

Nyhetsbrevet

Vi Resenärer

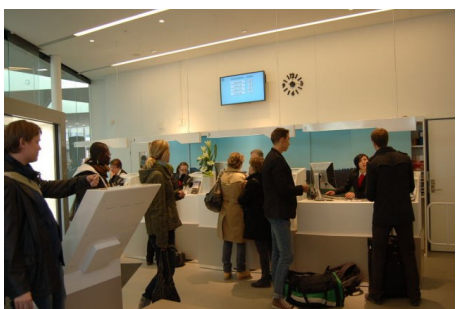
ISSN 2002-3103

På resenärernas sida i 30 år

2023-08-16 Nr 17

30 år på resenärernas sida





NYHET!!!

"JUST NU"

- Efterfrågan och utbud styr priset
- Antalet biljetter är begränsat.
- Avbokning kan ske mot avgift 7 dagar innan resa.

Finns för resa i 2 klass på InterCity och X2000.

05155741

På resenärernas sida i 30 år

Vi var ett antal resenärer som för 30 år sedan började skriva ned våra iakttagelser när vi var ute och reste. Vi tittade speciellt på den service som gavs och den information vi fick. Efter några år blev noteringarna samlade i en tidning och den 10 augusti 1993 gavs utgivningsbevis för tidningen Vi Resenärer.



Det har nu gått 30 år sedan dess och Vi Resenärer finns än i dag. Visserligen inte i pappersform, som under de första 20 åren, men med elektroniskt utgivning av 2 till 3 nummer i månaden.

Vi ser på trafiken med resenärens ögon och vi skriver om all kollektivtrafik, dvs buss, båt, flyg och tåg.

Kollektivtrafiken finansieras till cirka 50 % med skattemedel. Eftersom vi som skriver är vanliga skattebetalare händer det att vi fördjupar oss i någon av trafikbolagens årsredovisningar. Hur används skattepengarna?

Tack vare vårt intresse för trafiken går vi ofta bakom kulisserna i förhoppning att läsarna ska få en bakgrundsbild av utvecklingen.

Under dessa 30 år har tågtrafiken omreglerats. Några år innan vi startade tidningen klev det första privata bolaget i vårt land upp på spåren. Det hände i Småland och bolaget var BK-tåg med Tord Hult som vd och drivande kraft. Han var en unik entreprenör, som effektiviserade tågtrafiken på länsbanorna.

Tre entreprenörer gick från SJ och bildade bolaget Svenska Tågkompaniet ungefär samtidigt. De tog över nattågstrafiken till övre Norrland och vann också upphandlingar av regionaltrafik som Tåg i Bergslagen.



De införde många nyheter bland annat hade de en utsiktsgagn med i nattågen. Vidare samarbetade de med nöjesparken i Furuvik, dit de körde extratåg under somrarna.

Tågkompaniet hade ett framgångsrikt samarbete med danska statliga bolaget DSB. De drev tillsammans bolaget Roslagståg som svarade för trafiken på Roslagsbanan i Stockholm med höga betyg från resenärerna.

Tågkompaniet såldes till det norska statliga bolaget, NSB och har namnändrats till Vy Tåg AB.

I dag finns det endast en entreprenör med persontrafik på spåren och det är Lars Yngström i Kristinehamn. Han driver persontågstrafik Göteborg-Värmland-Stockholm/Dalarna med direkttåg så att resenärerna inte behöver byta tåg under resan.



Resenärer Stockholm-Göteborg har under vissa tider kunnat njuta av klassisk restaurangservice i Blå Tåget. Förutom restaurangvagnen hade tåget en barvagn, där en pianist underhöll gästerna.



För åtta år sedan kom MTRX upp på spåren mellan Stockholm och Göteborg. De förenklade biljettkontrollen ombord, vilket SJ tagit efter. Med MTRX fick resenärerna ett alternativ till SJ och sex nya tåg på en linje med hög beläggning. De angör Båstad under sommaren och vissa tåg angör Solna station i rusningstid.



Kapaciteten på linjen Stockholm-Göteborg har också förstärkts med FlixTrain. De har dagligen tre avgångar i vardera riktningen. Det är ett lågprisalternativ. Tågen har ingen servering.



På linjen Malmö-Stockholm har Snälltåget tillkommit. Ett klassiskt tåg med lok och vagnar samt riktig restaurangvagn. De har också introducerat nattåg Malmö-Jämtland/Härjedalen.



SJ behåller sin starka ställning på marknaden. De har infört en ny reseklass, SJ 2 klass lugn. X2000 tågen genomgår en teknisk renovering och X3000 har tillkommit.

Under åren har ny service kommit och gått. De hade viss tid filmvisningar i tågen på övre Norrland. Till Allhelgonahelgen ett år hade de en spökvagn i kvällståget på Dalabanan. I tågen på Södra Stambanan har man haft dataskärmar på sittplatserna och sände underhållningsprogram. >>>>>>

På resenärernas sida i 30 år (forts)

>>>> Servicen till resenärerna har dock förändrats. Resebutikerna har lagts ned och biljettautomaterna är snart helt borta.

SJ var först med att införa rörliga priser. Nu har alla tågbolag detta prissystem.

SJ har gått från konkursens brant till en lönsamhet som ligger över ägarnas krav om vi bortser från pandemiåren.

Intresset för SJs ekonomi var mycket stort under 2000-talet och de höll presskonferens varje kvartal. Många konferenser inleddes av dåvarande styrelseordförande Ulf Adelsohn. Både Jan Forsberg och Christer Fritzon var öppna med att ge media resandesiffror och andra data. Nuvarande ledning är mycket sparsam med ekonomisk information.



Vi vill passa på och tacka SJs pressavdelning för utsökt support under alla dessa år. Min kollega Jonas Friberg och jag var inbjudna till några av deras interna ledningsmöten i början av 2000-talet. Mycket intressant och vi skapade goda kontakter.



År 2010 var jag inbjuden till SVT:s debattprogram från Göteborg. SJs VD och styrelseordförande tackade nej. SJs pressavdelning var närvarande. Efter programmet fick jag hård kritik av Ulf Adelsohn för de synpunkter jag framförde i TV. I övrigt goda kontakter med SJ.

När det gäller trafiken med expressbussar vill jag börja med Bus4You. I de kundmätningar som Svensk Kvalitetsindex gör ligger de år efter år i topp. De trafikerar Köpenhamn-Göteborg/Stockholm-Oslo.



Swebus har ersatts av Flixbus. I övrigt rullar långfärdsbussarna på med starka lokala förankringar.



Cityterminalen är navet i busstrafiken men även där har den personliga servicen tagits bort. Bilden visar svunnen tid.



Kollektivtrafikbranschen hade innan pandemin höga förväntningar. Marknadsandelen skulle för-

dubblas. Pandemin gjorde dock kraftiga hack i utvecklingskurvorna. Resandet sjönk då det visade sig att många inte behövde åka till jobbet varje dag. Nu jobbar både den kommersiella och den skattesubventionerade trafiken i branta uppförsbackar.

Att vara resenär har förändrats. Nu krävs tillgång till en modern telefon eller dator samt god elementär datakunskap för att kunna köpa tåg- och bussbiljett. Det finns inte längre några öppna biljettluckor och det finns ingen att fråga om man kör fast i biljettbeställningen.

En bussresenär behöver aldrig känna sig ensam och kan alltid fråga föraren om något är oklart.

Vi tågresenärer däremot blir mer och övergivna. Förr behövde vi visa biljetten och vi kunde växla något ord med konduktören, men den chansen till kontakt har nästan försvunnit helt.

Vår man i Göteborg, Christer Wilhelmsson, följer dagligen utvecklingen i tågtrafiken och förser media med insändare, som sätter fingret på trafikbolagens ömma punkter.



SJ har sin kundtelefon öppen endast på vardagar under kontorstid.

Vi kan konstatera att det har inte blivit enklare och lättare att åka kollektivt under de senaste 30 åren. Vi har fått fler alternativ speciellt på spåren och vi kan välja mellan fler olika komfortklasser.

På bussidan har Bus4You höjt resekomforten väsentligt.

Det är fortfarande enklare att tanka bilen än att köpa en tåg- eller bussbiljett.

Vi som gjorde våra noteringar för 30 år sedan trodde att konkurrensen skulle leda till bättre service och att man skulle börja lyssna på resenärerna. Vi trodde på mer eller mindre underverk från olika entreprenörer.

Så har det inte blivit. Stora statliga företag har kommit in på marknaden med sikte på att driva åkerier med lägsta möjliga kostnad.

Personalen ombord på tågen och bussarna gör ett jättebra jobb. Det framkommer bland annat när tåg måste evakueras.



[Sist men inte minst. Ett stort tack till alla som läst Vi Resenärer under dessa år och som förhoppningsvis fortsätter att läsa våra nyhetsbrev.](#)

Nu har det hänt igen!

Debattinlägg. Nu har det hänt igen. Hundratals tågresenärer har blivit akterseglade. Ingen information och inga ersättningsbussar.

Detta skriver Dala-Demokraten och det gäller 12.33 tåget från Mora till Stockholm måndagen den 7 augusti. Enligt artikeln gick aldrig tåget.

Personalen ombord på tåget gjorde ett jättebra jobb men de hade ingen information att ge, säger en resenär till tidningen. "Det kändes som att de blivit övergivna av sin arbetsgivare."

I Mora drabbades cirka 100 resenärer och minst lika många väntade nog på stationerna i Rättvik, Tällberg, Leksand och Borlänge.

- Vi gör vad vi kan, säger Martina Nord på SJs pressavdelning till tidningen men vi får inte fram några ersättningsbussar.

En resenär hade flygbiljett till USA. Hon hade dock möjlighet att ta in på hotell och därmed kunna utnyttja biljetten.

Ett tåg i motsatt riktning ska samtidigt ha fastnat i Borlänge och ingen ersättningstrafik anordnades.

Trafiken på Dalabanan, Mora-Stockholm, kan inte ha påverkats av urspårningen på Ostkustbanan.

Det är inte första gången SJ-resenärer drabbas på detta sätt. SJ måste förstärka beredskapen för information till resenärerna och för en fungerande ersättningstrafik.



Skattebetalarna tar över affärsrisken!

Tåg i Bergslagen. Kommentarer till årsredovisning 2022. Tåg i Bergslagen, som ägs av regionerna i Bergslagen, redovisar en ökning av resandet under 2022 med 55 % i förhållande till året innan. Jämfört 2022 med 2019 så var antalet resor 16 % lägre.

Trafikintäkterna sjönk med 14 % till 224 mkr fördelat på 188 mkr från trafikhuvudmännen (regionerna), 26 mkr från Trafikverket och 10 mkr från biljettintäkter. Det betyder att bara 4 % intäkterna kommer från resenärerna.

Man skriver också i årsredovisningen att en förutsättning för verksamheten är regionernas ekonomiska stöd.

Bolaget hade under 2022 administrationskostnader på 15,7 mkr jämfört med 9,1 mkr året innan. Antal anställda ökade från 6 till 7,

Punktligheten uppgick till 89 %. Trafiken har påverkats av lokförarbristen med utglesning på flera av linjerna.

I december lämnar svenska staten genom SJ trafiken och finska staten tar över genom bolaget VR Sverige AB. Man byter avtalsform. **Tåg i Bergslagen och dess ägare, regionerna, tar över affärsrisken med prissättning, marknadsföring och kundservice.**

Vi Resenärer kommenterar

Det ska bli intressant att se hur Tåg i Bergslagen ska klara de kommersiella faktorerna i det



nya avtalet, då SJ med all sin kompetens och erfarenhet, sagt upp avtalet i förtid.

Den personal som resenärerna kommer att möta i trafiken har således inget ansvar för kundservicen. Deras uppgift blir att köra tågen efter tidtabell.

Bolagets uppgift är formulerat på detta sätt. "Tåg i Bergslagens uppdrag är att driva och utveckla tågtrafik och kollektivtrafik i Bergslagsområdet, och vi arbetar för att öka möjligheterna för dem som bor här att pendla till arbetet eller studierna, resa i tjänsten eller på fritiden"

Detta innebär att turister och andra besökare inte är välkomna ombord. Ett mycket märkligt beslut med tanke på den betydelse besöksnäringen har för berörda regioner.

Foto: Tåg i Bergslagen

Trafik med höga betyg från resenärerna

Norrtåg. Kommentarer till årsredovisning 2022.

Norrtåg AB svarar för den regionala tågtrafiken i halva vårt land eller från Kiruna i norr till Sundsvall i söder. Bolaget ägs av Region Västerbotten, Region Jämtland Härjedalen och kommunalförbunden för Norrbotten och Väster-norrlands län,

Trafiken utförs av norska staten genom bolaget Vy Tåg. De bad om omförhandling av gällande avtal och nytt avtal gäller från och med 2022-06-01. I det nya avtalet går biljettintäkterna helt till Norrtåg.

Det totala resandet uppgick under 2022 till 1 335 000 resor. Det är 8 % lägre än 2019, vilket var ett toppår för bolaget.

I Trafikverkets kundundersökningar var 85 % av resenärerna nöjda med resan. På linjerna Luleå-Haparanda och Sundsvall-Storlien var hela 92 % positiva.

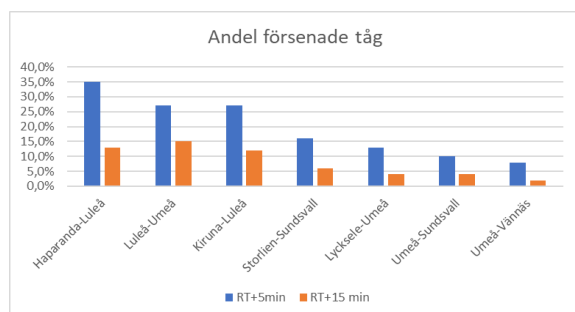
Norrtåg har fått höga betyg av resenärerna när det gäller tryggheten ombord, serviceinriktad personal, punktligheten och tydlig information på tågen och på terminalerna.

Den tågtrafik som utförs motsvarar utsläppen från nära 15 000 bilar på ett år. .

Antalet resenärer som åker fem dagar i veckan har minskat då fler nu arbetar hemma några dagar i veckan. Det säljs fler enkelbiljetter och färre pendlarkort.

Fritidsresandet, som brukar gå ned under sommaren, har ökat med 7 % mot rekordåret 2019.

Punktligheten varierar. I diagrammet nedan visas den beräknad på en marginal om 5 minuter och på 15 minuter,



Bolagets ekonomi sammanfattas i nedanstående två tabeller.

Kostnader (mkr)	2022	2021	Index
Trafikkostnader	-424,7	-395,2	107,5
Övr. externa kostnader	-7,0	-4,5	155,6
Personalkostnader	-8,8	-8,1	108,6
Summa	-440,5	-407,8	108,0

Intäkter (mkr)	2022	2021	Index
Fakturerade tåghyror	49,2	121,2	40,6
Biljettintäkter från juni	98,3	0	
Medfinansiering Trv	100,5	85,2	118,0
Ersättning Trafikverket	7,6	0	
Driftbidrag	176,9	190,3	93,0
Diverse	8,8	12,4	71,0
Summa	441,3	409,1	107,9

En genomsnittberäkning av trafik kostnaden per resa stannar på 330 kr.

Vi Resenärer sammanfattar

Nu det ytterst skattebetalarna i dessa nordliga län som tar den ekonomiska risken med Norrtågs verksamhet. Man frågar sig hur den norska staten inledningsvis kunnat ta denna risk.

Norrtåg har i samarbete med Vy Tåg en aktiv marknadsföring. Trafiken till större evenemang följs upp. Resande till O-ringen i Åre fick exempelvis en rabatt på 15 %. Under sommaren har de erbjudit fritidsresenärer ett Tågsemesterkort. Det gällde i två veckor och kostat bara 499 kr.

Tidigare i år har de ändrat biljettreglerna så att alla deras enkelbiljetter är återbetalningsbara.



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 Reservation för ändringar och feltryck i tidtabellsuppgifter