

Citat:

I dag sänker Flygbussarna priset på resor mellan Stockholm och Skavsta samt Stockholm och Västerås. Nu kommer en tur- och returbiljett att kosta 199 kronor jämfört med det tidigare priset om 249 kronor, det motsvarar en sänkning med över 20 procent. Sänkningen är framförallt en följd av ökad konkurrens på sträckorna, men i det bredare perspektivet också en del av företagets offensiva satsning.

<http://www.busstidningen.se/funderingar.html>

Flygbusskriget trappas upp – Skavsta inför busstullar

26 april 2009 <http://maasing.wordpress.com>

Ska resenärerna få välja hur de vill resa? På onsdag morgon ska FlybyCoach starta sin flygbusstrafik från gate 14 och 15 på Cityterminalen.

Kriget om flygbusstrafiken mellan Stockholm och Skavsta trappas nu upp. För Veoliaägda Flygbussarna hotas därmed en av koncernens guldkalvar. Flygbussarna drog redan den gångna veckan (se längre ner i den här bloggen) igång ett priskrig mot uppstickaren FlybyCoach som har en nära koppling till Ryanair.

Om priskriget är väl inte så mycket att säga under förutsättning att det inte slår över i ett missbruk av dominerande ställning på marknaden från Flygbussarnas sida. Men nu börjar allt fler anmärkningsvärda turer i kriget att dyka upp.

Flygbussarna har tidigare haft ett monopol på Skavstatrafiken som redan det borde vara intressant för Konkurrensverket att granska – på så sätt skulle alla få klarhet i om monopolställningen har byggt på korrekta rättsliga grunder.

Plötsligt har Skavsta flygplats infört nya regler för busstrafiken till flygplatsen. De nya reglerna kom till i fredags, mindre än en vecka innan FlybyCoach ska starta sin trafik. De nya reglerna innebär bl a att alla bussar som angör Skavsta ska betala en busstull.

För bussar i linjetrafik innebär det att man ska betala för 7:65 för varje passagerare, både ankommande och avgående. För bussar i beställningstrafik är avgiften ännu högre: 11:48 för varje passagerare, både ankommande och avgående.

Visst är det märkligt att den här avgiften kommer nu, när Skavstas kompisar Flygbussarna får konkurrens?

Avgiften innebär att en linjebuss som kör med 50 passagerare till Skavsta och lika många därifrån ska betala 765 kronor i avgift! En charterbuss som kör en lika stor grupp till Ryanair och därifrån ska betala totalt 1148 kronor! Det kan jämföras med en angöring på Cityterminalen i Stockholm där avgiften ligger på ca 150 kronor för avgående bussar och

nolltaxa för ankommande... I en riktig, högklassig terminal! Skavsta erbjuder en trottoarkant och en hållplatsstolpe.

En pikant detalj i sammanhanget är att flygplatsen åtar sig att ombesörja skyltning av hållplatsnummer, men att den kostnaden också ska betalas av operatören. Den ryms inte inom avgiften...

För den som tar privatbilen för att skjutsa moster till Skavsta är inga "angöringsavgifter" aviserade. Det är miljötänkande, det.

När Luftfartsverket för några år sedan ville införa busstullar på Arlanda skrek både Flygbussarna och Bussbranschens Riksförbund, BR, i högan sky. Med all rätt. Och då handlade det ändå om betydligt lägre avgifter än vad Skavsta nu ska ta ut.

Det ska bli intressant att se hur man nu reagerar på Skavstas busstullar, inte minst därför att Flygbussarnas koncernchef Tomas Wallin sitter i BR:s styrelse. För visst måste väl BR och Flygbussarna vara motståndare till busstullar på alla flygplatser och inte bara på Arlanda?

Systemet på Skavsta kommer dessutom att vara upplagt så att det inte finns någon opartisk kontroll av att flygplatsen verkligen agerar konkurrensneutralt när det gäller avgifterna. Inte när det gäller annat heller. Man hävdar t ex att det inte finns plats för en biljettautomat för FlybyCoach inne på terminalen. Trängseln påstås vara för stor...

Skavsta ställer också andra krav på ett bussbolag som vill trafikera flygplatsen: Senast två månader i förväg ska man komma in med bl a en redovisning av sin planerade verksamhet och sin affärsplan(!).

Men vilka garantier finns det för att flygplatsen inte delger andra affärsplanen? I synnerhet som Skavsta på sin hemsida inte ens låtsas om att FlybyCoach startar trafiken den 29 april utan enbart marknadsför Flygbussarna? Det är ju knappast konkurrensneutralt...

Också andra märkliga turer har den senaste tiden förekommit för att göra tillvaron jävligare för FlybyCoach. Det finns således indikationer om vad som förefaller vara påtryckningar på leverantörer mm.

Om det här är ett uttryck för hur det ska gå till på en avreglerad, eller snarare omreglerad, kollektivtrafik finns det anledning för både mindre bussbolag och resenärer att dra öronen åt sig. Då är det här en tydlig signal om hur de storföretag som styr BR kommer att agera på marknaden. Då kommer varken flertalet bussbolag eller resenärerna att vara annat än förlorare på avregleringen.

Sen kan man naturligtvis fundera över hur Skavstas agerande stämmer överens med branschorganisationernas stolta ambitioner om en fördubblad kollektivtrafik.

Under tiden skulle det inte överraska oss om Skavstas enda stora kund, Ryanair, slår näven i bordet för att få hejd på dumheterna och skapa verklig konkurrens i trafiken till flygplatsen.

Det finns ju, gubevars, alternativ även till Skavsta. Västerås är ett. Där finns Ryanair redan på plats.

Fortsättning.....

Fullt krig har nu brutit ut i bussbranschen. Slagfältet är flygbusstrafiken mellan Stockholm och Skavsta/Västerås, där Flygbussarna hittills har haft monopol.

Som jag kunde avslöja för några dagar sen på den här bloggen kommer den nya konkurrenten FlybyCoach, att starta en direkt konkurrerande trafik på de båda linjerna med premiär den 29 april.

FlybyCoach planerar att köra fler turer än Flygbussarna, och gick dessutom ut med ett lägre pris: 215 kronor för en returbiljett mellan Stockholm och Skavsta, vilket kan jämföras med 245 kronor för motsvarande biljett med Flygbussarna.

Men Veoliaägda Flygbussarna har tagit upp den kastade handsken och sänkte på fredagen sitt pris till 199 kronor. Tror ni FlybyCoach såg på passivt?

Icke! Raskt sänkte man sitt pris till 190 kronor för en returbiljett mellan Stockholm och Skavsta.

Så kan det gå när marknaden är fri.

Fler drabbningar lär följa i det här kriget. Det ska bli spännande att se utvecklingen. En sak är dock klar. I längden lär det knappast hålla med så låga priser och bortåt 70 dagliga turer i vardera riktningen mellan Stockholm och Skavsta.

Toni kommentar:

Ett tydligt exempel på att storföretagen är lika dåliga kåsupare som länsbolagens maktfullkomna VD:ar. Veolias VD vackra ord på kollektivtrafik dagen i februari 2009 i Stockholm där han himlade om den fria konkurrensen och att Veolia är beredda och kan ge goda råd med erfarenheter från andra delar av världen ter sig som en örfil mot kollegan som sticker upp och redan att han är med och kör vilket lett till att Veolia sänker sina priser för flygbussarna visar hur viktigt det är med fri konkurrens. Jag är en flitig resenär på sträckan Skavsta och Stockholm kan bara säga att hade vi varit så

usla på min tid som chef för GDG Continentbus som Flygbussarena sköter sin trafik hade jag inte sovit en blund på natten, men för Veolia och dennes nytilträdde VD är det inget bekymmer, istället skall man ta livet av konkurrenten som hade oförsämheten att sticka upp. Snacka om socialister och felvaggade VD:ar. Gode gud bevara branschen från nya monopolister, varifrån kommer alla dessa respektlösa chefer för en fri marknad? Det är en lång väg att vandra och han som VD sitter med i BR:s styrelse, förstår någon sammanhangen hur det fungera i branschen?