

Tack alla som kör ersättningsbuss!



Tack vare att hundratals bussförare med kort varsel satte sig bakom ratten och körde ersättningsbuss på hala och snöiga vägar under jul och nyår räddades den planerade resan för tusentals tågresenärer.

Foto: Vi Resenärer



Detta kan bara tåget erbjuda!

Många äldre tågresenärer minns de gamla restaurangvagnarna med vita dukar och riktigt porslin. De är ett minne blott! Varför utnyttjar inte tågbolagen idag en av tågets unika konkurrensfördelar?

Blå Tåget Foto Vi Resenärer



Tågbolagen borde gjort mer

I november konstaterade tågbranschen inför infrastrukturministern att läget var gott i vinterförberedelserna. Nu medger branschföreningen Tågföretagen att mer hade kunnat göras. Pendlarna mellan Uppsala och Stockholm har drabbats av ett stort antal inställda avgångar varje dag. Förutom att de missar att komma i tid till arbetet och läkarbesöket så blir resan mindre trevlig i dessa influensatider.

Inrikesflyget har ett uppsving, skriver Dagens Nyheter, och räddar resan för många.

Foto: Vi Resenärer

Så påverkas resenärerna av tågproblemen

Debattinlägg J Å Bosell. Tågtrafiken har haft stora problem under den gångna helgen. SVT har haft inslag om detta och dagstidningarna har belyst det som hänt. Vi gick in på Trafikverkets hemsida för ankommande tåg till Stockholm Central på Trettondagen och fann detta. Noterat 13.00-18.00.

Ankomst till Stockholm Central - Trettondagen									
Försenad									
> 0,5 tim		> 1 tim		> 2 tim		Bussersättning		Inställt	
Från	Tidtabell	Från	Tidtabell	Från	Tidtabell	Från	Tidtabell	Från	Tidtabell
Uppsala	13.47	Malmö	13.16	Göteborg	14.44	Linköping	13.23	Uppsala	13.23
Göteborg	14.11	Göteborg	13.28			Linköping	15.23	Malmö	14.34
Göteborg	14.30	Göteborg	15.31			Linköping	16.21	Umeå	14.38
Göteborg	15.44	Sundsvall	15.38					Uppsala	15.23
		Gävle	16.28					Gävle	15.28
								Uppsala	15.52
								Falun	16.15
								Uppsala	16.52
								Västerås	17.15

Vad innebar förseningarna?

De flesta som tog tåget denna helgdag var sannolikt fritidsresenärer. För de som skulle hem till Stockholm spelade förseningarna troligen inte några större bekymmer. Men att komma hem två timmar senare än planerat kan ha skapat problem.

Betydligt större bekymmer blev det för de resenärer som skulle byta tåg i Stockholm och resa vidare.

Fanns det ett tåg som passade? Fanns det lediga platser på tåget? Blev det övernattning på egen bekostnad? Hatt de resenärer som skulle till Arlanda med flyget?

Vad innebar att resa med ersättningsbuss?

Resenärer som stiger på en ersättningsbuss får ingen tidtabell. Bussarna klarar sällan att hålla tågets tider. Det blir en resa i ovisshet.

Flertalet bussar är bekväma och har hög standard men sittplatsreservering saknas.

En familj exempelvis får räkna med att inte få sitta tillsammans.

Under helgen satte SJ in ersättningsbussar på kortare sträckor som Linköping-Stockholm och på längre som Oslo-Stockholm, Göteborg-Malmö och Sundsvall-Stockholm.

Hur resan upplevdes beror på bussens komfort, resans längd och hur stor förseningen blev. Även om resan inte blev som en ordinarie tågresor måste man inse att utan att ersättningsbussar hade ingen resenär kommit fram i rimlig tid.

Vilka följder får ett inställt tåg?

De som skulle resa Uppsala/Västerås—Stockholm hade andra alternativ med rimlig försening.

Värre var det för resenärer från Umeå, Gävle och Falun. Med tanke på att de flesta andra tåg från dessa orter var fullbokade fick de sannolikt stora problem.

Möjligen fanns det för resenärer från Umeå någon ledig plats på flyget eller på någon expressbuss. Resenärer från Gävle kunde kanske ta ett regionaltåg.

För resenärer från Falun och Borlänge blev det ytterst bekymmersamt.

Att tåg kan ställas in med kort varsel (inom en vecka före) skapar stora problem för resenärerna och försämrar tågbolagets anseende. På de sträckor där det inte finns annan tågtrafik bör alltid ersättningsbuss sättas in i dessa fall.

Vi Resenärer sammanfattar

Det talas mycket om tågens förseningar i form av andelen tåg som är mer än 5 minuter sena. Fokuset bör i stället riktas mot de långa förseningarna och antalet inställda tåg.

Att många tåg ställs in i dessa dagar tycks bero på fordonsbrist. Fokus bör riktas mot att tågbolagen kör med för knappa fordonsresurser. Det verkar vara en större fråga än att det kan vara trångt på spåren.

Nutidens trafikplanerare saknar känsla för tågets fördelar!

Debattinlägg J Å Bosell. En av tågets stora fördelar är man kan utnyttja restiden till att dricka en kopp kaffe eller njuta av en god måltid. Det är bara tåget som kan erbjuda detta.

Flyget har på vissa turer lättare servering men inte med samma breda sortiment som tågen.

Vissa expressbussar har haft servering ombord men nu är detta mycket sällsynt. En del bussbolag har lagt in måltidsuppehåll i tidtabellen

Många äldre resenärer minns dåtidens restaurangvagnar med vita dukar och riktigt porslin. Det är nu en saga blott.

Under vissa perioder rullade Blå Tåget mellan Stockholm och Göteborg. De hade i sina tåg både restaurangvagn och barvagn i klassisk stil. Blå Tåget verkar dock inte komma tillbaka.

Snälltåget har en Krog i sina tåg mellan Stockholm och Malmö. De har ett mycket populärt restaurangutbud. Man måste boka bord samtidigt som biljetten köps.

SJ har en bistro i sina snabbtåg med ytterst få sittplatser. I vissa lokdragna IC-tåg har under senare år rullat restaurangvagnar av äldre modell. Servicen har varit mycket bra med ett brett sortiment och vänligt bemötande. Nu är dock flertalet vagnar på verkstad och många IC-tåg körs utan några som helst möjligheter för resenärerna att få dryck eller mat. SJ kör regionaltåg mellan Stockholm och Göteborg via Örebro som helt saknar servering.

Vy Tåg har restaurangvagn med i nattågen på övre Norrland.

MTRX har ett café med enklare servering dock utan sittplatser.

Flixbus har ingen servering alls ombord på tågen.

Mälartåg, som kör från Gävle i norr till Linköping i söder har ingen servering ombord. Tåg i Bergslagen har enkel kaffeservering i de gamla tågen. I de nya finns ingen möjlighet till servering. Öresundstågen har ingen servering.

Hur planerar SJ fordonsunderhållet? Många IC-tåg går under längre perioder helt utan servering? Hur kan Tåg i Bergslagen köpa nya tåg som inte ger möjlighet till servering?



Blå Tåget



Krogen



X2000



SJs InterCity

Så kan tågresenärer garanteras flygresan

Debattinlägg J Å Bosell. Dagen efter nyårsdagen, dvs tisdagen den 2 januari, ställde SJ in ett IC-tåg från Falun till Arlanda och Stockholm. Tåget skulle ha gått från Falun 13.35 och varit på Arlanda strax före fyra och på Centralen kvart över fyra.

Det var slutsålt på de flesta andra förbindelser denna eftermiddag. Nästa första möjliga tåg gick från Falun 16.30 med ankomst Arlanda kring 19.00 och Centralen 19.30.

De resenärer som planerat att ta tåget 13.35 från Falun för att sedan ta ett flyg från Arlanda tvingades ta den egna bilen på hala vintervägar

eller en mycket dyrbar taxi.

SJ har inte angivit någon orsak till att tåget ställdes in men sannolikt hade de brist på fungerande fordon.

Om tåg norrifrån till Arlanda försenas kraftigt eller ställs in bör resenärer med tågbiljett till flygplatsen erbjudas taxi ända fram på SJs bekostnad.



Foto Taxi Stockholm

100-tals tågresenärer akterseglades

Debattinlägg. Göteborgsposten skrev den 23 december om en familj som missade det planerade julfirandet då tåget inte gick. De skulle ta tåget från Göteborg till Stockholm och sedan Gotlandsfärjan från Nynäshamn till Gotland.

De hade bokat plats på en morgonavgång med Flixtrain men något tåg kom aldrig till perrongen på Göteborg Central.

Enligt artikeln väntade runt 100 resenärer på tåget.

Avgångstiden var uppe en kort stund på displayerna. Den försvann utan att någon orsak meddelades.

Efter fyra timmar fick familjen ett SMS med uppgift om att tåget var inställt och att någon ersättningsstrafik inte anordnades.

När de ringde Flixtrains kundtjänst fick de

veta att den svenska kundtjänsten bara hade öppet under kontorstid på vardagar.

Göteborgs Posten sökte någon

på Flixtrain men lyckades inte få någon kontakt.

Förtroendet för tågtrafiken skadas

Så här får det givetvis inte gå till. Det skadar inte bara förtroendet för Flixtrain utan för hela branschen. [Vi har sökt presstjänsten hos Flixtrain för att få uppgifterna bekräftade och för att få deras kommentarer men de har inte återkommit.](#)



Flixtrain Foto Vi Resenärer

Resenärerna måste få tider för ersättningsbussen

Debattinlägg J Å Bosell. När en tågförbindelse ersätts med buss försvinner i de allra flesta fall tidtabellen. När tågresenärerna stiger på en ersättningsbuss kastas de således ut i ovissheten. Det enda de vet är att bussen inte kommer att följa tågets tidtabell. Hur stor förseningen blir är en öppen fråga. Under julhelgen ersattes bland annat ett tåg från Oslo till Stockholm och ett från Sundsvall till Stockholm med buss. I båda fallen gick bussarna utan tidtabell för resenärerna.

Det finns dock tågbolag som ger bussresenärerna en tidtabell. En genomgång av uppgifterna på nätet finner vi att Vy Tåg i ett antal fall publicerar tider för ersättningsbussar. Det gäller bland annat som ersätter tåg på Malmбанan och bussar som ersätter X-tåg.

I de allra flesta fall får resenärerna ingen tidtabell.

SJ ersatte under helgen ett tåg mellan Malmö och Göteborg med en buss utan att tider angavs på nätet. En välkänd information är "Buss ersätter, kontakta SJ".

Vi har också noterat att bussar som ersätter Mälartåg körs utan publicerade tider.

När detta skrivs, torsdagen den 11 januari kl 16.30, har Tåg i Bergslagen ställt in en avgång från Borlänge till Gävle. Den ersätts med buss utan tidtabell. Orsaken är personalbyte. Samma gäller en avgång från Hallsberg till Borlänge.



Vy i tåten Foto Vi Resenärer

Tåg företagen nöjda med vinterförberedelserna!

Debattinlägg J Å Bosell. Tågbranschen hade ett möte med infrastrukturministern i november i år där man konstaterade att läget i vinterförberedelserna var gott.

Nu medger föreningen i ett aktuellt nyhetsbrev att det finns mer att göra och att järnvägens kunder är beredda att betala för fler insatser men betalningsviljan är inte oändlig.

Föreningen säger vidare att järnvägen i sig är föråldrad och det finns ett stort underhållsbehov.

Fordonsverkstäderna har en begränsad kapacitet. Man hinner inte med avisning av fordon och hjulsvarvning.

Vi beundrar tågresenärernas tålamod.

”Märkligt att SJ lever än”

Debattinlägg Dala-Demokraten hade den 30 december en debattartikel under rubriken, ”Märkligt att SJ lever än”. Den är skriven av en av en tidningens krönikörer, Per Lindvall.

Han skriver inledningsvis att den svenska järnvägen och SJ är en sorglig företeelse och att SJ ser krasslig ut. Trafikverket borde be om ursäkt för sitt underhållshaveri, vilket lett till att många står och väntat på tåget. Göran Persson kritiserar för det så kallade överskottsmålet. Det är huvudförklaringen till bristande investeringar i infrastrukturen. Den privatfinansierade

Arlandabanan är ett praktexempel på hur man inte ska göra. Han är kritisk till att tågtrafiken 2008 konkurrensutsattes och till de upphandlingar som sker.

En länk till hela artikeln finns på vår hemsida www.vireser.se

Vi Resenärer kommenterar

Artikeln är mycket negativ till järnvägens och SJs utveckling. Den saknar många av de positiva händelser som skett under de senaste 50 åren, varför nedanstående genmäle skrevs och sändes in till tidningens redaktion. Den publicerades i deras nättidning direkt.

Tågen och SJ lever väl i dag!

Debattartikel Dala-Demokraten av J Å Bosell. ”Märkligt att SJ lever än”. Det är rubriken på en debattartikel den 30 december skriven av Per Lindvall. Han menar att det svenska järnvägsnätet och SJ rakt igenom är en sorglig företeelse och att SJ ser rätt krasslig ut. Västerdalsbanan norr om Malungsfors samt banan mellan Björbo och Ludvika skulle inte ha lagts ned.

Lindvall medger att SJ inte ska lastas för den katastrof som skett på investerings- och underhållssidan för hela bannätet på grund av för låga anslag men kritiserar SJ för att de satsat på välbetalda affärsresenärer och inte på masskommunikation.

Man kan lätt skrämmas av hans debattartikel. SJ är i dag ingen sorglig företeelse och det går fler tåg än någonsin tidigare på järnvägsnätet.

Tack vare avregleringen har kommuner och regioner över hela landet kunnat skapa egna tåg-bolag med inriktning på masskommunikation.

För den regionala trafiken i Bergslagen har bolaget Tåg i Bergslagen bildats. De köpte nyligen in sju nya tåg för sammantaget över 800 miljoner kronor. Det går nu ett tåg i timmen Mora-Borlänge-Gävle och Borlänge-Örebro. För trafiken i Mälardalen har berörda regioner skapat Mälartåg, som köpt 53 nya dubbeldäckare för 11 miljarder kronor. I norr har Norrtåg skapats. De har köpt 13 nya tåg för 1,8 miljarder kronor.

Dessa investeringar är att bevis på att makten över persontrafiken på våra spår under de senaste 50 åren flyttats från den centrala byråkratin i Stockholm till ledamöter i regioner och kommuner ute i landet. Det kallar Per Lindvall för en sorglig företeelse.

En annan positiv effekt av avregleringen är tillkomsten av MTRX. De har med sina sex nya snabbtåg ökat tågkapaciteten mellan Stockholm och Göteborg högst väsentligt.

SJ hade ekonomiska problem för drygt 20 år sedan. De fick ett kapitaltillskott 2003 som senare har återbetalts. Bolaget har under många år lämnat en avkastning som legat över det krav som regeringen ställt upp.

Att säga att SJ ser krasslig ut saknar grund både vad gäller ekonomi och position på marknaden.

När det gäller Västerdalsbanan så har det aldrig rullat så långa godståg på den som det gör i dag. Visserligen inte norr om Malungsfors. Att spåren rivits i närheten av Sälen har gjort det möjligt att bygga skidanläggningen Kläppen, som är ett stort turistmål och en stor arbetsgivare.

Jan-Åke Bosell



Jan-Åke Bosell

Intressant läsning om tåg hittar du på www.jarnvagar.nu

Sänkta biljettpriser på Gotlandsfärjan

Regeringen Pressmeddelande 2024-01-09.

Ökade frakt- och biljettpriser för färjetrafiken har påverkat den ekonomiska situationen negativt för resande till och från Gotland. Regeringen beslutade i slutet av 2023 om en förordning om ett statligt stöd till färjetrafik till och från Gotland. Nu leder detta till sänkta priser för färjeresenärerna

– Regeringen har jobbat hårt för att färjetrafiken till och från Gotland ska kunna få del av ett stöd för höga energipriser i linje med EU:s tillfälliga krisramverk. Det är därför glädjande att Destination Gotland nu som en direkt följd av detta stöd kommer att sänka priserna med 100 kronor per enkelbiljett för vuxna resenärer samtidigt som fraktpriset sänks med 15 kronor per längdmeter, säger infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson.

Destination Gotland använder det ekonomiska stödet till att sänka priset på biljetter som bokas från den 10 januari och där resan genomförs innan den 31 maj 2024. För fraktkunder blir det en sänkning av längdmetertaxan under perioden 1 februari – 31 maj.

– Den rabatt som införs för resenärer kommer i



flertalet fall att motsvara drygt 20 procents prissänkning jämfört med genomsnittspriser för senaste kvartalet. För bofasta blir den relativa prissänkningen ännu något större för den period som stödbeloppet räcker, säger infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson.

Regeringen aviserade det planerade stödet i samband med förslaget till höständringbudget för 2023 och EU-kommissionen har därefter godkänt det. Efter omräkning till svenska kronor och regelmässig avräkning med anledning av andra stöd, blir det extra ekonomiska stödet cirka 20,9 miljoner svenska kronor.

Foto. Gotlandsbolaget

En mindre trevlig tågresor i juletid

Hallands Nyheter Insändare Christer Wilhelmsson. "Den 28 december bestod tåg 1087 från Göteborg C klockan 11.40 av endast ett tågsätt. Folk stod i tåget och det var mängder av resväskor. I Kungsbacka stod en kvinna med cykel. Hon kom inte med på grund av detta. Det var ett bedrövligt väder. I förstaklassutrymmet var det helt fullsatt. Kom det på en person med förstaklassbiljett fick den ingen sittplats.

Det är inte första gången som det är "cirkus" på Öresundstågen. Dessutom är det höga priser. Jag beundrar tågvärden som ska behöva jobba under sådana omständigheter. **Ansvariga bör skämmas som låter detta pågå.** "Det kan inte vara okänt att det är mycket resenärer i mellandagarna."

Foto Öresundståg



Nyhetsbrevet Vi Resenärer

utges av Idégruppen Vi Resenärer sedan 1993.
Svartviksslingan 45, 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.

Utgges gratis. För avbeställning, mejla press@vireser.se och uppge namn.

Reservation för ändringar och feltryck i tidtabellsuppgifter.