Nr 1, 2025

RAPPORT
TÅG I BERGSLAGEN

Rapport till styrelse, ägare och samarbetspartners



TÅG I BERGSLAGEN

Aktiviteter

Utvalda aktiviteter att lyfta sedan senaste rapporten

- I februari välkomnade vi vår nya kollega Henrik Strömberg! Henrik kommer närmast från kollektivtrafikmyndigheten Jämtland Härjedalen och innan det arbetade han på Region Gävleborg. Henrik kommer efter sommaren bli ansvarig över Ekonomi och Strategi.

- Vi har under perioden genomfört två styrelsemöten; den 20 februari och 27 mars. Tåg i Bergslagens årsredovisning godkändes på det senare mötet.

- Tåg i Bergslagen deltog och presenterade vårt bokslut på Region Västmanlands och Region Dalarnas bokslutskonferenser.

- Vi har under februari och mars mottagit information från Trafikverket om att medel för vårt Samverkansavtal saknas men att de har äskat ytterligare medel. Besked kommer i september. Vi har fortsatt lyft att processen har stora brister.

Inledning

2025 har startat bra för Tåg i Bergslagen!

Nu när våren kommer så är det inte bara det härliga fågelkvittret som lockar fram lyckokänslor, det gör även vår stolthet för Tåg i Bergslagen. Vi kan nu säga att vi arbetat oss igenom upphandling, etablering av nytt avtal och en lite väl lång uppstart med VR; och ser ett väldigt gott resultat. Vi har haft en fortsatt stabil och hög regularitet de första tre månaderna av 2025. Det i kombination med att vi ser förbättringar i punktlighet visar på VRs goda förmåga att verkställa vår trafik.

Nu gäller det att alla invånare och besökare i regionerna tar del av den stabila tågtrafiken och börjar utnyttja vår trafik till fullo. Här har vi under första kvartalet arbetat med att just kommunicera mer med våra kunder och främst lyfta fördelarna med vår trafik. Men vi kommer att göra mer! Vi behöver arbeta- och kommunicera mer med potentiella pendlare, fritidsresenärer och näringsliv. När tågtrafik fungerar bra är det ofta ett svårslaget alternativ!

Även om vi gläds åt en mycket mer stabil trafik så finns det fortsatt många frågor att arbeta med, mer om dessa lite längre ned i rapporten. Önskar er trevlig fortsatt läsning och påminner om att vi gärna tar emot feedback kring innehåll och upplägg av just denna rapport.



Nyckeltal

Försäljning

Samtliga tre månader under första kvartalet har uppvisat lägre försäljning av enkelbiljetter jämfört med föregående år. Minskningen beräknas till 3,3% i antal resor och 9,9% i personkilometer. Bland annat har det skett en större minskning i antalet resor till och från Mjölby på grund av färre förbindelser med SJs fjärrtåg (ändrat uppehållsbild och rådande reduceringsplan på grund av fordonsbrist).

Punktlighet

Positiv utveckling både avseende avgångspunktlighet och undervägspunktlighet under årets första kvartal (RT+3 på båda två). Avgångspunktligheten för mars 2025 uppgick till 93,9% (mars 2024 80,3%) och undervägspunktligheten 87,2% (80%). Samma positiva trend går även att återfinna i merförseningstimmar, som successivt har minskat under första kvartalet och dessutom är lägre än föregående år på månadsbasis.

Regularitet

Fortsatt stabil leverans med en regularitet på över 98% (hel- eller delutförda avgångar) samtliga tre månader under årets första kvartal. Mars 2025 slutade på 98,6%, jämfört med 89,7% föregående år.



Kund och marknad

Tåg i Bergslagens kundservice

Summerar vi 2024 kan vi konstatera att Tåg i Bergslagens kundservice hade en mycket tuff start på året för att sedan successivt stabiliseras. Under 2024 tog vår kundservice emot hela 34 408 telefonsamtal och hanterade 22 077 kundärenden.

Första kvartalet 2025 ser betydligt ljusare ut. Den alltmer stabila trafiken resulterar i färre samtal och ärenden. Under årets första kvartal mottog kundservice i snitt 31 samtal per dag jämfört med samma period förra året då snittet per dag låg på 138 samtal. I verkligheten är samtalen dock inte jämnt spridda utan störningar i trafiken genererar toppar.

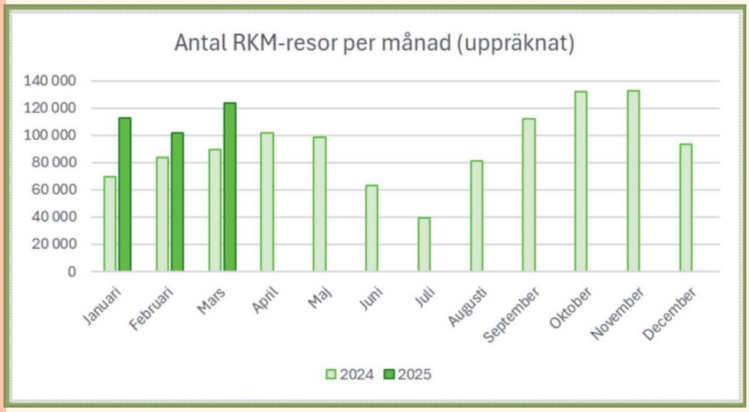
Sommaren är på gång och inför den pågår rekrytering av sommarvikarier och planering för deras introduktion.

Försäljningsstrategi

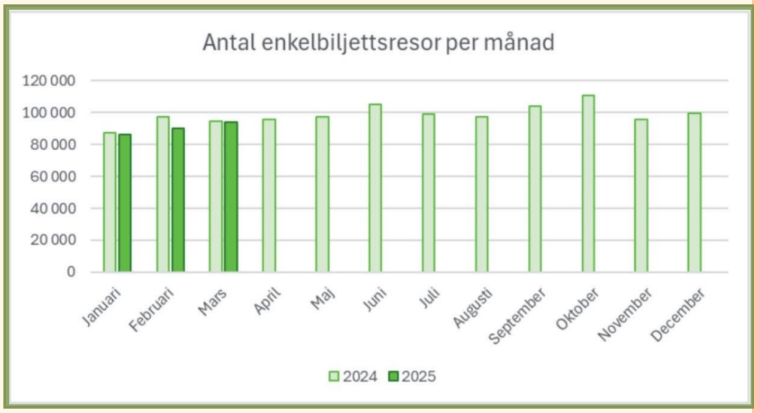
Arbetet med att ta fram en försäljningsstrategi för Tåg i Bergslagen har påbörjats tillsammans med de fyra förvaltningarna. En första worskhop med tjänstemännen har genomförts där ett antal frågor som rör säljkanal och säljsystem diskuterades. Det fördes även en dialog om vilken inriktning Tåg i Bergslagens marknadsföring bör ha och vilka målgrupper fokus ska ligga på. Arbetet med försäljningsstrategin kommer att fortsätta under året.

Antal Resor i trafiksystemet

Diagrammen nedan visar antal resor gjorda i TiB-systemet, per månad och i jämförelse med föregående år. För enkelbiljetter används statistik från Samtrafiken. För RKM-biljetter används valideringsstatistik som multipliceras med en uppräkningsfaktor som är baserad på viseringsgraden av TiBs enkelbiljetter. Arbete pågår för att förfina metodiken, varför siffrorna för RKM-resor kan komma att justeras i framtiden.



Antal RKM-resor per månad i TiB-systemet



Antal enkelbiljettsresor per månad i TiB-systemet

Kommunikation och marknad

Just nu arbetar vi utifrån vår marknadsplan där vi steg för steg bygger upp vår kommunikation över tid.

Under våren har vi ett tydligt fokus på att stärka bilden av tåget som ett stabilt, hållbart och attraktivt färdsätt. Detta genom intervjuer och varierade inlägg i sociala medier och på webb.

Vi har även lyft frågan om spårspring – ett viktigt ämne som också plockades upp i media. Samtidigt har vi haft stabil trafik under årets första tre månader, vilket vi nu bygger vidare på med budskapet: ”Åk tåg – vår trafik är stabil.” Vi vill också sprida idén om Tågtid – att man får tid över till annat när man reser med tåg, till skillnad från till exempel bil.

Vår kommunikatör Gabriel har under årets första månader träffat våra ägarregioner för att tillsammans hitta bättre sätt att nå ut till våra resenärer via olika kommunikationsinsatser.



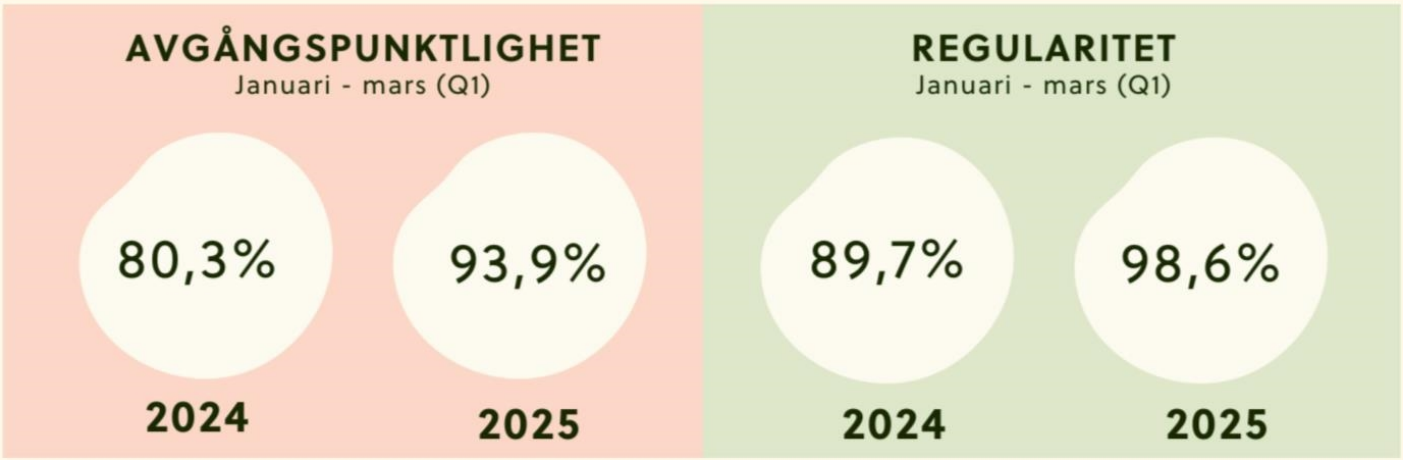
Trafik

Yujin berättar om perioden

I skrivande stund har vi precis lagt årets första kvartal bakom oss. Det har varit en period med tydlig positiv utveckling i leveransen från operatören, där punktlighets- och regularitetssiffror bättrats månad för månad. Under den gångna perioden har vi även haft sportlovsveckorna och Vasaloppsveckan, som traditionellt innebär ökat resande framför allt på linje 50 men även linje 53. Vår operatör VR gjorde, precis som föregående år, en insats för att prioritera våra största fordon (ER1/dubbeldäckare) på avgångar där det väntades flest bokade. Undertecknad har haft en bra dialog med VR löpande, ända från anpassning i grundplan hos VRs trafikplanering till operativ trafikavveckling.

Under det första kvartalet har de flesta störningar varit av den yttre sorten det vill säga som inte beror på vare sig personal eller fordon. De händelserna med störst trafikpåverkan under perioden har varit: personpåkörningar i Örebroområdet, tillbud till plankorsningsolycka i Falun, kontaktledningsrivning i Örebroområdet samt träd mot kontaktledning på sträckan Brattheden-Hallstahammar. Med detta vill jag även skicka med en vädjan att håll er på behörigt avstånd från spårområdet och använd endast markerade övergångar. Vid tillbud och olycka, följ alltid tågpersonalens instruktioner – spontanevakuering kan vara direkt livsfarligt!

Punktlighet, regularitet och merförseningstimmar



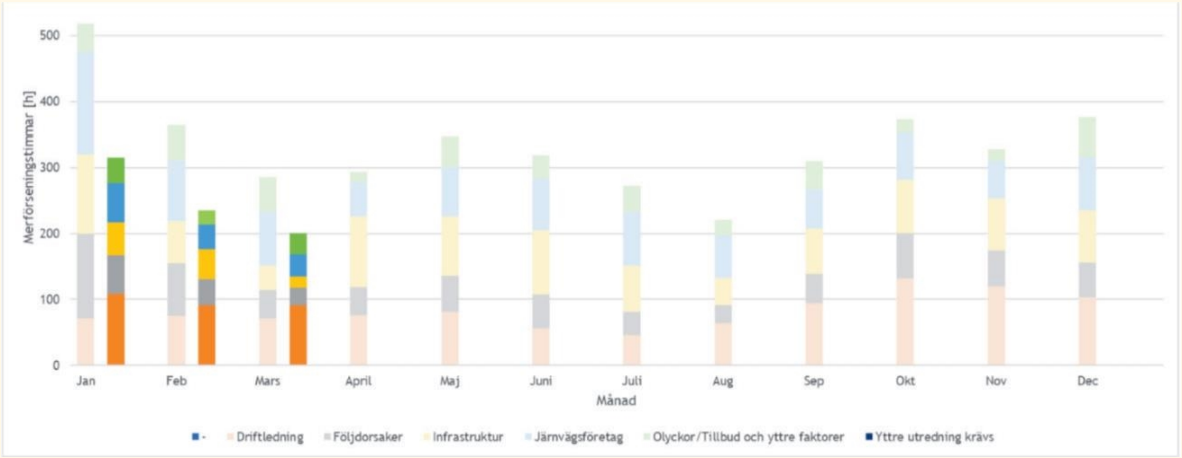
Regularitet: *Hur många av de planerade avgångarna som har körts.*
Avgångspunktlighet (förenklad definition): *Tiden då tåget skulle avgå med en marginal på plus 3 minuter.*

Diagrammet ovan visar utvecklingen för TiB-systemet under 2025 jämfört med föregående år. Överenskomna trafikreduceringar är borttagna ur statistiken.

T26 planering

Tågplaneansökan för nästkommande tågplan (T26) har lämnats in till Trafikverket senast den 14 april.
TiB, tillsammans med operatören VR, har under de senaste månaderna jobbat intensivt med ansökan, som i skrivande stunden är i princip redo att skickas in. Tågplaneprocessen följer i stort sett samma process som tidigare år, vilket innebär publicering av förslag till tågplan i juli, fastställelse i slutet på september, kompletterad fastställelse i november och slutligen trafikstart den 14 december.

Trafikprogrammet för T26 kommer i princip vara samma som nuvarande tågplan (T25). Vissa minutjusteringar har gjorts i syfte att höja punktligheten samt att få till nya förbindelser med andra trafiksystem.

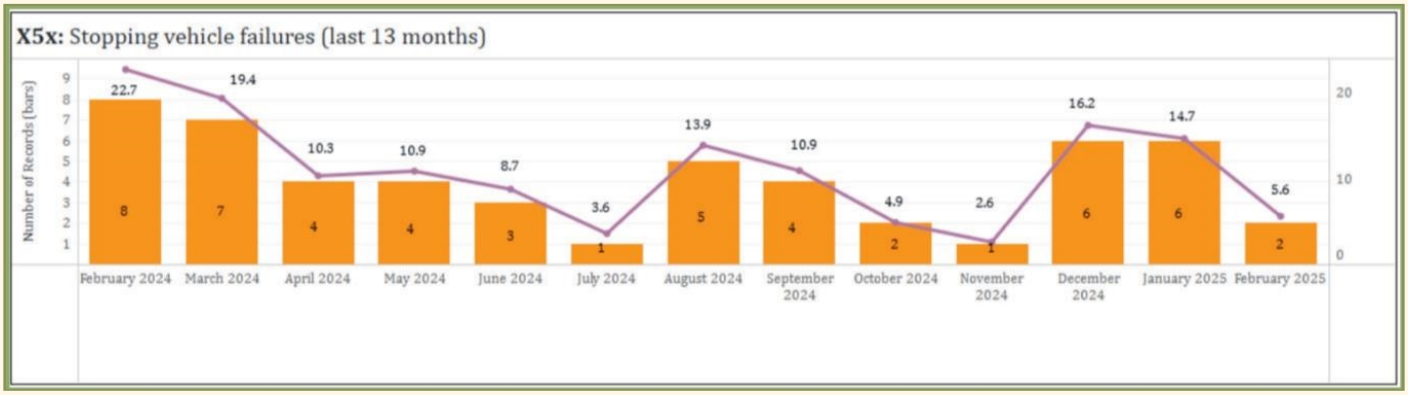


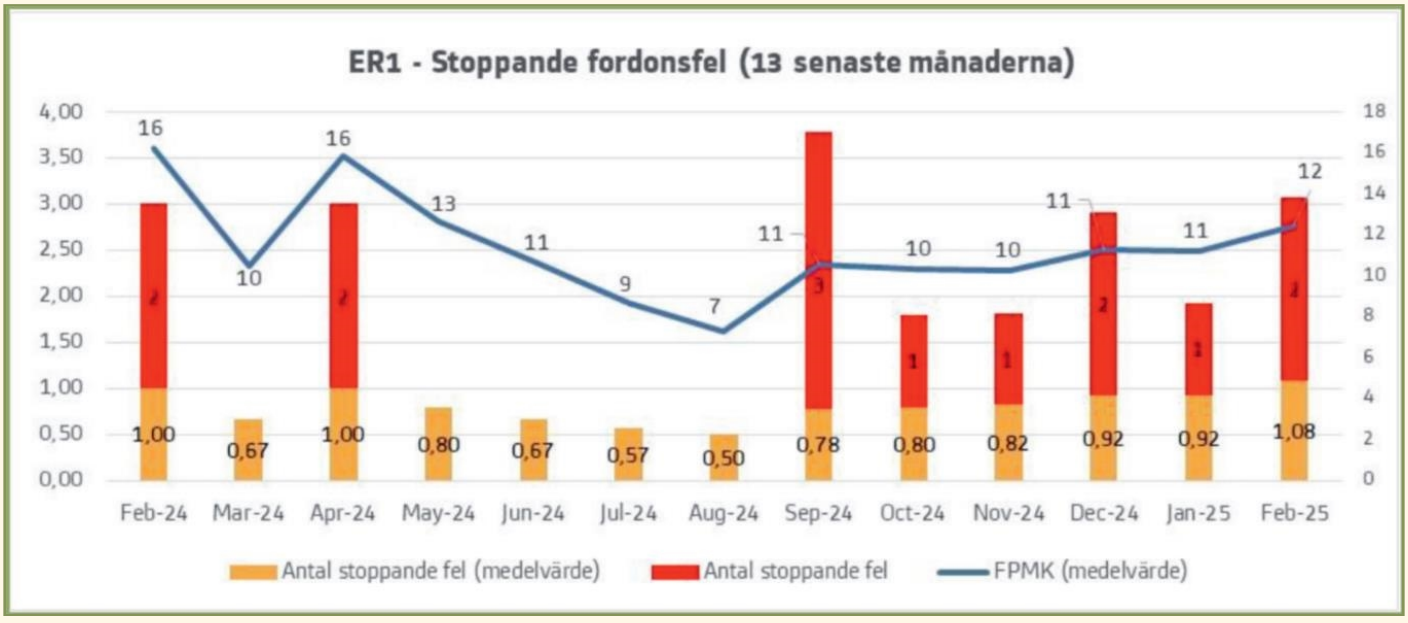
Merförseningstimmar per orsak. Utgråade staplar visar värdena från föregående år (2024).

Fordon

Vårt kvalitetsarbete kring fordonen fungerar väldigt bra och vi har en bra tillgänglighet- och tillförlitlighetstrend på våra fordon just nu, även om "stoppande fel" skuttade upp lite under vintern. Skuttet var kopplat till den nedisningsproblematik (av infra) som ni säkert läste i tidningarna om. Intressant i detta sammanhang är att ER1 tycks klara nedisning av kontaktledningen bättre än Regina, vilket vi tror beror på skillnader i vissa teknikval hos de båda fordonstillverkarna.

Vi har en långliggare i Reginaflottan p.g.a. skador (brännhål) i yttertaket efter en incident med en skadad kontaktledning. Detta fordon (9009) kommer att repareras i Västerås men det är i dagsläget inte känt hur lång reparationstid vi får räkna med. Alla ER1 är i trafik.





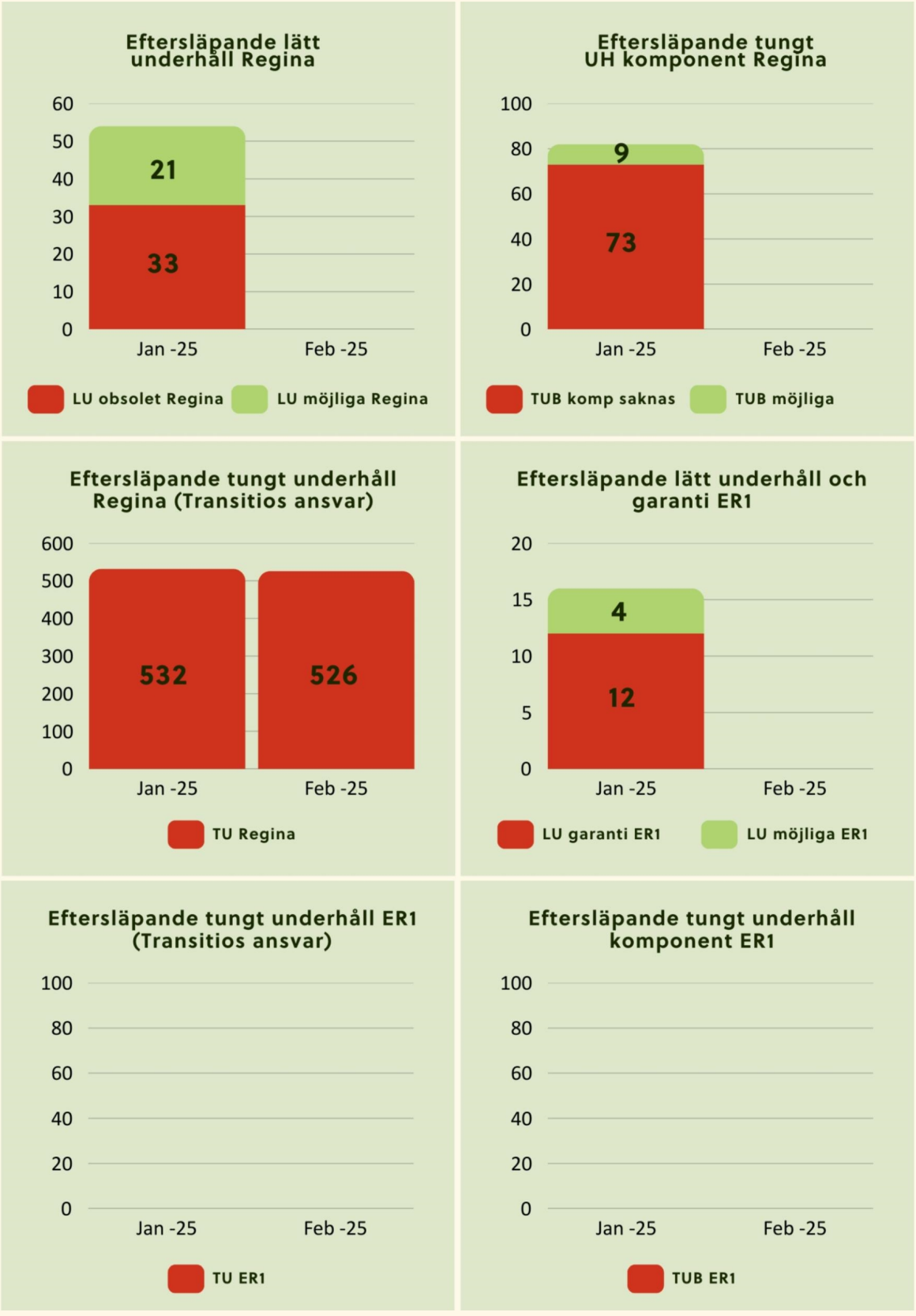
Tåg i Bergslagens andra fordon (Regina) kommer att levereras från Midlife i mitten på april. Det är 9037 som är på gång ut, i och med denna leverans är samtliga våra Reginor utrustade med servering. 9037 har också förärats med en fotovägg i lugn avdelning. Bilden är tagen i TiB-land nära Skinnskatteberg.



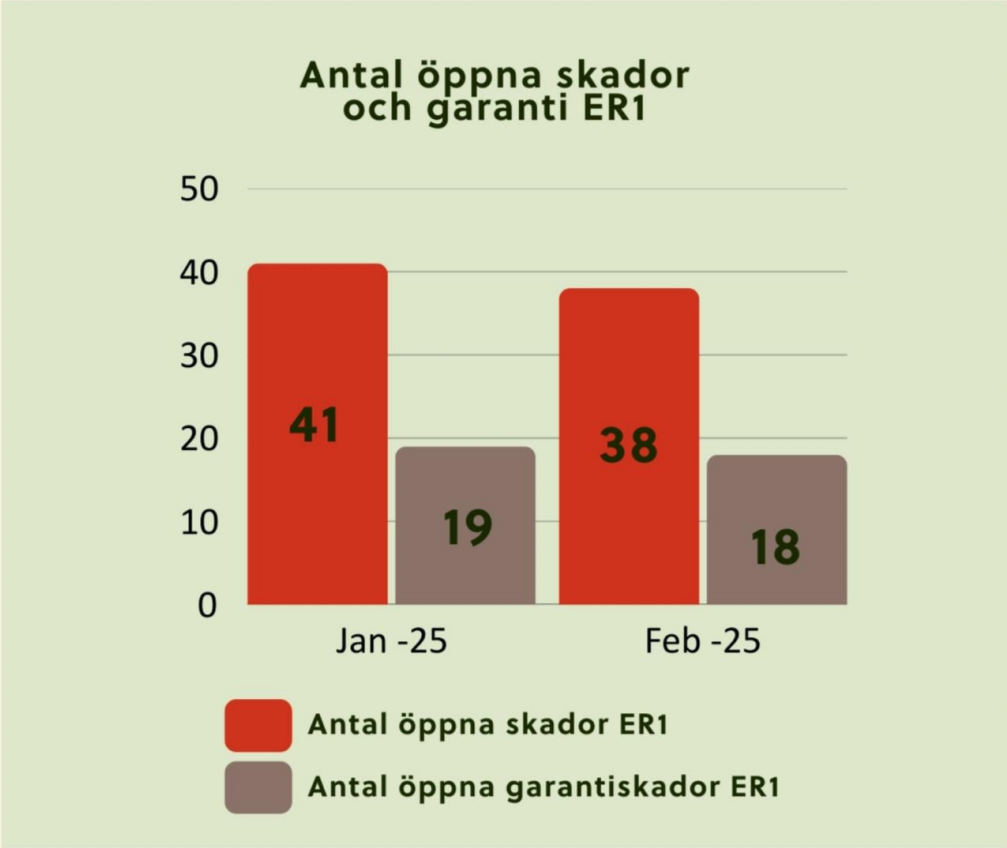
Det har uppstått en del kvalitetsproblem med stolstyger och golvmatta på vårt först levererade fordon. Dessa problem är under utredning och det finns en viss risk att det kommer att påverka tidplanen för återstående flotta. Vi får återkomma om det när vi kommit längre och vet mer om hur detta ska hanteras.

Vi förnyar i och med denna rapport vår underhållsstatistik i syfte att göra den tydligare. Vi tycker att det gamla sättet att redovisa kräver för mycket förförståelse om olika förhållanden och rensar därför upp lite i vår redovisning. En nyhet är att vi synliggör vad vår operatör och underhållare skulle kunna ha utfört av det eftersläpande förebyggande underhållet. Dessa punkter kallar vi för LU-möjliga och TUB-möjliga (LU står för "lätt underhåll" och TUB står för "komponentbyte för tungt underhåll") De resterande punkterna kan inte utföras av skäl som Transitio (våra fordonsägare) ansvarar för (t.ex. obsolecens eller komponentbrist)

Statistik över underhållet



Statistik över underhållet






TÅG I BERGSLAGEN