



Väl mött under ett spännande 2005

Den 26 oktober hade NRG höstkonferens för att diskutera för föreningens framtid helt avgörande frågor.

En av dem är namnet på föreningen. Styrelsens förslag är att NRG byter namn till Resenärforum. Det är ett sätt att markera att föreningen ska inrikta sig på att bevaka resenärernas intressen och krav. Föreningen ska ha ett konsumentperspektiv.

Vid mötet behandlades också det förslag till plattform för föreningen som har tagits fram.

Vilka slutsatser kan vi dra av diskussionerna på höstkonferensen och hur ska vi bedriva det fortsatta arbetet?

För det första vill jag poängtera att syftet med konferensen den 26 oktober var att diskutera och utbyta tankar och synpunkter om föreningens framtida inriktning. Det var inte meningen att komma fram till ett slutligt ställningstagande vare sig om föreningens namn eller inriktningen.

Det kommer att ske på årsmötet 2005. För att inte tappa tempo är det viktigt att det äger rum så tidigt som möjligt under året. Styrelsen har beslutat att årsmötet ska äga rum lördagen den 12 mars kl. 13-16. Det är första gången årsmötet förläggs till ett veckoslut. Vi vill pröva det för att öka möjligheterna för yrkesarbetande och de som bor utanför Stockholm att delta.

Så boka redan nu in lördagen den 12 mars i din almanacka.

Min slutsats efter konferensen är att styrelsen fick mandat att gå vidare på den väg som vi har gett oss in på. Det gäller både namnet och plattformen.

Ett förtydligande och en komplettering av förslaget till plattform som vi kommer att göra är att i texten framhålla vikten av

rättvisa villkor mellan transportslagen. Det var en viktig synpunkt som framfördes vid konferensen.

Resenärforum, om det nu blir det namnet som årsmötet beslutar om, ska alltså vara en förening som sätter resenärerna och kollektivtrafiken i centrum. Det framkom vid konferensen att en del medlemmar inte gillar den förändringen. De menade att föreningen också i framtiden bara ska ägna sig åt järnvägstrafik.

Naturligtvis kommer järnvägen och den spårburna trafiken att även i fortsättningen ha en betydelsefull roll i föreningens arbete. Konstigt vore det annars eftersom den har en betydelsefull roll i trafik- och miljöpolitiken. Men jag och föreningens styrelse anser att det inte räcker att enbart ägna sig åt ett trafikslag. Vi talar om Hela resan och om samverkan mellan trafikslagen. Den spårburna trafiken vinner på att till exempel tåg och buss samverkar bättre och bland annat anpassar ankomst- och avgångstider bättre än vad som är fallet idag.

Att engagera bussbranschen i föreningens arbete bör enligt min uppfattning vara en prioriterad uppgift.

Jag hoppas att de som tycker att föreningen bara ska syssla med järnvägsfrågor är beredda att acceptera den linje vi nu väljer. För det betyder som sagt inte att järnvägsfrågorna och tågtrafiken kommer att nonchaleras. Man ska snarare se det som så att vi dessutom ska ägna övriga trafikslag och samverkan ökad uppmärksamhet.

Läs också i nyhetsbrevet om Martin Olofssons intressanta utredning om behovet av en resenärorganisation. Utredningen visar på ett övertygande sätt att en stark

sådan organisation behövs. Martin deltog i höstkonferensen med en inspirerande redovisning av det arbete han har utfört.

Föreningen har gjort en uppvaktning på näringsdepartementet där vi presenterade våra idéer om en resenärorganisation. Glädjande nog fick vi ett mycket positivt gensvar på departementet. Det finns uppenbarligen där ett intresse av att en stark konsumentorganisation bildas på det området.

En annan glädjande nyhet är att föreningen från och med årsskiftet kommer att vara medlem i Sveriges Konsumentråd. Det är en viktig paraplyorganisation för konsumentfrågor. Företrädare för rådet och för bland andra pendlarföreningar deltog vid höstkonferensen.

Jag vill till sist understryka att en nödvändig förutsättning för att föreningen ska bli framgångsrik är att vi klarar finansieringen av verksamheten. Utan ekonomiska resurser kan vi inte bli en slagkraftig resenärorganisation. Det behövs många aktiva och engagerade medlemmar. Men det behövs också sponsorer som är beredda att ge ekonomiskt stöd.

Väl mött under ett spännande 2005 och välkommen till årsmötet den 12 mars!



Kjell Sevefjord

*Kjell Sevefjord,
NRG:s ordförande*

Årsmöte lördagen 12 mars

NRG:s årsmöte 2005 kommer att äga rum lördagen den 12 mars kl. 13-16 på Westmanska palatset, Stockholm. Observera att årsmötet denna gång äger rum på en lördag. Årsmötet ska bland annat ta ställning till ett nytt namn på föreningen, Resenärforum, och en plattform för den framtida inriktningen med ett konsument- och resenärperspektiv.



NRG:s höstkonferens: Mandat för ny inriktning

Den 26 oktober anordnade NRG en konferens om föreningens framtida inriktning. Namnet på föreningen och ett förslag till plattform diskuterades.

Resenärforum föreslås bli föreningens nya namn. I förslaget till plattform slås fast att föreningens utgångspunkt är konsument- och resenärperspektivet.

Styrelsens slutsats efter konferensen är att det finns ett mandat att arbeta vidare enligt de förslag som har tagits fram både vad gäller namnet Resenärforum och den inriktning som finns i plattformen.

I fråga om plattformen kommer för-

slaget att kompletteras med en text om att det måste vara rättvisa villkor mellan transportslagen. Det förslaget väcktes vid konferensen.

Några konferensdeltagare uttryckte dock sitt missnöje med inriktningen på konsument- och resenärperspektivet. De förordade att föreningen också i fortsättningen ska koncentrera sig på järnvägstrafik.

Det slutliga ställningstagandet kommer att ske vid föreningens årsmöte lördagen den 12 mars.

”Inrätta resenärsråd för att stärka konsumenternas ställning”

Det är nödvändigt att inrätta resenärsråd i Sverige. Det är slutsatsen i en rapport som har gjorts av Martin Olofsson på uppdrag av Banverket. Han redovisade rapporten vid NRG:s höstkonferens den 26 oktober.

Konsumentperspektivet inom tåg- och vägtransportområdena är enligt Martin Olofsson bristfälligt idag. Resenärerna klagar på att det är svårt att få kompensation eller upprättelse. Biljettförsäljningen upplevs som krånglig och stationsmiljön som dålig. Ansvarsfördelningen mellan transportsektorns parter är oklar.

Vilka uppgifter har ett resenärsråd? Martin Olofsson pekar sammanfattningsvis på bland annat dessa uppgifter:

- Först och främst är det nödvändigt att resenärsrådet aktivt bedriver påverkansarbete mot olika parter på transportområdet. Vidare kan rådet även kvalitetsmärka transportföretag för att påverka kvaliteten på transporttjänsterna. Genom grupptalan etableras ännu ett sätt för rådet att påverka.

- Virtuella resenärsråd skapar en e-dialog och är vidare till stor hjälp för transportområdets parter eftersom klagomål och synpunkter kan vidarebefordras till rätt mottagare.

- Ett samarbete på Europeanivå gör att organisationen kan ta del av idéer och synpunkter från andra länder i Europa.

Sämre skydd

Martin Olofsson konstaterar att tåg- och bussresenärerna har ett mycket sämre

skydd än till exempel flyg- och bätresenärer. Men utvecklingen går mot en harmonisering av olika regler.

Resenärsrådet bör vara transportslagsövergripande eftersom diskussioner mellan olika parter på transportområdet då kan ske utifrån ett vidare synsätt.

Det ökade samarbetet mellan transportslagen bör enligt rapporten bidra till en ökad regionförstoring.

Ett ökat resenärsinflytande, tillsammans med en mer konkurrensutsatt järnvägssektor, skapar bättre förutsättningar att förbättra kvaliteten på transporttjänsterna och stärka järnvägens ställning.

Resenärsrådet bör också kunna ha ett visst inflytande i utformandet av lagar och därför vara en viktig remissinstans. Rådet ska fungera som en lobbyorganisation för kollektivtrafikresenärerna. I den rollen är det viktigt att rådet samarbetar med organisationer på Europeanivå.

Stationerna viktiga

I rapporten pekas på vikten av att rådet kan påverka utvecklingen av stationerna eftersom de har en så betydelsefull roll i kollektivtrafiken.

Tre modeller

Hur tänker sig Martin Olofsson att ett fram-



I Martin Olofssons rapport diskuteras möjligheterna att inrätta ett virtuellt resenärsråd på stationerna.

tida resenärsråd i Sverige ska utformas? Han skisserar tre tänkbara modeller.

Modell A skapar en officiell organisation på en grundläggande nivå. Det finns flera sätt att ta ett första initiativ till denna organisation. I denna modell står stationen och dess närmiljö i centrum och resenärer bereds plats att delta i en officiell lobbygrupp.

Modell B baseras på det system som används i Frankrike. Den består av en paraplyorganisation och regionala föreningar. Modellen är mycket flexibel.

Modell C bygger till stor del på det brittiska systemet och är den mest omfattande av de tre modellerna. Den förutsätter arbete i stor skala där många intressenter inom persontransportsektorn deltar. Ett resenärsråd enligt den här modellen kommer att bli en viktig aktör, framhålls i rapporten.

Oavsett vilken modell som väljs i Sverige rekommenderar Martin Olofsson att rådet aktivt deltar i arbetet i European Passengers Federation. En fördel med att delta där är att man får bättre möjligheter att påverka EU-institutionerna, bland annat den nystartade järnvägsbyrån.

Virtuellt resenärsråd

Slutligen den fjärde modell som Martin Olofsson diskuterar, nämligen ett virtuellt forum, eller ett virtuellt resenärsråd. Grunden ska vara en rikstäckande hemsida. Man kan också tänka sig att en terminal sätts upp på stationerna där resenärerna kan framföra synpunkter.

En av fördelarna med en hemsida är att den är en utmärkt insamlingsplats för klagomål som direkt kan sändas till lämplig mottagare. ❖



Resenärsråd har en viktig uppgift vid utvecklingen av stationerna.

Resenärsorganisationer i Europa

Hur ser det ut i andra europeiska länder och på Europeanivå när det gäller resenärsorganisationer och resenärernas inflytande? Här följer en kortfattad redovisning. Den bygger på Martin Olofssons rapport och på samtal med Anders Lundström, EU-rådgivare på Banverket. Redovisningen är ett urval och långtifrån fullständig.

Utvecklingen i EU redovisas av Martin Olofsson. Han konstaterar att man arbetar intensivt för att förbättra kollektivtrafiken i hela Europa genom en överstatlig reglering. EU-kommissionen bedömer att tågresandet kommer att öka kraftigt i Europa. Men just persontransporter på järnväg är ofta undantagna från EU-lagstiftning för konsumentskydd. På persontransportområdet i stort, förutom flyget, är konsumentskyddet dåligt. Det saknas en harmonisering på EU-nivå. Ansvar och befogenheter är ofta utspridda på många olika händer. Det leder bland annat till att missnöjda resenärer inte vet vart de ska vända sig.

Anders Lundström säger att det finns ett intresse i EU att det bildas konsumentorganisationer och att stödja dem ekonomiskt. Han menar att det behövs någon form av ekonomiskt stöd. Om organisationerna ska bli slagkraftiga räcker det inte med medlemsavgifter.

Martin Olofsson beskriver organisationer i Storbritannien, Tyskland och Frankrike.

Storbritannien

Rail Passengers Council i Storbritannien är den enda organisation som är instiftad i lag och har skyldigheter och grundläggande organisation lagfäst. Rail Passengers Council har satt upp fem mål under en femårsperiod. Målen under nuvarande femårsplan är bland annat att trycka på för en resenärsinriktad syn på kollektivtrafiken och att vara en effektiv och inflytelserik maktfaktor för förändring. Organisationen finns också med som utredare av resenärsintresset när en station eller linje ska avvecklas eller stängas. Biljettyper och priser, punktlighet, tillgänglighet för funktionshindrade,

säkerhet och kravet på bra information är frågor som bevakas. Man hjälper också resenärer att överklaga om de är missnöjda med järnvägsföretagen.

Det finns även en särskild organisation för att tillvarata bussresenärernas intressen, National Federation of Bus Users. Den skapades i samband med att buss-trafiken i Storbritannien avreglerades.

Tyskland

I Tyskland finns Deutscher Bahnkunden Verband (DBV). Det är en paraplyorganisation för föreningar för kollektivresenärer och drivs utan vinstintresse. Tåg-företagen erkänner föreningens roll. Enskilda resenärer som har klagomål kan vända sig till DBV. Den är remissinstans när det gäller nya lagar för järnvägstrafik.

PRO BAHN i Tyskland tillvaratar resenärernas intressen i den spårburna trafiken. Den är opolitisk och arbetar på ideell basis.

I Schweiz finns en organisation med samma namn som den tyska och som arbetar för förbättringar i den spårburna trafiken när det gäller till exempel fordon, priser och tidtabeller.

Frankrike

I Frankrike är FNAUT, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports paraplyorganisation för 150 föreningar i hela Frankrike. Man ger kollektivtrafik resenärerna råd och företräder dem gentemot kommuner och transportföretag. Föreningen bedriver lobbyarbete på nationell nivå och är representerad i bland annat järnvägsföretaget SNCF:s styrelse liksom i RATP, som ansvarar för kollektivtrafiken i

Parisregionen. Den är oberoende och företräder även fotgängare och cyklister.

Europeisk organisation

Bland andra organisationerna från dessa tre länder är med i European Passengers Federation (EPF). I den ingår 13 organisationer från nio länder och har som mål att skydda resenärsintressena på internationell nivå samt verka i EU för bättre persontransporter.

Där är också de två belgiska resenärsorganisationerna medlemmar, en fransk (ACTP) och en flamländsk (BTTB).

Likaså österrikiska Fahrgast som är en intresseorganisation för kollektivtrafikresenärer under mottot "vi ska kunna vara rörliga även utan bil". Fahrgast konstaterar att bilisterna i ett antal år har haft sina intresseorganisationer.

En holländsk medlem i EPF är ROVER. Man arbetar bland annat för punktlighet och rimliga priser i buss- och tågtrafiken och möjligheter för resenärerna att klaga. ROVER tar åt sig äran för att ha räddat ett antal olönsamma tåg- och busslinjer. Organisationen har med framgång arbetat för en reduktion av biljettpriset under vissa tider på dagen. Den fungerar som remissinstans på ett tidigt stadium när ändringar i kollektivtrafiken är aktuella.

BEUC

I det här sammanhanget ska också nämnas BEUC (Bureau Européen des Unions de Consommateurs). Det är den europeiska konsumentorganisationen och består av 33 medlemsorganisationer från hela Europa. Sveriges Konsumentråd är en av dem. ❖

Magnus Persson invald i europeiskt nätverk för resenärernas intressen

EU-kommissionen har vänt sig till den europeiska konsumentorganisationen BEUC och bitt om hjälp att starta ett nätverk för att tillvarata resenärernas intressen i de 25 medlemsländerna. Kommissionen kommer att ge ekonomiskt stöd till nätverket. Bakgrunden är att resenärerna idag har svårt att göra sin röst hörd på Europeanivå medan transportoperatörerna är mycket välorganiserade. Till svensk representant i nätverket har utsetts Magnus Persson, styrelseledamot i NRG.

NRG med i Sveriges Konsumentråd

Från årsskiftet blir NRG medlem i Sveriges Konsumentråd. Det arbetar för att konsumenternas ställning stärks och att människor ges ökade möjligheter att använda konsumentmakt. Medlemmar är bl a ABF, Handikappförbundens samarbetsorgan, KF, LO, PRO, Riksförbundet FUB, SIOS – Samarbetsorgan för etniska organisationer i Sverige, Sveriges Pensionärsförbund, Synskadades Riksförbund, TCO och Unga Örnar.

Uppvaktning på näringsdepartementet

Kjell Sevefjord, Marika Jenstav och Jan Alexandersson från NRG:s styrelse har uppvaktat näringsdepartementet. Vid uppvaktningen redovisade de behovet av en stark konsument- och resenärsorganisation i Sverige och den centrala roll de ser att NRG kan ha där

Järnvägsstyrelsen arbetar för en säkrare och effektivare järnvägsmarknad

- Vi arbetar i en tillväxtbransch. Det säger Ulf Lundin som är generaldirektör i Järnvägsstyrelsen, den nya myndighet som startade sin verksamhet den 1 juli i år.

Järnvägsstyrelsen har framför allt två uppgifter. Den ska verka för att säkerheten är hög inom den spårburna trafiken – järnväg, spårväg och tunnelbana. Den andra stora uppgiften är att verka för att vi har en effektiv järnvägsmarknad med "en sund konkurrens" som det heter i förordningen.

Järnvägsstyrelsen arbetar i det avreglerade järnvägs-Sverige med ett antal järnvägsföretag och med Banverket som den stora banförvaltaren. Man har övertagit Järnvägsinspektionens uppgifter och personal.

Ulf Lundin konstaterar att stora statliga monopol inte är effektiva. Ökad konkur-

rens ska leda till bättre kvalitet, lägre priser och att järnvägen ökar sin marknadsandel. Det brukar sägas att Sverige ligger långt framme och var tidigt ute när det gäller avreglering och även med att skilja på operatör och banhållare genom att SJ och Banverket skildes åt.

Han menar att vi inte längre ligger i täten utan att en del länder har kommit i kapp oss. Tendensen i de flesta länder är avreglering och att operatör och infrastruktur skiljs, även om lösningarna kan se lite olika ut och kanske än så länge inte alltid är tillräckliga.

Standardisering

En viktig sak som sker enligt Ulf Lundin är att det blir en standardisering av komponenter och delsystem inom den europeiska järnvägen. Det är en uppgift för Järnvägsstyrelsen att utöva marknadskontroll av dessa. Det sker genom stickprovskontroller. Där kontrolleras att en komponent eller ett delsystem överensstämmer med standarden.

Det pågår ett arbete i EU för att skapa gemensamma normer. Målet är att järnvägstrafiken ska flyta snabbare genom Europa utan gränshinder och utan att hejdas av olika tekniska lösningar i olika länder. Det ska heller inte vara så att tågen måste byta lokförare vid gränsen utan förarna ska i högre grad kunna arbeta över gränserna.

Det finns för övrigt en motsvarighet till

Järnvägsstyrelsen på EU-nivå, Europeiska Järnvägsbyrån.

Järnvägsstyrelsen ska alltså övervaka att det är konkurrens på lika villkor. Det handlar bland annat om tillsyn av hur företagen redovisar sina resultat så att statsstöd inte överförs till konkurrensutsatt verksamhet.

Tillsynen gäller även Banverket, både säkerheten och till exempel hur kapaciteten på banan fördelas mellan operatörerna inom både gods- och persontrafiken.

Inspektion och tillsyn är viktiga arbetsuppgifter, säger Ulf Lundin. Man kommer både att vara ute på fältet och begära in underlag från banförvaltare och operatörer.

Behövs praktikfall

Ett drygt 40-tal kommer inledningsvis att arbeta vid Järnvägsstyrelsen. Järnvägs-kompetensen finns men sedan behövs det också enligt Ulf Lundin bland annat samhälls- och företagsekonomer, trafikplanerare och jurister. Han säger att det är svårt att så här i början veta hur mycket folk det behövs eller exakt hur verksamheten kommer att se ut. Hur många överklaganden blir det och hur kommer de att se ut? Den typen av frågor kan endast besvaras genom praktikfall.

Huvudkontoret ligger i Borlänge med ett litet kontor också i Stockholm.

Kunder är som sagt banförvaltare och operatörer. Men i slutändan är förstås resenärerna också Järnvägsstyrelsens kunder. 🌱



Ulf Lundin

NRG:s styrelse

Kjell Sevefjord, *ordförande*,
Marika Jenstav, *vice ordförande*,
Jan Alexandersson, *sekreterare*,
Rune Johansson, *kassör*
Lennart Serder,
Magnus Persson,
Ann-Christin Alderbrant.

Ersättare:

Kerstin Danielsson,
Olle Bylesjö,
Kurt Hultgren,
Karin Jansson,
Lars G Ahlstedt.

Revisorer:

Bertil Lindén och Hans Hellström med
Hans Lindén som ersättare.

Styrelsen önskar
God Jul
och
Gott Nytt År

Medlemsavgifter 2005

225 kronor för enskilda medlemmar
och 2250 kronor för kollektiva medlemmar.

NRG:s kansli

Adressen till NRG:s kansli:
Klarabergsgatan 37
111 21 STOCKHOLM.
tel: 08-651 55 90
fax: 08-651 55 91
e-post: info@nordic-rail-group.se
hemsida: www.nordic-rail-group.se

Kanslist på deltid är Ulla Sagered.

**Modern
Järnväg**

Ansvärgivare:
Kjell Sevefjord

Redaktion:
Roger Låth

Expedition, distribution:
NRG

Klarabergsgatan 37
111 21 STOCKHOLM
Tel 08-651 55 90
Fax 08-651 55 91

e-post: info@nordic-rail-group.se
www.nordic-rail-group.se

NRG