäringens intresse. Uppgiften är gigantisk efter alla år av misskötsel.

Branschens dödgrävare

Tummen ned

Branschens dödgrävare

Nr 1

...är Anna Grönlund VD för Svenska Bussbranschens förbund, att som enda merit enligt pressmeddelandet bli utnämnt till VD att vara kvinna är oroväckande.

Att inte sätta upp en klar plan där man distansera sig från SLTF som är motsatsen vad BR borde vara är ansvarslöst. (det är som om arbetsgivarna skulle konstatera att LO är en partner organisationen)

Var finns en plan till regeringen som visar på Etanolets förfärliga följder och istället skapa en ekonomisk fond där bussbolagen kan växla över till vätgas drivna bussar, vätgasen ger NOLL CO2 utsläpp och det är vad övriga EU beslutat att alla länder skall gå över till, inte ens detta räcker för Anna att hitta uppslag för att slå en lans i landet där bussen blir den som inte släpper ut några avgaser överhuvudtaget. Istället torgför man den ständiga osanningen om biogas och Etanol som miljöbränsle, hur dum får man vara?

Att inte initiera till en vitbok som visar hur fel det är med Länsbolagen och miljard slöseriet där man kräver en avveckling är oförlåtligt. För detta krävs mod, klarsynthet och kunskap, något som saknas.

Istället är Anna på den sanna ankdammsnivå, tjabblar om branschtidningar, hitta några artificiella miljoner med 2 kollegor på förbundet som inte precis visat sig förstå branschens egentliga problem.

Enligt Anna har BR mycket gemensamt med SLTF och därmed är det uppenbart att det är ett förbund för mycket och det torde vara BR med dagens inriktning. Den naturliga uppgiften att vara raka motsatsen till monopolet och främja privat företagsamhet det har Anna missat och inte minst mupparna i styrelsen.

Lägg ned BR! Eller gör som alltfler medlemmar lämna förbundet det är bäst så och då kan Swebus, Busslink och Göteborgs spårvägar behålla BR för sig själv!

Branschens dödgrävare

Nr 2 är Jan Bosaeus VD för Swebus, får representera bussbranschens misslyckande, rövslickeri och ha väldigt liten kontakt mellan hjärna och verkligheten.

Swebus visionen som Bosaeus är ansvarig för, hur stämmer den överens med verkligheten?

a) Swebus vision är att bli ett tjänsteföretag i världsklass! För att nå dit måste alla Swebusanställda sträva åt samma håll och trivas i och vara stolta över sin yrkesroll. b) Därför har Swebus en klart uttalad personalfilosofi som ska genomsyra hela företaget.

<http://www.swebus.se/jobads/info.asp?mainid=261&subid=0&subsubid=0>

Swebus står för precis raka motsatsen, dåligt underhåll, fientlig personalpolitik, medarbetare med vilja och kunskap skickas iväg, inget bussbolag har så mycket skrotfärdiga bussar i trafik, inget bussbolag har så många fel anmärkningar hos bilprovningen. Och så fortsätter klyschorna:

Alla Swebusanställda ska:

- o bemötas med respekt*
- o få möjlighet till personlig utveckling*
- o kunna påverka sin arbetssituation och känna delaktighet*
- o få återkoppling på sin arbetsprestation och därmed känna tillit i ett öppet klimat.*

...ni som arbetar inom koncernen är det någon som känner igen sig?

Swebus visionen överträffas av moderbolagets hemsida.

<http://www.concordiabus.com>

Tyvärr ni är och förblir bussbranschens dödgravare att jaga omsättning och spara på underhåll är en dålig kombination i all verksamhet.

Artikel nr 1 på denna länk Swebus

<http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=726&q=swebus%20VD&ww=strong>

artikel nr 1

<http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=690&q=swebus%20VD&ww=strong>

Toni kommentar;

Så låter det alltid, det är som en grammofonskiva, repliken är förprogrammerat står någonstans i handboken för ekonomer, svara inte på frågan eller påståendet, avled med nonsens fraser, hänvisa till storleken och betydelsen, vi är odödliga, vi är vackrast och bäst.

Branschens dödgravare

Nr 3

... är Jan Larsén Strömman kanal är den sanne monopolisten och agera därefter mera måsta man inte kommentera. Jan med Strömman Kanals framgång är beundransvärt, att finska Rettig koncernen som äger Strömman koncernen försett Strömman med ett par "stora" fartyg som fungera som en pengamaskin är knappas Jan Larséns förtjänst men väl den kloke gamle räven Bergsrådet Rettig. Fartygen kom i rättan tid när sjöfarten har en ovanlig lång högkonjunktur och pengarna rullar in som fyller kassan och då är det lätt att gå på shoppingrunda framför allt när man köper mer eller mindre konkursfärdiga bolag. Med facit i handen kan man snabbt finna att man inte gjort mycket för att hitta gemensamheten, inte ens en vettig och kostnadsbesparande webbsida har man lyckats med att tillverka.

Strömma koncernen äger också 2 bussbolag i Stockholm som skulle bli bäst och störst och istället så hankar man sig fram utan en enda vettig satsning för framtiden utan man är en av alla andra, order mottagare och detta imponera inte, även om kassan rinner till med intäkter från annat håll.

De som kan och känner hur Jan arbeta mer ingående än vad jag gör kom fram till att Jan vill skapa monopol och på så sätt lägga under sig marknaden.

Därför trots alla förtjänster Jan Larsén landar du på tummen ned listan.

Snacka går ju, att visa konkreta resultat som bygger på egna meriter är en helt annan sak.

Branschens dödgravare

Nr 4

... tidningen trafik forum med Ulo Maasing.

Ulo en gång respekterad journalist har förvandlats från att vara innovativ med en våghalsig satsning på trafik forum som snart blev en okritisk följsam budbärare av SLTF och BR doktriner. Allt mer syntes det mellan raderna att trafik forum var "gift" med båda organisationerna vilket syntes med hej vad det går bra reportage över företag som alla initierade i branschen visste var rena botten nappet.

När man gör dessa hemma hos reportage borde man i vart fall klara ut vissa elementära saker som stämmer med artikelns andemening och verkligheten?

Det har varit lönsamt för Maasing att vara rövslickare och annonserna från allehanda företag som inte borde annonsera i detta medium gör det för att vinna några outtalade poäng hos maktens inre kärna.

Snart kom Anna Grönlund att försäga sig och påstå att trafik forum är ett medlemsorgan för branschföreningen, sicken snyting, nu med brallorna nere försöker Maasing att reparera ett skamfilat rykte, det går inte Ulo, och nästa miss var att försöka ta över branschens enda fristående tidning "Bussbranschen" i hopp om att kunna bestämma annonspriserna i marknaden. Den verkliga floppen i ankdammen var väl när man registrera ett domännamn i vetskap om man inte kan behålla utan att den rättmätige innehavaren Willmarsgård kan få det tillbaks bara han klagar.

Så lågt får man inte sjunka inte ens i konkurrensens namn, det är barnsligt och har förskaffat dig ännu fler tvivlare på din journalistiska oberoende, därför landa du på TUMMEN ned rubriken du säljer ut dig till vem som helst som i andra sammanhang kallas för prostitution.

Branschens dödgravare

Nr 5

...Buss i Väst som från en föredömlig idé har förvandlats till en verksamhet som lever sitt eget liv där ägarna blir bolagets främsta motståndarna och tvingas acceptera lägsta bud minus provision till Buss i Väst varför företagen som utför uppdrag på förbestämd tid går i konkurs om man inte hittar andra inkomstkällor. Intern rövslickeri har blivit resultatet och varje gång Buss i Väst firar en ny upphandling är det på bekostnad av de

företag som utför transporter som är utpressningsbara och tvingas hänga med och hålla god min.

En god tanke har förfelats och blivit ännu en ekonomisk böld för den svenska bussnäringen.

Branschens dödgravare

Nr 6

...det är samtliga BR:s länsförbunds styrelse som inte begriper att näringen gått in i en återvändsgränd, inte ens när över 500 privata bussbolag lämnat in sin konkursansökan inser man systemfelet istället är det som några snillen till ägare sa till mig, vad gör det att dom försvann det blev lite mer uppdrag för oss andra. Några av dessa IQ till bussägare har därefter också lämnat in, det kan svänga snabbt.

I vart fall tillhör ni alla bussbranschens verkliga dödgravare och det är inte mindre än 50% av BR:s medlemmar. Go natt buss - Sverige!

Branschens dödgravare

Nr 5

...är länsbolagen och deras chefer som totalt förlorat kontakten med verkligheten, det är så illa i de flesta bolagen att man måste ha konsulters uttalanden oaktat vad man skall presentera för styrelsen, det är främst av 2 skäl: den ena är att går det fel, är det konsultens fel och VD:n är fri från ansvar. Det andra är att ledningen är så urbota långt från verkligheten att man är tvingad att inhämta kunskap utifrån. Den kunskap som inhämtas är från konsulter som överlämna tillrätta lagda utredningar allt för att tillmötesgå beställaren. Konsulten är tvingad till detta för annars får han inga nya uppdrag. Länsbolagens maktambitioner har skapat ett moment 22.

För att förstärka sanningshalten låter man föreningstidningen trafik forum publicera lämpliga artiklar för att förstärka sanningen (som är en lögn) för styrelsen och andra politiker som alla har ett gemensamt man sitter på en stol på politiska meriter utan kunskap. Detta system ledde till Sovjets undergång det är så här planhushållningen fungera. Det är ingen tvekan om att länsbolagen kommer att försvinna då Sverige inte har råd att hålla detta monstrum ekonomisk under armarna. Frågan är bara när man vaknar i regeringskansliet.

Det hade gått fortare att få ett slut om det bara funnits ett enda organ som sig an saken som exempel BR men där brister det ju också som bekant i alla led.

Branschens dödgravare

Nr 6

... är Svenska Volvo och Scania buss, 2 förlusttyngda verksamheter utan styrning och cheferna växla ständigt. Det är chefer som är lagom i allt och framför allt saknar visioner och bevaka dygnet om att vara politisk korrekt. Volvo och Scania bussar är med ansvariga för Etanolens intåg i branschen, hade man haft lite självständighet hade man varnat regeringen för Etanolens negativa effekter, det är inte så att man saknar kunskapen, det man saknar är lite råg i ryggen och för detta hade man kunnat använda sig av BR. Lögnen från s + mp +v om att bli oberoende av energi utifrån, att förtiga

farorna med avgaserna och allt annat negativ med att elda upp mat kan man hålla på så länge alla spelar med och det gör man så länge pengarna i form av bidrag strömmar till. Volvo och Scania kräver regeringen på bidrag till den egna verksamheten då man försuttit varje form av utveckling. Man stampar på fläcken och de nyheter som man presentera är gammal skåpmat som finns i världen sedan länge, när samma teknik kommer på en Volvo eller Scania fordon är det en nyhet, rätt i ankdammen.

Att man däremot kan ljuga rätt upp i ansiktet på en hel bransch säger mer om branschens inkompetens. Att regeringen med sina flera hundra miljoner i bidrag för att rädda kvar en del av tillverkningen i Sverige kallar det för forskningspengar beror på att annars kommer man i kläm med EU konkurrenslagar. Vad regeringen gör är att köpa tystnad och på så sätt är cirkeln slut där alla är beroende av skattebetalarnas pengar som pytsas ut av regeringen med krav att alla är följsamma och håller käften. Den engelske författarens slut replik är därför mer träffande än vad många vill ta till sig:

Det blinda Sverige

Den engelske författaren **Roland Huntford** skrev för några år sedan boken *Det blinda Sverige* (eng titel: *The New Totalitarians*) där han karakteriserade svenskarna som ett folk som företedde alla tecken på inlärd hjälplöshet och en märklig syn på staten som alla goda gåvors givare. När denna inställning blir en nedärvd egenskap hos en generation så är det tveksamt om det är någon idé att väcka en nation till besinning, utan då kanske det är enklast och lugnast att låta massorna förbli i det stadium då man programmerats att älska sin trälldom. **Det gäller att manipulera människor så att de inte tänker kritiskt.**