

Panoramatåget en järnvägs historisk händelse i modern tid

Toni Schönfelder och Panoramatåget.

Det är något av en historisk händelse för Sverige och med början för Stockholm och Göteborg – det första privata järnvägsinitiativet utan statliga subventioner eller upphandlat trafik visas upp i samband med resebranschens stora dagar –

Från Stockholm kan du resa med tåget för 50 kronor enkelresa inkl entré på TUR mässan. Tåget avgår dagligen 12,13,14,15 och 16:e mars från Stockholm C direkt till Liseberg station och i retur på kvällen

Boka dig <http://www.panoramataget.com>

Panoramatåget är öppen för visning i samband med TUR mässan 2008 i Göteborg den 12:e och 13:e mars mellan 12-14.00 OBS på Göteborg C

Panoramatåget är ett banbrytande tåg projekt – med nya attraktioner som skapar fler resande som vill resa med tåg och ger turistbussresearrangörerna en ny spännande produkt där man kan erbjuda sina kunder att resa med Panoramatåget och vid ankomsten fortsätta i turistbussen. Det blir Panoramatåget som är huvudattraktionen.

I nära framtid kommer Panoramatåget att generera tiotusentals resenärer från kontinenten som vill uppleva Sverige. Om detta får vi skriva om mer längre fram, de bussägare och researrangörer som har lite fantasi kan vara med och skapa en helt ny produkt som aldrig funnits i Sverige.

Ägarna bakom Panoramatåget NETRAIL ab kommer i dagarna begära hos regeringen ett undantag från SJ monopolet att få köra ett veckoslutståg Stockholm – Göteborg – Stockholm hela året.

90 kronor enkelbiljetten är vårt budskap, mer skall det inte kosta.

Konceptet bakom Panoramatåget är att med en minimal administration, mycket små kringkostnader, biljett köp endast via Internet, med attraktiva järnvägsvagnar, med ett brett turistiskt innehåll skapar fler resande till tåget, Med genomsnitts biljett för 90 kronor enkel resa och flera tusen biljetter för endast 60 kronor får fler råd att resa och blir tåget ett starkt alternativ till bilen, expressbussen och flyget.

Cykelvagn

Cykelvagn ger en ny grupp resenärer en resmöjlighet som idag endast med svårigheter kan resa med sin egen cykel.

Handikappvagn

Det är den första helt anpassade vagnen för handikappade där man även kan ta med en permobil för assistenter egna säten, rymlig handikapptolett och vilo kupé. All servering sker vid plats.

Bilvagn

Vi arbetar intensivt med Banverket att även få köra en Bilvagn som tillåter ett 20 tal bilar att resa med. Med 3,5 timmar blir bilen snabbare till en kostnad som är lägre en tankning.

Ingen klass indelning

Vi tar bort klass indelningen och man betalar efter i vilken stol man vill sitta, man bokar en fast plats och väljer färdriktning, den lägsta biljetten kostar 60 kronor och den dyraste 280 kronor enkel resa.

Välkommen ombord på Panoramataget och träffa Toni Schönfelder, Jochum Ressel som är initiativtagarna till det mest spännande som skett inom järnvägen i modern tid under TUR mässans dagar.

På denna länk kan du se pågående renovering, gammal och nytt <http://www.panoramataget.se/renovering.aspx>

På denna länk lite information www.panoramataget.se

Bokningslänk för dig som vill prova och resa Göteborg – Stockholm eller omvänt www.panoramataget.com

Bakgrund

Netrail AB är ett företag som ägs av Jochum Ressel i en holding som också äger rederiet www.ressel.se med reguljär båttrafik i Stockholm.

Jochum Ressel har efter många år inom sjöfarten (Kapten och reservare på kungliga marinens Isbrytare) samt varit ansvarig chef för SJ färjor med en rad dotterbolag där jag (Toni Schönfelder) lärde känna Jochum i samband med att jag var styrelseledamot.

När det begavs att Netrail startades som verksamhet för dryga 10 år sedan var den enkla idén att köpa gamla godsvagnar som stod runt om i landet och för all del även i Europa som i princip var skrotfärdiga.

Affärsidén är lika enkel som brilliant, att inte bara köra till skroten utan rustar upp och kundanpassa vagnarna till kunder med specifika behov.

Detta förfarande hade ju varit en naturlig led i järnvägsverksamheten om det inte råder ett monopol som inte tillåter entreprenörer. Varje monopol kväver samhället i respektive land eftersom det handlar om bidrag för att köpa nya vagnar som skattebetalarna skall betala.

Vem för övrigt skulle tillåtas i ett monopol företag vara innovativ där man med ena örat lyssnar på marknaden och samtidigt får en ordentlig påse med pengar utan budget att renovera, bygga om, skapa kundkontakter, upphandla och verkställa utan en byråkrati som maler ned innovatören?

Järnvägen är ett gigantiskt regelverk, personer med bra idéer lämnar branschen, få orka leva med andra anpassa sig och ingenting nämnvärt sker.

Det är ju inte regelfritt inom flyget heller, faktisk med miljoner begränsningar ändå har man skapat bland alla dessa begränsningar ett transportmedel som gett människan möjligheter att resa på ett vis som vi aldrig tidigare haft möjligheter till, den avreglering som pågår inom luftfarten hade järnvägen mått bra av att utsättas för. Den lär vara på väg, men 150 år av monopol sätter sina spår där det är svårt att bryta sig loss vilket naturligtvis stöds av politiska krafter som inte förstår den fria marknadens möjligheter.

Med tvång och hot skapa man inget resande, och det gäller gods som persontrafik.

Netrail med Jochum Ressel såg chansen och tog den och började "trada" med godsvagnar i inlandet och ute i Europa, det går inte av sig själv kan vi sammanfatta det med.

Först de sista åren fick man genom ett antal ovanligt kreativa lösningar fart på godsvagns försäljning och uthyrning.

Med detta skapades också en viss ekonomi som ger Netrail utrymme för nya satsningar vilket har lett till att många kunder vill ha Netrails järnvägsvagnar som alltid är totalt renoverade och uppfyller de senaste regelverken, tas in löpande på inspektion, Netrail har en egen workshop vagn med alla tänkbara reservdelar allt från hjul till bufferter som far runt och ser till att den egna flottans vagnar är i ett förstklassigt skick.

Med en liten stab av medarbetare en rad konsultanställda håller man kostnaden på en rimlig nivå och har en flexibilitet som få andra järnvägsbolag.

När man sysslar med dylika affärer där alla är nöjda dyker det upp andra erbjudanden och nu kommer vi in på persontågsvagnar.

Det spelar ingen roll hur det gick till men Jochum fick förfrågan i höstas ifall man ville förvärva en del äldre SJ personvagnar och Panoramavagnen.

I ett sådant läge fundera inte en entreprenör, utan man köper och sedan fundera man vad skall vi göra med vagnarna.

Med andra ord den absoluta motsatsen till hur en byråkrat eller politiker styrd verksamheter fungerar. Vem kan ta ett sådant beslut ur höften i ett länsbolag? Hos SJ tåg AB, Veolia och andra storbolag?

När man gör ett sådant beslut räkna man med att det finns andra personer som är villiga att vara med på en turbulent resa där varje dag är en ny utmaning.

Det är många som skall hänga med, allt från underleverantörer till reparationsverkstäder, besiktningsmän, olika experter och allt är teknik orienterat.

Kunden som är grunden till en investering för det är han som skall betala kalaset kommer ofta i bakvatten och förutsetts finnas den dag tåget skall rulla, det gör han inte alls, exempen är flera i Sverige.

Det som spelade oss i händerna var den halvhjärtliga avregleringen under hösten 2007 för event och chartertåg.

Definitionen för ett chartertåg ger oss en del öppningar och man måste lirka fram så att politiken våga stå upp för det man predikar om. Fler skall ges tillfälle att resa med Tåg.

Med Panoramavagnen hade vi självklart ett färdigt namn som blir enkelt att marknadsföra och får en egen marknadsprofil.

www.panoramataget.se eller www.panoramataget.se för de datorer och servrar som inte stöder åöä.

Fast jag ville kalla tåget för "folkets järnväg" FJ men det vågade inte mina kamrater, se där lite rädsla finns trots allt.

Vårt arbetskoncept är rätt enkelt – vi gör det som andra tågbolag inte erbjuder.

Alla säten med en stickkontakt för den medförda datorn eller mp3 spelaren

Gratis Internet i hela tåget

Nyrenoverade stolar liksom hela inredningen som ger en positiv upplevelse med plats för en catering vagn som på flyget i respektive vagn

Attraktivt yttre med en sober lackering som går igen i inredningen, inbyggt belysning för trappstegen som lyser upp perrongen vid öppen dörr.

Separat Herr och Dam toalett som ökar hygien inte minst för damerna med speglar som täcker hela dörren, ljus och fräscht.

Toalett behållare under tåget som tar hand om avföringen.

Uppgradering till senaste regelverket enligt EU lagen för järnvägsvagnar vilket vi med fog kan påstå få andra tåg uppfyller.

En stor del av kostnaden för person tåg är biljett hantering och bokning, vem har inte suttit i långa stunder eller stått med en nummerlapp och flera hundra före en.

Vem har inte stått framför en automat som krånglar eller hela hanteringen hur man köper en tågbiljett är ohanterlig och otidsenligt.

Vi följer ett annat koncept, kan långt över fler hundra miljoner flygkunder köpa sin biljett enbart via Internet – så kan vi.

Jag har med en kollega på dryga 5 år byggt upp en av Spaniens största biluthyrningar via nätet utan en enda anställd bara en dator och först när man hämtar bilen är en person inblandat.

<http://www.eurocasacar.eu>

Vi tillämpar samma princip för Panoramataget, all bokning sker via Internet, öppet 24 timmar och är bokningen öppen för minst ett år framöver.

Vi har ingen klassindelning utan kommer att tillämpa pris beroende vilken stol man väljer, man kan köpa en specifik plats i eller mot färdriktning, man boka en egen kupé, man kan boka konferens rum, man kan boka hela vagnen, det kommer att framgå vilka platser som är lediga. Först till kvarn så att säga..

Prissättningen är baserat på en dynamisk prissättning som flumspråket kallar det för, det är den beräknade efterfrågan som styr priset och minska priset.

Biljett försäljning sker också ombord via Internet direkt av tågvärden som finns i varje vagn som kan se vilka platser som är lediga.

Smaskigt ombord!

Ombordförsäljning är en viktig del av reseupplevelsen, jag hoppas att så snart vi kör reguljärt kan prestera något som inte finns motsvarighet till.

Alla resurser satsas för att ge maximal upplevelse då varje resenär skall få ombord 7-9 nya resenärer utan att vi skall behöva lägga dyra annonskampanjer för att dölja ett kvalitetsmisslyckande.

Kan Ryanair vända en flygmaskin med allt vad det innebär av kringtjänster på ca 17-25 minuter skall vi inte vara sämre, det är jag övertygat om, om vi tillåts vara kreativa.

Så kommer genast argumentet, vi vill bara köra veckosluten som att ta russen ur kakan, först och främst vad är det för fel med att bara kaka russen?

Sedan är vårt argument, självklart skall vi börja med att köra veckoslut så att alla monopolskadade motvalskärningar får se att vi ökar resandet med tåg och inte att SJ tåg blir av med sina resenärer. Hela detta snack om att ta ifrån är lika galet som föråldrat, det finns alltid en potential av resenärer som inte reser då det inte passa dom eller det är för dyrt eller att man väljer, flyget, bussen eller bilen och dom flesta stannar för övrigt hemma vilket inte skall glömmas.

Med Ryanairs och easyjet intåg har det inte blivit färre flygresenärer i världen.

Traditionellt är att man tar alla fasta kostnader, delar upp dom per avgång, inför 3 säsonger, låg, mellan och hög och har en beläggningskalkyl på 40%

Ett säkert sätt att söka bidrag eller lägga ned.

En variabel prissättning, (dynamisk prissättning) att prissätta är ett av de viktigaste marknadsinstrumenten, det är inte många som kan det därför att dom aldrig tillåtits arbeta så.

De enda som varit duktiga på det är charterflyget men även dom hade sina problem med lågprisflygets intåg där man var tagen på sängen och samtliga svenska charterarrangörer var konkursfärdiga med hundratals miljoner kronor i förluster och räddades kvar av utländska koncerner. Man begrep helt enkelt att Ryanair och easyjet som är 2 bolag som gjort skola i dynamisk prissättning kan flyga för 1 krona + skatter. Samtidigt tjäna pengar och ha världens modernaste flygflotta, Ryanair ensam har 46 miljarder svenska kronor i cash på banken och i princip inga skulder med 280 nya plan beställa till ett köpvärde av 450-500 miljoner kronor stycket. Det borde även få den mest monopolskadade personen att fundera om det finns andra alternativ i ett samhälle än tvång och monopol.

En dynamisk prissättning innebär att varje stol kostar i princip olika – inget för planhushållare sålunda – det kräver väldigt mycket fokus på beläggning och efterfrågan där priserna varierar timme från timme, det kan jag göra sittandes i Alicante eller på Nordpolen bara jag har en bredbands uppkoppling.

Den som har ansvaret styr över den aktuella prissättningen, att köpa en biljett allt från 60 kronor till 350 kronor som är en gammal skön första klass fåtölj. Ta en öl i baren och sätta mig i utsiktsvagnen och bli lycklig över att se landskapet från rena rutor som inte är täckta med veckor gammalt skit.

90 kronor enkel resa

Därför är vårt budskap 90 kronor enkel resa ett snittvärde som skall vara så lockande att jag bara måste resa med – och strunta i att det bara går ett tåg på fredag, lördag och söndag mot att SJ tåg kör minst varje timme med en hel annan flexibilitet.

Netrail hyr ut sina vagnar till alla tåg bolag och från den 19:e mars kommer Panoramatåget köras på sträckan i daglig trafik Stockholm – Oslo för Ofotenbanan och deras projekt unionståget.

I Kanada kör både det statliga CP och privata VIA och VIA går med utmärkt lönsamhet, att Chile är avreglerat med nya aktörer och betydligt lägre biljettpriser, att det i USA finns idag rätt många tidigare nedlagda järnvägar i statens regi som idag drivs av privata intressen som exempelvis Grand Canyon <http://www.thetrain.com> som efter få år är en mycket bra affär och hela turistnäringen har fått en uppsving som är unik. I Schweiz finns det många privata järnvägar en del riktigt framgångsrika i att kombinera nytto resande med turisttrafik.

Eller varför inte Polar Expressen i mellan western <http://www.thetrain.com/polarexpress>

Låt se om regeringen våga stå upp för det man önskar – få fler att resa med tåg,

Panoramatåget är värt en etst utan att det kostar skattebetalarna en enda krona.

Tvärtom man skapa ett resande underlag för personer som idag inte har råd att resa.

Detta argument biter inte på monopolister, det vet jag, dom vill att tåg skall vara gratis och övriga skattebetalare skall betala det hela, finns det verkligen någon som lyssnar på dessa anarkister?