

Vi Resenärer

ISSN 2002-3103

På resenärernas sida sedan 1993

2022-03-24 Nr 9

Här finns ingen att fråga



För drygt 30 år sedan avreglerades persontrafiken på våra spår. Ett antal nya tågbolag har kommit upp på spåren men stationerna har kommit i kläm.

Foto: Vi Resenärer



VR Group köper Arriva Sverige

Det finska statliga järnvägsbolaget VR Group har idag offentliggjort förvärvet av Arriva Sverige. VR Group tar därmed över driftansvaret för bland annat Pågatågen, Östgötapendeln samt en betydande del av kollektivtrafiken i stockholmsområdet redan i juli 2022. I samband med förvärvet försvinner varumärket Arriva Sverige.

Foto: VR

Bra med mångfald men statligt ansvar krävs

Debattinlägg Jonas Friberg. Nu när konkurrensen på allvar tar fart i Sydeuropa så har vi i Sverige haft en successiv konkurrensutsättning och mångfaldsutveckling av tågtrafiken i en generation.

Det började väl med 1988-års trafikpolitiska beslut där tågtrafiken delades upp i en infrastrukturmyndighet och ett tågåkeri och där banorna delades upp i Stomnätsjärnvägar (med ett monopol för SJ) och Länsjärnvägar där trafikhuvudmännen kunde upphandla tågtrafik i konkurrens.

Att Jönköpings Länstrafik med dåvarande VD Ingemar Lundin vågade ta steget i att dels låta någon annan än SJ köra tågen och dels att överhuvudtaget se tågtrafik i regional version som något för framtiden var nog ett av det mest avgörande stegen.

Åren som följde medförde upphandlingar och konkurrensutsättning av SJ som medförde nytänk och utveckling. Den lyckade utvecklingen på de små järnvägarna banade väg för den icke kommersiella trafiken på stamnätet också. Så upphandlades också pendeltågen i Stockholm och trafiken runt Göteborg och Pågatågen i Skåne. Upphandlingen nådde också den monopoltrafik SJ bedrev med statligt stöd t ex Nattågen till Övre Norrland och diverse banor som Gävle-Örebro-Mjölby, Göteborg-Kalmar/Karlskrona med flera. Kostnaderna sjönk och trafiken ökade.

Vi kan tycka mycket om utvecklingen och man kan ha olika preferenser men det råder i mina ögon inget tvivel om att konkurrensutsättningen bidragit till mer trafik för pengarna och ett radikalt ökat resande. Vi får inte glömma att vi före pandemin hade ett av världens största resandökningar på järnväg - i t ex Skåne med flera 1000 % på tjugo år.

Men ökningen har främst skett där regionerna varit involverade och i regionalt resande t ex i Skåne (Öresundståg och Pågatåg), Västra Götaland (Västtåg) och Mälardalen (på Svealands- och Mälarbanorna). Resandet i fjärrtrafiken har inte ökat lika dramatiskt utan tog ett steg i och med satsningen på Snabbtåget X2000 för 30 år sedan. Ett av tågsveriges starkaste varumärke - och också ett av dem som man också orkat hålla i).

Sedan tioåret år har vi successivt också öppnat för open-

access till kommersiell trafik och idag har vi förutom SJ som är den allt dominerande aktören i fjärrtrafiken också MTRX mellan Stockholm och Göteborg, Snälltåget mellan Stockholm och Malmö samt säsongsmässigt till Jämtland, Österrike och Berlin och FlixTrain som kör ett lågpriskoncept Stockholm-Göteborg. Vi har dessutom Tågåkeriet som kör lite överallt mer med perspektivet med goda relationer till alla.

Detta bådar gott för en mer kundnära utveckling och framförallt ett prispressande och utbudsmässigt intressant perspektiv.

Vad hade kunnat göras mer?

Ja statens perspektiv har varit väldigt passivt. Staten verkar hela tiden ha svårt att se skillnad på rollen som spelplansritare för järnvägssektorn och ägare av en persontågs- och ett godstågsbolag. I t ex Norge och Storbritannien har staten varit mycket tydligare med rollfördelning och ansvar för det gemensamma samarbetet. I Norge via att staten tar ansvar för fysisk biljettförsäljning, tar ansvar för att det skall finnas ett minimiutbud och skapa synergier i t ex fordon och fordonsunderhåll. I UK finns det t ex en station-manager på nästan alla stationer, något som vi saknar i Sverige - här har vi tur om Espresso House eller länstrafiken har någon värmestuga och någon anställd. Staten borde ta ansvar för att det finns människor med kunskap och mandat på stationerna, att biljettförsäljningen är begriplig och icke-diskriminerande och att regelverket är tydligt - en pensionär är en pensionär på samma villkor överallt. Kollektivtrafiksverige har lyckats definiera 80 olika regler för pensionärer i Sverige (!)

Fler aktörer - mer mångfald,

men ett tydligare statligt ansvar för gråzoner och gemensamhetsfrågor krävs.



Jonas Friberg

VR Group i Finland köper Arriva Sverige

VR Group pressinfo 2022-03-24. Det finska statliga järnvägsbolaget VR Group har idag offentliggjort förvärvet av Arriva Sverige. VR Group tar därmed över driftansvaret för bland annat Pågatågen, Östgötapendeln samt en betydande del av kollektivtrafiken i Stockholmsområdet redan i juli 2022. Genom förvärvet av Arriva Sverige blir VR Group en stor trafikoperatör i Sverige. Arriva Sverige är den tredje största tågoperatören och fjärde största bussoperatören i landet.

I samband med förvärvet försvinner varumärket Arriva Sverige. Operatören ska bli ett självständigt eget bolag inom VR Groups passagerartrafikenhet och kommer att fortsätta trafikera Arriva Sveriges lokal- och regionaltrafiklinjer i Sverige. Passagerare kommer inte att påverkas nämnvärt av ägarbytet eftersom Arriva Sverige verkar under sina olika samarbetspartners varumärken. De anställda kommer inte heller att uppleva några förändringar och alla anställningsavtal förblir oförändrade.

Hur klarade SJ pandemin?

Debattinlägg. SJ har nu kommit med sin årsredovisning för verksamheten under 2021. I samband med att resultatet för 4:e kvartalet lämnades gavs en sammanfattning över årsresultatet. I det avseendet innehåller årsredovisningen inga överraskningar.

Hur klarade SJ pandemin?

Omsättningen föll från 8,6 miljarder kronor 2019 till 5,5 och 7,3 mkr under de följande pandemiåren. Resultatet gick från ett plus på 619 mkr under 2019 till förluster på 1 491 respektive 965 mkr.

I resultatet för 2021 ligger erhållna statliga bidrag om 792 mkr för effekterna av pandemin. SJ har vidare fått 350 mkr i retroaktiv nedsättning av banavgifterna. Å andra sidan har SJ satt av 540 miljoner för eventuella kommande förluster i upphandlad trafik.

Om vi räknar med att SJs normala vinstnivå ligger på 500 mkr per år har pandemin drabbat dem med drygt 3 miljarder kronor.

Det egna kapitalet har halverats från 5 170 mkr vid utgången av 2019 till 2 715 mkr.

Bolaget hade vid senaste årsskifte likvida medel på drygt en miljard kronor och en betalningsberedskap på drygt fyra miljarder kronor.

Hur ser resandeutvecklingen ut

Årsredovisningen innehåller få uppgifter om resandeutvecklingen. Man skriver dock att resandet sedan mars 2020 legat på en mycket låg nivå. Totalt ökade resandet med 11 % under 2021 jämfört med pandemiåret 2020.

Hur har resenärerna upplevt SJ under denna period?

Nyckeltalet Nöjd Kund Index (NKI) har förändrats marginellt under pandemin: 2019=73, 2020=78 och 2021=77.

Hur är det med förseningarna?

Andelen försenade tåg har ökat för samtliga tre kategorier. SJ2000 och övriga fjärrtåg har gått från 12 till 13 %, regionaltågen från 6 till 8 % och pendeltågen från 5 till 6 %.

Några förändringar på marknaden?

I slutet av året tog SJ över trafiken med Krösatågen i Småland. Samtidigt förlorades trafiken i Mälardalen, som togs över av MTR. Genom denna affär blev MTR störst i landet på Upphandlad trafik. De har en marknadsandel på 36 %, SJ 34%, Arriva 18 % och Vy Tåg 12 %.

SJ vann upphandlingen av nattågstrafiken Stockholm - Hamburg med trafikstart senare i år.

I Norge har SJ en marknadsandel på 16 %.

SJ har sagt upp avtalet med Tåg i Bergslagen att upphöra vid utgången av 2023.



VD Monica Lingegård

Nyheter för resenärerna?

SJ tog bort tyst avdelning i X2000 och erbjuder resenärerna en ny komfortklass, 2 klass Lugn, i stället. En annan nyhet är att SJ nu säljer tågbiljetter till utlandet.

Nytt personalplaneringssystem

SJ kommenterar inte närmare införandet av ett nytt system för personalplanering trots att det påverkat ett stort antal resenärer med inställda och försenade tåg under inledningen av detta verksamhetsår. Detta beräknas dock inte ha någon större inverkan på årets resultat.

Nya fordon

Premiärturen med nya X 2000 avgick den 16 november. Samtliga SJs X 2000 ska byggas om för att erbjuda snabba, bekväma och klimatsmarta resor. Beslut har tagits om inköp av minst 25 nya snabbtåg och minst lika många regionaltåg för att möta det ökande intresset för klimatsmarta tåg-resor. Upprustningen av SJs nattågsvagnar påbörjades. De totala investeringarna ligger på 602 mkr.

Vad händer med fordon från

Mälardalstrafiken?

De fordon som SJ använt i Mälardalen måste SJ nu ha "på lager". De kan inte vara skrotfärdiga. Om SJ inte sätter dem i trafik bör de överlämnas till Trafikverket så att andra bolag kan köpa eller hyra dem. Det står inget om detta i årsredovisningen.

Frågor som inte berörs i årsredovisningen

Har biljettpriserna höjts?

SJs flexibla prissystem gör det omöjligt för oss resenärer att se om prisnivåerna förändras, därför bör prisbilden kommenteras. Stickprov Stockholm-Göteborg visar att SJ kan vara något dyrare än MTRX. Kommer pandemiårens förluster att täckas av kommande prishöjningar?

Hur finansieras underskott i den upphandlade trafiken?

SJ har sagt upp gällande av rörande Tåg i Bergslagen och man har också aviserat problem med lönsamheten i Öresundstrafiken. Frågan är om underskott i den upphandlade trafiken finansieras av den kommersiella trafiken?

Kan vi vänta oss några resenyheter?

Tågtrafiken har stark medvind tack vare höjda bensinpriser och climateffekten. Flyget och även expressbussarna har det motigt. Kommer SJ att lansera ny trafik, som X2000 till Borås, eller nya förbindelser för fritidsresenärer?



Nya X2000 invigs.



Foto: Vi Resenärer



Nu kan du köpa resan på hotellet!

Västtrafik pressinfo 2022-03-17. Nu kan bland annat hotell, eventföretag eller bilpooler börja sälja Västtrafiks biljetter. För att nå fler resenärer har Västtrafik börjat med så kallad digital tredjepartsförsäljning. Nu välkomnas intresserade företag och organisationer att höra av sig för att samarbeta.

Satsningen på att låta andra aktörer få tillgång till Västtrafiks digitala biljettutbud är det första i sitt slag i Sverige. Tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikbiljetter har tidigare gjorts i olika tester men nu görs det i större skala och i skarpt läge.

Genom att låta andra parter sälja Västtrafiks biljetter i sina kanaler, till exempel i appar, nås resenärerna på ett annat sätt och kan få fler att resa kollektivt.

– Vi vill göra det enklare att resa hållbart och hitta nya tekniska lösningar för att kunna kombinera olika färd sätt. Det ska vara enkelt att välja något annat än den egna bilen. Nu kommer resenärer till exempel kunna köpa en dygnsbiljett direkt på hotellet där de bor eller en enkelbiljett i samma app som de också hyr en elsparkcykel, säger Lars Backström, vd på Västtrafik.



Två olika erbjudanden

Västtrafik erbjuder två olika paket för de som är intresserade att sälja biljetter, antingen kan de bli digital återförsäljare eller så kallade mobilitetspartner. I båda paketen ingår tillgång till delar av Västtrafiks biljettutbud, tillgång till nödvändig data och även teknisk support.

Paketet för digitala återförsäljare riktar sig till aktörer som vill lägga till Västtrafikbiljetter till sitt övriga erbjudande. Till exempel kan det handla om hotell eller eventföretag.

Paketet för mobilitetspartner riktar sig istället till företag som redan jobbar med mobilitet men vill bredda sin verksamhet med Västtrafikbiljetter, till exempel bilpooler eller elsparkcykelföretag.



Foto: Västtrafik

Automater tackar för sig!

SL pressinfo 2022-03-17. SL:s gamla biljettsystem håller på att fasas ut och ett nytt system fasas in. Många resenärer har redan märkt av förändringen genom att det lanserats nya sätt att köpa biljett på. Nu kommer fler att märka av övergången när biljettautomater börjar stängas ner.

Det gamla biljettsystemet Access är på väg att fasas ut för att ge plats åt ett nytt system med utvecklingsmöjligheter att erbjuda enklare sätt att köpa biljett och resa med kollektivtrafiken. Det gamla systemet kan inte underhållas längre och tillåter inte den utveckling som krävs för att möta resenärernas behov.

Som ett led i övergången till det nya biljettsystemet ska de gamla biljettautomaterna stängas ner. Det sker stegvis – där en biljettautomat stängs ner finns minst en annan automat kvar i bruk ett tag till.

SL har tidigare lanserat en förbättrad SL-app och möjligheten att resa med sitt betalkort – vilket möjliggjorts av det nya biljett- och betalsystemet. Redan nu använder 2 av 3 resenärer sin mobil eller betalkort för att köpa enkelbiljett.

– Det är framför allt resenärer som tidigare använde biljettautomaterna som gått över till SL-appen eller börjat resa med sitt betalkort. Genom att tidigt uppmärksamma de resenärer som fortfarande använder automaterna ger vi



dem tid att upptäcka våra nya sätt att köpa biljett, säger Henrik Palmér, ansvarig för biljettförsäljning på trafikförvaltningen.

Den som vill fortsätta ha ett SL-kort kommer kunna ha det men det kommer vara grönt och gå att ladda på i mobilen i stället för i de gamla automaterna. Det nya SL-kortet kommer om ett par månader finnas tillgängligt hos spärkiosker och ombud som säljer SL-biljetter. Men redan nu går det att beställa på sl.se.

– På sl.se finns all information om det nya gröna SL-kortet. Där kan du just nu även beställa det kostnadsfritt. Biljetter till kortet kan laddas var du än befinner dig genom appen, säger Henrik Palmér, ansvarig för biljettförsäljning på trafikförvaltningen.

Foto: SL

Ett nytt och förenklat reseavdrag på gång

Regeringen pressinfo 2022-03-18. Det nuvarande reseavdraget ska ersättas av en enklare och avståndsbaserad skattereduktion. Detta föreslås i en lagrådsremiss som regeringen i dag har fattat beslut om. Det nya reseavdraget är färdmedelsneutralt och 260 000 fler personer väntas kunna ta del av skattelättnaden jämfört med dagens utformning av reseavdraget.

I lagrådsremissen föreslås att dagens reseavdrag ersätts med en skattereduktion som är avståndsbaserad och färdmedelsneutral. Med det nya reseavdraget föreslås avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen vara det som avgör storleken på skattereduktionen. Varken färdmedel eller kostnaderna för resorna föreslås ha någon betydelse.

– Det nuvarande reseavdraget är krångligt och omodernt. Det nya förslaget innebär förenklingar och att fler kommer kunna ta del av skattereduktionen, särskilt de som inte bor i storstadskommuner, säger finansminister Mikael Damberg.

Enbart avstånd över en viss gräns föreslås ge rätt till skattereduktion. Då tillgången till kollektivtrafik ser olika ut beroende på var i landet du bor kommer avståndsgränsen reflektera detta. En högre avståndsgräns föreslås gälla i kommuner som definieras som storstadskommuner, medan avståndsgränsen är lägre utanför dessa områden.

Omkring 1 160 000 personer beräknas kunna få

skattereduktionen 2023, vilket är omkring 260 000 fler jämfört med dagens reseavdrag. De som gynnas mest är de som nyttjar relativt billiga färdmedel som kollektivtrafik och

samåkning. Detta kan även leda till fler arbetsresor med kollektivtrafik vilket skulle minska utsläppen av växthusgaser. Den offentligfinansiella effekten av förslaget bedöms bli neutral, dvs. varken öka eller minska skatteintäkterna, om det nuvarande reseavdraget avskaffas samtidigt.

Drivmedelspriserna har stigit kraftigt under den senaste tiden och det finns många personer som bor i områden där man är beroende av bilen och där drivmedelspriserna slår extra hårt.

– Att människor ska kunna bo och verka i hela landet är viktigt för regeringen. För att ge en större skattelättnad till personer med långa pendlingsavstånd kommer regeringen därför att lägga ett förslag i höstens budgetproposition om höjda nivåer i det nya reseavdraget, säger finansminister Mikael Damberg.

Förslaget föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.



Mikael Damberg.

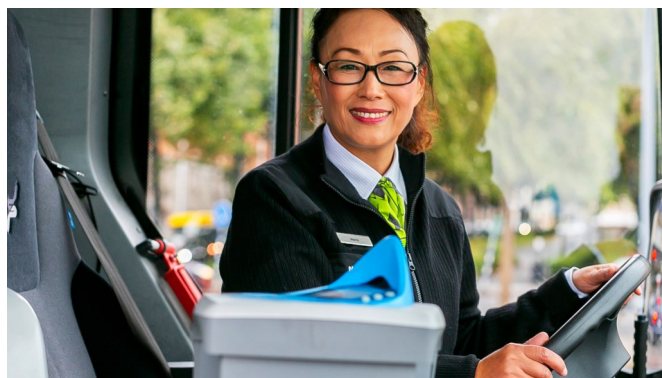
Tack till alla som kör buss!

Nobina pressinfo 2022-03-18. Att sjuksköterskorna kan vara på jobbet i tid, att barnen kommer till skolan och att samhället hålls i gång – det är ingen självklarhet. I dag på Bussförarens dag uppmärksammas våra fantastiska kollegor vars arbete dygnet runt, varje dag, håller samhället rullande på ett hållbart sätt. Ett fantastiskt arbete som förtjänar ett stort och varmt tack!

Kollektivtrafiken behövs för att samhället ska fungera. Det gångna året har inneburit utmaningar för många och vi har alla behövt anpassa oss till en ny vardag. I början på året kunde vi äntligen hälsa våra resenärer välkomna ombord genom framdörren igen och erbjuda sittplats i hela bussen. En liten sak, men ett enkelt hej betyder mycket för både förare och resenärer.

Under pandemin har kollektivtrafiken och våra bussförare varit med och bidragit med normalitet. Att bussen går och att de som har behövt det hela tiden har kunnat ta sig till jobbet, till skolan och hela vägen hem.

– Mina kollegor gör skillnad varje dag. Genom att se till att bussen kommer fram till hållplatsen, även i tider av oro, ser bussförarna till att samhället fungerar. De senaste två åren har det blivit extra tydligt hur viktigt bussförarnas arbete är, och jag är otroligt stolt över hur vi har klarat av att ha en leverans på 99,98 procent körda avgångar. Vi har helt enkelt fortsatt att göra skillnad även i denna tuffa tid, säger Martin Pagrotsky, vd Nobina Sverige.



Under hela dagen idag, Bussförarens dag den 18 mars, kommer vi på Nobina att möta våra förare i trafiken, med en hälsning, ett tack och en symbolisk gåva som ett tecken på vår uppskattning.

Reser du med oss idag hoppas vi att du också vill tacka förarna för deras fantastiska arbete. Kanske med en vinkning, ett hej eller ett vänligt leende.

Bussförarens dag uppmärksammades för första gången i Sverige 2014 och växer för varje år. Att den firas just den 18 mars är en hyllning till minne av den första bussturen i Paris som skedde 1662. Initiativtagare till att fira Bussförarens dag i Sverige är Staffan Dunér, förare på Nobina i trafikområde Vänersborg.

Foto: SL

Nytt flyg Norrköping - Visby i sommar

Bra pressinfo 2022-03-22 Flygbolaget BRA återlanserar en populär flyglinje från Norrköping flygplats inför sommaren 2022. Den går direkt till Visby på Gotland och blir en god möjlighet för både östgötar att besöka Gotland som för gotlänningar att besöka

Norrköping med omnejd. Detta kommer att göras med världens mest klimateffektiva regionalflygplan.

Flygbolaget BRA ser en efterfrågan på semesterresor, där specifikt hemester inom Skandinavien är fortsatt stark. Att kunna erbjuda hemester till vackra Visby/Gotland blir en välkommen nyhet. BRA flyg har även fler direktflyg från Visby, såsom till Helsingfors, vilket ger möjligheten att boka en extra resa till exempelvis Finland i samband med Gotlandssemestern.

Visby-Norrköping är en ny destination i BRAs flygprogram i år. Linjen kommer att flygas på onsdagar och söndagar med start den 29 juni, precis lagom till semestern.

- Vi är mycket glada över att kunna erbjuda Norrköping och Östergötland en direktlinje till Visby och Gotland med dubbla avgångar, varje vecka hela sommaren. Vi vill med denna direktlinje ta initiativ för att bidra till minnesvärda semesterresor för östgötar, och förhoppningsvis positiv utveckling för länets besöksnäring. Vi är glada att dessutom kunna möta efterfrågan från Norrköping på klimateffektiva



Foto: Vi Resenärer

och flexibla flygresor till Gotland, säger BRAs kommersiella chef Martin Erkenborn.

- Mycket spännande med en linje till och från härliga Gotland igen. Vi hoppas att många ska komma och upptäcka vår fina region, men vi ser givetvis också en fantastisk möjlighet för alla här i området att ta sig till Gotland på semester. Jättesmidigt och dessutom med Sveriges mest miljömedvetna flygbolag säger Peter Jansson, tf. VD på Norrköping Airport.

- Vi ser också en långsiktig potential i att kunna vara en del i Norrköpings växande marknad, extra spännande är att just en linje mellan Gotland och Norrköping är en perfekt distans för de elflyg som vi hoppas ska kunna börja flyga inom ett par år, avslutar Martin Erkenborn.

Flygningarna görs med världens just nu mest klimateffektiva regionalflygplan, propellerflygplanet ATR 72-600 och som kan uppnå utsläpp så låga som 0,28 liter/ mil och passagerare. Resenärerna erbjuds även möjligheten att välja BRA MiljöClass som är en flygbiljett där fossilt bränsle är utbytt mot 100% bioflygbränsle, SAF (sustainable aviation fuel) Samtliga resor som görs med BRA är dessutom fullt klimatkompenserade. Läs mer om BRAs hållbarhetsarbete på www.flygbra.se/miljo

SJ bjuder på nya serviceformer

SJ info 2022-03-20. Möjligheten att köpa dryck och snacks utan att behöva lämna sin plats har efterfrågats av många. Nu testar vi att ha en försäljningsvagn med utvalda varor från vår bistro finnas tillgänglig i I klass på utvalda X 2000-avgångar. Testet startar i början av mars och utvärderas löpande.

Vi testar också hur vi bäst löser många pendlares önskan om att få en god kopp kaffe under sin resa. Nu erbjuds I klass resenärer på sträckan Stockholm-Uppsala en värdekod som ger en god kopp kaffe, te eller choklad hos Pressbyrån före resan. Resenären får ett sms med en värdecheck i god tid innan sin avgång och kan med den hämta sin dryck på Pressbyrån. Testet utvärderas löpande under perioden.



Bara fyra resenärer per tur

SVT nyheter 2022-03-21. Det var i april 2019 som den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten (RKM) drog igång Tågpendeln med elva dubbelturer per vardag mellan Luleå och Boden.

I år har det ökat till tolv turer, men antalet passagerare har legat fast på bara fyra personer per tur under åren och nu agerar myndigheten.

- Vi har gjort ett omtag och vi ska ta bort de unika pendlingsturer som finns. Kvar blir då åtta genomgående turer till Haparanda, Kiruna och Umeå. Vi lägger tågpendeln på is tills vi får dubbelspår på sträckan. I dag är det för trångt på rälsen och vi får inte den tidtabell vi vill ha, säger Mats Aspemo, vd för RKM. Uppmanar syrrorna att ta bussen istället.

Han tycker att de kritiska sköterskorna vid Sunderby sjukhus ska tänka på att Norrbotten har en sammanhållen kollektivtrafik av olika trafikslag.

- Om det inte går ett tåg så ta bussen istället. Vi har en frekvent busstrafik till Sunderby sjukhus från bland annat Boden, säger Mats Aspemo.



Norrtåg

Foto Norrtåg



Nyhetsbrevet Vi Resenärer utges av Idégruppen Vi Resenärer KB.
Svartviksslingan 45, 1403, 167 38 Bromma.
E-post: press@vireser.se Hemsida www.vireser.se
Tel 0735-20 72 75 Org. nr 969618-3004
Ansvarig utgivare: Jan-Åke Bosell.
Copyright: Idégruppen Vi Resenärer För avbeställning mejla press@vireser.se