

## **Ledare**

### **I kriser ser man vem som är fågel eller fisk**

Nu har jag sett så himla många taskiga reportage på svensk TV och läst tidningsartiklar, man undrar var man hittar alla stolpskott till reportrar med lullilull frågor och olika "kärringar" som brer ut sig hur synd det är om dom där alla förutsätter att någon annan skall stå för deras kostnader. >Kriser verka vara mer en fråga om ersättning än själva sakfrågan hur kommer jag hem.

Förmågan att ta tag i saker och ting tycks vara ytterst begränsat eller helt obefintlig. Det är i varje kris som man ser beteenden och hur många fåntrattar vi har bland folket som vill styra över oss.

Var finns kris managementet från transport branschen som tar ett helhetsgrepp? Det borde finnas i ryggmärgen, det borde finnas en enkel plan i var och ens dator som arbeta som chef inom transportnäringen, en webbsida för internt bruk där man lägger ut information så att branschen kan ge kunderna vettiga svar när vi vet att många är handfallna inför varje större problem där det förväntas att samhället eller någon annan skall lösa allt.

Vi har flygstrejker, ibland flygledarestrejker, vi har naturkatastrofer, vi har snö, vi har löv, vi har regn, vi har färjor och kryssningsbåtar som kör på grund eller brinner, vi har vart 200:ande år vulkan utbrott, vi lever i ett allt mer sofistikerat teknik samhälle där ett enkelt elavbrott i Enköping lamslår hela Sverige.

Allt detta vet vi, vad vi inte känner till, är när det brakar loss. När det sker, måste det hända saker om man är proffs eller så tillhör man landet med miljoner trötmössor som sitter framför TV och låter sig underhållas av lindrigt sagt okunniga ibland av journalister som rent av är dumma i huvudet.

Hela transport och resebranschen har haft årtionden på sig att inrätta en krisgrupp, det måste väl för attan finnas några vettiga personer kvar i branschen?

### **Krisgrupp 1 Nationellt stopp**

Det går ut ett sms till alla som satt sig i krisgruppen samt alla ersättare, mötesplats Stockholm i en lokal (som är förutbestämt och alltid finns tillgängligt ex hos UD eller Rikspolisens) där det finns många telefoner, datorer och kraftig adsl.

Det är 2 personer från trafikslaget som är drabbat, det är alltid bussbranschen med minst 4 personer, det är en PR byrå som är avtalat att finnas i beredskap som håller kontakten med media. Det skall vara någon från Näringsdepartementet, Transportstyrelsen samt från Rikspolisens.

Detta räcker för att skapa handlingskraft.

### **Krisgrupp 2**

#### **Ex som naturkatastrofen i Thailand eller större olyckor med tåg, buss, flyg.**

Det är researrangörerna, reseförsäkringsbolagen, kreditkortsföretag, bussbolags representanter som sätter sig ned och skapa en lösning och UD representanten kan sitta med och lära sig.

Så gör man i Tyskland som har ett rum i regeringsbyggnaden i Berlin, Holland, Italien, Österrike, Schweiz, det är bara att kopiera rakt av. Nu viktigare än någonsin när svenska regeringen beslutat att det är resenärens ansvar och att UD inte har någon annan uppgift än vara tillhands, se särskilt artikel i detta nyhetsbrev!

*(kanske branschen vaknar upp och tar bort resegarantin som ersätts av en reseförsäkring som omfattar samtliga resenärer)* så slipper man väcka kammarkollegiet

<http://www.kammarkollegiet.se/resegar/resegar.html>

### **Krisgrupp 3**

#### **Vulkan som lamslår Europa vart 200:ende år?**

I denna krisgrupp skall det finnas personer från samtliga krisgrupper. Och så krävs det beslutsfattande och handling!

#### **Låt oss börja med problemen i Sverige.**

Vi har otaligt antal pendeltåg med vilka man kan köra långtrafik även över bron fram till Köpenhamn, större är inte Sverige än att folk kan sitta i tre – fem timmar i ett pendeltåg, än att inte komma någonstans. Det är en uppgift för Transportstyrelsen att som övergripande myndighet ta loss pendeltågen som finns hos alla länsbolagen (använd beredskapslagarna) och sätt dom på spåret. Det finns flera tågoperatörer som med kort varsel kan ta över ansvaret. Tusen regler som inskränker måste sättas ur spel och det blir en uppgift för banavdelningen på Transportstyrelsen att se till att det finns plats på spåren. Improvisera är gyllene regeln.

Att SJ inte kan är väl ingen överraskning som har sitt eget lilla fögderi där man sitter i krismöten och kommer fram till att man kan dubblera ett fåtal tåg. (ridå) I en avreglerad värld kommer man även där vakna upp efter 150 år av monopol.

Bussbranschen har alltid visat sig vara snabb att få fram bussar, därför skall det finnas en liten grupp som koordinera så att bussarna kan maximeras i sin utnyttjande. Flygbolagen skall kunna skicka sina resenärer utan trassel. Tågen som inte räcker till likaså. Samarbetsgruppen koordinera svensk busstrafik med Internationella flygbolag som kör alla strandade flygresenärer från när och fjärran där man letar reda på flygplatser som är öppna, som i rådande situation kan vara Madrid, Rom och med EU regler krävs det inga tillstånd eller andra administrativa hinder, så har det inte alltid varit. Men nu är det bara att köra...om det fanns vilja och förmåga.

Det går få fram folk, det går att hitta smarta lösningar, om man vill och begriper hur man gör. Här kan du följa vulkan molnet från Island

<http://www.metoffice.gov.uk/weather/europe/volcano/iceland.html>

I Barcelona inrättade 2 personer en central för strandade central européer och en del nordbor som samlades ihop i samarbete med många olika researrangörer på Mallorca som togs över med färjorna. När detta skrevs har man fått iväg 902 turistbussar till 147 destinationer. ( det sitter fast ca 150.000 resenärer)

#### **Låt oss ta några exempel när Sverige stod still:**

**På 70 talet trädde tågförarna i strejk** (*inte att blanda ihop med lokförarna*) Hela den svenska järnvägen stod still i 4 veckor, samma stund som tågen stannade hade bussbranschen igång ersättningsbussar där man dammade av gällande regel från krigslagar,

”bantågdisposition” och därmed var det inget strejkbryteri och bussarna körde dygnet runt och höll igång Sverige. Det var privata företag som löste det hela med koordinering utan fax, utan mobiltelefon, utan Internet, utan twitter, facebook eller sms och utan datorer, lokalen var foajén i nyöppnade hotell Amaranten på Kungsholmen som trollade fram ett 20 tal telefoner ett par konferensbord.

(Flyget, tja Linjeflyg med sina små Metroplan propeller plan visade sin monopolanda...)

### **Flyglotsstrejk i Sverige**

Det var reguljärflyget och chartern som kunde komma som långs till Köpenhamn eller Oslo samt för chartern gällde det Gardemoen.

Inget flyg kunde passera eller landa i Sverige.

Med några minuters varsel satte vi hela GDG Continentbus (*ett SJ ägt företag*) som fungerade som koordinerings central, fortfarande utan någon teknik annat än telex och telefon.

Sverige dampsöks på turistbussar, alla lokal bussar med fler än 30 sittplatser togs fram, förarna strömmade till och så kördes det dygnet om. Gardemoen var då en liten hall och snabbt löste man det hela genom att riva ned staketet där några enstaka poliser vakade då resenärerna som var ankommande gick över plattan genom staket fram till bussar där bagaget stod, ofta i hållande regn. Avgående passagerare kunde därmed använda hela hallen för incheckning.

Detta är en av otaliga improviserade händelser, där kloka personer tog ansvar och handlade, som såg till sin uppgift att inte skapa kaos utan lösa det.

Inrikestrafiken från Luleå i norr och Köpenhamn i söder försågs med bussar som tog hand om flygets resenärer. Det fungerade, det gjordes stordåd av tusentals förare och trafikledare.

Lärdom för branschen? NOLL!

Det skulle bli några andra stora händelser under 80 talet som bussbranschen ensamt löste, har alla denna kompetens och improvisations förmåga dött ut och ersatts ”solskendsdirektörer?”

Nettbuss dotterbolag Go by Bus har fördubblat sin reguljära lång linjetrafik i Sverige från 15 till 30 bussar, det är vad stora Nettbuss med NSB som ägare presterar. Swebus har gjort enligt egen uppgift bättre ifrån sig och satt in många extra bussar.

Men vad får mig att känna det hela som något mycket klent med tanke på katastrofens omfattning?

Var finns trafiken för alla svenskar som sitter fast runt om Europa? Med dagens fantastiska teknik, sms, twitter, facebook osv där man når i princip alla och så kan media hjälpa till och sprida budskapen.

Vulkanaska katastrofen har tydligt visat hur ynklig branschen fungera, hur inpinkade revirer utan ledning skapar än mer kaos! En hel bransch är blottlagt och det är skamligt ett år som 2010.

Det finns bara ett samlingsbegrepp på hela näringen, tröttmössor!