

Nyhetsbrevet

Vi Resenärer

ISSN 2002-3103

30 år på resenärernas sida

2023-11-13 Nr 24



Ökad risk att ta pendeln!

Politikerna i Region Stockholm utsätter resenärerna på pendeltågen för fara genom att ta bort tågvärdarna. Nu är pendeltågen enmansbetjänade. Föraren ska inte bara framföra tåget utan även vidta de åtgärder som krävs om exempelvis en resenär faller ihop medvetslös. Samtidigt som föraren kör ska han/hon också larma och informera trafikledning och resenärerna. Det kan vara riktigt långt till närmaste station, där ambulans kan ansluta.

Ett pendeltåg kan ha upp till 1 800 resenärer.

Det finns ingen annan plats än på pendeln där så många befinner sig långt ifrån Räddningstjänsten möjligheter att snabbt ingripa.



Saknas på pendeln.

Foto. Vi Resenärer

I juni 2021 beslöt trafiknämnden i Region Stockholm med stöd av fyra borgerliga partier och Miljöpartiet att trafikvärdarna på pendeltågen ska ersättas med kameror för att spara pengar.



Vilket spår kommer SJ att välja?

Kommer SJ att återinföra tågvärdar i pendeltågstrafiken i Stockholm eller kommer de att rätta sig efter regionens krav. Med enmansbetjänade tåg återinförs 3 klass på de svenska järnvägarna.

VD Monica Lingegård



Behövs 21 kollektivtrafikmyndigheter?

Behövs 21 myndigheter för att driva den skattesubventionerade kollektivtrafiken? Jonas Friberg ställer den frågan och frågar sig också om det inte är läge för staten att handlägga alla upphandlingar av tågtrafik.

Jonas Friberg

	Y 5241	743 ug	P 5131	P 4407	P 5121	Y 5195
fr. Mora		7.50		12.45	13.56	19.27
l. Vikarbyn		8.24		13.22	16.25	20.00
fr. Rättvik				13.30	16.33	20.08
l. Tällberg	6.04	8.25	9.48	13.45	16.36	20.20
l. Leksand	6.20	8.35	9.59	13.57	16.49	20.34
l. Injöv	6.29	8.44	10.11	14.09	17.01	20.44
l. Öggnä	6.38	8.53	10.20	14.19	17.10	20.55
l. Djurås	6.48	9.03	10.29	14.28	17.19	21.05
l. Djurås	6.54	9.09	10.35	14.34	17.25	21.11
l. Duvnäs	7.04	9.19	10.45	14.44	17.35	21.21
l. Borlänge	7.17	9.22	10.58	14.54	17.45	21.31

Utveckla tidtabellerna till ett säljargument.

De klassiska och svårlästa tågtidtabellerna är under avveckling. En tidtabell ger en översikt över trafikutbudet som en reseplanerare inte kan ge. Dags att utveckla nya former av tidtabeller.



Kraftiga prishöjningar i Bergslagen

Regionerna i Bergslagen, som driver Tåg i Bergslagen, byter operatör och tar över det kommersiella ansvaret för trafiken. Det sker genom kraftiga prisökningar. Borlänge-Mjölby +277 %. Borlänge-Örebro + 125 %.

VD Maja Rapp

Källa: Dala-Demokraten 2023-11-13

Ska staten ta över upphandling av tågtrafik?

Ledare Jonas Friberg. SJ kommer ta över pendeltågen från MTR. Det sker via ett nödavtal med Trafikförvaltningen. Jag utgår från att SJ har fått ett lönsamt avtal. I andra forum har jag diskuterat vad jag anser att vi kunder/medborgare/brukare/skattebetalare/finansiärer vill ha.

Det är dags att reformera sättet att organisera upphandlad trafik nu. Det är några trender, dels förefaller det inte särdeles lönsamt att driva kollektivtrafik på entreprenad, allt fler upphandlingar ser få eller endast en anbudsgivare.

Vill minnas att Uppland bara fick ett svar när man upphandlade busstrafiken. Tåg i Bergslagen hade inte heller många att välja på trots att de nu inte behöver ta affärsrisken på kundintäktsidan.

En fråga är också om vi verkligen behöver så många byråkratier för att administrera det här, vi har 21 Regionala kollektivtrafikmyndigheter, men vi har också sådant som Norrtåg, Mälartåg, Tåg i Bergslagen, Krösatåg och Öresundståg som spänner över flera regioner. Det blir uppstyckat och bara fokus på en kort avtalstid. Avtalen fokuserar att hitta vems fel det är och jobba med viten och tjafs. Vi kunder struntar i vems fel det är att tågen inte går, vi behöver att tågen går och att de som har det gemensamma ansvaret att åstadkomma det faktiskt också gör det. Med

ödmjukhet, med kundfokus, med fokus på att lösa problemet och utan prestige.

Kanske läge att låta staten hantera hela den upphandlade tågtrafiken?



Jonas Friberg

I större paket, med gemensamma regler, sen kan regioner välja att subventionera biljetterna olika om man vill. Finns ingen annan intressent så borde kanske uppdraget gå till statens egna tågbolag, SJ?

Mångfald är bra och utan tvekan är open-access i den långväga trafiken en mycket bra lösning. MEN den regionala lider av fokus på byråkratins behov och inte kundens.

Ja, vi behöver att beslut tas närmare kunderna, men mycket närmare än idag. På betydligt fler ställen och mitt i vardagen, inte på ett centraliserat myndighetskontor utan ute i verkligheten. Men vi har också beslut som borde kunna tas på långt färre platser än idag, på ett i staten, eller ett par i mer centraliserad form än idag och över större geografier.

VR Sverige tar hem trafiken med X-tåg

VR Sverige Pressinfo 2023-11-07. Idag meddelades att ny operatör för X-tåg blir VR Sverige AB. Avtalet, som är 11-årigt, avser både drift och underhåll och startar i juni 2025. Detta är det andra stora tågavtalet som VR Sverige tilldelats efter att VR i Finland förvärvade bolaget I juli 2022.

Kontraktsvärdet för hela perioden uppgår till omkring 900 miljoner kronor. Trafiken kommer att bedrivas med en befintlig flotta av två- respektive trevagnars Reginafordon, totalt nio.

X-tåg utgår från Gävle och trafikerar därifrån två linjer, en mot Ljusdal och en mot Sundsvall.

– För VR är detta en intressant affär då vi för närvarande etablerar oss i regionen med Tåg i Bergslagen (TiB) och nu får möjlighet att utöka vår verksamhet i Gävle i och med X-tåg.

Vår lösning för X-tåg ger en resursstark lokal verksamhet med samordningseffekter med TiB avseende både drift och underhåll, säger Johan Oscarsson, vd för VR Sverige AB och fortsätter:

– När det gäller personalövertag från befintlig operatör är detta inte kravställt i upphandlingen, men vi kommer betrakta det som verksamhetsövergång och ser fram emot att välkomna nya medarbetare, avslutar Johan Oscarsson.

Tilldelningsbeslutet kan överklagas fram till tio dagar efter det att det har offentliggjorts.



X-tåget

Foto: VR

Ta lärdom av utvecklingen i England

Debattinlägg. Regeringen i England planerar att stänga de allra flesta biljettkontoren på järnvägsstationerna runt om i landet. Det har dock mött massivt motstånd och nu tvingas regeringen backa. Detta skriver den engelska facktidskriften Railtech Europé.

Grupper som företräder resenärerna har lobbat hårt för att förslaget skulle dras tillbaka liksom fackföreningar och intressegrupper för funktionshindrade. Regeringen har radikalt missbedömt allmänhetens känslor i denna fråga.

”Folkets makt har segrat”, skriver tidningen.

Transportminister Mark Harper gav branschen i uppdrag att komma med idéer och föreslog en översyn av stationernas bemanning och biljettkontor. Ursprungligen hade tågbolagen argumenterat för att personalen skulle utnyttjas bättre om de hjälpte passagerarna personligen på olika stationer, och hävdade att endast tolv procent av biljetterna köptes på stationernas biljettkontor. Orsakerna bakom den siffran kan vara självuppfyllande. Allmänhetens uppfattning om biljettkontor har minskat i den digitala tidsåldern, och tågbolagen själva, i linje med många andra detaljhandelssektorer, har aktivt uppmuntrat kunderna att boka online.

”Tågföretagen åtog sig att genomföra ett genuint samråd och arbetade nära passagerarorganen för att bygga upp och förbättra de ursprungliga planerna”, säger Jacqueline Starr, verkställande direktör för Rail Delivery Group, som representerar operatörernas intressen i Storbritannien.

”Vi lyssnade och lovade att de allra flesta stationer med personal i dag skulle fortsätta att vara bemannade i morgon och med liknande öppettider. Vi lovade att uppgradera biljettautomater och att alla stationer kommer att ha en enda välkomstpunkt, utvecklad i samarbete med tillgänglighetsgrupper och passagerarorganisationer. Vi lovade att alla förändringar skulle införas gradvis, med regelbunden feedback och granskning i en process som helt involverade London säger TravelWatch och Transport Focus.”

En länk till rapporten finns på www.vireser.se

[Vi Resenärer kommenterar](#)

Arlanda Express stängde under sommaren sin biljettlucka på Centralstationen i Stockholm och därmed var den sista möjligheten att köpa en

tågbiljett på ett personligt sätt borta.

I Sverige har denna förändring för resenärerna inte mött något synbart motstånd. En

och annan in-

sändare har förekommit men resenärsgupper och berörda organisationer har legat lågt. Det går heller inte längre att köpa biljett ombord på tågen.

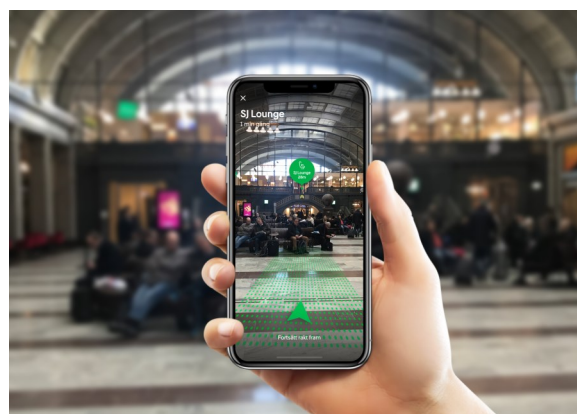
Bolagen framhäver att nästa alla köper biljetten via telefon eller dator men det betyder inte att alla är nöjda med nyordningen.

Vad tycker de som inte väljer tåget utan tar bilen i stället? Det är betydligt enklare att tanka eller ladda en bil än att köpa en tågbiljett. Det gäller inte bara sättet som biljetten köps på utan även att förstå vad olika biljettyper innebär. I januari försvinner exempelvis en priskategori hos SJ nämligen ej ombokningsbara biljetter. Hur kommer den informationen att spridas?



Biljettförsäljning Danmark

Foto DSB



Dagens biljett.

Foto: SJ

Det finns inget telefonnummer där man kan få snabb hjälp. SJs telefon för resenärer har ofta långa väntetider och den är inte öppen på kvällar och helger.

Om politikerna vill att fler ska ta tåget så måste man undersöka vad resenärerna tycker är bäst och vad tågbolagen kan tillhandahålla.

Regeringen måste här hemma som i England arbeta för ökat tågresande och fler nöjda resenärer.

Kommer SJ att återinföra 3 klass?

Debattinlägg Jan-Åke Bosell. En starkt bidragande orsak till pendeltågskaoet i Stockholm, kanske den helt avgörande, är politikernas beslut att dra in tågvärdarna så att föraren ensam får ansvar för upp till 1 800 resenärer. Beslutet togs i trafikinämnden i region Stockholm i juni 2021 under ledning av trafiklandstingsborgarrådet Kristoffer Tamsons (m) och med stöd av de fyra borgerliga partierna och Miljöpartiet. Genom att ersätta tågvärdarna med kameror spar regionen pengar och man säger att säkerheten ökar.

I valet 2022 lovade Socialdemokraterna och Vänsterpartiet att riva upp beslutet och återinföra tågvärdarna.

I januari i år pausades beslutet men efter en mycket snabbt genomförd utredning beslöt nuvarande trafikinämnd att tågvärdarna ska bort. Ytterst ansvariga för beslutet är ordförande Anton Federt (MP) samt 1:e och 2:e vice ordföranden Jens Sjöström (S) och Kristoffer Tamsons (M).

Ett pendeltåg består av två ihopkopplade vagnar. Det går inte att gå mellan dem, vilket betyder att den bakre vagnen nu blir obemannad.

Frågan är om dessa beslutsfattare använder pendeln dagligen? Det är ett måste för att kunna ha synpunkter på hur det är att resa med den.

Att ett stort antal förare skulle lämna pendeln borde politikerna ha insett. Tänk att ensam hålla koll på spåren samt vid varje station se till att ingen resenär kommer i kläm när dörrarna stängs och kunna handla på rätt sätt när en nödsituation ombord på tåget inträffar. De förare som insett vikten av detta kan inte haft svårt att få ett nytt jobb. Det är stor brist på förare och att ingen annan persontrafik i vårt land sker med enmansbetjänade tåg.

Tunnelbanan i Stockholm räknas i många sammanhang inte som tåg. De körs av bara en förare men de rullar i en helt annan miljö än pendeltågen. Det är mycket enklare för en förare att få hjälp med en ambulans till tunnelbanestationen i Alvik än till ett pendeltåg som stannat i skogarna mellan Tungelsta och Ösmo.

Vad gör jag som resenär om en person i vagnen faller i hop medvetslös?

Jag har hjärtproblem. Vågar jag ta pendeln?

Jag ska på konsert en fredag kväll. Jag vet att det kan vara ordningsproblem dit jag ska. Vågar jag ta pendeln eller måste jag ta en taxi.

Resenärerna körs över

Ur resenärernas synvinkel finns det inga som helst fördelar med att ta bort tågvärdar. Den kostnadsminskning som det kan innebära stoppas sannolikt ned i något av de stora hål som Region Stockholm redan har.

Enligt våra källor har beslutet inte föregåtts av någon remissbehandling, där resenärernas synpunkter kunnat framföras.

Facket protesterar

Seko tågvärdar har nyligen startat en kampanj för att behålla tågvärdarna på pendeltågen i Stockholm. Seko menar att kameror inte kan ersätta människor och att tågvärdarna bidrar till resenärernas trygghet och service.

Alla andra tåg har tågvärdar

Fjärrtågen har givetvis personal ombord liksom Arlanda Express och landets alla regionaltåg.

SL har i dag tågvärdar på Roslagsbanan och Saltsjöbanan men Region Stockholm arbetar på att få bort dem.

Nu kan SJ välja spår

SJ har åtagit sig att köra pendeln under kommande två år med option på ytterligare ett år. Trafiken är inte ny för SJ. De svarade för pendeln under åren 2005-2016. Under dessa år kördes tågen med tågvärdar ombord.

De flesta förknippar tåg med SJ. Bolaget är störst på tågtrafik i landet och besitter en unik kunskap om denna form av trafik.

SJ är också ett kvalitetsbegrepp även om det kan vara svårt att undvika kritik med tanke på den omfattande trafik som bolaget bedriver.

När det gäller pendeln kan SJ välja mellan två spår.

Spår 1

innebär att man kör pendeln som tidigare, dvs med en tågvärd ombord på varje tåg och försöker få regionen att betala för ökad trygghet genom att ha en tågvärd och en hjärtstartare i varje vagn, dvs två per tåg.



Spår 2

innebär att de böjer sig för regionens krav och kör pendeln med endast en förare ombord. I och med detta återinförs tredje klass på den svenska järnvägen.

Framgångsrik kollektivtrafik

Skånetrafiken Pressinfo 2023-11-09. Skånetrafikens regionbusslinjer 571 och 577 mellan Simrishamn och Ystad har ökat i popularitet under året. Det ökade resandet på linjerna är två tydliga exempel på trenden mot ökat resande i Sydöstra Skåne. Fler turer och större bussar sattes in på linjerna vilket skapade fler resmöjligheter.

– Vi ser att de satsningar vi gjorde i december 2022 nu har gett de effekter som vi trodde och hoppades på. Det är oerhört glädjande att fler nu väljer att resa dessa sträckor vilket i sin tur har medfört en ökad turtäthet, säger Carina Zachau (M), kollektivtrafiknämndens ordförande.

Linje 571 fick fler turer vid tidtabellsskiftet i december förra året. Denna linje gick ursprungligen som en tillfällig direktbuss mellan kommunerna under en längre planerad banavstängning på Österlenbanan för några år sedan. Körvägen visade sig populär under avstängningen och det gav idén till att starta linjen som går kortaste

vägen, via väg 9, mellan Ystad och Simrishamn

Linje 577 förlängdes i december förra året och körs från Simrishamn, via Brantevik, Skillinge, Borrby och Löderup till Ystad och tillbaka. Den ersätter delvis den nedlagda linje 570 som hade sett likadan ut i många år.

Redan vid trafikstart för de båda linjerna stod det klart att resandebehovet hade ökat sedan de nya linjeförändringarna planerades.

– Vi har sett en tydlig ökning av efterfrågan att resa mellan Simrishamn och Ystad. Där har vi utökat trafiken och lyckats sätta in fler bussar. Det är glädjande att linjerna har blivit så populära och att fler vill resa hållbart – en positiv resandetrend som syns även på andra linjer i sydöstra Skåne, säger Fredrik Schell, chef för Enhet Planering på Skånetrafiken.



Foto: Skånetrafiken

Inrikesflyget stiger långsamt

Swedavia Pressinfo 2023-11-04 Sammanfattning

Inrikesflyget återhämtar sig långsamt, skriver Swedavia, i en kommentar till siffrorna för oktober. Vissa av deras flygplatser visar styrka och är i det närmaste tillbaka på resandenivåer för pandemin. Det gäller bland andra Östersund, Luleå och Umeå.

”Men sammantaget ligger inrikesresandet vid våra flygplatser kvar på cirka 70 procent av nivåerna för resandet före pandemin 2019”, säger Jonas Abrahamsson, Swedavias vd och koncernchef.

Januari-oktober 2023

Inrikesflyg	Ankommande	% f å
Arlanda	3 023 500	18
Bromma	845 558	8
Göteborg	559 395	14
Kiruna	178 937	14
Luleå	815 240	16
Malmö	506 201	5
Ronneby	91 437	14
Umeå	548 178	16
Visby	272 954	9
Östersund	207 589	21
Totalt	7 048 989	14

Tågbolagen håller inte takten!

Debattinlägg. Den 14 juni nästa år kommer den välkände konsertledaren Andre Rieu till Göteborg med sin 60-manna orkester, Johann Strauss Orchestra. Orkestern ger en konsert på Scandinavium. Den kommer närmast från Köpenhamn och åker dagen efter vidare till Oslo.

Biljettbokningen öppnades häromdagen och många ”hänger på låset” för komma över en biljett.

Det är möjligt att boka ett flyg Stockholm-Göteborg denna dag men inte en tågresor. Tågbolagen säljer inte resor så långt fram!

Foto Andre Rieu hemsida



Det måste bli enklare att köpa biljett!

Debattartikel Christer Wilhelmsson

I Västsverige säljer endast Tidpunkten i Trollhättan SJ-biljetter. Den stängs våren 2024 liksom de återstående Tidpunkterna. I Borås ville man sälja SJ-biljetter men fick inte. Kvar blir endast den vid Nils Ericson terminalen intill Göteborg C. Resplus är en gemensam biljett mellan länsbolag och SJ. Ett exempel är Stenungsund-Stockholm. Då reser man först med Västtrafik till Göteborg och sedan med X2000. Då bör samtliga länsbolag sälja varandras biljetter samt SJ-biljetter, biljetter till Öresundståg, MTRX och FlixTrain. Vissa ställen bör även kunna sälja biljetter till utlandet.

Idag hävdas det att efterfrågan har minskat kraftigt på fysiska försäljningsställen. Detta har styrts medvetet. SJ lade på 100 kronor på varje köp. Västtrafik hänvisar till ToGo-appen. Det fanns tidigare en informationskiosk på Göteborg C som bemannades av personal från Trafikverket och Västtrafik som svarade på frågor rörande all kollektivtrafik.

På Göteborg C finns det personal från SJ och Västtrafik som hjälper resenärerna och det är bra. Men det är inte säkert att personal från Västtrafik kan svara på frågor om SJ:s tåg eller MTRX:s tåg. Det bör vara personal som kan svara på frågor rörande all kollektivtrafik. SJ har även en lounge, men den har nästan bara de med förstaklassbiljett tillgång till. Tidpunkten bör bli ett bra försäljningsställe, som säljer alla slags bil-

jetter till alla länsbolag samt till olika operatörer inom kollektivtrafiken.

Det är mycket viktigt att det finns resebutiker som samtidigt är informationsställen. Alla har inte en app eller dator. Turismen ökar kraftigt, vilket innebär att det är många ovana resenärer som vill ha någon att fråga. Västra Götalandsregionen har enormt mycket att erbjuda. Här finns storstad, skärgård och glesbygd.

Det är även viktigt med kundvård på de större stationerna. Förutom i storstäderna finns det i Alvesta, som bemannas av länstrafiken Kronoberg med generösa tider. De hjälper till med bland annat information, byten, ombokningar och ledsagning. Det är ett lysande exempel på samarbete mellan länstrafik och övriga tågbolag.

På tågen i Mälardalen finns det en kundtidning som heter "Res Stockholm-Mälardalen". På Tåg i Bergslagen (Örebro län, Västmanlands län och Dalarnas län) finns det en kundtidning som heter "Hit och dit". En liknande tidning bör finnas på tågen i Västsverige. [Sammantaget behöver det bli bättre kundvänlighet för kollektivtrafikresenärerna.](#)

Artikeln har varit införd i ett tiotal tidningar i västra Sverige.



Christer Wilhelmsson Foto Vi Resenärer

Utveckla tidtabellen till ett säljargument

Debattinlägg. Om mindre än en månad börjar nya tidtabeller att gälla. Vid sökning på "tidtabell" på www.sj.se kommer följande upp: "Vill du se en mer utförlig tidtabell över en längre period rekommenderar vi dig att titta på Resrobots webbplats. Där finns de senaste tidtabellerna för alla tågbolag i Sverige."

På Resrobot skriver Samtrafiken "Samtrafiken kommer i samband med nya tidtabeller för 2024 (med start 2023-12-10) att sluta publicera tidtabeller."

SJ och FlixTrain har inga tidtabeller på nätet. MTRX har en tidtabell som gäller till och med 3 december.

Många kan tycka att de tidtabeller som Samtrafiken tar fram är svåra att läsa men en tidtabell ger en översikt över trafikutbudet som en reseplanerare inte kan ge. Det går att utveckla tidtabellerna så de blir lättlästa. Det visar bl.a. expressbussarna och MTRX. [En lättläst tidtabell är ett säljargument.](#)



Till Umeå i bättre tid!

Vy Tåg Pressinfo 2023-11-07. Från den 10:e december ändras tidtabellen för Nattåget Norrland. Tåget som har avgångstid 21.55 från Stockholm Central ankommer då till Umeå 07.12, en eftertraktad ankomsttid för den som vill vara i tid till första mötet eller för en heldag på orten.

- Under det senaste året har vi sett att allt fler väljer tåget när man reser i tjänsten. Många vill göra ett aktivt val för att sänka sitt klimatavtryck och allt fler företag ställer krav på hållbart resande i sin resepolicy, säger Dag Lokrantz-Bernitz, VD på Vy Tåg.

- Umeå är en stad dit många väljer att ta tåget och därför har vi valt att justerat ankomsttiden och anpassa denna för den som vill komma i tid till sitt första möte eller för en heldag på orten, berättar Dag Lokrantz-Bernitz.

Vy har sedan tidigare gjort flera förbättringar för att möta behovet hos de som väljer att ta tåget i tjänsten. Nattåget Norrland har idag gratis WiFi i



Vy Tåg i norrländsk natur

Foto: VyTåg

alla sovvningskupéer, färskproducerad mat i restaurang och bistro samt erbjuder möjligheten att starta konferensen ombord på tåget. För den som reser i förstaklass finns även möjlighet att välja frukost på ett närliggande hotell utan extra kostnad.

Nattåget Norrland trafikerar sträckan mellan Stockholm – Umeå/Luleå/Narvik med två avgångar dagligen i vardera riktningen.

Nu använder vi oss av AI

Om oss. Nu tar vi hjälp av Artificiell Intelligence (AI). Det ger oss bland annat bättre bakgrundsinformation till våra artiklar och vi spar tid.

När vi med hjälp av AI söker på Nyhetsbrevet Vi Resenärer får vi detta svar:

Nyhetsbrevet Vi Resenärer är en publikation som ges ut av Idégruppen Vi Resenärer, en organisation som arbetar för att förbättra kollektivtrafiken i Sverige. Nyhetsbrevet riktar sig till resenärer och beslutsfattare inom branschen och skriver om tåg-, buss- och flygtrafik i landet. Nyhetsbrevet har funnits sedan 1993 och är nu elektroniskt. Du kan beställa nyhetsbrevet gratis genom att skicka ett mejl till www.vireser.se eller besöka deras hemsida [här](#).

Informationen stämmer men vi har redan lärt oss att det kan förekomma faktafel.

Om Tåg i Bergslagen

Information. I dag säljer Tåg i Bergslagen lokalbiljetter ombord på tågen. Denna service upphör den 10 december när nytt trafikbolag tar över. Därefter kan man inte stiga ombord på ett TiB-tåg utan giltig biljett. TiB rekommenderar SJs försäljning av biljetter men det finns även andra bolag som säljer TiB-tillbiljetter. De är listade på www.vireser.se



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.