

Pendeln rullar vidare utan tågvärdar



Nu har SJ övertagit pendeltågstrafiken i Stockholm. De säger att det varit en obalans mellan tidtabellen och personal- och fordonstillgången som har orsakat inställda och försenade tåg. I uppdraget från Trafikförvaltningen sägs tydligt att SJ inte får bemanna tågen med tågvärdar. Trafiken drivs under det gamla namnet Stockholmsståg.

Foto: Vi Resenärer



Ge tågen en akademisk kvart.

Inom tågbranschen räknar man förseningar med en marginal om 5 minuter. Flyget har 15 minuter och bilisterna närmare 15 än 5 minuter. Om tågens förseningar räknas på samma sätt var i fjol hela 96 % av alla tåg i tid visar aktuell statistik.

Foto: Vi Resenärer



Hur ska länsbolagen göra för att marknadsandelen ska gå upp inte ned?



När kan SJ bemanna de tåg som nu ställs in varje dag?



Kommer Transdev att lösa problemen i Mälardalen?



Kommer Tib att få full bemanning?

SJ kräver inte utökad bemanning!

SJ Pressinfo 2024-02-28. Söndagen den 3 mars klockan 04.30 tar SJ Stockholmståg över driften av pendeltågstrafiken i Stockholm. Uppdraget är tydligt: att skapa en mer välfungerande pendeltågstrafik i regionen.

För att säkra en smidig övergång har SJ Stockholmståg de senaste 16 veckorna haft ett nära samarbete med Trafikförvaltningen och den nuvarande operatören MTR. Ca 1 600 medarbetare går över från MTR till SJ Stockholmståg och totalt kommer ca 1 800 medarbetare jobba i bolaget.

– Pendeltågstrafiken är en viktig pulsåder som många i Stockholmsregionen är beroende av. Vi ska nu göra vårt yttersta för att säkra en robust, tillgänglig och välfungerande pendeltågstrafik i Stockholm, men det är ett arbete som kommer att ta tid. Vi tar över driften med betydligt kortare framförhållning än normalt och har därför inte haft möjlighet att genomföra några större förändringar i samband med övertagandet. Vi har påbörjat ett omfattande analysarbete och ska omedelbart efter trafikstart fortsätta att se över vilka utmaningar som finns och vilka förbättringsåtgärder som ska vidtas, säger Lars Lindberg, vd på SJ Stockholmståg.

Det var i början av november 2023 som trafiknämnden fattade beslut om att i förtid avbryta avtalet med MTR och att tilldela SJ ett nödavtal för att säkra pendeltågstrafiken. Nödavtalet mellan SJ Stockholmståg och Trafikförvaltningen är tecknat på 2 år med option till förlängning, I+I år.

– Ända sedan beslutet togs i november har vi arbetat gemensamt för att återfå en stabil och pålitlig pendeltågstrafik, säger Erik Norling, Trafikdirektör på Trafikförvaltningen i Region Stockholm. Det kommer att ta tid, men förutsättningarna förbättras nu.

Det senaste året har det varit en obalans mellan tidtabellen och personal- och fordonstillgången, vilket har lett till förseningar och inställda avgångar. SJ Stockholmståg har fått andra förutsättningar från uppdragsgivaren jämfört med tidigare operatören, men vd Lars Lindberg är samtidigt medveten om de utmaningar som föreligger.

– Utmaningen är tuff, men vi hade inte tagit oss an uppdraget om vi inte var övertygade om att vi på sikt kan åstadkomma väsentliga förbättringar.



SJ kör tågen under det gamla namnet Stockholmståg Vi Resenärer

Vi ska göra vårt yttersta för att öka punktligheten, skapa stolta och engagerade medarbetare, intensifiera arbetet för att skapa en mer välfungerande fordonsflotta - allt i ett nära samarbete med Trafikförvaltningen, facken och skyddsombuden för att tillsammans öka pendeltågssystemets robusthet. Exakt vilka förbättringsåtgärder som behövs får vi återkomma till när vi fått tillträde till verksamheten och tagit emot våra nya kollegor, men vi ska se över allt från punktlighet och tågunderhåll till säkerhet och trygghet säger Lars Lindberg.

I förutsättningarna för förvaltningens trafikuppdrag ingår, liksom tidigare, att tågen framförs enmansbemannade.

Vi Resenärer kommenterar

” Resenärerna kommer inte att märka någon skillnad alls, förhoppningsvis”, säger SLs pressansvarige Claes Keisu, till DN. SJs vd Monica Lingegård flaggar för att det stökiga läget kan förvärras.

Blir det färre signalfel, färre växelfel och färre fordonsproblem när föraren är anställd av SJ och inte av MTR, frågar vi oss.

Det vi kan se fram emot är att SJ kan ha större möjligheter att anställa lokförare än vad MTR hade.

Många resenärer hade hoppats att SJ skulle bemanna tågen med tågvärddar. **Det är dock inte möjligt enligt beslut i Region Stockholm 2021 och SJ ställer inget krav på ökad bemanning när de nu tar över.**

Pendeln är SJs enda tåg i landet där föraren är ensam personal ombord.



En svunnen tid

Foto. Vi Resenärer

Utmanande väder påverkade inte SJs resultat

SJ Pressinfo 2024-02-14. En ovanligt tidig, snörik och kall vinter i hela landet har lett till att SJ tvingats begränsa trafikutbudet då nödvändigt fordonsunderhåll försvåras och tar längre tid än normalt.

Resandet under fjärde kvartalet låg på samma nivå som under motsvarande kvartal 2022. Rörelseresultatet för kvartalet uppgick till 99 MSEK (-264). Fjärde kvartalet föregående år påverkades negativt med sammanlagt 310 MSEK till följd av avsättning och nedskrivning. Exklusive dessa poster ökade rörelseresultatet med 53 MSEK jämfört med motsvarande kvartal föregående år.

I december fick ett X2000-tåg en allvarlig hjulskada, och SJ beslutade av säkerhetsskäl att låta genomföra en extra besiktning av samtliga tåg med samma hjultyp. Tillsammans med framför allt väderrelaterade utmaningar medförde det färre tåg i trafik än planerat under december.

- Hela SJ slöt upp och gjorde fantastiska insatser för att planera om, få tåg i trafik och ta hand om våra resenärer. Vi vet hur viktiga jul- och nyårsresorna är för våra kunder, och som vd är jag otroligt tacksam för att ha medarbetare runt om i hela organisationen som jobbade dygnet runt för att vi skulle klara av att få så många som möjligt dit de ville, säger SJs vd och koncernchef Monica Lingegård.

Styrelsen för SJ AB föreslår att ingen utdelning (—) lämnas avseende räkenskapsåret 2023. Detta då negativa resultat under coronapandemin påverkade eget kapital kraftigt negativt. Samtidigt har SJ ingått omfattande investeringsåtaganden i nya och befintliga fordon som behöver finansieras.

Utfall fjärde kvartalet 2023:

Nettoomsättningen uppgick till 2 817 MSEK (2022: 2 861)

Rörelseresultatet uppgick till 99 MSEK (-264)

Utfall helåret 2023:

Nettoomsättningen uppgick till 10 549 MSEK (10 403)

Rörelseresultatet uppgick till 534 MSEK (449)

Avkastning på operativt kapital uppgick till

10,1 procent (10,2)



Monica Lingegård.

Vi Resenärer kommenterar. Man kunde tro att väderproblemen under november och december skulle påverka SJs resultat men det blev inte så.

Under kvartal fyra förbättrades rörelseresultatet med 53 MSEK jämfört med föregående år trots att omsättningen sjönk med 1,5 %.

På årsbasis steg omsättningen med drygt 1 % och rörelseresultatet med 6 % eller från 502 till 534 MSEK.

Resandet ökade med 12 % under det fjärde kvartalet och 6 % på helår.

SJ har krav på sig att den genomsnittliga avkastningen på det operativa kapitalet ska överstiga 7 %.

Under 2023 gick avkastningen upp från 7,5 % till 10,1 %.

Det finns således inga tecken på att resenärernas problem med inställda och försenade tåg har inverkat på SJs resultat.

En faktor som kan gynna SJ när tåg dras in är det flexibla biljettsystemet. När ett tåg blir fullsatt ökar biljettpriserna och därmed SJs intäkter.

Till det kommer att resenärerna köper sina biljetter närmare avresedagen än vanligt när det är problem i trafiken. Även i detta fall ökar priserna för resenärerna och intäkterna för SJ.

På SJs minussida kommer utbetalda ersättningar för inställda och försenade tåg. SJ har dock ingen automatisk utbetalning, som MTRX, vilket torde sänkas deras kostnad.

En viktig faktor för resenärerna är punktligheten. Den har sjunkit kraftigt för snabbtågen och övriga fjärrtåg. Den låg i februari i fjol på cirka 75 % för att sjunka till cirka 55 % i januari i år.

Regionaltågen har gått ned från 92 % i februari i fjol till 85 % i januari i år.

Dessa siffror är räknade på en marginal om 5 minuter.

Hela rapporten ligger på sj.se under Finansiell information.



Biljettvisering

Foto: SJ

Tågpendlare och skattebetalare förlorar på ny trafik

Debattinlägg. För tågpendlarna i Bergslagen blev skiftet från SJ till det finska bolaget VR ett stort bakslag. Det visade sig att VR missbedömt möjligheterna att rekrytera personal. Tåg i Bergslagen har tvingats att reducera trafiken.

På linjen Borlänge-Mora har fyra turer i vardera riktningen dragits in på vardagar, varav två ersätts med buss. Tåget tar drygt en timme och bussen 2 timmar.

I trafiken Ludvika-Västerås har tre dubbelturer dragits in på vardagar. De har ersatts med buss, vilket förlänger restiden väsentligt.

Det är sällsynt att ett annat tågbolag ställer upp och kör ersättningstrafik. Det privata tågbolaget, Tågab, hjälper TiB med några dagliga turer mellan Ludvika och Västerås. På linjen Mjölby-Gävle har ett fåtal turer ställts in.

För resenärerna är varje inställd avgång ett stort problem. Färre avgångar förlänger restiderna med flera timmar. De som pendlar från Mora till Borlänge för att börja arbeta kring nio måste nu stiga på tåget i Mora redan halv sju. I vanliga fall kan de ta tåget tjugo över åtta. **Restiden förlängs med nästan två timmar på en sträcka där bilen tar knappt en timme.**

Sannolikt har TiB och VR räknat med att många av SJs förare och annan personal skulle stanna kvar i Bergslagen och gå över till VR. Det har nog inte blivit så.

Alla vet vad SJ är men hur många känner förtroende för ett nytt bolag på spåren visserligen



Tåg i Bergslagens nya tåg

Foto: TiB

med finska staten som ägare men ändå?

Det är inte första upphandlingen av tågtrafik i vårt land som skapar problem för resenärerna på grund av att personal inte följer med till det nya bolaget.

Det är uppenbart att styrelsen för Tåg i Bergslagen grovt underskattat möjligheterna att bemanna alla tåg oavsett vilket bolag som får trafiken. Det är också många tågbolag som söker personal

Nu räknar både TiB och VR att **personalproblemen ska vara lösta till sommaren**. Den tillfälliga tidtabell som nu tillämpas gäller till och med utgången av juni månad.

I det avtal som nu gäller står TiB och därmed skattebetalarna i Bergslagen för affärsrisken. Nu ska nya tåg för över 800 miljoner förräntas.

Regeringen aviserar miljardsatsning på flyget

Regeringen Pressinfo 2024-02-21 "Svensk flygbransch befinner sig i ett mycket känsligt läge. Covid-19-pandemin, höjda bränslepriser och krig och oroligheter i vår omvärld är faktorer som starkt påverkat flyget. Vi ser effekterna av detta, inte minst på svenska flygbolag och inrikesresorna. Den satsning som regeringen i dag aviserar är en del i regeringens strategiska arbete för att stärka luftfartens konkurrenskraft," säger infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson.

– Sverige är beroende av flyget för att hela landet ska fungera. Svensk flygbransch gick igenom en svår kris under pandemin och de kraftiga avgiftshöjningarna inom GAS-systemet för-



Flygets dag på Bromma.

Foto: Vi Resenärer

hindrar att vi åter får ett konkurrenskraftigt flyg. Med den föreslagna satsningen på drygt en miljard underlättar vi för svensk flygbransch och svenska företag och stärker vår beredskap, säger Helena Gellerman (L), infrastrukturpolitisk talesperson.

Kollektivtrafikens marknadsandel sjunker

Kollektivtrafikbarometer 2023. Vår sammanfattning Kollektivtrafikbarometern för 2023 har kommit med intressanta siffror om resenärernas upplevelser och resande.

Tre av fyra nöjda med senaste resan

Barometern mäter resenärernas upplevelser av den senaste resan de gjort. Drygt 3 av 4 resenärer eller 76 % var nöjda med den resan. I Värmland var hela 86 % nöjda och i Blekinge och Östergötland 84 %. I Stockholm och Göteborg var endast 74 % nöjda.

Färre är nöjda med kollektivtrafiken

Resenärernas NKI sjönk till 57 från 60 året innan. Fem år tidigare låg det på 63.

Stora skillnader i regionernas NKI.

NKI varierar från 51 till 74. I botten ligger Blekinge, Värmland, Östergötland och Västmanland.

Marknadsandelen stiger inte som planerat

Den skattesubventionerade kollektivtrafikens marknadsandel redovisas till 31 %, vilket är en enhet lägre än före pandemin. Branschen har högt uppsatta mål. De har dock hittills inte uppnått. Nu ligger målet på 40 % senast år 2030.

Stora regioner har höga marknadsandelar

Stockholm ligger på 55 % samt Skåne, Västra Götaland och Uppsala på drygt 30 %. Östergötland har ett mellanläge på 20 %. Övriga regioner ligger 8 till 17 %, alltså mycket lågt.

Kollektivtrafiken vinner inga bilister

Bilisterna svarar för 44 % av resandet. De som växlar mellan bilen och kollektivtrafiken svarar för 38 % och de som bara åker kollektivt för 15 % enligt barometern. Det är inga märkbara skillnader mot 2019. I Västra Götaland minskar dock bilresandet.

Hur många arbetar på distans?

- 37 % Jag kan inte arbeta hemma
- 20 % 2-4 dagar per vecka
- 10 % 1 dag per vecka
- 9 % 1-3 dagar per vecka
- 7 % 5-7 dagar per vecka

Varför åka kollektivt?

Barometern pekar på tre betydande skäl för att resa kollektivt och det är

- Behöver inte parkera bilen
- Miljövänligt
- Har ej bil eller körkort.

Varför tar jag inte bussen eller tåget?

Följande skäl dominerar.

- 30 % Föredrar bil
- 26 % Avgångarna passar inte
- 23 % Saknar behov att resa
- 18 % För långt till hållplatsen

Några trivsselfaktorer

Rapporten redovisar vilka regioner som ligger högst när det gäller vissa trivsselfaktorer. Hela 82 % av resenärerna i Blekinge, Värmland och Norrbotten upplever att de får ett mycket trevligt bemötande av personal ombord.

Högst andel nöjda med bekvämligheten ombord finns i Värmland, Blekinge och Norrbotten.

De flesta som är nöjda med informationen ombord finns i Kalmar, Värmland och på Gotland.

Vi Resenärer kommenterar Att marknadsandelen och Nöjd Kund Index sjunker måste vara en tankeställare för styrelserna för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. De arbetar under olika förutsättningar men barometerns siffror visar att det finns potentiella möjligheter till förbättringar. Myndigheterna måste utsättas för press.

En fråga som siffrorna väcker är om det inte borde gå att skapa ett antal större myndigheter för att minska kostnaderna för administration och lackering av bussar.

Det skulle också minska floran av biljettyper och göra det enklare att åka kollektivt.



SL-resenärer

Foto: SL

Det finns faktorer som myndigheterna kan ta tag i på direkten. Det gäller exempelvis personalens bemötande, städning av fordon samt information till resenärerna. Information om vilka regioner som ligger sämst till på dessa punkter bör offentliggöras. [Resenärerna i dessa regioner är värda trevliga resor.](#)

Kollektivtrafik ÄR samhällsbyggnad!

Debattinlägg Jonas Friberg Det finns kommersiell kollektivtrafik, framförallt i form av interregional trafik mellan landsändar i tåg och flygtrafik. MEN kollektivtrafik är en väsentligt integrerad del av att bygga samhälle, i region och kommun och stad och stadsdel. Det kräver närhet.

Jag har funderat över varför jag är så förtjust i bolag som Luleå Lokaltrafik, LLT, och MTRX och Snälltåget och det forna Malmö Aviation? Är det entreprenörandan? Är det närheten till mig som kund? Är det ägarformen? Nej jag gillar också SJAB och Nobina. Och de har också VD:ar som förstår vikten av närhet till det som organisationen faktiskt levererar.

Idag har jag träffat fantastiska Marie Larsson, VD på Skellefte Buss och kommit till insikt om flera saker. Dels det där med närheten med de som faktiskt jobbar i verksamheten. Marie ser ut över garageplan från sitt kontor, Jonas Vinblad von Walter på LLT likaså. Filip Johansson på MTRX träffar den åkande personalen varje dag. Men med LLT och Skellefte Buss finns det också en närhet till den bygd man är en del av. Skellefte Buss och LLT är verktyg för det gemensamma samhällsbygget i kommunen och det går inte att upphandla i tio år framåt. Det kräver närhet och kunskap om hur det ser ut vid



Marie Larsson VD Skellefteåbuss Foto: Jonas Friberg

hållplatsen Northwolt tillfällig såväl som centrumhållplatsen.

I en kommun som Skellefteå - som växer lavinartat - krävs närhet och flexibilitet, just det som vi som kunder, medborgare, brukare, skattebetalare, samhällsmedborgare, finansiärer, brukare och väljare vill ha. Ett system som levererar det vi behöver i vår vardag för att klara livspussel och förändringar. Det kan inte upphandlas för tio år framåt i perspektivet "vi gör inte fel" utan lyhördhet och närhet.

Det levereras av organisationer med stark lokal närvaro och kunskap. Jag vill ha mer av sådant!

Ge tågen en akademisk kvart!

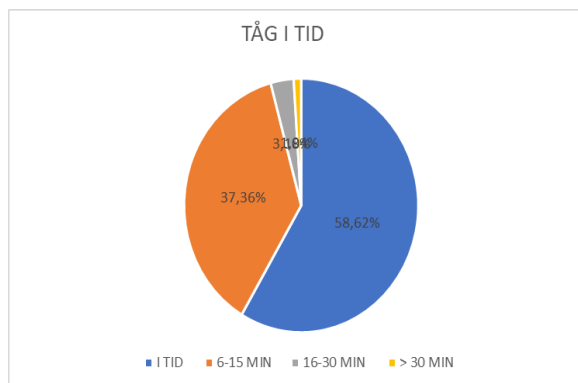
Debattinlägg. Ett tåg anses försenat när det ankommer upp till 5 minuter efter annonserad tid. Inom flyget räknar man med en marginal om 15 minuter, Bilisterna räknar inte heller på 5 minuter utan i bästa fall som flyget på 15 minuters marginal.

Trafikanalys presenterar siffror för tågtrafiken som är beräknade på olika marginaler.

Under 2023 kom 59 % av tågen fram helt enligt tidtabell. Mellan 2 och 15 minuter efter tidtabell kom 37 % fram. **Det betyder att 96 % av tågen var framme i tid eller högst 15 minuter efter tidtabell.**

Stora förseningar få ofta plats i media men sanningen är att endast en procent av tågen var i föl försenade mer än 30 minuter.

Anslutningar mellan två tåg räknas på en försening om högst 10 minuter. Utgår vi från den marginalen var 75 % av tågen i tid.



Att bara 4 av 100 tåg är mer försenade än 15 minuter måste sägas vara ett gott betyg. Dessa siffror ställer punktligheten i ny dager.

Trafikbolagen bör arbeta med en marginal om 5 minuter men även redovisa siffror baserade på 15 minuters marginal

Mälartåg byter spår från MTR till Transdev

Mälardalstrafik Pressinfo 2024-02-22. Mälardalstrafiks uppdrag är att, genom ett effektivt trafikutbud och attraktiva tjänster, bidra till ett sammanhållet transportsystem och en hållbar utveckling i en växande Stockholm-Mälardalen-region. För att kunna genomföra sitt uppdrag behöver Mälardalstrafik löpande säkerställa resenärernas möjligheter att resa med Mälartåg och i det ingår att utvärdera vilka alternativ som bäst tillser en välfungerande tågtrafik.

En gemensam översyn av formerna för samarbetet har skett med nuvarande trafikföretag MTR mot bakgrund av utmaningarna i tågtrafiken, som orsakat trafikstörningar och drabbat resenärerna. Trots att en rad gemensamma åtgärder genomförts har trafiksituationen inte nått en tillfredställande nivå. Mälardalstrafik och MTR har därför kommit överens om att det krävs en förändring och att nuvarande avtal ska avslutas i förtid.

Som en följd av det förtida upphörandet och för att skapa möjligheter för en fortsatt utveckling av Mälartåg tecknar Mälardalstrafik ett nytt avtal med Transdev, med stöd i EU:s kollektivtrafikkonvention. Det är ett så kallat nödavtal. Avtalstiden är två år och Transdev tar över driften av tågtrafiken från och med den 16 juni 2024.

”Det enskilt viktigaste uppdraget Mälardalstrafik har är att säkra resenärernas pendlingsmöjligheter i Stockholm-Mälardalen. Därför har vi genomfört en grundlig översyn med våra resenärer i fokus. I god dialog med MTR har vi sett över formerna för vårt samarbete och gemensamt kommit fram till att avsluta avtalet, och tillsammans med Transdev tar vi nu nästa steg att fortsätta utveckla Mälartåg och regionaltågsresandet”, säger Helena Ekroth, vd, Mälardalstrafik.

”Vi har gjort vårt yttersta för att utveckla Mälartågstrafiken med resenärernas bästa i fokus. Framför allt har vi utbildat ett stort antal nya lokförare som idag kör för Mälartåg vilket kommer vara resenärerna till stor nytta många år framöver. Inom nuvarande avtal har det dock inte varit möjligt att uppnå en hållbar finansiell situation, eller leverera den trafik som avtalet kräver”, säger Caroline Åstrand, koncernchef och vd för MTR Nordic.

”Det är ett stort och ansvarsfullt arbete som ligger framför oss. Mälartågs medarbetare är nyckeln till att det här ska bli lyckat. Vi kommer att arbeta nära MTR, Mälardalstrafik och de olika fackförbunden för att skapa en smidig övergång. Det handlar om ett lagarbete från början till slut och vi ser fram emot att så fort som möjligt träffa våra nya kollegor, säger Anna Höjer, vd, Transdev Sverige.



Anna Höjer

Förberedelserna inför överlämningen av verksamheten från MTR till Transdev påbörjas omgående. I enlighet med tillämplig lagstiftning kommer Transdev att erbjuda medarbetare som arbetar inom verksamheten anställning.

Parallellt med ingången nödavtal fortsätter Mälardalstrafiks arbete med en ny upphandling av ett långsiktigt avtal. Processen påbörjades i oktober 2023 genom publicering av en TED-annons i enlighet med EU:s gällande regler (artikel 7.2 i EU:s kollektivtrafikkonvention). Detta ska ske minst ett år innan ett eventuellt anbudsförfarande för en ny trafikupphandling kan inledas.

Vi Resenärer kommenterar Mälardalstrafik är det lilla företaget med det stora uppdraget. Så beskriver sig bolaget på hemsidan. Bolaget ägs av de sex regionerna i Mälardalen. Bolagets styrelse består av tolv politiskt valda ledamöter. Bolaget har investerat i 53 nya tåg för totalt 5,3 miljarder kronor eller 100 miljoner per tåg.

Under 2022 hade de 9,2 miljoner påstigande, varav 3,7 miljoner på linjen Örebro-Eskilstuna-Stockholm-Uppsala.

Det är ingen lätt uppgift för Mälardalstrafik och Transdev att återfå resenärernas förtroende. Det räcker inte med lokal förankring och politiskt styre.

Transdev så väl som MTR har erfarenhet av spårburen kollektivtrafik men det verkar inte heller att räcka.

Frågan är om förutsättningarna för pålitlig trafik finns. Är exempelvis linjenätet optimalt? Att ett tåg som går från Örebro till Uppsala via Stockholm inte kan hålla tidtabellen hela vägen förvånar ingen resenär.

SJ är Sveriges grönaste varumärke igen

SJ Pressinfo 2024-02-15. SJ har utsetts till Sveriges grönaste varumärke inom alla branscher, och dessutom inom kategorin Transport för sextonde året i rad. Genom en undersökning bland svenska folket prisas SJ återigen för miljö- och hållbarhetsarbete i framkant. Detta visar årets rapport Svenskarnas Syn på Varumärken och Hållbarhet. Utmärkelsen bygger på resultatet i undersökningen "Svenskarnas Syn på Varumärken och Hållbarhet". Det är en återkommande undersökning som genomförs av konsultföretaget Differ.

Undersökningen har besvarats av över 1 000 svenskar i åldrarna 15-74 år. De har fått svara på frågor om miljö och hållbarhet och ge sin syn på varumärken i tiotalet olika branscher. Undersökningen har genomförts sedan 2008.

I undersökningen får SJ det högsta genomsnittliga värdet av alla varumärken. SJ uppnår dess-

utom ett extra starkt resultat som ett av få varumärken som i undersökningens historia har fått ett genomsnittligt värde över 5,0 på en skala 1-7. SJ fick alltså ta emot utmärkelsen Årets Push. Det innebär att SJ är en ledare för att skapa ett grönt varumärke när svenska folket tillfrågas.

- Det är förstås jätteroligt att vi uppfattas som det mest hållbara varumärket, för det är ju verkligen sant. Vår produkt är oslagbar när det kommer till hållbarhet, och det är extra roligt att få den här utmärkelsen i år eftersom vi har kraftsamlat i vårt hållbarhetsarbete, säger SJs kommunikations- och hållbarhetsdirektör Claes Lindholtz.



Claes Lindholtz.

Vem vinner och förlorar på att ett tåg ställs in?

Debattinlägg Under senare tid har fler tåg än normalt ställts in. SJ har under en längre tid ställt in flera tåg på Dalabanan som inte ersatts av buss.

För resenärerna innebär ett inställt tåg problem av olika slag. Går det att ta ett tidigare eller senare tåg? Måste en läkartid, ett inplanerat sammanträde eller annat åtagande ställas in?

Resenärerna drabbas av olägenheter och kostnader som varierar beroende på omständigheterna.

SJ däremot går på plus för varje inställd avgång enligt en överslagsberäkning som baseras på de faktorer en resenär känner till.

SJ har rörliga kostnader för varje tåg i form av el, spåravgifter, fordonsslitage och personalkostnader. Dessa torde variera från tåg till tåg men de finns där och går in som ett stort eller litet

plus i SJs kalkyl när ett tåg ställs in.

Inställda avgångar leder till att beläggningen går upp för de tåg som tidsmässigt ligger i närheten. Det betyder

att prisnivån går upp och att resenärerna tvingas betala ett högre pris jämfört med priset på det inställda tåget.

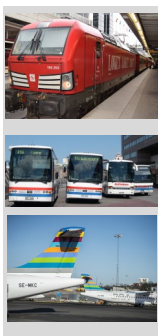
Med det rörliga biljettsystemet drabbas resenären således av en högre kostnad och SJ av ökade biljettintäkter.

Räknat i kronor vinner SJ på att ställa in ett tåg och resenären förlorar.

På sikt förlorar dock SJ och tågbranschen i förtroende för varje inställd avgång.



Förlorare ? Foto: SJ



Nyhetsbrevet Vi Resenärer

utges av Idégruppen Vi Resenärer
167 38 Bromma. info@vireser.se
www.vireser.se. 0735-20 72 75
969618-3004

Ansvarig utgivare: Jan-Åke Bosell.

Copyright: Idégruppen Vi Resenärer.
För avbeställning, mejla info@vireser.se
Reservation för ändringar och feltryck i
tidtabellsuppgifter.

IT-störningar

Vi har i 30 år anlitat företaget Levonline för vår e-post. De ingår i Loopia-koncernen. Verksamheten i Levonline har nyligen flyttats över till ett annat bolag i koncernen. Under denna process försvann vårt epostkonto och adressregister.

Med hjälp av säkerhetskopior har vi rekonstruerat mottagarlistan men det går inte att undvika fel. Vi hoppas att våra läsare har overseende.