Stockholms läns landsting

POSTLISTA

Trafiknämnden
Perioden 2018-01-18 – 2019-02-06

Trafiknämnden
2019-02-19, punkt 24

Ankomstdag	Från/till	Angående	Handläggning
2019-01-15 TN 2019-0168	NN	Skrivelse till trafiknämndens ledamöter angående busstrafiken i Hallstavik	TA

Till: **Region Uppsala** **Region Stockholm**
Kollektivtrafikförvaltningen/UL *samt* **Trafikförvaltningen/SL**
Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden **Trafiknämnden**

LEIF BERGMAN

EN GAMMAL BUSSBYTARES BEDRÖVLIGA BERÄTTELSER

UTMYNNANDE I NÅGRA FÅ ALTERNATIVA FÖRSLAG TILL KONKRETA ÅTGÄRDER VILKAS OMEDELBARA GENOMFÖRANDE SKULLE HÄLSAS MED JUBLANDE GLÄDJE AV ALLA OSS BUSSRESENÄRER SOM HAR RÅKAT ILLA UT BARA DÄRFÖR ATT VI INTET ONT ANANDE EN GÅNG LITADE PÅ ATT DET SKULLE GÅ LÄTT FÖR OSS ATT BYTA BUSS I HALLSTAVIK

INNEHÅLL

Inledande ord	3
Utgångsläget: Två samverkande busslinjer	4
SL639 – en enda busslinje	4
Sanda–Stockholm tur och retur	5
Den stora nedmonteringen. Steg 1	5
En annandag jul-berättelse från år 2010	6
Hur hade det kunnat undvikas?	9
DEN GYLLENE REGELN	9
Två tänkbara, korta och effektiva trafiksamtal	10
En tidtabell från år 2012	13
Herre Gud i himmelen, ge oss tjugo minuter!	14
Oroliga tankar inför ett bussbyte	14
Åter till tidtabellen	15
Kan man alltid lita på förarna?	16
Tidtabellen för år 2018	19
Oroliga tankar inför ett bussbyte. 2	20
Upprörande bilder från nutidens bussliv	
1. Dramatik och kalabalik i Hallstavik	22
Upprörande bilder från nutidens bussliv.	
2. Dramatik och kalabalik på bussen till Hallstavik	29
Samtal vid påstigningen	29
Stor dramatik vid resans slut	33
Stor dramatik vid rondellen. 1	35
Nedmonteringen, steg 2. Bort med alla anslutningar!	38
De ständigt aktuella frågorna	38
Leif Bergman samtalar med UL:s kundtjänst. Del 1	39
Den första förklaringen	42
(En inskjuten parentes om opålitliga tidtabeller	42
Fem minuter hit eller dit, spelar det någon roll?)	43
Åter till huvudspåret: Den första förklaringen, fortsättning	44
Han gav nog upp tanken på att resa till Östhammar!	46
Ett upplysande samtal med UL:s kundtjänst	47
En småbarnspappas vedermödor	50
Stor dramatik vid rondellen. 2	52
Omskolning! Omprövning av alla värden!	53
Stor dramatik vid rondellen. 3	54
Stor dramatik vid rondellen. 4	56
Men varför tog UL bort sina anslutningar? Den andra förklaringen	57
Varför tog UL bort sina anslutningar?	
Den tredje och fjärde förklaringen	59
Vad kan kundtjänsten svara? Några förslag till standardsvar	60
Sent omsider – ett viktigt meddelande till alla resenärer	63
Ett inte alls osannolikt samtal med UL:s kundtjänst	67
Och vad säger då SL:s tidtabellshäften om anslutningslinjer?	69
Vad UL säger om SL	76
Leif Bergman samtalar med UL:s kundtjänst. del 2	76
En avslöjande mejlkorrespondens från våren 2017	78
Varför tog UL bort sina anslutningar? Den femte förklaringen	81
En avslöjande mejlkorrespondens från våren 2017, fortsättning	81
Medborgare, inte konsumenter!	85
Slutord med förslag till åtgärder	87
UL mejlar till SL. Ett formuleringsförslag	89
Slutord, Anmärkning och Bilaga	91

INLEDANDE ORD

I den följande texten är de viktigaste partierna inramade. Där återfinns mestadels livfulla, förhoppningsvis fängslande eller i varje fall underhållande små berättelser, ofta i dialogform, ur min och andras verklighet som mångåriga busspassagerare på linjerna SL 639 och UL857. Vissa av berättelserna redogör utan större förvanskningar för sådant som faktiskt *har hänt* och kan därför sägas vara sanningsenliga eller *sanna*. Andra ska ses som mina försök att med fantasins hjälp berätta om sådant som visserligen inte har hänt men som enligt min mening mycket väl skulle ha kunnat hända. Berättelserna i dessa senare inramade avsnitt kan visserligen inte sägas vara sanna, men ingen som följer det löpande resonemanget i den omgivande, icke inramade texten och får reda på de faktiskt föreliggande omständigheterna torde kunna bestrida att de är i allra högsta grad trovärdiga och *sannolika*. Har händelserna ännu inte inträffat i verkligheten är det snarast ett underverk att så inte har skett.

Jag hoppas att det bland mina läsare ska finnas någon chefsperson eller politiker i beslutsfattande ställning som starkt upprörd avbryter sin läsning, stampar hårt i golvet, slår knytnäven i bordet och utbrister: *”Nej, detta var då det värsta! Så här kan det ju inte få fortsätta! Det här ska vi rätta till, och det ska min själ göras OMEDELBART!”* Det kommer nämligen att framgå av den följande framställningen att den under flera decennier väl fungerande busstrafiken på sträckan Stockholm–Östhammar/Öregrund under de senaste åren, framför allt genom illa genomtänkta tidtabeller, har blivit högst *dysfunktionell*. Det är särskilt i samband med bussbytet i Hallstavik som smått kaosartade situationer gång på gång uppstår, och även vana passagerare som otaliga gånger under flera decennier har rest denna sträcka frågar sig nu om de verkligen ska våga sig på att påbörja samma gamla resa en enda gång till, med den osäkerhet som numera råder vid tidpunkten för bussbytet i Hallstavik. Ångestfylld frågar man sig:

”Hur ska det gå? Ska jag i dag få åka vidare med den nya bussen från Hallstavik, eller måste jag ensam och övergiven stanna kvar på busshållplatsen och vänta där under i värsta fall fjorton och en halv timmar, tills tiden äntligen är inne för nästa bussavgång?”

Den som har mycket ont om tid suckar kanske inför den väldiga textmassa som tornar upp sig framför honom eller henne. Jag kan tyvärr inte utlova någon rolig läsning. Efter de första mera kyligt neutrala sidorna formar sig texten till en enda lång klagovisa, mycket enformig dessutom eftersom det hela tiden är *samma*, alltid *samma* brister i busstrafiken som det jämt och ständigt bara ska klagas och klankas på. Samma brister, samma tjat! Nästan inga berömmande ord i hela dokumentet! Och så många onödiga upprepningar! Den som gäspande och uttråkad känner sig frestad att avbryta läsningen i förtid uppmanas att i vart fall inte försumma att kasta en blick på de allra sista sex sidorna (med början på sidan 87), där jag föreslår några enkla alternativa åtgärder för att åter göra resan mellan Stockholm och Östhammar till en behaglig upplevelse för de för närvarande så hårt prövade passagerarna. på SL639 och UL857.

Leif Bergman

Utgångsläget: Två samverkande busslinjer

Fram till 1971 tillhörde Östhammars kommun Stockholms län. I samband med kommunreformen detta år överflyttades emellertid Östhammars kommun till Uppsala län. Detta fick betydelse för den länsvis organiserade busstrafiken. Ville man åka buss från Stockholm till Öregrund eller omvänt passerade man ju numera en länsgräns, och därför måste man hädanefter byta buss i Hallstavik. I Uppsala län reste man med bolaget Upplands Lokaltrafik, förkortat UL, i Stockholms län med bolaget Storstockholms Lokaltrafik, förkortat SL. Efter år 2012 fungerar dess förkortningar som beteckningar för den av trafikförvaltningarna inom regionerna Uppsala och Stockholm bedrivna kollektivtrafiken inom länen. (Jag kommer i det följande för enkelhetens skull att omnämna UL och SL som ”bolag” eller ”företag” även om jag är medveten om att dessa beteckningar inte är helt korrekta när det gäller förhållandena efter 2012.)

Jag, en stockholmare, skaffade mig 1976 en fritidsfastighet på Gräsö utanför Öregrund. Jag fick därför ofta anledning att åka buss till eller från Öregrund. Det blev med åren många, sammanlagt kanske ett femtiotal resor på denna sträcka, som sagt alltid med byte av buss (och bussbolag) i Hallstavik. (Dessutom måste man ofta byta från en UL-linje till en annan i Östhammar för den korta sträckan från och till Öregrund, men detta kan vi bortse ifrån här och i fortsättningen, eftersom det aldrig har vållat mig några problem.)

Jag, en gammal erfaren bussbytare, kan inte påminna mig att det någonsin under alla dessa resor uppstod några som helst svårigheter i samband med bytet av buss i Hallstavik. Vi resenärer behövde aldrig stå och vänta orimligt länge på att den anslutande bussen skulle infinna sig. Å andra sidan hände det heller aldrig, nej aldrig någonsin, att den buss vi skulle byta till hade kört iväg från Hallstavik innan vi anlänt dit. Även om vår buss av någon anledning hade blivit kraftigt försenad framstod det som något fullkomligt självklart för alla inblandade, för oss resenärer liksom för chaufförerna, att den anslutande bussen inte skulle få sticka iväg för tidigt på egen hand utan *måste* stanna kvar och invänta vår ankomst.

Så var det på den tiden.

*****

SL639 – en enda busslinje

Under många år gick det alltså mycket bra för mig att på detta sätt resa denna långa sträcka, men det skulle faktiskt gå ännu bättre. Samarbetet mellan Stockholms läns och Uppsala läns trafikmyndigheter resulterade i att man återgick till det utmärkta tillstånd som jag förmodar hade rått även tidigare, före kommunreformen 1971 då Östhammar ännu tillhörde Stockholms län. Trots att resvägen mellan Stockholm och Östhammar numera som sagt passerade en länsgräns beslutade man nämligen att återigen låta *en enda* busslinje, närmare bestämt Stockholmslinjen SL639, köra hela vägen. Mycket förnuftigt resonerat!

Tydligen såg man som sin uppgift att ge bästa möjliga service till de skattebetalande bussresenärerna, som nu skulle få kortare restid och dessutom slippa det lilla besväret att i Hallstavik behöva förflytta sig från en buss till en annan.

Minnet sviker mig när det gäller tidpunkten för denna förändring till det bättre, men jag håller för sannolikt att det var under något av de sista åren av 1980-talet eller möjligtvis i början av 1990-talet som det lilla underverket inträffade – att två busslinjer plötsligt smälte samman till en.

*****

Sanda–Stockholm tur och retur

Under ganska många år skulle det sedan bli SL639:an som ensam fick transportera nöjda resenärer fram och tillbaka mellan Stockholm och Östhammar/Öregrund. Sådant var fortfarande förhållandet år 2005, då jag beslutade mig för att flytta från Stockholm och bosätta mig permanent i Sanda, en liten by halvannan mil norr om Hallstavik.

Att jag vågade ge mig iväg så långt bort i landet trots att jag fortfarande hade mitt arbete kvar i Stockholm berodde inte minst på just detta: att jag var så väl medveten om att de dagliga eller nästan dagliga resorna till och från arbetet inte skulle bli något problem för mig. Jag kunde med glädje konstatera att den pålitliga och för mig så välkända bussen SL639 fortfarande regelbundet strök förbi Sanda ute på stora vägen, alldeles nära huset där jag skulle bo. Jag skulle bara ha fem minuters promenadavstånd till hållplatsstolpen. Av tidtabellen framgick att jag under arbetsveckan hade fritt val mellan hela sex dagliga avgångar i båda riktningarna och att min restid till eller från *Tekniska högskolan* i Stockholm inte skulle bli längre än högst två timmar. Kunde det bli bättre?

*

På detta sätt arbetspendlade jag till Stockholm under tre år, tills jag gick i pension 2008, varefter resorna fortsatte men naturligtvis blev mer sporadiska. Jag hann alltså åtnjuta förmånen att få uppleva och dra nytta av den gyllene bussrese-epok *då allt ännu fungerade som det skulle* på linjen Stockholm–Hallstavik–Sanda–Östhammar/Öregrund. Men denna epok skulle plötsligt ta slut.

*

Den stora nedmonteringen. Steg 1

Ty någon gång, det kan kanske ha varit 2009 eller något år före eller efter, nåddes man av meddelandet att Stockholmsbussen SL639 i fortsättningen inte skulle få köra längre norrut än till Hallstavik. De passagerare som på resan från Stockholm ville fortsätta att resa mot Östhammar måste vänja sig vid att i fortsättningen byta till Upplandsbussen UL857, som skulle sättas in på SL639:ans gamla sträcka mot norr. Detta var ju tråkigt att höra, men jag försökte övertyga mig själv om att den

lilla förändringen nog inte skulle innebära någon större skillnad. Bytt mellan två bussar i Hallstavik hade jag ju gjort otaliga gånger från mitten av 1970-talet och många år framåt när jag reste från och till fritidshuset på Gräsö, och det hade alltid gått så bra. Varför skulle jag behöva oroa mig?

Men oroat mig skulle jag verkligen ha gjort, om jag kunnat se in i framtiden. Detta var nämligen bara första steget i *den stora nedmonteringen* av linjen Östhammar–Stockholm. Att vara bussbytare skulle minsann inte längre få vara bara en dans på rosor.

*

Ty redan i början gnisslade det oroväckande i systemet. För att visa hur illa det kunde gå för en bussresande liten skara år 2010, när tvåbuss-systemet bara kan ha varit något år gammalt, ska jag berätta en sann historia ur livet. Jag var själv inblandad, om än bara som ögonvittne.

EN ANNANDAG JUL-BERÄTTELSE FRÅN ÅR 2010

Det är annandag jul, vid åttatiden på kvällen. I Hallstavik är det folktomt på gatorna. Ingen ger sig ut frivilligt i mörkret i kväll för att trotsa den råa kylan och snålblåsten. Bara några få människor ser jag stå på busstationen, huttrande och frysande, längtande efter att SL639 snart ska komma och släppa ombord dem i värmen, så att de bekvämt kan åka hem till Stockholm.

Själv har jag just kommit åkande från Stockholm med samma busslinje. Nu står jag tjugo meter längre bort vid det andra hållplatsläget, väntande på att UL857 ska anlända från Östhammar för att släppa av sina passagerare här och strax därefter starta på nytt för att köra tillbaka till Östhammar – med mig ombord, för jag vill ju hem till Sanda.

Om man ska tro på tidtabellen borde Upplandsbussen vara här nu, men den låter vänta på sig. Den är tydligen försenad. Nåja, sådant händer ju.

Medan jag står där och väntar ser jag hur min gamla SL639-buss, den som snart ska avgå till Stockholm, kör fram till sitt hållplatsområde och släpper in den lilla frusna väntande skaran. Men… är detta möjligt? Till min stora förvåning och förtrytelse bevittnar jag faktiskt det otroliga som nu händer mitt framför mina ögon utan att jag kan stoppa det. SL:s förare stänger bussens dörrar, startar motorn och kör lugnt iväg från busstationen med de Stockholmsresenärer som haft turen att få åka med! Snart är bussen försvunnen i mörkret, i full fart på väg mot Stockholm! Och detta har skett trots att han eller hon borde ha varit medveten om att han tjänstgjorde på en linje avsedd att vara *anslutande* till UL857! Han skulle *naturligtvis absolut inte* ha givit sig iväg utan att först ha inväntat den försenade bussens ankomst och tagit emot de eventuella UL-resenärer som hade för avsikt att resa vidare mot till Stockholm!

Ganska kraftigt försenad, tio minuter eller kanske en kvart senare än den i tidtabellen angivna ankomsttiden, anländer så äntligen denna UL857. Ur bussen ut i mörkret och kylan tumlar ett sällskap tunt klädda personer, sex eller sju stycken, som avslutat sitt julfirande i Roslagen och nu längtansfullt ser fram emot att få komma in i SL639:ans goda värme för att halvslumrande i den mjuka fåtöljen ta sig snabbaste vägen hem till Stockholm igen.

Men – *varför ser de inte till någon Stockholmsbuss?*

Jag måste tyvärr förklara för dem att jag nyss maktlös stod och bevittnade hur deras egen anslutningsbuss så där fem eller sex minuter tidigare helt sonika for i väg från Hallstavik mot Stockholm, tydligen utan att föraren ägnade minsta tanke åt att det på UL857:an kanske skulle finnas en och annan resenär som hade för avsikt att fortsätta resan med hans eller hennes buss. Nej, får jag nu förklara för den mållöst gapande lilla skaran, ni är lämnade i sticket! Kvarglömda, frånåkta! Så är det!

De har svårt för att tro att jag talar sanning. Hur kan ett sådant misstag överhuvudtaget vara möjligt! De har ju så tydligt kunna läsa i tidtabellen eller fått höra från trafikupplysningen att de bara skulle ha att byta buss i Hallstavik, så skulle de sedan kunna åka vidare raka vägen tillbaka till Stockholm. Busslinjen Östhammar–Stockholm skulle ju så att säga tillsammans bilda *en enda sammanhängande linje*, med bara detta korta lilla uppehåll för bussbyte i Hallstavik! Och nu har de kommit till Hallstavik, och så finns alltså den där andra bussen inte ens kvar här längre! Men den var alltså här alldeles nyss? Varför väntade den då inte på oss? Obegripligt!

– *Men*, frågar de mig förhoppningsfullt, *då kan vi väl ta nästa buss i stället, inte sant? Och när går den?*

Stackars okunniga aningslösa stockholmare, tänker jag medlidsamt. Vi befinner oss ju på landet! Jag måste skoningslöst avslöja sanningen för dem – att deras UL639:a var den ohjälpligt sista bussen för kvällen som lämnade Hallstavik. Alla bussar söderut, även UL641 till Norrtälje, hade slutat att gå! Det var ju sent på kvällen och helgdag dessutom. och då är det här ute på landet minst sagt glest mellan avgångarna!

Jag måste ju själv åka i väg med min UL-buss norrut för att komma hem till Sanda. Föraren är otålig med att komma iväg. Han uppmanar mig irriterat att sluta stå där och snacka. Vill jag åka med får jag allt skynda mig att kliva ombord, för nu tänker han tamejfan börja köra!

Till de alltmer förtvivlade akterseglade stockholmarna har jag inga tröstens ord att säga som avsked. De får väl vackert stå där i kylan hela natten och vänta, eller lägga sig på marken och försöka sova för att få tiden att gå fortare. Hem till Stockholm ska de nog ändå komma morgonen därpå, om inte i buss så åtminstone, ihjälfrusna under natten, i likkistor.

Jo, en viktig sak kommer jag på att jag kan säga som tröst till den modstulna skaran just innan jag stiger upp i min hemvändande buss. Jag har i sista ögonblicket tänkt på att det finns ett sätt för dem att komma hem. Jag uppmanar dem nu att stå på sig och hävda sin rätt. Det som hänt är ju inte deras fel, det måste de förstå! Men antingen det nu var UL som felade eftersom Östhammarsbussen anlände för sent eller SL eftersom Stockholmsbussen avgick för tidigt – det finns dock hos båda bolagen något som heter *resegaranti*, och den måste dessa strandsatta resenärer nu ha rätt att utnyttja när det faktiskt i tidtabellen tydligt *utlovats att de i Hallstavik ska påträffa en anslutande buss speciellt avsedd för dem* (även om bussen nu i själva verket inte alls fanns där). Bussbolagen måste ta sitt ansvar, framhåller jag.

– Därför, säger jag uppmuntrande till dem, *ska ni förstås nu låta ett par taxibilar köra er ända hem till Stockholm. Och det är naturligtvis inte ni utan UL eller SL eller kanske båda bolagen i förening som får stå för fiolerna, kom ihåg det! Vem som ska betala får de väl göra upp om sinsemellan! Huvudsaken är att ni själva inser att ni inte ska behöva stå för kostnaden för den tio mil långa taxiresan hem!*

Hej då och lycka till!

*

Under min korta avslutande bussresa hem framkom det under mitt samtal med UL-föraren att hans försening hade berott på oväntade svårigheter att starta motorn i kylan. Därför hade han försökt köra på så fort han bara kunnat men ändå inte lyckats ta igen de försenade minuterna. Men han svor sig fri. Det var väl inte hans fel heller att motorn krånglade! Han hade ju kört så fort han kunnat, något annat kunde man väl inte begära av honom!

Men, frågade jag, varför hade han inte kontaktat sin trafikledning för att uppmana den att meddela Stockholmsbussens förare att han eller hon måste invänta Upplandsbussens försenade ankomst innan han eller hon började köra mot Stockholm? Varför, frågade jag UL-föraren, hade han inte tänkt på sina passagerare, som ju alla skulle åka vidare till Stockholm, och varför hade han inte levt sig in i hur det skulle gå för dem om de inte kunde få följa med på Stockholmsbussen?

Varför skulle han tänka på dem? svarade han mig. Det där, det var väl deras problem det! Det var väl inte *hans* problem om Stockholmsbussen hade åkt ifrån dem! Det var väl inte han som åkt ifrån dem heller! Det var väl 857:an och inte 639:an som var hans buss, och det var den som han körde och tog ansvar för, inte 639:an! Det kunde väl inte vara hans fel heller och det behövde väl inte han bry sig om, om det nu var så att 639:an kanske hade låtit bli att vänta och bara kört i väg! Vad hade han med det att göra? Han kunde väl inte veta om 639:an skulle vänta eller inte! Hur skulle han kunna veta det? Och det var ju motorn också som

inte hade startat! Då var det väl inte hans fel heller, om han nu tyvärr blivit lite försenad!

*

Hur hade det kunnat undvikas?

Hur det gick för de stackars övergivna julfirarna förtäljer inte historien. I stället för att ringa till UL:s och SL:s kundtjänst och klaga valde de kanske det för bussbolagen behagligaste alternativet – att tyst och uppgivet sjunka ned på busshållplatsens trottoar för att tillbringa natten där, så att allesammans påträffades ihjälfrusna morgonen därpå. Det som i så fall skulle ha tagit död på dem var då, för att gå rakt på sak och ange den direkta dödsorsaken, att föraren på Stockholmsbussen inte hade brytt sig om att följa *DEN GYLLENE REGELN*.

Vad är då detta för regel? Hur lyder den? Ja, den har visserligen hittills alltid varit en *oskriven* regel, troligen eftersom den alltid har ansetts vara så självklar att den inte behövde skrivas ner eller ens sägas högt, men låt oss nu för en gångs skull se den riktigt klart och tydligt nedtecknad:

DEN GYLLENE REGELN:

EN ANSLUTNINGSBUSS INVÄNTAR ALLTID EN BUSS SOM ÄR FÖRSENAD!

Hade SL-föraren följt denna enkla regel skulle de stackars kvarlämnade resenärerna inte ha behövt riskera att frysa ihjäl. Nej, de hade inte ens blivit kvarlämnade på stationen utan hade glada och nöjda kunnat kliva ombord på den snällt väntande, varma och trygga SL-bussen för att åka vidare med den mot Stockholm.

*

Men trots att SL-föraren uppenbarligen inte hade följt *DEN GYLLENE REGELN* hade annan dag jul-skaran ändå kunnat komma med på hans eller hennes Stockholmsbuss, om det bara inte hade varit så olyckligt att:

- det hade varit *obefintlig kommunikation* mellan förarna på de två bussarna, den som körde mot Hallstavik och den som skulle köra mot Stockholm,

och att:

- det hade varit *alltför kort väntetid* inlagd i tidtabellen mellan den ena bussens ankomst och den andra bussens avgång i Hallstavik.

Obefintlig hade *kommunikationen* varit, eftersom både UL:s och SL:s förare tydligen hade låtit bli att göra det som borde ha varit självklart för dem. För det första borde *föraren på UL-bussen* med sin trafikledningens hjälp ha sänt över ett kort meddelande till SL-föraren om sin försening, så att den sistnämnde hade fått veta både *att* och *hur länge* han måste uppskjuta sin egen avgång från Hallstavik. Och för det andra: även om nu *SL-föraren* inte hade nåtts av något meddelande från den andre föraren om hans försening så skulle det ändå ha varit *hans* skyldighet att inte påbörja sin körning mot Stockholm utan att först ha kontaktat *sin* trafikledning för att genom den få nödvändig information om vad som hänt den andra bussen och instruktioner om hur han själv skulle agera.

Jag tycker att jag kan föreställa mig ungefärligen hur det kunde ha låtit, om de båda förarna hade kommit sig för med att försöka kommunicera med varandra, visserligen inte genom direktkontakt men väl via sina trafikledningar. I nedanstående förslag till dialoger som kunde eller *borde* ha förekommit i verkligheten kallar jag trafikledningen för UL-bussen ”Trafikledning 1” och trafikledningen för SL-bussen ”Trafikledning 2”. Personnamnen är fingerade!

TVÅ TÄNKBARA, KORTA MEN EFFEKTIVA TRAFIKSAMTAL

– Hej, det är Nicke på 857:an på väg mot Hallstavik. Kan du kontakta 639:ans trafikledning och be dom hälsa 639:an som ska avlösa mig i Hallstavik att jag har blivit så där tio minuter–en kvart försenad. Det var krångel med motorn. Kom.

– Ja du, då gör jag det. Hej då Nicke. Klart slut.

[Trafikledning 1 vidarebefordrar informationen från UL857:s förare till Trafikledning 2, som kontaktar SL639:]

– 639:an här. Kom.

– Jocke” på trafikledningen här. Hör du, du får vänta lite med att köra iväg för du måste vänta in 857:an först. Han är tio minuter–en kvart försenad förstår du. Motorn krånglade. Kom.

– Fint, då vet jag det. Tio minuter–en kvart sa du, okej. Det ska bli. Hej då Jocke. Slut kom.

– Klart slut.

*****

[Någon kontaktar Trafikledning 2.]

– Ja, trafikledningen. Kom.

– Det var Ludde på 639:an här. Jo, jag sitter här i Hallsta och ska köra just nu men min linje ska ju vara anslutning till UL från Östhammar och han har inte kommit. Vet du om det har hänt nåt eller? Men jag ska väl inte köra innan han kommer i alla fall? Kom.

– Nej nej, du får vänta ett tag. Men jag ska höra med UL. Klart slut.

[Trafikledning 2 kontaktar Trafikledning 1, som kontaktar UL857 och inhämtar information från Nicke om förseningen. Trafikledning 1 vidarebefordrar informationen till Trafikledning 2, som kontaktar SL639 och säger:]

– Ja hej igen Ludde, det var Affe på trafikledningen. Jo trafikledningen på UL har kontaktat 857:an och mycket riktigt, det var försening på den linjen. Han hade nåt problem med bussen. Så han ska vara tio minuter–en kvart sen till Hallsta sa han. Kom.

– Tio minuter–en kvart sa du. Okej. Men har han inte kommit då, får jag köra då, då? Kom.

– Nej i så fall kontaktar du oss och så får vi se vad vi gör sen. Kom.

– Okej Affe. Jag väntar tio minuter–en kvart och sen får vi se då. Okej. Slut kom.

– Hej då Ludde. Klart slut.

*

Tack vare hypermodern trådlös kommunikationsteknik hade det alltså kunnat gå så här lekande lätt att reda ut den trassliga trafiksituationen i Hallstavik den där annandag jul-kvällen 2010. (För dem som arbetar i flygledartornet på Arlanda är det säkerligen betydligt mer komplicerat att dirigera trafiken.) Det hade faktiskt räckt med dessa av mig föreslagna korta och okomplicerade samtal, så hade de sex julfirarna aldrig behövt bli kvarlämnade på busstationen i Hallstavik (för att kanske frysa ihjäl där). Föraren på SL-bussen hade inte ens behövt känna till den så kallade *GYLLENE REGELN*, som ju föreskriver att man *alltid* ska invänta försenad buss, även om man inte beordrats därtill av sin trafikledning.

*

Men trots att *DEN GYLLENE REGELN* inte följdes och trots att förarna på de två bussarna glömde bort att kommunicera med varandra via trafikledningarna skulle våra julfirare med största sannolikhet ändå ha kunnat både överleva och komma med på Stockholmsbussen, om bara busstidtabellen hade låtit dem få *längre väntetid* i samband med bussbytet i Hallstavik. Med ”väntetid” menar jag nu och i fortsättningen det lilla viktiga utrymmet i tidtabellen mellan den ena bussens ankomsttid och den andra, anslutande bussens avgångstid, och just vid bussbytet vid denna tid på dygnet, i samband med att den sista UL857-bussen för dagen anländer till Hallstavik, har väntetiden såvitt jag kan minnas alltid varit alltför snålt tillmätt. Jag skulle tro att den år 2010 inte var längre än den blev senare och fortfarande är i dag, nämligen ynkliga *tre* minuter.

Med erfarenhet från flera senare lika bedrövliga frånåkningsincidenter som jag tyvärr kunnat bevittna kan jag med bestämdhet påstå att så korta väntetider som tre minuter förr eller senare *alltid* kommer att ställa till med problem för resenärerna. Ty även om det i tidtabellernas värld aldrig förekommer att några bussar anländer försenade till Hallstaviks station kan jag försäkra att det ser annorlunda ut i verkligheten, och även om det finns en oskriven GYLLENE REGEL är det inte säkert att förarna alltid kommer ihåg att följa den. Inte heller är det alltid alldeles säkert att ett meddelande om en längre försening förmedlas via kommunikationsradion från en bussförare till en annan. I verklighetens värld förekommer det nämligen ibland inte bara att bussar blir försenade av yttre orsaker utan också att bussförare gör sig skyldiga till små misstag och försummelser, till exempel att de glömmer att kontakta trafikledningen.

Detta behöver emellertid inte leda till allvarliga konsekvenser för resenärerna – *om bara väntetiderna är tillräckligt långa i samband med alla bussbyten!* Resenärer på en buss som anländer försenad till Hallstavik slipper då finna att deras anslutningsbuss redan har lämnat stationen.

Därför framför jag nu ett förslag. Jag vet att det är ett mycket djärvt förslag, men jag skämtar inte (och jag har efter samtal med UL-bussförare förstått att jag gör helt rätt i att framföra det).

- Vid alla längre bussturer som förutsätter att resenärerna måste byta buss under färden bör i tidtabellerna alltid inläggas minst *tjugo* minuter som väntetid för resenärerna mellan den ena bussens ankomsttid och den andra bussens avgångstid.

Tro mig. Börjar man följa denna enkla princip eliminerar man i en handvändning *praktiskt taget alla* de problem som nu alltför ofta brukar uppkomma därför att den ena bussen inkommer försenad och den andra bussen vid det laget redan har kört iväg. Till exempel var som vi minns kvällsturen med UL857 från Östhammar annandag jul 2010 ovanligt kraftigt försenad, hela tio minuter eller till och med en kvart. Men om det i tidtabellen hade lagts in ett utrymme på tjugo minuter (i stället för tre) som väntetid före anslutningsbussens avgång, då skulle våra hemvändande julfirare ha haft flera minuter till godo när de kommit fram till Hallstavik. I lugn och ro kunde de ha stigit ur UL-bussen för att med makliga steg promenera fram till SL-bussen, som fortfarande stod kvar snällt väntande på dem, med en fryntligt leende förare som ropade till dem genom sin öppnade dörr: *”Ta det lugnt! Ni hinner, ni hinner! Det är gott om tid innan vi åker!”*

(Och en sådan generösare tilltagen väntetid mellan två bussturer innebär inte bara en väsentlig minimering av risken för att resenärer från den första bussen ska bli frånåkta av den andra bussen. Den bidrar dessutom till att motverka skadlig stress hos såväl resenärerna som deras chaufförer, och ge de sistnämnda en chans att göra ett kort toalettbesök ibland eller dricka en kopp kaffe mellan körningarna).

*

En tidtabell från år 2012

Tjugo minuter skulle alltså vara idealet, men hur har det sett ut i verkligheten? Hur lång väntetid kunde resenärerna räkna med då de skulle byta mellan UL- och SL-linjerna i Hallstavik? Detta kan vi exakt fastställa tack vare ett tidtabellshäfte från SL för hösten 2012 som jag lyckligtvis har bevarat genom åren. Däri ingår också som vanligt, vid sidan av alla SL-linjernas tidtabeller för Norrtäljeområdet, ett avtryck av UL-bolagets tidtabell för linjen 857. Om vi nöjer oss med att studera bussturerna för veckodagarna måndag–fredag finner vi att följande väntetider är inlagda mellan SL639:ans ankomst och UL857:ans avgång. Med inramning har jag markerat tre enligt min mening orimligt korta väntetider.

a) Till Stockholm

UL857 (avgår från Östhammar och) ankommer till Hallstavik:	(Väntetid i Hallstavik:)	SL639 avgår från Hallstavik till Stockholm:	(Restid från Hallstavik till Stockholm inklusive väntetid i Hallstavik:)
5.50	*(1 min) (!)*	*5.51*	(1 tim 55 min)
6.45	(8 min)	6.53	(2 tim 05 min)
11.15	*(3 min) (!)*	*11.18*	(1 tim 50 min)
15.35	(7 min)	15.52	(1 tim 55 min)
20.05	*(3 min) (!)*	*20.08*	(1 tim 48 min)

Den som tänker åka med en av dessa tre inramade kombinationsturer till Stockholm måste ha turen med sig, så att det på den anslutande SL-bussen *inte* – vilket faktiskt händer – råkar sitta en orutinerad förare som aldrig har hört talas om *DEN GYLLENE REGELN*, eller en mer rutinerad förare som av någon anledning inte bryr sig om att följa den. Allra mest riskabel är som synes morgonens allra första resa, med enbart *en minuts väntetid*! Vi tänker oss en arbetspendlare som naturligtvis måste komma i tid till sitt arbete i Stockholm. Om hans eller hennes UL-buss anländer till Hallstavik bara *en minut och tio sekunder* för sent, då kan dessa tio extra sekunder i värsta fall betyda att han eller hon finner att Stockholmsbussen redan har åkt iväg utan honom eller henne. (Det borde den naturligtvis inte ha gjort enligt *DEN GYLLENE REGELN*, men det finns något som heter den mänskliga faktorn. Och även bussförare är ju människor.)

Så mycket ljusare är inte förutsättningarna för den som åker med en tur från Östhammar som kommer till Hallstavik kl. 11.15 eller kl. 20.05, med bara *tre minuters* väntetid avsatt i tidtabellen för bussbytet.

Visserligen: anländer man till Hallstavik till exempel bara *två minuter och femtio sekunder* senare än den tidtabellsenliga ankomsttiden (en alls icke ovanlig försening!), då kan man skatta sig lycklig, ty då har man fortfarande en *viss* chans att komma med på Stockholmsbussen. Man har ändå hela *tio sekunder* på sig och hinner därför *kanske* kasta sig upp på anslutningsbussen, om man dessförinnan har *sprungit som en vansinnig* mellan bussarna. (Sitter man i rullstol eller går man med rullator är man naturligtvis chanslös.)

Men… Ja, anländer ens buss bara tjugo sekunder senare, alltså *tre minuter och tio sekunder* för sent, då kan man troligen hälsa hem. Då kan det bli dessa fördömda *tio sekunder* som gör att man inte längre har någon väntande Stockholmsbuss att springa till. (Nämligen om dess förare har glömt bort att följa ***DEN GYLLENE REGELN***.)

*

Herre Gud i himmelen, ge oss tjugo minuter!

Under det år då denna tidtabell gällde och under några följande år då den *i stort sett* gällde brukade det råda en tryckt och dämpad stämning bland de passagerare på UL857:an som skulle byta till SL639 i Hallstavik för att åka vidare mot Stockholm. Skulle Stockholmsbussen stå kvar och vänta på dem, eller skulle den redan ha åkt iväg? Låt oss lyfta på några hjärnskålar och studera aktiviteterna som pågår som bäst därinne:

OROLIGA TANKAR INFÖR ETT BUSSBYTE. 1

”Ska jag den här gången orka springa så fort som behövs för att komma med den nya bussen? Jag med mitt dåliga hjärta! Eller ska vi komma fram till Hallstavik så sent att det inte ens kommer att finnas en buss att springa till?”

”Nu kommer vi ju för sent till morfars begravning!”

”Jäklar! Ska jag komma för sent till anställningsintervjun i Stockholm nu också, och gå miste om min enda chans till ett välbetalt arbete?”

”Tänk om jag missar sammanträdet i Stockholm! Då kommer styrelsen att fatta det där vansinniga beslutet!”

”Å Herre Gud! Nu missar jag nog flygbussen till Arlanda! Och kommer inte med på flyget till Singapore! Och frun och ungarna som ska stå där och vänta ute på Arlanda, och så är det jag som har flygbiljetterna i fickan!”

”Men varför ska vi ha så kort tid på oss för att byta buss i Hallstavik? *Herre Gud i himmelen, ge oss tjugo minuter!”*

Med sådant ångestfyllt tankearbete måste vi alltså plåga oss själva, vi gamla bussbytare som har varit med förr och därför vet hur illa det kan gå om vi bara har en eller tre minuter på oss för vårt bussbyte i Hallstavik.

Men ge oss i stället *tjugo minuter*, så kan vi känna oss säkra och trygga och åter börja glädja oss åt att åka buss!

*

För fullständighetens skull och i sanningens namn måste dock här påpekas att man aldrig behöver vara alldeles räddningslöst förlorad, om man under arbetsveckan måndag till och med fredag på sin resa mot Stockholm skulle bli frånåkt av SL639 i Hallstavik. Då finns det alltid en alternativ möjlighet att resa vidare, nämligen först med SL641 till Norrtälje och sedan med SL676 till Stockholm. Helst ska man då inte ha någon bestämd tid att passa i Stockholm, för den totala restiden kommer att bli förlängd med kanske en halvtimme, i värsta fall upp till en hel timme (beroende på de tillkommande väntetiderna i Hallstavik och Norrtälje), och man måste dessutom som regel köpa SL-biljett två gånger i stället för en (eftersom en SL-biljetts giltighetstid på sjuttiofem minuter inte brukar räcka till för att man ska hinna få fri övergång till bussen på den sista ressträckan från Norrtälje till Stockholm. Men fram kommer man ändå till sist, till skillnad från julfirarna 2010.

*

Åter till tidtabellen

Men vad har då tidtabellen från hösten 2012 att berätta om resor i den motsatta färdriktningen, från Stockholm till Östhammar? Tilldelas man då lika många snålt utmätta väntetider när man ska byta buss? Nej, här ser det faktiskt betydligt bättre ut. Det finns bara *ett* diskutabelt fall, återigen ett treminuters-fall:

b) Från Stockholm

SL639 avgår från Stock-holm till Hallstavik:	SL639 ankom-mer till Hall-: stavik:	(Väntetid i Hallstavik:)	(Restid från Stockholm till Hallstavik inklusive väntetid i Hallstavik:)	UL857 avgår från Hallstavik till Östhammar:
9.00	10.48	(12 min)	(2 tim)	11.00
11.00	12.48	(12 min)	(2 tim)	13.00
14.20	*16.12*	***(3 min) (!)***	(1 tim 55 min)	*16.15*
16.30	18.25	(10 min)	(2 tim 5 min)	18.35
18.35	20.25	(10 min)	(2 tim)	20.35

Kommer man åkande med en SL-buss som anländer kl. 16.12 till Hallstavik har man alltså bara *tre minuter* till sitt förfogande för bussbytet. Missar man då UL-bussen har man visserligen inte förlorat sista möjligheten för dagen att ta sig norrut, men man måste ändå bereda sig på hela *två timmar och tjugo minuters* väntan innan

nästa buss avgår (kl.18.35). Och hur fördriver man den tiden i Hallstavik? Tyvärr har denna lilla bruksort inte särskilt många attraktioner att bjuda på för den ofrivilliga turisten. Handla lite på COOP eller ICA, bläddra i någon bok på biblioteket… Ja, men två timmar och tjugo minuter är nog ändå i längsta taget, särskilt om man har små barn eller som i mitt fall två hundar med sig.

*

Kan man alltid lita på förarna?

Vi fann alltså i 2012 års tidtabeller sammanlagt *fyra* mycket korta, enligt min mening alldeles för korta, väntetider mellan ankommande och avgående buss. Vem som helst inser nog lätt hur obehagligt det måste kännas för den resenär som anländer med en *bara något lite* försenad buss från Stockholm till Hallstavik och finner att den anslutningsbuss han skulle byta till redan har avgått, visserligen helt enligt tidtabellen men inte alls enligt *DEN GYLLENE REGELN* med dess stränga maning till föraren att alltid invänta en försenad buss.

Men man ska kanske inte överdriva risken? Förare som inte följer *DEN GYLLENE REGELN* förekommer kanske aldrig, eller nästan aldrig, i verkligheten? Det olycksaliga som hände annandag jul 2010 var kanske det där undantaget som bara bekräftar regeln att bussförarna annars sköter sig precis som de ska? Och om de alltid snällt väntar in en försenad buss, då är det ju ointressant att veta vad tidtabellerna säger om väntetider. Om väntetiden i tidtabellen är kort eller lång, om den har en längd av en minut eller tjugo minuter, vad spelar det för roll – så länge föraren följer *DEN GYLLENE REGELN*? Den förutsätter ju att tidtabellen ibland tillfälligtvis måste sättas ur spel.

Jo, men tyvärr ser verkligheten inte så bra ut. Ganska många har de stackare blivit som under åren skulle bli olycksbröder och olyckssystrar till de hemvändande julfirarna 2010. Själv har jag på Hallstaviks busstation flera gånger stött på liknande små skaror av vilsekomna och rådvilla människor som undrar vart i all världen den där bussen tog vägen som de skulle byta till. För egen del har jag visserligen alltid haft turen med mig och aldrig råkat riktigt lika illa ut, men nog har det varit bra nära ibland. Jag har måst springa för livet med dunkande hjärta från min buss för att hinna komma med den anslutande bussen, där föraren kanske redan har hunnit starta motorn, beredd att köra iväg vilken sekund som helst. Hade min buss anlänt till Hallstavik bara tio sekunder senare hade jag varit chanslös! Snopen hade jag då fått stå kvar och bevittna hur den anslutande bussen försvann mitt framför näsan på mig. Snopen, men med en stigande vrede inom mig!

*

När jag samlat på mig tillräckligt många sådana negativa erfarenheter från bussbytestillfällena i Hallstavik tänkte jag att jag måste försöka göra något åt missförhållandena. Jag måste påtala läget för SL:s och UL:s kundtjänster och

framföra önskemål om åtgärder för att komma till rätta med problemen. Så här kunde det bara inte få fortsätta, tänkte jag, för då måste jag helt sluta att åka buss mellan Sanda och Stockholm (något som jag misstänkte att många gamla reskamrater redan hade gjort, då jag inte längre stötte på dem ombord på UL857:an). Men, tänkte jag, för att bättre veta vad jag talade om borde jag innan jag vände mig till SL och UL ta reda på hur båda bussbolagens förare själva såg på problemen. Vilka instruktioner hade de fått av sina arbetsgivare om hur de skulle agera då de satt som förare i en buss på en anslutande linje som strax skulle avgå från Hallstavik och bussen på den anländande linjen ännu inte hade dykt upp? Skulle de invänta den andra bussen eller inte? Kort sagt – hade förarna verkligen allesammans klart för sig vad som menas med ***DEN GYLLENE REGELN***?

Jag genomförde nu en liten enkät. Exakta tidpunkten för detta minns jag inte, men troligen var det 2012 eller kanske något av åren däromkring som jag tog för vana att under en tid när jag bytte buss i Hallstavik ställa ungefär följande fråga till SL- eller UL-chaufförен på den buss som jag skulle resa vidare med:

> *– Hör du, om min buss nu hade varit försenad, hade du då bara kört iväg eller hade du väntat in den? Och hur länge tycker du i så fall att du skulle ha behövt vänta?*

Tyvärr måste jag säga att de svar jag fick gjorde att jag fick vissa farhågor besannade. Av förarnas svar att döma verkade ju allt gå vind för våg, utan styrsel, utan regler och principer! Det verkade inte alls ha funnits några instruktioner på området, i varje fall inte *samma* instruktioner! Hur ska man annars tolka svaren jag fick vid min lilla frågerunda? Här är några representativa exempel:

> Chaufför 1: *– Vänta in bussen? Nja… om jag såg att din buss höll på att komma in just då på stationen, då skulle jag väl vänta och släppa in dig och andra eventuella passagerare från den, men bara om jag ser hur bussen kommer alltså och om ni skyndar er. Men det får bara ta några minuter i så fall, jag har ju min egen tidtabell att tänka på.*
>
> Chaufför 2: *– Det är klart att jag väntar. Ser jag inte till bussen skulle jag väl ändå vänta så där fem minuter innan jag körde, det tycker jag vore lagom.*
>
> Chaufför 3: *– Vänta? Om jag är på gott humör ja haha, aldrig annars. Hur länge? Ja det beror väl på det, haha. Så lång tid som jag känner för, haha!*
>
> Chaufför 4: *– Vänta tills den kommer in förstås. Jag får ju inte köra ifrån den heller, det förstår du väl. Det är ju anslutning på den här turen vet du väl.*
>
> Chaufför 5: *– Vad då vänta? Det har jag aldrig hört talas om att jag ska göra. Och vem skulle jag vänta på? Jag kör min buss så får dom andra köra sina bäst fan dom vill. Nej nu får du faktiskt gå och sätta dej för nu måste jag köra.*

Chaufför 6: – *Nä det vet jag faktiskt inte om jag ska. Bra fråga. Jag får höra efter vad dom säjer. Och du kanske har rätt i det, att jag borde vänta… Det har du rätt i. Jag ska höra efter.*

Chaufför 7: – *Ja, men den här gången kom du ju med i alla fall! Haha!*

*

Som resenär vill man faktiskt inte vara beroende av att föraren ska ha ett gott hjärta eller vara på gott humör för att man ska få möjlighet att åka med honom eller henne i hans eller hennes buss. Man vill inte vara utlämnad till förarens godtycke. Man vill helt enkelt veta att *alla* anslutande förare *alltid* kommer att invänta en försenad buss. *Alltid*, punkt slut. Oavsett humöret för dagen.

Detta var ett av de önskemål eller snarare *krav* som jag hade för avsikt att framföra när jag nu gick vidare och per telefon kontaktade kundtjänsterna hos både SL och UL. Jag ville också avlägga rapport från fältet, det vill säga berätta om problemen ute i verklighetens värld i samband med bussbyten i Hallstavik, och jag ville höra vad bussföretagen tänkte göra för att lösa dessa problem och återvinna förtroendet hos oss som fortfarande envisades med att vilja resa – och hos dem av oss som *inte längre vågade* resa – över länsgränsen med de samverkande linjerna SL639 och UL857.

Jag kände glädjande nog att man hos bussbolagen lyssnade med intresse till vad jag hade att säga, och faktiskt – om det nu bara var samtalen med mig som var orsaken låter jag vara osagt, men förunderligt nog märkte jag att läget på bussbytesfronten i Hallstavik högst väsentligt förbättrades en kort tid efter mina telefonkontakter med SL och UL. Alla förare vid båda bolagen som nu blev slumpvis tillfrågade av mig försäkrade nämligen numera med en mun att *anslutande buss naturligtvis alltid måste vänta in anländande buss*! (*DEN GYLLENE REGELN!*) Och en av UL-förarna visade mig till och med sin skriftliga körorder, som han lagt framför sig på instrumentbrädan för att ständigt påminnas om dess innehåll:

– *Jo då*, sa han. *Du ser ju själv vad det står här i körordern. Fem minuter ska vi vänta, och tio minuter på vintern. Men sen kontaktar vi trafikledningen förstås, om bussen ändå inte har dykt upp!*

Så ska det låta! Fem minuter, och tio minuter på vintern – och sedan rådgör man med trafikledningen! Det där var ju just vad jag hade hoppats få höra. Jag kunde andas ut. Och lugn och trygg kände jag mig därefter när jag reste med buss till och från Stockholm, mer sporadiskt fram till hösten 2016 och därefter återigen ganska regelbundet, i princip en gång i veckan. Allt hade ordnat sig till det bästa – trodde jag.

Men jag hade, som vi snart ska få se, låtit invagga mig i en falsk säkerhet.

*

Tidtabellen för år 2018

Låt oss gå fem eller sex år framåt, till vår egen tid. Hurudan är just nu situationen för oss busstrafikanter som bor norr om Hallstavik och ännu inte har avskräckts från att pendla med buss fram och tillbaka till Stockholm? Vi kan börja med att kasta en blick på SL:s just nu aktuella tidtabellshäfte för 2018 för att se hur långa de väntetider är som för närvarande under veckodagarna måndag–fredag erbjuds oss i samband med vårt bussbyte i Hallstavik.

a) Till Stockholm

UL857 (avgår från Östhammar och) ankommer till Hallstavik:	(Väntetid i Hallstavik:)	SL639 avgår från Hallstavik till Stockholm:	(Restid från Hallstavik till Stockholm inklusive väntetid i Hallstavik:)
5.45	(6 min)	5.51	(1 tim 59 min)
6.45	(8 min)	6.53	(2 tim 05 min)
11.10	(8 min)	11.18	(1 tim 57 min)
15.40	(12min)	15.52	(2 tim)
20.00	***(3 min) (!)***	*20.03*	(1 tim 49 min)

Jämför man med 2012 års tidtabell konstaterar man att det 2018 har blivit en klar förbättring vad gäller väntetiderna i samband med bussbyten då man är på väg *till* Stockholm. Vid fyra turer av fem har man numera en ganska realistisk chans att hinna med Stockholmsbussen, även om åtta minuter naturligtvis känns tryggare än sex och tolv minuter betydligt tryggare än åtta (och tjugo minuter hade varit det allra bästa). Men i det femte fallet ser man tyvärr ingen förbättring. Tidtabellen utlovar faktiskt fortfarande bara *tre* minuters väntetid i tidtabellen innan den sista SL639:an för dagen avgår till Stockholm. Med kännedom om det som hände annandag jul 2010 vid just detta bussbyte måste man nog säga att här finns skäl till oro för den som inte vill bli frånåkt. Råkar man ut för den olyckan en vardagskväll erbjuds faktiskt ändå alltid möjligheten att ta sig vidare till Stockholm med SL641 och SL676. Därför får man nog säga att vi busspendlare *i stort sett* har anledning att den här gången vara någorlunda nöjda med tidtabellsläggarnas arbete, som resulterat i en betydligt bättre tidtabell än 2012-årsversionen. Men märk väl att vi nu bara talar om resor i denna färdriktning, alltså söderut mot Stockholm!

Ty hur kan man förklara försämringen, det vill säga den drastiska reduceringen av väntetidernas längd, vid tidtabellsläggningen av turerna norrut från Stockholm? Se bara, och häpna:

b) Från Stockholm

SL639 avgår från Stock-holm till Hallstavik:	SL639 ankom-mer till Hall-: stavik:	(Väntetid i Hallstavik:)	(Restid från Stockholm till Hallstavik inklusive väntetid i Hallstavik:)	UL857 avgår från Hallstavik till Östhammar:
9.00	10.49	(11 min)	(2 tim)	11.00
11.00	12.49	(11 min)	(2 tim)	13.00
14.20	*16.15*	***(0 min) (!!!)***	(1 tim 55 min)	*16.15*
16.30	*18.28*	***(2 min) (!)***	(2 tim)	*18.30*
18.35	*20.27*	***(3 min) (!)***	(1 tim 55 min)	*20.30*

Med elva minuters väntetid vid två av bussbytena är vi visserligen på god väg mot det hägrande tjugominutersmålet. Utmärkt! Men, men… Vad har hänt med de övriga tre anslutningstillfällena? Noll minuter, två minuter och tre minuter… Här får man räkna med att det då och då *måste* bli trassel vid bussbytena, och man kan lätt föreställa sig den oro som en sådan tidtabell måste skapa för resenärerna ombord på Stockholmsbussen, en oro som naturligtvis växer sig allt starkare ju mer man närmar sig Hallstavik.

Ty förr i tiden, då man reste enligt 2012 års tidtabell, var det resorna *söderut med UL857* som hos resenärerna alstrade denna oro och ångest inför det kommande bussbytet i Hallstavik, men reser man med någon av de tre av mig inramade turerna i 2018 års tidtabell har oron skiftat färdriktning. Numera är det resan *norrut med SL639* som i dessa tre fall känns så plågsam för de resenärer som måste byta buss i Hallstavik. Man kan ju inte koppla av och njuta av en resa då man hela tiden ängsligt frågar sig om man ska hinna eller inte hinna komma med på anslutningsbussen mot Östhammar! Kommer man inte med på den utan måste vänta till nästa tur med UL857, då blir man ju flera timmar försenad. Men detta får bara inte ske, tänker den som har en viktig tid att passa på destinationsorten! *Ja, Herre Gud, tänk vilken skillnad det skulle vara om man hade tjugo minuter på sig för att byta buss i Hallstavik i stället för noll (två, tre) minuter!*

OROLIGA TANKAR INFÖR ETT BUSSBYTE. 2

”Ska jag den här gången orka springa så fort som behövs för att komma med den nya bussen? Jag med mitt dåliga hjärta! Eller ska vi komma fram till Hallstavik så sent att det inte ens kommer att finnas en buss att springa till?”

”Nu kommer vi ju för sent till mormors begravning!”

”Jäklar! Ska jag komma för sent till anställningsintervjun i Hargshamn nu också, och gå miste om min enda chans till ett välbetalt arbete?”

”Tänk om jag missar sammanträdet i Öregrund! Då kommer styrelsen att fatta det där vansinniga beslutet!”

”Å Herre Gud! Nu hinner jag nog inte fram i tid för att ge Arne hans flygbiljett som jag har i fickan! Han hinner inte köra till Arlanda! Och då har han ju inte en chans att komma med på flyget till Singapore i dag, och så missar vi miljonkontraktet! Herre Gud, vad ska jag göra om inte bussen väntar på oss i Hallstavik?”

”Men varför ska vi ha så kort tid på oss för att byta buss i Hallstavik? *Herre Gud i himmelen, ge oss tjugo minuter!”*

*

Missar man anslutningsbussen i Hallstavik drabbas man av dubbel olycka. ***(1:)*** Det är inte bara detta att man får svårt att komma i tid till det man planerat att göra senare samma dag, när man väl kommit fram till resmålet. ***(2:)*** Man måste också bereda sig på att tillbringa en lång, lång tid i Hallstavik i väntan på att UL857 ska infinna sig för att påbörja en ny tur norrut.

Om man reser söderut och vid sin ankomst till Hallstavik märker att SL639-bussen redan har avgått kan man ändå alltid trösta sig med att det återstår ett alternativ: att resa med SL641 och SL676 via Norrtälje. För resor norrut är däremot UL857 alltid den *enda* möjligheten, och antalet turer per dag som körs på denna linje är mycket begränsat. Därför blir också väntetiderna mellan avgång och ankomst med denna busslinje mycket långa.

Om man kommer för sent till Hallstavik och anslutningsbussen UL857 redan har avgått, då måste man nämligen räkna med följande väntetider före nästa avgång:

SL639 anländer till Hallstavik	*UL857 avgår från Hallstavik:*	*Väntetid i Hallstavik:*
10.49	13.00	**2 tim 11 min**
12.49	16.15	**3 min 26 min**
16.15	18.30	**2 tim 15 min**
18.28	20.30	**2 tim 2 min**
20.27	11.00	**14 tim 33 min (!)**

Slutsatsen som en normalt klyftig bussresenär måste dra är väl att man *helt enkelt inte får* missa anslutningsbussen i Hallstavik när man är på väg norrut, för hur ska man kunna fördriva tiden flera timmar eller i värsta fallet *en hel natt* i Hallstavik?

En hel natt? Ja, detta kan bli ens lott om man anländer för sent till Hallstavik på kvällsturen med SL639. Väntetiden mellan anländande buss söderifrån och avgående buss norrut är som vi sett bara tre minuter, från kl. 18.27 till kl. 18.30. Säg att bussen från Stockholm nu är *tre minuter och tio sekunder* försenad. Om man vid ankomsten till Hallstavik finner att bussen mot norr redan har åkt iväg helt

tidtabellsenligt kl. 20.30, det vill säga precis *tio sekunder* tidigare, då innebär dessa fördömda tio sekunder att den närmaste framtiden inte ser så lustig ut. Det var nämligen *dagens sista tur mot Östhammar* man missade, och det betyder att man måste se fram emot *Hallstavik by night* – en hel natt sittande i väntkuren på busstationen i Hallstavik eller planlöst strövande omkring på mörklagda sovande gator, i detta stagnerande lilla brukssamhälle som aldrig har kunnat bjuda på några särskilt lockande turistattraktioner, i synnerhet inte nattetid. *Hallstavik by night* – en lång natt av väntan! Väntan på att UL857 nästa gång ska köra iväg norrut. Vilket kommer att ske först följande morgon kl. 11.00.

Om den som företar denna kombinationsresa med SL639 och UL857 riskerar att få tillbringa fjorton och en halv timmar i Hallstavik bara därför att Stockholmsbussen blev tre minuter och tio sekunder försenad, då måste denna busstur sägas vara den *allra mest riskabla* av alla de turer på sträckan Stockholm–Östhammar/Öregrund som tidtabellerna har att erbjuda.

Vilken är då den *näst mest riskabla*? Vi har de två eftermiddagsturerna att välja mellan, men jag föreslår att vi bestämmer oss för den som börjar med SL639 kl. 14.20 i Stockholm och är tänkt att fortsätta i Hallstavik kl. 16.15 med UL857, för här ställs vi faktiskt inför en sorts *rekord*, nämligen i fråga om väntetidernas *korthet*. Ett svårslaget rekord, ja kanske världsrekord, måste ju en väntetid på *noll minuter* sägas vara!

Ja, det är faktiskt sant! Det är ett faktum att SL639:an förväntas *ankomma* till Hallstavik och UL857:an *avgå* därifrån – på exakt samma klockslag! Längre kan man inte gärna gå i sin iver att förkorta väntetider. Men ju kortare en väntetid är, desto större är förstås risken att anslutningsbussen UL857 redan har lämnat busstationen i Hallstavik när SL639 anländer, kanske bara *tio sekunder* försenad – för vem kan garantera att varje förare på bussen mot Östhammar alltid ska komma ihåg att det finns något som heter *DEN GYLLENE REGELN*? Därmed utsätts resenären från Stockholm för en alldeles ovanligt stor risk för att bli kvarlämnad på stationen, med två timmar och en kvarts väntan på nästa bussavgång framför sig. Så låt då oss utnämna den här turen Stockholm–Östhammar, den med noll minuters väntetid anslagen för bussbytet kl. 16.15, till den *näst mest riskabla*!

*

Upprörande bilder från nutidens bussliv

1. Dramatik och kalabalik i Hallstavik

Jag vill gärna ägna just den där UL857-avgången kl. 16.15 i Hallstavik en särskild kommentar. Jag är nämligen något av en expert på ämnet, inte bara därför att det är den turen som jag nästan alltid byter till när jag kommer åkande från Stockholm. Jag

är dessutom van vid att göra kortare resor med UL857, då jag ett par gånger i veckan brukar åka den halvannan mil långa vägen hemifrån Sanda till Hallstavik för att göra matinköp. Jag återvänder sedan alltid hem med samma buss som jag kom med, när den avgår kl. 16.15 för att köra i motsatt riktning tillbaka mot Östhammar. Hundratals gånger har jag därför under årens lopp stått med en full matkasse i handen och väntat på busshållplatsen när tiden för denna avgång börjar närma sig. Om jag kommit i god tid, så där tio minuter eller en kvart i förväg, brukar jag vanligtvis medan jag väntar kunna iaktta hur två SL-bussar kommer inkörande på stationen, som är deras slutstation. Först – kl. 16.09, enligt 2018 års tidtabell – brukar SL641 från Norrtälje komma och några minuter senare vår gamle vän SL639 från Stockholm – något som enligt tidigare års tidtabeller förväntades inträffa kl. 16.12, medan det numera som vi vet är klockslaget 16.15 som gäller (samma klockslag som egendomligt nog också har bestämts som avgångstid för anslutningsbussen UL857).

Om nu dessa två SL-bussar är försenade så att de ännu inte har dykt upp när klockan slår 16.15 och om det på UL857 sitter en erfaren och ansvarskännande förare, då är han förstås väl medveten om att han *ska vänta in* deras ankomst, innan han själv kan börja köra sin buss. *(DEN GYLLENE REGELN!)* Men han måste ju då först och främst veta om SL-bussarna verkligen *är* försenade. Kanske har de redan anlänt och sedan försvunnit igen från Hallstavik, utan att han själv märkte det?

Att avgå eller inte avgå, det är alltså frågan som varje UL857-förare måste ställa till sig själv när minutvisaren närmar sig avgångstiden 16.15 i Hallstavik. Men märkligt nog har föraren i detta avgörande ögonblick ingen chans att veta det han *måste* veta, nämligen om de två SL-bussarna har anlänt eller inte, eftersom han under de senaste tio minuterna har varit förhindrad att göra några som helst observationer på busstationen! Just vid de tidpunkter då SL-bussarna brukar köra in till sin slutstation måste han nämligen befinna sig på ett helt annat ställe. Det ingår i hans körningsuppdrag att han före avgången från Hallstavik ska ge sig ut med sin buss på en liten extrasväng till Holmens bruk vid pass en halv kilometer bort, och där ska han enligt tidtabellen ha stannat med sin buss kl. 16.10 för att ta upp eventuella passagerare. Sedan ska han förstås återvända till busstationen, och han brukar anlända dit bara en eller två minuter innan han sedan ska köra vidare mot Östhammar – vilket som sagt ska ske kl. 16.15.

Under tio kritiska minuter, låt oss säga mellan cirka kl. 16.03 och cirka kl. 16.13, har UL-föraren befunnit sig på annan plats och aldrig haft den minsta chans att se vad som utspelar sig på Hallstaviks busshållplats. Men vi passagerare som har stått och väntat en bra stund, ja ibland kanske tio minuter eller en kvart, vid hållplatsstolpen, vi är faktiskt de enda i hela världen som vid detta speciella tillfälle *kanske vet*! Det är bara vi som i lyckligaste fall kan ge föraren på UL857 upplysningar om det han måste veta.

Men tyvärr är vi inte särskilt pålitliga som sanningsvittnen. Några av oss är gamla och förvirrade. Några har tittat åt fel håll. Några har stått och fumlat med sin smartphone. Några har visserligen sett en buss men hann inte uppfatta om den var röd eller gul, eller om den var en buss från Norrtälje eller från Stockholm. Några av oss kom alldeles nyss, och vid det laget hade kanske båda de röda bussarna inte bara hunnit anlända till stationen utan också spårlöst försvunnit från den. Nej, oss kan man kanske inte lita på. Men om föraren frågar oss kan vi förstås berätta det lilla vi eventuellt vet. Och ibland vill vi gärna berätta det vi tror oss veta också, fastän föraren inte alls vill veta det.

*

Det är som upplagt för kaos och förvirring när UL857 ska anträda färden kl. 16.15. Avfärden fördröjs ofta av samtal mellan oss passagerare och föraren, ibland förda i lugn samtalston, ibland med verklig sydländsk hetta. Följande diskussionsfrågor är ständigt på tapeten:

- *Har SL641 och SL639 anlänt?*
- *Om dessa bussar inte har anlänt, ska då chauffören invänta deras ankomst eller inte?*
- *Om chauffören ska invänta deras ankomst, hur länge ska han i så fall göra det?*

Och så här kan det till exempel låta kl. 16.15 längst fram inne i UL857-bussen i Hallstavik när vi passagerare, eller några av oss, vägrar att gå och sätta oss och i stället dröjer oss kvar framme hos föraren för att med honom eller henne dryfta de tre ovan nämnda, stora och eviga frågorna:

EXEMPEL 1:

Chaufför: – *Såg ni om 639:an har kommit så jag kan köra?*

Passagerare: – *Jo då, den kom nyss. Så kör du bara!*

Chaufför: – *Fint.* (Startar motorn och kör)

*

EXEMPEL 2:

Chaufför: – *Såg ni om 639:an har kommit så jag kan köra?*

Passagerare 1: – *Nja… Jag tror det. Men jag vet inte… Jag hann inte se… Det kom ju in en buss alldeles nyss förstås, men jag hann inte se. Men visst var den röd i alla fall?*

Passagerare 2: – Nej jag såg inte heller vad det var för en buss, men röd tror jag i alla fall. Fast det kan ju ha varit antingen 641:an eller 639:an då, men så fort dom

kommer in på stationen så släcks ju skylten där framme på dom. Jag menar, det står inte "639 Hallstavik" längre utan nåt annat, ja vad är det det står… Men man hinner ju aldrig se…

Passagerare 1: – Jo det vet du väl, "Ej i trafik" står det ju på dom. "Ej i trafik."

Chaufför: – *Nä men då var det nog Stockholmsbussen ändå va. Vad skulle det annars vara, om den kom alldeles nyss. Vi säger det, för jag kan inte stå här hela dan och vänta heller. Jag kör, jag.* (Startar motorn.)

Passagerare 3: – *"Ej i trafik" står det, ja jag såg det också! Men det kan väl lika väl ha varit Norrtäljebussen då!*

Chaufför: – *Ja ja, men då så… Ja jag vet inte… Jag kanske ska vänta en stund då i alla fall för säkerhets skull…* (Stänger av motorn.) *Men jag vet inte. Här kan jag ju inte stå hela dan. Det är ju ingen som har ringt och sagt att han var försenad i alla fall… Nej jag tror nog ändå att jag ska…* (Startar motorn)

Passagerare 1: – *Nej men du måste väl stå och vänta ett tag till förstår du väl, för tänk om det inte var 639:an som kom och då kan du väl inte köra… Men oj! Titta! Titta! Ja visst! Nu kommer den ju där borta, 639:an! Då hade den inte kommit ändå…*

Chaufför (slår av motorn)

Passagerare 3: – *Men då var det ju tur att du inte hann köra i alla fall!*

*

EXEMPEL 3:

Passagerare: – *Stockholmsbussen har inte kommit så du kan nog inte köra än.*

Chaufför: – *Ja men står den inte där borta inne på stationen? Det står ju två röda bussar där, då är väl den ena Norrtäljebussen då och den andra Stockholmsbussen. Så då har både kommit då!*

Passagerare: – *Nej båda dom där stod ju inne när jag kom, tror jag i alla fall. Men dom kanske har stått där länge länge, ända sen i går, för i går var det också två röda bussar där så det kan ju vara samma. Och det behöver ju inte vara en buss från Stockholm heller, dom där två kan ju vara helt andra bussar menar jag, som ska gå till Älmsta eller Herräng eller vad vet jag.*

Annan passagerare: – *Men den ena kan ju vara Norrtäljebussen från i dag ändå, för jag har ju inte stått här så länge så den kan ju ha kommit fast jag inte såg det, Men att den andra skulle vara Stockholmsbussen, det tror i alla fall inte jag. För då skulle jag ha sett när den kom in*.

Chaufför: – *Hur länge har du stått och väntat här då?*

Passageraren: – *Ja se det vet jag inte riktigt… Jo, jag kom ju från ICA och där var visst klockan fem över fyra när jag gick. Då kom jag väl ner hit till bussarna… Ja, vad kan det ha varit… Ja, klockan var väl så där en åtta, nio minuter efter fyra kanske då. Och inte har då jag sett någon 639:a komma in, inte.*

Chaufför: – *Få se här nu… Den ska komma in 16.15, ja och det är ju nu det. Och du har väl stått här fem, sex minuter säger du. Men tänk om den kom för tidigt då, så att det var därför du inte såg den? En sju, åtta minuter för tidigt så där? Och då var du väl på väg från ICA?*

Passageraren: – *Ja men en stor röd buss som kom på Uppsalavägen skulle jag väl ha sett ändå när jag gick från ICA… Och den brukar ju aldrig komma så mycket för tidigt heller. Men det är klart, jag gick kanske och tittade ner i marken… Så jag kan ju inte garantera att den inte har kommit.*

Chaufför: – *Men titta där kommer ju 639:an! Tur att jag väntade med att köra då!*

Passagerare: – *Ja men, det var ju det jag sa, att den inte hade kommit!*

*

EXEMPEL 4:

Chaufför (i handmikrofonen, till passagerarna): – *Jaha kära passagerare, nu får jag tyvärr inte köra på ett tag för dom har ringt och sagt att 639:an är försenad minst fem minuter!*

Flera passagerare som redan satt sig: – *Det gör inget! Vi kan vänta!*

*

EXEMPEL 5:

Chaufför (startar motorn)

Flera passagerare som redan satt sig ropar: – *Stopp stopp! Du får väl inte köra än heller, för Stockholmsbussen har inte kommit!*

Chaufför: – *Nej, men jag har inte fått nåt meddelande om att den är försenad och då har jag ingen skyldighet att vänta in den bussen!* (Kör sakta en meter) *Och för resten kan jag inte vänta för jag har bara tio minuter på mig i Östhammar, och sen ska jag köra expressbussen till Uppsala.*

Passagerarna: – *Men du måste vänta vet du väl! Och den kan ju komma när som helst. Du vet väl att du måste vänta fem minuter!*

Chaufför: – *Okej okej, skrik inte. Ni ser ju att jag väntar.* (Slår av motorn)

Chaufför (startar motorn tre minuter senare) – *Nej nu kör jag ändå, för jag kan inte vänta längre!* (Kör tio meter)

Passagerarna: – *Stopp stopp! STANNA! Ser du inte! Där borta kommer ju 639:an! Stopp!*

Chaufför (tyst): – *Jäklar också!* (Backar tio meter, bromsar in, slår av motorn)

*

EXEMPEL 6:

Chaufför (startar motorn)

Passagerare (har satt sig långt bak, ROPAR genom bussen): – *STOPP STOPP! VAD GÖR DU! STOCKHOLMSBUSSEN HAR INTE KOMMIT! DU KAN VÄL INTE KÖRA DÅ!*

Chaufför (ROPAR): – *DET ÄR VÄL INTE MITT PROBLEM! JAG MÅSTE KÖRA FÖR JAG HAR TIDER ATT PASSA I ÖSTHAMMAR!*

Passagerare: – *DU VET VÄL ATT DU MÅSTE VÄNTA TILLS 639:AN HAR KOMMIT!*

Chaufför (rusar motorn): – *DET VET JAG INTE ALLS! JAG VET BARA ATT JAG KÖR NU!* (kör beslutsamt iväg och har snart lämnat busstationen femtio meter bakom sig)

Passagerare: – *JAG SKA RINGA TILL UL OCH ANMÄLA DEJ!*

Chaufför (skrattar, muttrar halvt för sig själv): – *Ja det kan du ju roa dej med…* (Närmar sig nu en rondell som han måste passera, cirka hundra meter från busstationen)

Passagerare: – *MEN STOPP STOPP DÅ! SER DU INTE ATT DÄR BORTA KOMMER JU 639:AN!!! KÖR TILLBAKA, MEN KÖR TILLBAKA DÅ FÖR FAEN TILL BUSSTATIONEN!*

Chaufför (för sig själv): – *Det var då själva djävulen också… !* (Rundar rondellen och börjar köra tillbaka till busstationen för att hämta upp eventuella tillkommande resenärer från SL639.)

*

Betänk nu hur lätt allt detta prat och all denna irritation skulle gå upp i rök, totalt försvinna, vara ett minne blott – om varje förare på SL641 och SL639 gavs en teknisk möjlighet att genast efter ankomsten till Hallstaviks busstation sända ett kort skriftligt meddelande om sin ankomst direkt till sin kollega på UL857-bussen, så att han i samma ögonblick kunde se följande texter dyka upp på den datordisplay som han har framför sig på instrumentbrädan bakom ratten:

641:an har kommit!

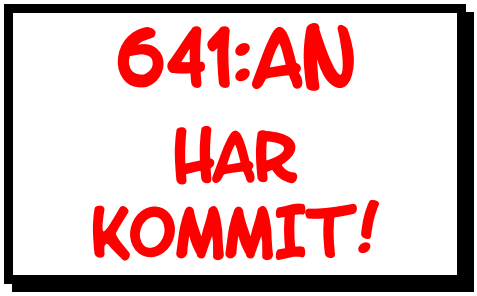
och

639:an har kommit!

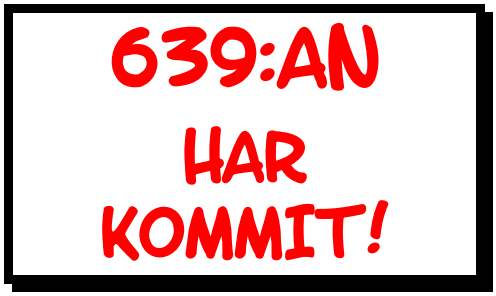
Men nu har tydligen SL-bussarna och UL-bussarna två olika radiosystem, vilket enligt uppgift ska omöjliggöra en sådan praktisk direktkommunikation. Hur ska då det viktiga meddelandet nå sin adressat, som ju befinner sig med sin buss borta vid Holmens pappersbruk? Ska SL-föraren skicka det som ett SMS till UL-kollegans mobiltelefon? Ska han ringa upp honom eller henne på sin mobiltelefon och framföra meddelandet muntligt? Ska han låta trafikledningen eller de två trafikledningarna i samarbete förmedla meddelandet, talat eller i skriftlig form? Ska

meddelandet skickas som ett e-mail? Fråga inte mig, men säkerligen kan man med lite eftertanke i vår tekniskt avancerade tidsålder finna någon smidig lösning för att genomföra denna lilla men nödvändiga praktiska reform, som kommer att hälsas med jubel inte minst av alla UL-busschaufförer som jag har talat med!

Men jag kan hjälpa till. Jag åtar mig att utan kostnad för de båda bussbolagen lösa deras kommunikationsproblem på ett gammalt beprövat vis, fjärran från alla elektroniska finurligheter och krångligheter. Av gammal masonit som jag nog har liggande någonstans eller av liknande material tillverkar jag helt enkelt *två skyltar*, cirka 30 x 40 centimeter stora. Jag målar dem snyggt vita och förser dem med var sitt litet snöre för upphängningen. På den första skylten textar jag med stora tydliga svarta eller röda bokstäver:



och på den andra skylten:



På baksidorna av dessa skyltar ska ingenting textas. (Kanske kan man pryda dem med en dekorativ SL-logotyp eller en trevlig bild av en buss?) De ska normalt vara upphängda på en väl synlig plats på Hallstaviks busstation, med baksidorna vända utåt. Framsidorna med sin text är därmed vända inåt, så att texten inte kan läsas.

Skyltarna ska komma till obligatorisk användning vid *ett enda tillfälle* under vardagarna, nämligen *varje gång* som en SL641-buss och en SL639-buss anländer till Hallstavik på de turer som enligt tidtabellen har ankomsttiden kl. 16.09 respektive kl. 16.15. Förarna på dessa två linjer ska instrueras att de *varje gång* omedelbart efter ankomsten ska lämna bussen för några ögonblick för att gå fram till den egna busslinjens skylt och *vända på den, så att framsidans text blir synlig*.

När UL-föraren anländer med sin buss UL857 kan han alltså med ett enda ögonkast ta reda på om de två SL-bussarna har anlänt eller inte. Om en skylt eller båda skyltarna fortfarande har baksidan vänd utåt vet han att han måste invänta en eller två försenade bussar. Om texten däremot går att läsa på båda skyltarna vet han alldeles säkert att han kan avgå med sin buss tidtabellsenligt, kl. 16.15. Men innan han far iväg på sin tur måste även han lämna sin buss för några ögonblick – för att gå fram till skyltarna och *vända på dem, så att framsidornas texter vänds inåt och därmed åter blir osynliga*.

Jag skäms nästan för att jag nu vågade föreslå ett så enkelt sätt att lösa ett tydligen mycket, mycket svårlöst problem. År efter år har över denna bussavgång kl. 16.15 vilat en atmosfär av osäkerhet, uppgivenhet, frustration, olust, ångest, vrede, förbittring och förtvivlan hos både förarna och deras passagerare. Ett litet handgrepp bara – det gäller att vända på en skylt, inget annat – och så sprider sig ett lyckligt leende över ansikten som förut alltid brukade se så sura och förgrämda ut! Föraren *vet* om han eller hon kan börja köra eller inte, och hans passagerare gläds med honom eller henne över att han numera fått möjlighet att veta detta.

*

Upprörande bilder från nutidens bussliv.

2. Dramatik och kalabalik på bussen till Hallstavik

Dramatiska inslag saknas alltså inte i de scener som brukar utspela sig vid den fruktade tidpunkten 16.15, när det blir dags för UL857 att avgå från Hallstavik. Dramatiskt så att det förslår kan det också bli framme hos föraren inne på SL639-bussen, när den vid samma tid på dagen anländer till Hallstavik, men inte bara då. Redan alldeles i början, innan den ens har avgått kl. 14.20 från *Tekniska högskolan* i Stockholm, händer det inte sällan att rösterna låter mycket påstridiga och upprörda vid de samtal som några av oss passagerare vid påstigandet passar på att föra med föraren.

Det är vi som senare ska åka vidare med en annan buss från Hallstavik som är så spända och nervösa. Vi tjatar och gnatar och blir riktigt besvärliga att ha att göra med för den stackars föraren. Han har ju hört alltsammans så många gånger förut och vet vad han brukar svara, men han vet ju också att vi aldrig blir nöjda vad han än säger. Hör bara hur upphetsade och uppjagade vi låter innan vi äntligen tystnar, så att föraren får möjlighet att påbörja sin körning:

SAMTAL VID PÅSTIGNINGEN

(BESVÄRLIG PASSAGERARE NUMMER ETT:)

– Kan du lova att vi kommer fram före sexton och femton, för jag ska åka vidare med UL då?

– Ja lova och lova… Jag ska göra mitt bästa.

– Ja men du vet, du måste komma fram i tid, för UL-bussen ska gå precis då!

– Ja ja, det blir nog bra med det. Gå och sätt dej nu för det är flera som ska åka här nu.

– Men kom ihåg det nu då. Sexton och femton!

– Ja det blir nog bra, jag har hört det nu. Men gå och sätt dej nu va!

– Kom ihåg det! Lova att du kommer ihåg det!

– Jaja det blir nog bra med det.

*

(Några snälla och beskedliga passagerare – som inte ska till Hallstavik för att byta buss – stiger på, men sedan blir det dags för en bråkstake igen.)

(BESVÄRLIG PASSAGERARE NUMMER TVÅ:)

– Förlåt men jag ska byta till en buss som heter… som heter åttahundrafemtiosju och det är i Hallstaham… Hallstavik. Kan du säga till när jag ska stiga av då? I Hallstaha… Hallstavik.

– Nej men det är ju slutstationen vet du så den kan du inte missa.

– Å så bra. Men är det säkert då att det står en buss där och väntar då när vi kommer fram? Alldeles säkert? Kan ni lova det? Den ska avgå… sexton och femton står det. Den kör väl inte iväg för tidigt?

– Nej nej den står nog kvar ska du se. Men nu får du gå och sät…

– Hur dags kommer vi till Hall… Hur dags kommer vi fram?

– Sexton och femton.

– Men vad säjer ni, det är ju samma tid som… Herre Gud… Hur kan det vara möjligt… Men kan ni köra fortare då, så att jag inte missar bussen? Herre Gud, sexton och femton. Kan du köra så vi är framme sexton och nio, tio åtminstone…

– Jag kör så fort jag kan, det är allt jag kan lova dej. Men sätt dej nu och släpp fram dom andra som ska på här är du snäll.

– Men kan ni lov…

– Jag lovar ingenting men gå och sätt dig nu snälla du.

. *

(De fyra passagerarna som därefter stiger på bussen bråkar inte eftersom de inte ska åka till Hallstavik, men när den femte närmar sig suckar föraren. Nu stiger det på en som han känner igen. Nu får han bereda sig på det värsta:)

(BESVÄRLIG PASSAGERARE NUMMER TRE:)

– Du ringer väl och säjer till om du blir försenad va?

– Ja ja, om jag hinner.

– Men du vet väl att om du kommer fram för sent, till exempel sexton och sexton i stället för sexton femton så har ju våran buss redan gått, fattar du inte det! Om du blir försenad så måste du ju ringa om det innan, det fattar du väl! Du måste ringa bara, måste ringa innan vi kommer fram!

– Ja ja kanske, jag får se.

– Säj inte kanske för du måste ringa, det fattar du väl. Ringer inte du så ringer jag till SL sen och anmäler dej..

– Jajaja, du har rätt men lugna dej nu, jag kör så fort jag kan. Om jag ska ringa måste jag ju för resten köra in till vägkanten och stanna, för jag får inte prata medan jag kör. Och då blir vi ju ännu mer försenade.

– Du ringer och hör sen och sen är det inte mer med det!

*

(Sist av passagerarna stiger det på en påstridig tjej som han tyvärr också haft att göra med förut:)

(BESVÄRLIG PASSAGERARE NUMMER FYRA:)

– Du vet väl att du måste köra så fort du kan för annars missar jag bussen i Hallstavik!

– Ja jag har hört om det där nu, tjata inte utan gå och sätt dej så vi kommer iväg!

– Ja men fattar du inte, när dom nu har satt sexton och femton som ankomsttid för dig och sexton och femton som avgång för UL-bussen så är det ju fullständigt vansinnigt egentligen men…

– Jag vet men gå och sätt dig är du snäll! (Startar motorn)

– Men då måste du ju fatta att då får vi inte komma fram för sent! Fattar du inte det! Så om du får försening då måste du ju ringa till trafikledningen och tala om det, ja det vet du väl redan. Annars åker ju vår buss ifrån oss, fattar du inte det!

– Jag har hört det där nu, jag vet. Jag ringer om jag hinner har jag sagt men jag orkar inte tjafsa mer för nu måste vi köra. (Rusar ilsket motorn och kör iväg med ett våldsamt ryck.)

*

I början av den långa resan sitter vi fyra eller fem som ska byta buss i Hallstavik och försöker tänka på annat än den svåra situation vi kanske kommer att befinna oss i när vi väl kommit fram till busshållplatsen. Då kommer vi att ha åkt nästan två timmar, men om vi anländer bara några sekunder försenade så att vi inte hinner komma med nästa buss (eftersom dess förare har glömt bort *DEN GYLLENE REGELN* och därför inte har väntat på oss), då blir det till att vänta på nästa buss under *ytterligare* två timmar, och en kvart därtill! Tanken på detta är ångestväckande, men vi försöker som sagt tvinga oss att tänka på annat. Vi kan ju

ändå inte ändra på vårt öde. Vi har gjort det enda vi kunde göra. Vi har uppmärksammat föraren på vår förtvivlade situation och kan nu bara hoppas på att han gör sitt bästa för att hjälpa oss.

Själv reser jag som vanligt med hund och sitter därför som man måste göra långt bak i bussen, men mina tre eller fyra olyckssystrar (för bland pendlarna ser jag sällan någon olycksbroder) har slagit sig ned längst fram i bussen, för att ha nära till föraren och om nödvändigt kunna hetsa honom på sluttampen till att göra sitt yttersta och köra fortare, fortare, ännu fortare…

Ja, vi *försöker* tänka på annat men lyckas naturligtvis inte, i synnerhet inte mot slutet av resan. Det viktigaste i livet är ju för oss just nu detta enda: *att vi inte ska bli frånåkta i Hallstavik*. Vi *tvingas* tänka på det, vi oroar oss för dessa två timmar och en kvart som vi kanske tvingas att tillbringa i Hallstavik, vi våndas och lider, och vi gör det tillsammans. Vi fyra eller fem är förenade som med osynliga nervtrådar fast vi sitter lite utspridda i SL-bussen. Vi sitter där med nollställda anleten och anstränger oss för att se helt oberörda ut, men den gnagande tanken på det där fördömda *klockslaget sexton och femton och de två timmarna och en kvart* finns alltid där, den tanken som vi alla har gemensamt.

När ungefär en halvtimme återstår av resan kan vi inte hålla masken längre. Spänningen är för stor. Vi är nu oroliga på riktigt. En och annan av oss brukar ta fram klockan redan vid *Ununge kyrka*:

– Tjugofem minuter kvar – ja, då KAN vi hinna! Nej oj då, jag såg ju fel på klockan! Herre Gud, det är ju bara TJUGOTVÅ minuter från Ununge kyrka *– å herre jösses, då har det börjat bli kritiskt! Nej hjälp!*
– Vad sa du – ska vi hinna till Hallstavik på TJUGOTVÅ minuter! Det klarar vi aldrig.
– Tjugotre minuter, det gick faktiskt en gång, men tjugotvå – nej du, det går aldrig!

Och framme vid *Häverödals hotell* har *alla* börjat sitta och stirra som förhäxade på sina klockor... Och vid *Peter Mats väg* kan man inte hålla tillbaka paniken:

– Nej, Herre Gud, vi har bara tre och en halv minuter kvar! Och jäklar, nu stannar han för några som ska gå av också! Där ryker tio sekunder!
– Men Gud, kan dom inte skynda sig med att gå av då, vad väntar dom på?

*

(Senare:)
– O nej, ska vi stanna vid Hallstaviks centrum *nu också, och nu när det bara är TRETTIOTVÅ SEKUNDER kvar…!*
– Ja men, det KAN gå om bara avstigningen går fort här! Det HAR faktiskt gått en gång när jag var med!
– Nej nej, ser du – tanten där fastnar ju med rullatorn … Men så hjälp henne då, någon! Å, Gud…!

– Å Herre Gud… Ja men där kom hon äntligen av, men då måste vi ju komma fram till busstationen på… Nej, är det sant: bara NIO SEKUNDER!!!
– Hjälp! Då GÅR det ju aldrig! Vi är förlorade!

Så där har det känts för oss *varje gång* vi som ska vidare med UL857 har börjat vår resa med SL639 kl. 14.20 i Stockholm, åtminstone sedan den beryktade ”tidtabellen med nollan i väntetiden” offentliggjordes år 2017. Men underligt nog har åtminstone jag hittills klarat mig från att bli frånåkt i Hallstavik. Jag måtte ha haft en sagolik tur. När jag reste från Stockholm två fredagar efter varandra i höstas fick jag mig emellertid en tankeställare. Tänk så nära det varit att jag själv vid dessa tillfällen skulle ha råkat illa ut, jag som så ofta sett andra drabbas av olycksödet *att bli frånåkt*!

Jag ska nu mer detaljerat berätta om dessa två resor från Stockholm i slutet av september detta år. Jag kan utlova ytterst spännande läsning, särskilt när berättelsen handlar om de verkligt högdramatiska ögonblicken då man vid resornas slut närmar sig slutstationen i Hallstavik. Vi börjar med den första resan:

STOR DRAMATIK VID RESANS SLUT

Det började som en helt vanlig resa med SL639 från Stockholm, med den vanliga ångesten och oron hos oss som skulle vidare med UL från Hallstavik. I början blev det samma inledande ordväxlingar som vanligt med den stackars hårt ansatte chauffören, och under den sista halvtimmen samma uppjagade stämning i bussen som vanligt, med början ungefär i höjd med *Ununge kyrka*.

När vi satt där som vanligt stirrande på våra klockors minutvisare måste vi konstatera att vår situation den här gången verkligen var alldeles ovanligt hopplös. Vi skulle komma för sent, trots att några av oss längst fram i bussen hade bönat och bett och tjatat värre än någonsin för att chauffören skulle förstå allvaret, och trots att de hetsat honom så att han verkligen gasade på som en galning. Redan när vi kom till *Kristinagården* förstod vi att vi måste ge upp hoppet. Att köra ända fram till ändstationen på *en minut*, nej det skulle aldrig gå. Det hade aldrig förr hänt.

Men där framme i bussen bråkades det ändå, ända in i det sista. Vädjanden till chauffören att nu göra sitt allra yttersta för att få till stånd en bländande slutspurt omväxlade med förtvivlade och uppgivna små suckar och utrop som

– Nej det går inte! – Nu kommer vi för sent! – Äsch, vi får ge upp!

Då hördes alldeles oväntat chaufförens röst i högtalaren:

– Lugn lugn! Han ska vänta på er! Jag har ringt, jag har ringt! Lugna er!

I ett slag förändrades stämningen! Nu blev det jubelrop och allmän glädje! I lugn och ro, glatt leende mot varandra kunde vi sedan kliva ur bussen på stationen, och

mycket riktigt: där stod vår UL857 ännu kvar och väntade på oss, trots att vi ju egentligen inte var värda ett sådant furstligt mottagande eftersom vi varit så slarviga att vi inte passade tiden. Vi kom ju kanske *en eller två minuter för sent*, och det minns man ju från skolan att man absolut inte får göra, för då blir fröken eller magistern arg.

Men nu togs vi alltså vänligt emot av en av UL:s trevligaste chaufförer. Mysande gratulerade han oss till att ha hunnit komma med hans buss:

– Jag har väntat på er, för jag gissade ju att ni var försenade. Ser ni, det klickade i min telefon, men sen var det ingen som sa något. Men då tänkte jag: Det måste i varje fall ha varit någon som ville ringa till mig, och varför skulle någon ringa till mig vid den här tiden om det inte var för att rapportera att Stockholmsbussen är försenad? Så jag drog mina slutsatser, och det var ju tur för er att jag gissade rätt så att jag väntade på er!

Det han lät mig veta uppväckte blandade känslor hos mig. Att SL-bussens förare tydligen hade förstått att han borde meddela UL-bussens förare att han var försenad var ju i och för sig alldeles utmärkt. Han hade handlat precis som man ska göra. Att meddelandet sedan försvann på halva vägen var förstås mindre bra, men det var kanske en engångsföreteelse att tekniken inte fungerade riktigt bra den här gången. (Han glömde väl att trycka på någon viktig knapp.) Att sedan vår egen UL-förare var så vänlig och verkade glad över att kunna ta emot oss på sin buss, det var ju också bra. Och att han fattat beslutet att vänta på oss innan han började köra, det var självfallet alldeles utmärkt.

Men jag blev bekymrad när jag misstänkte att man på UL-sidan tydligen inte längre tog så allvarligt på DEN GYLLENE REGELN eller närmare bestämt de egna, strikta föreskrifterna om att en anslutande UL-buss *alltid* måste invänta en försenad SL-buss i upp till *fem minuter* (och på vintern *tio*) och att detta alltså *alltid* ska ske, *även om* SL-föraren inte anmält försening och *även om* UL-föraren just denna dag är på dåligt humör och inte alls känner för att vänta. Av vår UL-förares berättelse framgick ju att han tydligen inte alls skulle ha kommit på idén att vänta in vår lätt försenade buss om han inte hade fått höra det där mystiska klicket i telefonen. DEN GYLLENE REGELN hade alltså inte precis varit hans ledstjärna. Att uppskjuta sin egen avgång var något som han tänkte göra *bara* ifall han fått ett meddelande från SL-bussens förare om dennes försening. Och om han *kände* för att göra det, kanske? Och *valde* att tolka klicket i telefonen som ett meddelande om en försening. Han *gissade* att vi var försenade och råkade händelsevis gissa rätt. Men skulle en annan chaufför ha valt att göra samma tolkning? Skulle hans gissningar ha gått i samma riktning? Skulle *han* ha väntat in vår buss?

Jag blev rädd för att den gamla godtyckligheten var på väg tillbaka. Jag ville inte ha tillbaka den gamla tiden då en förare som var på gott humör och lyssnade till sitt varma hjärta kanske kunde tänka sig att vänta in en försenad buss medan andra förare

skulle säga nej. En bussresenär tycker inte att så viktiga beslut ska få fattas så lättvindigt. Det gick ju bra den där gången också, men man kan inte alltid ha lika god tur. Nu var det allt bra nära att jag själv hade blivit den där som missade bussen och skulle få vänta de fruktade och ändlöst långa *två timmarna och femton minuterna* till nästa avgång.

Nej, jag ville inte lita på slumpen en gång till. När en vecka gått och det återigen blivit fredag, som jag tror den sista fredagen i september 2018, och det ännu en gång var dags för mig att resa hem med 14.20-bussen från Stockholm och jag alltså återigen måste följa med på den där *näst mest riskabla* bussturen med noll minuters väntetid anslagen för bussbytet i Hallstavik...

Då ringde jag för säkerhets skull på förmiddagen samma dag till UL:s kundtjänst och frågade om bolaget verkligen kunde *lova* att jag den här gången *absolut inte* skulle riskera att bli frånåkt av UL857. Kunde UL *garantera* att föraren skulle invänta Stockholmsbussen, om den blivit någon minut försenad? *”Det vet jag inte”*, svarade en rar flickröst. Men hon lovade att hon skulle höra efter och återkomma med besked under dagens lopp.

Inte återkom hon, inte. Men eftersom hon aldrig ringde och *uttryckligen varnade* mig eller *förbjöd* mig att åka med den där *näst mest riskabla* bussturen beslutade jag mig för att ge den en chans till. Det var nu i alla fall en bra bit in på det tredje året som jag en gång i veckan hade tagit mig hem på eftermiddags- eller kvällstid med buss via Hallstavik, och jag hade hittills alltid överlevt, om än ibland med ett nödrop (som nu senast en vecka tidigare). Jag bestämde mig för att sätta UL på prov en gång till, kanske den sista. Slog försöket illa ut fick jag väl tänka om och ta fram bilen ur garaget i fortsättningen.

Men den här gången höll det verkligen på att sluta illa!

STOR DRAMATIK VID RONDELLEN. 1

Allt var sig likt i början, med några bussbytarresenärer som vid påstigandet upprörda konverserade med föraren, och med en förare som precis som vanligt försäkrade oss att han skulle köra så fort han bara kunde för att inte missa klockslaget sexton och femton. Även i fortsättningen av resan fortlöpte allt ungefär som det brukade, vilket ju innebar att någon av oss som skulle byta buss i Hallstavik tog fram sin klocka vid *Ununge kyrka* och att alla vi andra åtminstone från och med *Häverödals hotell* eller åtminstone *Gottsunda norra* satt som förhäxade, ångestfullt stirrande på minutvisarna, ja även sekundvisarna, på våra urtavlor. Ack, om vi kunnat bromsa upp visarnas rastlösa gång, om vi kunnat vrida tiden tillbaka en liten bit!

*

Ty den här gången ser det mörkt ut för oss. Bara *tre och en halv minuter* kvar vid *Häverödals hotell*, nej då går det aldrig. Och nu då… Oj, inte mer än *tjugo sekunder* kvar, och vi har bara nyss passerat *Kristinagården*! Nej, den här gången klarar vi det inte, trots att systrarna där framme i bussen har ställt sig bredvid den stackars plågade chauffören och förtvivlat ropar *”Fortare! Fortare!”* rakt in i hans öra… Förstår de inte att allt är för sent, att vi alla redan är förlorade... Vi kommer ju in nästan *en halv minut* försenade, kanske en *hel minut*… O ve! Och då kan nog ingenting rädda oss!

Då händer något. En häftig inbromsning och sedan tvärstopp. Bråk och skrik, kalabalik, plötsligt *kaos* i framändan av bussen! En olycka? Exploderade motorn? Har vi kört på någon? Är någon skadad? Vad handlar skriken om, varför verkar alla vara så chockade?

*

Jo då, det var det värsta tänkbara som hade hänt – eller varit nära att hända. Vi bak i bussen började dra våra slutsatser när vi hörde vad som skreks där framme:

– Nej men ser du DÄR KÖR DEN JU!

– Ja visst, det är ju 857:an, nej men vad ända in i helvete är det han gör! Han skulle ju vänta!

– Men ser du, HAN KÖR BORT!

– Åååå... Neej… neej!

– Stopp, STOPP! Ja men Herre Gud, STOPPA honom då!

– TUUTA, TUUTA på honom då!

– Ja men stoppa den, nej men STOPP STOPP STOPP då, STOPP!

– Å Herre Gud…!

– Ja men tuta, men tuta då!

– Blinka med helljusen då för sjutton!

– Nej, det var då DET DJÄVLIGASTE!

– O o o, ja men titta, TITTA! Han stannar! Han STANNAR ju för oss!

– HURRA!

*

Ja, de två bussarna hade mötts i det absolut rätta ögonblicket, när den ena körde *bort från*, den andra *fram till* samma busstation och båda hade varit tvungna att dra ner på farten för att passera den där rondellen i stationens omedelbara närhet. Nu lyckades det faktiskt vår förare på SL639:an att genom ett intensivt tutande och blinkande med helljuset fånga den andre förarens uppmärksamhet, otroligt nog!

(Kanske hade också något lite av de förtvivlade vilda skriken från resenärerna i framändan på Stockholmsbussen kunnat uppfattas i den andra bussen.)

UL-föraren tvärbromsade därför och lät bussen stå precis där den stannat, mitt på ett övergångsställe. Vi som skulle åka vidare norrut rafsade snabbt till oss vårt bagage, lämnade Stockholmsbussen och sprang hals över huvud de få meterna till UL857:an. (Ja, vi *sprang*, för vi var rädda för att föraren plötsligt skulle starta motorn och hånleende köra ifrån oss, bara för att ytterligare förnedra oss och roa sig på vår bekostnad. I detta ögonblick litade vi absolut inte på UL!).

*

Vi var kanske fem personer som chockade och vredgade äntrade UL857:an. Nu skulle föraren få veta vad han gick för. Vi gav honom en rejäl utskällning. Varför hade han inte väntat in oss? Vi var ju ändå inte särskilt mycket försenade, bara någon minut på sin höjd. Jag framhöll med skärpa vad jag några år tidigare hade fått veta och noga lagt på minnet om det som stod i UL-förarnas körorder.

– *Vet du kanske inte,* frågade jag barskt, *att du ska vänta fem minuter, och tio minuter på vintern?*

– *Nej,* rättade han mig genast*, fem minuter är det på vintern också! Bara fem minuter!*

Vid detta svar brast jag nästan i skratt. Där råkade han försäga sig! Jag tyckte synd om föraren och ångrade att vi varit så elaka mot honom, för det var ju inte hans fel att de som ställt samman tidtabellerna hade förutsatt att bussturer *aldrig någonsin* blir försenade och därför hade tilldelat honom *exakt samma* avgångstid som ankomsttiden för vår Stockholmsbuss. *Noll minuters väntetid*, sista skriket i tidtabellsvärlden! Men han avslöjade ju själv att han faktiskt var fullt medveten om att han den här gången inte alls borde ha följt tidtabellen. Han kan inte ha varit okunnig om DEN GYLLENE REGELN. Han *borde* alltså ha inväntat vår buss, och det skulle han ha gjort ända upp till fem minuter enligt de instruktioner han någon gång fått och fortfarande tycktes vara väl medveten om. Hade han bara gjort det skulle ju vi med vår obetydliga en minut långa försening aldrig ha behövt bli frånåkta av honom. Detta hade han nog ändå lite dåligt samvete för, även om han inte kunde förmå sig till att säga det lilla svåra ordet ”förlåt” till oss. Hur som helst lät jag honom slippa ytterligare råskäll. Utan att höja rösten utväxlade vi ytterligare några synpunkter, och sedan gick jag lugnt och satte mig och lät honom köra mig hem.

Föraren och jag hade egentligen blivit vänner igen, eftersom vi mot slutet hade enats om att *felet egentligen inte var hans utan tidtabellens*! För hur kan man vänta sig att det ska gå att genomföra bussbyten utan problem och konflikter med *noll minuters* väntetid? Hur kan man komma på idén att skriva en sådan tidtabell? Huvudlöst! Om detta var han och jag rörande eniga.

Och vilken slutsats tycker jag alltså att man kan dra av mina redogörelser för dessa mina två senaste ganska ångestladdade resor från Stockholm till Sanda med bussbyte kl. 16.15 i Hallstavik?

Att *tjugo* minuters väntetid i stället för noll minuter är vida att föredra. Inte minst därför att en lång väntetid ger förarna möjlighet att göra små misstag ibland (till exempel glömma bort *DEN GYLLENE REGELN*), utan att detta behöver få särskilt förödande konsekvenser för resenärerna. Med tjugo minuter avsatta för bussbytet hade de två fredagsresor som jag berättat om både påbörjats och avslutats i fridens tecken, med lugna och vänliga passagerare och lika lugna och vänliga chaufförer.

*

Nedmonteringen, steg 2. Bort med alla anslutningar!

Sådana var alltså de omskakande upplevelser som två på varandra följande fredagars bussresor hade skänkt mig. I början av den följande veckan kände jag att det åter var dags att kontakta UL:s kundtjänst, för att få veta om jag hade skäl till oro även beträffande den fredag som skulle komma. Jag hoppades faktiskt att jag skulle få lugnande besked, så att jag efter samtalets slut skulle kunna säga till mig själv att jag trots allt borde kunna våga att även i fortsättningen busspendla med UL och SL till och från Stockholm. Det enda som behövdes från UL:s sida var att ge mig ett kraftfullt ***Ja!*** som svar på mina två gamla uttjatade men tyvärr ständigt på nytt aktualiserade frågor, nämligen dem som vi skulle kunna kalla:

DE STÄNDIGT AKTUELLA FRÅGORNA

- Vet varje SL- och UL-förare om att han eller hon per mobiltelefon eller genom att kontakta sin trafikledning måste lämna *upplysningar till föraren på den anslutande busslinjen om varje längre försening* och om den beräknade nya ankomsttiden i Hallstavik?

- Vet varje förare på den anslutande UL-linjen om att han eller hon alltid måste *invänta en försenad buss upp till fem och om vintern tio minuter,* även om han eller hon inte nåtts av ett meddelande om förseningen från den bussens förare?

Jag hade inte några orealistiska förväntningar. Jag hade förberett mig på att jag skulle kunna bli besviken på de svar jag skulle få – i form av allmänt hållna, till intet förpliktande bortförklaringar, eller vaga löften om någon form av förbättringar kanske, kanske någon gång i framtiden, kanske. I stället gav mig kundtjänstmannen omedelbart ett svar, som tog mig ur mina illusioner och dödade alla mina förhoppningar. Han lämnade två upplysningar, av vilka den första gjorde mig *något lite*, den andra *mycket* överraskad.

När jag nu mycket koncentrerat redovisar det allra viktigaste av det som blev sagt under samtalet gör jag det i två delar. Del två, där jag avslöjar vad som var den

mycket överraskande upplysningen, sätter vi tills vidare inom parentes. Längre fram ska jag kommentera den delen av samtalet, men just nu nöjer vi oss med att begrunda innehållet i del ett.

*

Även den första upplysningen var som sagt överraskande, om än bara *något lite* överraskande. Jag hade ju bara några dagar tidigare vid mitt samtal med UL-chauffören fått klart för mig att han var väl medveten om att han borde ha inväntat vår försenade buss från Stockholm under åtminstone fem minuter. Detta tydde ju på att han liksom jag fortfarande var övertygad om att han satt och körde en anslutningsbuss och därför hade skyldighet att underkasta sig *DEN GYLLENE REGELN*. Men nu när jag talade med UL:s kundtjänst ville jag få ett auktoritativt besked om hur företagets *ledning* egentligen såg på UL857-turerna. Var det meningen att de skulle fungera som anslutningsturer till SL639 eller inte?

Det svar jag fick var alltså *något lite* överraskande, men inte mer. Besviken blev jag förstås, men jag var ändå inte helt oförberedd på det jag fick höra. Det var egentligen bara fråga om gamla vaga misstankar som jag nu fick bekräftade – tyvärr:

LEIF BERGMAN SAMTALAR MED UL:s KUNDTJÄNST. DEL 1

LB ställer först ”de två ständigt aktuella frågorna”. Därefter svarar kundtjänsten:

– Vi har inga anslutningar längre på 857:an!

LB, häpen:

– Men vad är det du säj… Inga anslutningar, varför det?

Kundtjänsten:

– Nja, haha, det gick ju inte så bra med samarbetet med SL. Vi har ju inte samma periodindelning heller, så då blev det svårt att samarbeta om tidtabellerna. Och vi är ju ett litet bolag också och SL är stort, så det är svårt att få dom att passa ihop sina tider med våra. Nej, det gick ju inte så bra med det där samarbetet med SL, så därför tog vi bort anslutningarna till deras linjer.

*

(**LEIF BERGMAN SAMTALAR MED UL:s KUNDTJÄNST. DEL 2**

LB:

– Ja, det är sant… Nu minns jag att det var för några år sen ni tog bort anslutningarna i era tidtabeller. Men vi som åker med åttahundrafemtisjuan brydde oss inte så mycket om det där, för SL fortsatte ju alltid att ta med anslutningarna i sina tidtabeller, och det gör dom väl än… ?

Kundtjänsten:

– Nej, SL har också tagit bort anslutningarna!

LB (nästan mållös av häpnad):

– Va!? Har dom!? När då?

Kundtjänsten:

– Jo då, det har dom!

LB:

– Oj då. Men då… Ja, jag får väl titta efter i deras tidtabellshäfte då...

Kundtjänsten:

– Jo då. Och tack för samtalet och välkommen åter!)

*

”Inga anslutningar!” Detta var alltså det tvärt avsnoppande besked som man gav mig som svar på mina två frågor. Något mer behövde egentligen inte sägas, för jag insåg natirligtvis att samtalet kunde sluta här, eftersom mina återstående frågor inte längre var relevanta. Att säga *”Inga anslutningar!”* var ju precis detsamma som att säga:

> *– NEJ, förare på en försenad buss behöver inte längre meddela något om sin försening till den anslutande bussens förare, och NEJ, den anslutande bussens förare behöver numera inte invänta den försenade bussen, och därför är det i fortsättningen meningslöst för passagerare som kom med den försenade bussen och sedan inte kunde fortsätta att resa med den anslutande bussen därför att den redan hade avgått, därför är det som sagt meningslöst för dem att ringa och klaga på oss, för vi på UL tar inte längre på oss något som helst ansvar för sådana händelser eftersom den anslutande bussen inte längre är en anslutande buss för oss, beroende på att vi som sagt har tagit bort alla anslutningar. Och därför kan det aldrig bli tal om ersättning enligt någon sorts resegaranti ifall någon kommer för sent till den buss som han hade tänkt fortsätta resan med. Så är det bara. För vi har tagit bort anslutningarna. Punkt slut. Tack för samtalet och välkommen åter!*

*

Men jag var alltså trots allt inte oförberedd. Att UL tagit bort uppgifterna om anslutningar ur sin tidtabell för. UL857 var ingen nyhet för mig. Det skedde nämligen för flera år sedan, kanske 2014, 2015 eller 2016. I början av det första året med den nya anslutningslösa tidtabellen var det några av mina pendlande medresenärer som oroligt frågade mig hur jag trodde att framtiden nu skulle bli för oss som behövde byta buss i Hallstavik. Jag svarade dem lugnande att det nog inte var någon fara på taket, eftersom SL inte hade gjort motsvarande förändring i den tidtabell för UL857 som ingår i *det* företagets tidtabellshäfte för Roslagsbussarna. *Där* återfann man minsann fortfarande det som numera saknades i UL:s egen tidtabell, nämligen alla de gamla välkända detaljerade uppgifterna om samtliga möjligheter till anslutning i båda färdriktningarna vid byten i Hallstavik mellan vår UL-buss och Stockholmsbussarna SL639 och SL641. *Ingenting alls var därför förändrat*, försäkrade jag lugnande. Allt skulle nog fungera ungefär som vanligt.

Men, invände medresenären, om inget skulle vara förändrat, varför hade då *UL* egentligen ändrat i sin tidtabell? Varför hade *UL* tagit bort anslutningarna när inte SL hade gjort det?

Jo, försökte jag förklara, de båda bussbolagen hade kanske genom att utforma sina tidtabeller så olika velat tala om för allmänheten att det numera var SL och enbart SL som ansvarade för att trafiken skulle vara välfungerande på hela sträckan mellan Stockholm och Östhammar, även om det också i fortsättningen skulle vara UL-

bolaget som med sin busslinje UL857 tog hand om trafiken på en tredjedel av sträckan. Ville resenärerna begära ekonomisk ersättning med hänvisning till resegarantin var det alltså i fortsättningen bara SL som man skulle vända sig till, även om det varit en UL-buss som orsakade problemet. Det kändes väl också naturligt för just SL att överta detta övergripande ansvar för att anslutningarna skulle fungera, eftersom man tidigare under så många år hade låtit sin egen SL639-linje köra hela den långa sträckan, utan hjälp av UL857.

Ville man se saken från den ljusa sidan, fortsatte jag resonera (nog mest för att lugna mig själv), kanske man till och med skulle kunna ta detta som ett tecken på att SL planerade att så småningom återinsätta SL639 som enda busslinje och alltså låta den köra även norr om Hallstavik, som i gamla goda tider? Därmed skulle ju UL857-linjen bli helt onödig, och första tecknet på att den redan stod inför sin avveckling var kanske just detta att den i UL:s tidtabell inte längre framställdes som en anslutningslinje? Ja tänka sig, vilken lycka – att slippa allt detta trassel med att byta buss i Hallstavik och åter kunna åka SL-buss hela sträckan!

(Detta var förstås bara fromt önsketänkande och fritt fantiserande från min sida men ändå ett uttryck för någon sorts profetisk framsynthet, ty faktum är ju att SL numera sedan något år faktiskt låter SL639 köra hela den gamla tretimmarssträckan mellan Stockholm och Öregrund igen, fast givetvis bara när det bedöms lönsamt – det vill säga i veckosluten under sommarmånaderna, och bara med en tur eller om det nu är två turer per veckoslut.)

*

När UL:s kundtjänst i september 2018 upplyste mig om att man tagit bort alla anslutningar på UL 857 var det alltså bara i det första oförberedda ögonblicket som jag blev *något lite* överraskad. Jag visste ju redan att UL hade tagit bort alla upplysningar om anslutningar i sin egen tidtabell, även om jag i början som sagt hade försökt bortförklara det. Men jag hade under de senaste åren haft för vana att hämta information om bussarna, även om UL 857, framför allt i SL:s tryckta tidtabeller, och där var minsann de gamla anslutningarna inte alls borttagna. Till slut hade jag praktiskt taget glömt bort att det inte såg riktigt likadant ut i UL:s egna tidtabeller, för när såg jag i dem senast? (Eller också kom jag ihåg det men förträngde det, eftersom det var något jag helst inte *ville* komma ihåg.)

Nu blev jag av UL:s kundtjänst påmind om något som jag alltså egentligen redan visste eller hade vetat. Och jag kan till mitt försvar påpeka att UL:s egna chaufförer tydligen också föredrog att läsa SL:s tidtabeller, eftersom åtminstone några av dem fortfarande betedde sig som om anslutningarna aldrig tagits bort. Därför uppförde de sig som rattens gentlemän och handlade helt i enlighet med *DEN GYLLENE REGELN*. Varför skulle annars en av dem ha inväntat min försenade Stockholmsbuss en fredag i mitten av september 2018?

Men om vi nu för skojs skull bortser en stund från SL:s tidtabeller och anstränger sig för att se saken enbart från UL:s ståndpunkt, då skulle det alltså vara ett faktum att alla dessa gamla anslutningar till och från UL857 inte längre existerar. I så fall vore det ju högst intressant för oss resenärer att få veta *varför i all världen* man på UL sett sig nödsakad att ta bort denna kan man tycka självklara service till resenärerna. Den frågan ställde jag också till kundtjänsten, och jag fick den också som vi nyss sett omedelbart besvarad.

*

Den första förklaringen

Så här lyder som sagt den förklaring till borttagandet som jag fick av UL:s kundtjänst i september detta år. Låt oss kalla den

DEN FÖRSTA FÖRKLARINGEN TILL BORTTAGANDET

”Nej, det gick ju inte så bra med det där samarbetet med SL, så därför tog vi bort anslutningarna till deras linjer.”

Lika lite som jag kunde uppfatta det som en helt oväntad nyhet när jag av UL fick veta att man tagit bort UL857:s anslutningar, lika lite överraskade det mig att få höra att UL och SL haft svårt att samarbeta genom åren. Detta hade redan länge stått klart för mig liksom för vilken UL-resenär som helst som någon gång roat sig med att jämföra de båda bolagens tidtabeller. Märkligt nog har det inte alls varit ovanligt att man genast, redan vid allra första genomläsningen, kunnat konstatera att UL och SL tydligen inte alls hade kunnat komma överens i fråga om exempelvis den avgångstid som skulle gälla för någon av UL857:s turer. Om avgångstiderna var olika ledde naturligtvis denna första skillnad till motsvarande förskjutning av samtliga följande ankomsttider till samtliga hållplatser på just den turen, och resenären måste förvirrad klia sig i huvudet och undra vilken tidtabell man egentligen skulle lita på, UL:s eller SL:s.

*

(En inskjuten parentes om opålitliga tidtabeller

Jag inskjuter här som en parentes en sann berättelse som visar hur illa det faktiskt kan gå – eller nästan kan gå – när UL och SL inte har lyckats riktigt bra med att stämma av sina tidtabeller mot varandra. (Detta brukar man ju annars kunna göra med så kallad motläsning, men det är förstås en smula besvärligt eftersom det är en sorts samarbete!)

*

Men är detta egentligen något att bråka om? Några minuters skillnad hit och dit i tidtabellerna, vad spelar det för roll? Jo, ibland en mycket viktig roll. Det ska jag visa med denna lilla berättelse ur livet.

FEM MINUTER HIT ELLER DIT, SPELAR DET NÅGON ROLL?

Att våra två bussbolag inte tycktes ha korrekturläst varandras tidtabeller och rättat till småfelen före utgivningsdatum höll på att få allvarliga konsekvenser för mig en mörk vårvinterkväll 2017. Då var det mycket nära att jag fått stå ensam och övergiven med mina två hundar vid busstationen i Östhammar, utan möjlighet att ta mig hem de två milen till Sanda.

Jag hade kommit med UL811 från Öregrund. Den hade kört lite snabbare än vanligt, och jag kunde därför se fram emot en kvarts väntetid i Östhammar innan UL857 skulle avgå söderut med mig och mina två hundar ombord. Har man hundar med sig och inget annat att göra fördriver man naturligtvis den tråkiga väntetiden genom att ta en liten tiominuterspromenad med dem runt det närmaste kvarteret. Så gjorde vi. Jag planerade tiden perfekt och återvände lugnt gående till busshållplatsen med god tid på mig. Jag hade nämligen enligt min tidtabell fortfarande fem minuter till godo, innan UL857:an skulle avgå.

Men himmel, vad ser jag! Där står ju bussen redan inne på stationen med motorn hotfullt brummande, strålkastarna tända och ingångsdörren stängd – och så *börjar den köra iväg mitt inför mina häpna ögon*!

Det blir fart på mig och hundarna. Vi springer, jag skrikande och gestikulerande och de glatt skällande, och så lyckas vi som tur är fånga förarens uppmärksamhet. Han stannar och släpper in oss.

– *Varför kör du iväg nu?* frågar jag med ansträngd andhämtning efter språngmarschen. *Är det fel på min klocka kanske, puh puh… Du ska ju… puh… inte avgå förrän om fem minuter!*

– *Inte alls*, svarar chauffören och visar mig sin egen tidtabell på displayen som han framför sig bakom ratten. *Titta här får du se!*

– *Men Herre Gud… Jag har ju tittat i SL:s tidtabell och det är ju inte alls samma avgångstid där! Den är fem minuter senare än din tid! Titta här får du se, i SL-häftet!*

– *Haha*, skrattar chauffören och viftar med handen undan häftet som jag håller fram för att visa honom. *Men då tycker jag att du ska titta i vår tidtabell i stället nästa gång, haha! Nej, sätt dej nu så kör vi!*

*

Rena rama turen var det att jag inte kom springande till busshållplatsen med mina hundar något lite, till exempel *tio sekunder*, senare. (Ständigt dessa tio sekunder!) Då hade jag bara fått se bakändan av bussen innan den försvann från mig på sin färd mot Hallstavik. Och eftersom detta var sista turen för dagen med UL857 skulle

jag och hundarna i så fall ha fått stanna kvar hela natten på busstationen i Östhammar i väntan på den första turen påföljande morgon, *nio timmar och femtio minuter* senare!

Man inser alltså lätt att det kan vara av *mycket stor* betydelse att UL:s och SL:s tidtabeller överensstämmer *perfekt*. Påstår man att fem minuters skillnad väl inte kan betyda så mycket, då vet man inte mycket om hur det är att åka buss ute på bonnlandet.

Vidare kommentarer är väl överflödiga? Ja men bra, då kan vi ju avsluta parentesen här.)

*

Åter till huvudspåret: Den första förklaringen, fortsättning

Att samarbetet mellan UL och SL tydligen inte alltid fungerade som det skulle, det hade jag alltså redan förstått, så det kunde jag utan vidare hålla med UL:s kundtjänst om. Men varför, kan man fråga sig, hade det inte kunnat fungera bättre? Även under 1970-talet och flera år därefter trafikerades ju som vi vet sträckan Stockholm–Hallstavik–Östhammar/Öregrund av två olika bussbolag. Det gick på den tiden alldeles utmärkt för dessa bolag att samarbeta med varandra, åtminstone beträffande deras tidtabeller, där jag inte kan minnas att jag någonsin stötte på några fel. Men om nu samarbetet mellan våra dagars UL och SL har gått så dåligt att det har lett till att man inte ens har förmått komma överens om vissa avgångstider i tidtabellerna – eller till att det ena bolaget påstår att anslutningarna på linjen UL857 är borttagna medan det andra bolaget fortsätter att trycka tidtabeller där anslutningarna inte är borttagna – ja, då måste man givetvis anstränga sig för att *förbättra* detta alldeles nödvändiga samarbete, så att dylika pinsamma malörer undviks i framtiden. Alltså *förbättra* samarbetet, *inte avbryta* det!

*

Men hur stora eller små svårigheterna med att samarbeta med SL nu må ha varit – att det, som det framhölls för mig under telefonsamtalet för ett par månader sedan, skulle ha varit dessa eventuella svårigheter som blev den avgörande *orsaken* till att UL slutade att hantera UL857 som en anslutningslinje till SL639 (och SL641), det tror jag inte alls på. Det har ju nu gått flera år sedan UL företog denna radikala åtgärd, och sedan dess har företaget på sin hemsida flera gånger publicerat sina årligen nyskrivna tidtabeller för sina linjer. Då borde det väl av dessa nya tidtabeller ha framgått att UL hade dragit nytta av att det befriat sig från det tyngande samarbetet med SL? Man hade ju äntligen fått full frihet att lägga sina bussturer på precis vilka tider som helst, utan att jämt behöva ta hänsyn till dem som SL fastställt för sina egna linjer!

Men år efter år har alltså gått – *och de gamla tidtabellerna för UL857 har hela tiden kvarstått praktiskt taget oförändrade*! Visst är det märkligt! Bara några små justeringar har gjorts från det ena året till det andra, med några få minuter som har lagts till eller dragits ifrån här och där i tabellerna – alltså sådana små ändringar som brukade vara vanliga även under de tidigare åren, under anslutningstiden. Men UL857 skulle ju enligt UL numera vara en busslinje som absolut inte längre skulle få betraktas som en anslutningslinje, eftersom UL blivit fullständigt befriat från slavtjänsten att behöva samarbeta med SL om tidtabellerna. Ändå har bolagets tidtabeller även under de allra senaste så att säga anslutningsbefriade åren sett ut ungefär som de alltid har gjort. UL857, som inte längre är en anslutningslinje – *ser i tidtabellerna fortfarande ut precis som en anslutningslinje!*

Ty studerar man tidtabellerna för UL857 och SL639 som de är just nu, hösten 2018, då finner man att följande ankomst- och avgångstider måndagar till och med fredagar gäller i Hallstavik:

UL857, ankomst till Hallstavik:	**SL639, avgång från Hallstavik:**	**SL639, ankomst till Hallstavik:**	**UL857, avgång från Hallstavik:**
5.45	5.51	10.49	11.00
6.45	6.53	12.49	13.00
11.10	11.18	16.15	16.15
15.40	15.52	18.28	18.30
20.00	20.03	20.27	20.30
(*Väntetider mellan ankomst och avgång:* från *tre till tolv* minuter)		(*Väntetider mellan ankomst och avgång*från *två till elva* minuter, men vid avgången 16.15 *noll* minuter)	

Kan man tro att tidpunkterna för dessa bussturer har tillkommit helt slumpmässigt? Råkade det bara bli så, att UL857:s och SL639:s turer händelsevis kom att passa så förunderligt väl tillsammans, så att tidtabellerna ser ut *precis* som i flydda forna anslutningsdagar, även i dessa de allra senaste tidtabellerna för hösten 2018? *Varje gång* som UL857 (åtminstone under veckodagarna) ankommer till eller avgår från Hallstavik har ju en SL639-buss alldeles nyss anlänt eller ska en sådan alldeles strax avgå. *Varje gång* som UL 857 befinner sig i Hallstavik är det alltså – eller ser det i alla fall ut att vara – frågan om ett tydligt *anslutningstillfälle* för resenärerna, det vill säga en bekväm möjlighet för dem att strax kunna fortsätta sin påbörjade resa, antingen de har kommit norrifrån och ämnar fortsätta att resa mot söder eller har kommit söderifrån och ämnar fortsätta mot norr.

Det är alldeles tydligt att det ända från början måste ha legat en medveten avsikt bakom tillkomsten av dessa tidtabeller. Och vilken var i så fall denna ursprungliga avsikt? *Att turerna för de två busslinjerna skulle läggas så att de smidigt skulle kunna ansluta till varandra.*

Ty när SL639 för cirka tio år sedan slutade att köra norr om Hallstavik uppstod en stor lucka i tidtabellen, och UL857-linjen tillkom naturligtvis i detta enda syfte – att fylla luckan, genom att överta SL639:ans tidigare körsträcka Hallstavik–Östhammar/Öregrund och omvänt. Dess uppgift skulle vara att ge *fortsatt god service* åt resenärer som vant sig vid att bekvämt kunna åka med en och samma buss hela den långa sträckan ända från och till Stockholm men nu måste vänja sig vid att göra ett kort uppehåll för bussbyte i Hallstavik. Det skulle förstås bara få vara några minuters väntetid innan de kunde stiga på en anslutande buss och fortsätta sin resa som om ingenting hänt Det skulle fortfarande kännas som en enda bussresa att resa mellan Stockholm och Östhammar/Öregrund.

Upplandslinjen och Stockholmslinjen fungerade således redan från början i högsta grad som varandras samarbetspartner eller med andra ord som *anslutande linjer*. Och så är det – eller borde det vara – fortfarande. Och vi har sett att de nu gällande tidtabellerna inte lägger några hinder i vägen. Inga förändringar av avgångstiderna behöver företas, om nu UL skulle fatta det kloka beslutet att genast återinföra de borttagna anslutningarna.

*

Han gav nog upp tanken på att resa till Östhammar!

Men om det nu är sant att UL har avskaffat dessa anslutningar trots att de för ett oförvillat öga faktiskt fortfarande ser ut precis som anslutningar, vad får det för praktisk betydelse för resenärerna? Kort sagt: man ska inte längre kunna räkna med att den buss man måste fortsätta resan med finns kvar när man anländer till stationen där bussbytet skulle ske. *DEN GYLLENE REGELN* har nämligen upphört att gälla.

Låt mig få beskriva den nya situationen genom ett påhittat telefonsamtal, som kanske kan tjäna som ett belysande exempel. Det som nu följer är alltså inte sant, bara i allra högsta grad sannolikt.

Vi föreställer oss en ovan resenär som ämnar resa med buss från Stockholm till Östhammar. Det är en gammal man som tidigare i sitt liv mest har åkt med tåg. Han minns många resor för länge sedan då han hade måst byta tåg både en och två gånger. När han visade upp biljetten för konduktören brukade denne för säkerhets skull alltid ge honom en vänlig påminnelse, till exempel *”Jaha, och så blir det då tågbyte i Krylbo!”* eller *”Byte i Hallsberg! Trevlig resa!”* eller *”Och så blir det omstigning i Laxå, glöm inte det! Perrong fyra!”*

Det var ordning och reda på den tiden. Man planerade på den tiden alltid sin resa genom att bläddra i det tjocka häftet *”Sveriges kommunikationer”*, där alla existerande tåglinjer och tågbyten och anslutningslinjer i hela Sverige var tydligt angivna.

Nu skaffar sig vår gamle man i stället som en modern motsvarighet SL:s tidtabellshäfte för bussar i Roslagen och finner där en tur som passar honom precis. Han ska först åka med en buss till Hallstavik, och där, ser han, ska han byta till en annan buss. Jaha. Och till Hallstavik ska tydligen den första bussen komma fram kl. 18.27, och därifrån ska den andra bussen avgå kl. 18.30. Bra, då kommer han fram i lagom tid till den där kvällskonserten klockan åtta i Östhammars kyrka. Den får han inte missa, för där ska hans kära lilla dotterdotter sjunga solo för första gången inför publik.

Men så skönt då, tycker han, att det bara blir tre minuter som han måste vänta mellan bussturerna. Då kommer han ju desto fortare fram till Östhammar. Men nu är han en noggrann man som vill undvika alla onödiga risker. Han får inte komma för sent till Östhammar. För säkerhets skull ringer han därför till kundtjänsten hos det andra bussbolaget, det där som tydligen heter ”UL” och som han ska åka med den sista biten fram till Östhammar. (Personnamnet i det följande är förstås påhittat eller rättare sagt lånat från Ulf Peder Olrog.)

ETT UPPLYSANDE SAMTAL MED UL:s KUNDTJÄNST

– Kundtjänsten, jag vad kan vi hjälpa till med?

– Jo mitt namn är Edvard Rosenblom och jag vill bara besvära med en liten fråga…

– Ja, låt höra.

– Jo, saken är den att jag ska resa till Östhammar i dag.

– Jaha?

– Och jag sitter här med SL:s tidtabellshäfte för… för Roslagen.

– Jaha, jaså jaja.

– Och om man då läser i två tidtabeller… Ursäkta, jag får bläddra lite… Så ser jag att jag tydligen först ska åka med något som heter sexhundratrettionio…

– Ja just det ja, ja visst.

– Och sen så föreslås det att jag i Hallstaham… i Hallstavik att jag ska byta till en annan buss där som heter åttahundrafemtiosju.

– Ja vissst, ja åttahundrafemtiosjuan ja.

– Och jag ska komma till Hallstaha…Hallstavik arton och tjugosju står det, och den andra bussen ska åka arton och trettio.

– Ja just det, det stämmer ja.

– Så det blir ju bara tre minuter emellan om jag säger så. Och då tänkte jag som så att… För jag får under inga som helst omständigheter komma för sent till Östhammar förstår ni, för klockan åtta är det en sak som jag inte får komma för sent till.

– Ja jag förstår vad ni menar, men då måste jag med detsamma tala om för er att…

– Och det är naturligtvis en dum fråga jag har. Men jag tänkte så här: tänk om den här första bussen från Stockholm blir några minuter försenad på vägen, då kan jag väl…

– Ja jag förstår, men tyvärr så måste jag säja att vi kan, vi kan liksom inte längre garan…

– Då kan jag väl alldeles säkert räkna med att den här andra bussen, den här nummer… åttahundrafemtiosju står kvar där och väntar på mig, så att jag kan åka vidare med den, även om jag blir lite försenad? Jag menar, den kan väl inte bara ha åkt iväg utan att vänta på mej när dom där tre minuterna har gått?

– Ja, men nu är det faktiskt så förstår ni, att…

– För Stockholmsbussen kanske kan vara både fyra och fem minuter försenad, slog det mig. Sånt måste ju hända ibland på en sån lång resa, så det kan ju inte vara helt ovanligt. Men den där bussen åttahundrafemtiosju, den står naturligtvis kvar och väntar tills vi har kommit? Eller hur? Det är ju egentligen alldeles självklart att den ska göra det, eller hur?

– Nej, för nu är det faktiskt så att…

– Men jag tänkte att jag för säkerhets skull skulle ringa ändå, bara för att få det bekräftat alldeles säkert, för säkerhets skull. Jag oroar mej förstås i onödan, men jag får absolut inte komma för sent ikväll, förstår ni, så ni får ursäkta att en gammal man kommer så här med en så dum fråga. Men jag undrar alltså: kan ni verkligen garantera att det är säkert att bussen inte redan har åkt sin väg när jag kommer till Hallstavik? Att den står kvar där så att jag kan åka vidare med den, menar jag? Den får väl inte köra utan att vänta på min buss, inte sant?

– Nu är det tyvärr så förstår ni, att vi inte kan garantera någonting alls, inte numera, för vi har tagit bort alla anslutningar på den linjen.

– Vad då? Hur då? Vad pratar ni om? ”Anslut…”? Vad betyder det?

– Det betyder tyvärr att vi inte kan garantera att ni kan komma med den bussen. Har ni tur så kommer ni nog med ska ni se, men annars är det inget vi kan hjälpa er med, om ni alltså inte skulle komma med. För det finns ingen anslutning där.

– Jaså anslutning, ”Anschluss” på tyska, jo visst. Det var ju det som den där kriminaldåren korpral Hitler yrade om på sin tid, för att det skulle låta lite finare när han la beslag på Sudettyskland och Österrike. Jojo, där kan man då tala om anslutning, hehe! Men vad betyder ”anslutning” nu för er då, för er som arbetar i busstrafiken menar jag. ”Anslutning”, det var länge sen jag hörde det ordet.

– Det betyder liksom att när en buss har kommit till slutstationen så tar en annan buss vid och kör vidare med samma passagerare. Det blir liksom att två bussar delar på en resa. Det är anslutning det.

– Ja men det är ju precis vad det är frågan om här. Precis! Först en buss till Hallstavik, och så fortsätter resan med en annan buss till Östhammar!

– Ja men nu har vi ju tagit bort anslutningen där har jag ju sagt.

– Tagit bort? Men varför det? Har ni tagit bort bussen alltså? Eller har ni bara ändrat tidtabellen eller…

– Nej tidtabellen har vi inte ändrat och bussen är kvar men vi har tagit bort anslutningen sa jag ju. Så om ni kommer för sent till Hallstavik så är det er sak. Det är inget som vi kan hjälpa er med tyvärr, om bussen redan har gått då ni kommer.

– Men Herre Gud… Då står jag ju där utan att kunna… Men kanske det klarar sig ändå förstås, om jag kan ta… Ja just det. Hörni, när går nästa buss sen till Östhammar?

– Få se här… Från Hallstavik… Åttahundrafemtisjuan… Jo, den går tjugo och trettio. Två timmar senare alltså.

– Skämtar ni med mej? Då är jag ju inte framme i Östhammar förrän… Men då är ju konserten slut för länge sen!

– Ja men så är det. Vi har ingen anslutning där. Vi får hänvisa till nästa buss, nåt mer kan vi inte göra. Så får ni själv bestämma om ni ska åka med den eller inte, det kan ju inte vi bestämma.

– Men, ja nu slog det mig något… Det är väl egentligen oförskämt av mej att föreslå det för det skulle ju bli väldigt dyrt för er, men faktiskt… Här i Stockholm har faktiskt SL något som kallas resegaranti och… Ja, jag menar, eftersom det inte var mitt fel att bussen redan hade gått och jag har en tid att passa i Östhammar så kanske ert bolag kan bjuda mej på taxi då, så att jag kommer fram före åtta. Om ni också har sån där resegaranti, menar jag.

– Haha, taxi fyra mil? Nänä, det förstår ni väl att det går inte.

– Men varför inte?

– Därför att vi har tagit bort anslutningen har jag ju sagt, och då har vi förstås ingen resegaranti där. Men nu måste jag nog…

– Men hur…

– Men nu får vi nog avsluta det här samtalet. Tack för samtalet och ha en bra fortsatt dag. Gilla oss gärna på Facebook.

– Fejsbr… Fejsbrock? Vem är det?

*

Visst är det fullt möjligt att ett sådant samtal skulle ha kunnat äga rum i verkligheten? Tyvärr finns det nog många som i likhet med den gamle mannen aldrig tidigare har behövt byta buss i Hallstavik och därför har lika svårt som han för att fatta att detta är ett synnerligen osäkert och riskfyllt företag som man helst inte ska ge sig in på numera, sedan anslutningarna har blivit borttagna. (Låt vara att det ena bussbolaget anser att de inte alls har tagits bort, men det ska vi inte tänka för mycket på nu, för att inte krångla till det hela.)

Det var i alla fall tur att vår sympatiske farbror kom på den goda idén att innan han skulle påbörja resan först ringa till UL för att få en försäkran om att det *inte skulle vara riskabelt* för honom att åka med den där bussturen som krävde bussbyte i Hallstavik, för det var ju bara genom detta samtal som han fick klart för sig att det *verkligen var ytterst riskabelt*. (Och det var tur att han inte valde att ringa till det andra bussbolagets kundtjänst, för på SL hade man troligen sagt något helt annat

än det han fick höra från UL:s kundtjänst. Men vi ska återkomma till problemet med denna egendomliga oenighet mellan våra två kära bussbolag.)

*

En småbarnspappas vedermödor

Från ett tänkt fall övergår jag till ett som jag hämtar ur verkligheten.

I våras dök det på UL857:an upp en ny medresenär för att följa med på färden mot Östhammar. På vår buss blev den unge sympatiske mannen snart en riktig stamgäst, som åkte med oss var och varannan vecka. Han hade alltid kommit till Hallstavik med Stockholmsbussen på den där turen som anländer vid det livsfarliga klockslaget 16.15, alltså precis samtidigt som UL857 enligt tidtabellen ska avgå. Jag var ibland nästan nära att varna honom. Visste han verkligen om vilken risk han löpte för att bli frånåkt, när han valde just denna ökända kombinationstur? Men jag drog mig för att störa hans lugn. Det var kanske mest barmhärtigt att inte säga något utan låta honom förbli i sitt tillstånd av barnslig godtrogenhet och förlitan på tillvarons goda makter. Det kunde ju faktiskt hända att han skulle ha samma goda tur som jag länge haft, jag som faktiskt aldrig blivit frånåkt utan bara sett hur andra blivit det – men som otaliga gånger pinats av oron för att själv bli det.

Den unge mannen var småbarnspappa, och han reste alltid med synnerligen omfångsrikt bagage: en väldig ryggsäck, flera andra lika stora väskor och kassar, en stor barnvagn med ett litet barn i, och så ännu ett barn, något äldre, som han bar på armen. Jag tänkte på hur jag själv så där trettiofem år tidigare hade tagit mig den långa vägen från Stockholm ända fram till Öregrund med buss, nästan lika fullastad och med nästan lika små barn och dessutom en hund med mig. Jag kunde därför lätt leva mig in i hans situation och förstod att han nog hade det ganska besvärligt med allt som han måste kånka och bära och hålla reda på, men jag beundrade honom eftersom han ändå alltid var på gott humör och höll sina barn på lika gott humör. (Någon gång hade han sin trevliga fru med sig, och då fick han förstås hjälp med packningen och skötseln av de små.)

Han och hans två små barn blev ett välgörande ungdomligt inslag på vår buss, som annars ofta kan se ut som om den vore abonnerad av någon pensionärsförening. Men jag undrade hur han ens kunde komma på tanken att utsätta sig för alla dessa strapatser. Varför åkte han inte bil till sommarstugan som alla andra normala småbarnsföräldrar, en komfortabel bil med extra stort bagageutrymme? Jag lekte med tanken att han kanske var en politiskt aktiv miljöpartist som beslutat sig för att leva som han lärde. När han väl hade köpt eller tecknat hyreskontrakt på familjens nya semestertillhåll i Roslagen undersökte han därför genast möjligheterna att åka kommunalt dit. Och se – det skulle ju gå utmärkt! En landsvägsbuss från Stockholm, och sedan bussbyte till en annan landsvägsbuss i Hallstavik! Och sedan var det bara att stiga av vid en hållplats alldeles vid stugknuten! Vilken tur han hade

haft! Då var det ju bara att sälja bilen då, och sedan kunde hela familjen sätta i gång med att åka, fram och tillbaka! Vilken härlig sommar de hade framför sig!

I mina fantasier om honom ingick emellertid *inte* att han innan han satte sig på bussen skulle ha vidtagit samma kloka försiktighetsåtgärd som den gamle mannen, vars dotterdotter skulle sjunga solo i Östhammar. Nej, jag kan inte tänka mig att han gjorde vad varje ansvarskännande familjefader egentligen borde göra, innan han utsätter sig och sina två små oskyldiga barn för en sådan risk som ett bussbyte i Hallstavik numera alltid innebär, och särskilt klockan kvart över fyra. Jag tror nämligen inte alls att han ringde till UL:s kundtjänst för att försäkra sig om ett klart och tydligt ***”Ja!”*** som svar på…

DE STÄNDIGT AKTUELLA FRÅGORNA

- Vet varje SL- och UL-förare om att han eller hon per mobiltelefon eller genom att kontakta sin trafikledning måste lämna *upplysningar till föraren på den anslutande busslinjen om varje längre försening* och om den beräknade nya ankomsttiden i Hallstavik?

- Vet varje förare på den anslutande UL- och SL-linjen om att han eller hon alltid måste *invänta en försenad buss upp till fem och om vintern tio minuter,* även om han eller hon inte nåtts av ett meddelande om förseningen från den bussens förare?

Ty hade han gjort som jag, det vill säga ringt upp UL och liksom jag av dess kundtjänst fått ett rungande ***”Nej!”*** som svar på just dessa frågor, då skulle han naturligtvis som en normalt förnuftig människa omedelbart ha sålt eller sagt upp hyreskontraktet på sommarbostaden i Roslagen. Eller köpt tillbaka sin bil.

*

En gång på Stockholmsbussen höll det på att gå riktigt illa för den flitigt bussresande småbarnspappan och hans småttingar. Då var jag inte själv med, men en av hans medresenärer på den resan har berättat för mig om den synnerligen omskakande händelsen. Jag hade lätt för att leva mig in i berättelsen, eftersom jag själv blivit indragen i ett precis likartat händelseförlopp – det där som utspelade sig vid rondellen i Hallstavik den sista fredagen i september i år.

Även denna gång befinner vi oss alltså ombord på SL639, som är lätt försenad och just nu närmar sig den där rondellen i Hallstavik där så mycket spännande brukar inträffa. Eftersom det är fråga om i stort sett samma händelseförlopp varje gång och ungefär samma saker som brukar sägas där framme hos chauffören tar jag mig friheten att nu nästan ordagrant citera slutpartiet i min tidigare berättelse (enbart några pronomen har ersatts med andra pronomen och i något fall med ett substantiv):

STOR DRAMATIK VID RONDELLEN. 2

– Nej men ser du DÄR KÖR DEN JU!

– Ja visst, det är ju 857:an, nej men vad ända in i helvete är det han gör! Han skulle ju vänta!

– Men ser du, HAN KÖR BORT!

– Åååå... Neej… neej!

– Stopp, STOPP! Ja men Herre Gud, STOPPA honom då!

– TUUTA, TUUTA på honom då!

– Ja men stoppa den, nej men STOPP STOPP STOPP då, STOPP!

– Å Herre Gud…!

– Ja men tuta, men tuta då!

– Blinka med helljusen då för sjutton!

– Nej, det var då DET DJÄVLIGASTE!

– O o o, ja men titta, TITTA! Han stannar! Han STANNAR för oss!

– HURRA!

*

De två bussarna hade mötts i det absolut rätta ögonblicket, när den ena körde *bort från*, den andra *fram till* samma busstation och båda hade varit tvungna att dra ner på farten för att passera en rondell i stationens närhet. Nu lyckades det faktiskt föraren på SL639:an att genom ett intensivt tutande och blinkande med helljuset fånga den andre förarens uppmärksamhet, otroligt nog! (Kanske hade också något lite av de förtvivlade vilda skriken från resenärerna i framändan på Stockholmsbussen kunnat uppfattas i den andra bussen.)

UL-föraren tvärbromsade därför och lät bussen stå precis där den stannat, mitt på ett övergångsställe. Småbarnspappan och de andra som skulle åka vidare norrut rafsade snabbt till sig sitt bagage, lämnade Stockholmsbussen och sprang hals över huvud de få meterna till UL857:an. (Ja, de *sprang*, för de var rädda för att föraren plötsligt skulle starta motorn och hånleende köra ifrån dem, bara för att ytterligare förnedra dem och roa sig på deras bekostnad. I detta ögonblick litade de absolut inte på UL!).

Ja, så dramatiskt och förvirrat brukar det alltid bli när olyckan är framme, det vill säga om klockan är högst en halv minut efter 16.15 och om en försenad SL639 då i allra sista ögonblicket möter en bortkörande UL857 i rondellen i Hallstavik. Men den här gången var det inte jag utan den stackars småbarnspappan som ”sprang hals över huvud de få meterna till UL857:an”, och han måste ha gjort detta knäande

under börden av hela sin ofantliga packning, med ett barn på armen och skjutande framför sig barnvagnen med det andra barnet i.

I detta ögonblick tror jag att han svor tyst för sig själv. Men det var lärorikt, det han fick vara med om. Han lärde sig vad det i praktiken kan medföra av upprörande upplevelser och fysiska prövningar om man gör misstaget att *resa med en busstur där man måste byta till en buss som inte alls är en anslutning, fast den i tidtabellen ser ut att vara det och trots att den i SL:s tidtabellshäfte (men inte i UL:s egen tidtabell) också uttryckligen presenteras just som en anslutningstur.*

Tur i oturen var det ändå för honom att föraren på UL857 hade förstånd att stanna och släppa på de stockholmare som hade tänkt sig att de skulle få åka vidare med honom, och tur var det att Stockholmsbussen inte varit mer försenad än den var. Ytterst nära hade det ju varit för vår småbarnspappa att bussen hade kört ifrån honom, och hade han kommit bara *tio sekunder* senare till Hallstavik, då hade det varit för sent. Då skulle han ha fått tillbringa *två timmar och femton minuter* i Hallstavik i väntan på nästa bussavgång. Och hur roligt skulle det ha varit för en utpinad och tröttkörd småbarnspappa att under så lång tid gå runt, runt i ändlösa cirklar i det lilla Hallstavik, hela tiden skjutande ett litet barn i en barnvagn framför sig och bärande det andra på armen, för att inte tala om alla dessa väskor och kassar som han också måste släpa på? Hur muntrar man upp små barn i den situationen, när de naturligt nog blir trötta och kinkiga och undrar varför de inte fick åka vidare med den där dumma bussen som bara körde bort?

*

Omskolning! Omprövning av alla värden!

Men nu när vi säkert vet att UL anser sig ha avskaffat anslutningarna måste vi kanske börja tänka om. Här måste det bli ideologisk omskolning, som i kulturrevolutionens Kina. Vi får inte längre tycka att de handlade *rätt*, UL-förarna vid dessa två tillfällen som jag har berättat om. Förr i tiden skulle vi ha tyckt att de ändå var bra hyggliga när de avbröt sin färd för att vid ett tillfälle låta mig och mina reskamrater, vid ett annat tillfälle låta småbarnspappan med sina barn och sina reskamrater stiga ombord och komma med på resan mot Östhammar. Nej och åter nej! Nu måste vi ju inse hur fel vi haft, och hur alldeles *fel* en chaufför gör om han inväntar en försenad buss eller stannar och släpper på passagerare från en försenad buss, nu när anslutningarna avskaffats! Och så dum *jag* hade varit då, jag som vid mitt möte med den stackars föraren hade skällt ut honom därför att han hade avgått från busshållplatsen exakt i det enligt tidtabellen rätta ögonblicket, utan att invänta vår Stockholmbuss. Det var ju *det enda rätta* som han då hade gjort! Och detta skällde jag ut honom för, jag som fortfarande felaktigt höll fast vid den gamla numera helt omoderna och kasserade GYLLENE REGELN och förstås i min dårskap trodde att jag hade rätten på min sida!

För att kunna ge exempel på en modern, tidsenlig bussförare som handlar alldeles *rätt* kan vi ta fram vår gamla berättelse om hur det *brukar* gå till vid bussmötena vid rondellen i Hallstavik. Nu skriver vi om den för att visa hur det *ska* gå till! Vi sätter in en perfekt UL-man i rollen som förare på UL857. Han har glömt allt vad GYLLENE REGLER heter men är i stället ytterst noga med att till punkt och pricka följa alla de skrivna och oskrivna regler och instruktioner som gäller för den nya, anslutningsbefriade tiden:

STOR DRAMATIK VID RONDELLEN. 3

(MED EN CHAUFFÖR SOM HANDLAR RÄTT, PRECIS SÅ SOM DET NUMERA SKA GÅ TILL!)

[…]

– Ja men stoppa den, nej men STOPP STOPP STOPP då, STOPP!

– Å Herre Gud…!

– Ja men tuta, men tuta då!

– Blinka med helljusen då för sjutton!

– Nej, det var då DET DJÄVLIGASTE!

– O o o, ja men titta, TITTA! Han stannar! Han STANNAR för oss!

– HURRA!

*

De två bussarna hade mötts i det absolut rätta ögonblicket, när den ena körde *bort från*, den andra *fram till* samma busstation och båda hade varit tvungna att dra ner på farten för att passera en rondell i stationens närhet. Nu lyckades det faktiskt vår förare på SL639:an att genom ett intensivt tutande och blinkande med helljuset fånga den andre förarens uppmärksamhet, otroligt nog! (Kanske hade också något lite av de förtvivlade vilda skriken från resenärerna i framändan på Stockholmsbussen kunnat uppfattas i den andra bussen.)

UL-föraren tvärbromsade därför och lät bussen stå precis där den stannat, mitt på ett övergångsställe. Vi som skulle åka vidare norrut rafsade snabbt till oss vårt bagage, lämnade Stockholmsbussen och sprang hals över huvud de få meterna till UL857:an. (Ja, vi *sprang*, för vi var rädda för att föraren plötsligt skulle starta motorn och hånleende köra ifrån oss, bara för att ytterligare förnedra oss och roa sig på vår bekostnad. I detta ögonblick litade vi absolut inte på UL!).

Och där satt föraren med öppnad dörr och väntade på oss! Men, visade det sig, inte alls för att släppa in oss, vilket framgår av följande dialog:

– Tack för att du stannade!

– Inget att tacka för! Nej stopp! Kliv ner! Tillbaka, tillbaka! Så ja. Stanna därute där ni är! Stanna där! Jag får inte släppa på er.

– Vad nu då? Vad menar du? Får vi inte gå in i bussen?

– Nej jag har avgått så jag håller just på och kör nu! Hej då!

– Men vad sjutton menar du… Får vi inte följa med på bussen? Varför stannade du då och öppnade dörren för oss?

– Jag stannade bara för att förklara för er hur det är numera, att ni inte får följa med! Och att ni inte får hålla på och stoppa bussen så här när jag har avgått! Så nu vet ni det, och nu tänker jag… Nej, ner från trappsteget där! Inte gå på bussen var det ju. Så ja, stanna där nere nu!

– Inte följa med? Men vad är det här för nånting, ska du bara köra ifrån oss nu? Varför det? Det låter ju inte riktigt klokt!

– Därför att jag redan har avgått, helt enligt tidtabellen!

– Men skulle du inte vänta fem minuter om Stockholmsbussen var försenad? Och tio minuter på vintern? Glömde du bort det?

– Nej, det var förr det. Nu är det slut med det, och ursäkta men jag har avgått. Så nu stänger jag dörren för nu kör jag.

– Vad menar du? Varför kunde du inte vänta fem minuter på oss, för vi kom ju bara en halv minut senare än din avgångstid?

– Därför att det inte finns några anslutningar längre på den här linjen.

– Va!? Vad sjutton menar du med det? Vad betyder det – ”anslutningar”?

– Ja det får ni väl ringa kundtjänsten och fråga dom om då, om ni inte begriper det själva. Men nu har jag inte tid att sitta här och tjafsa mera, så nu kör jag. Det var bara det jag skulle säga, att det inte finns några anslutningar längre, och nu har jag alltså sagt det. Jag har redan avgått förstår du, för det här är som sagt ingen anslutning längre. Nu vet ni det. Hej då. (Stänger dörren och kör hastigt iväg från den lilla oförstående skaran.)

Och nog var väl detta en duktig chaufför så säg, en sådan som hans arbetsgivare kunde vara stolt över, en som inte bara avgick med sin buss precis enligt tidtabellen utan också på ett skickligt sätt lyckades hindra den oförskämda skaran som försökte tränga sig in i hans buss! Trots att han redan hade *avgått*!

(Att jag i det nyskrivna sista stycket var *ironisk*, det vill säga att jag i själva verket menade precis motsatsen till det jag skrev, hoppas jag att läsaren förstod!)

*

Nå, hela denna berättelse var ju liksom inte på allvar. Den var bara ett krampaktigt försök till mördande skarp *satir* i form av en skildring av ett påhittat fall. Men om jag nu får återgå till händelser som verkligen *har* inträffat kan jag berätta att *exakt detsamma* som hände både småbarnspappan och mig vid rondellen i Hallstavik, det hände också i våras en av mina busspendlarkamrater på UL857:an. Hon reste från Stockholm med SL639, på den tur som ska anlända till Hallstavik kl. 18.28 och har två minuters väntetid utmätt för resenärernas byte av buss. När bussen närmade sig

rondellen vid slutstationen var den något försenad, låt oss säga inte mer än *två minuter och femton sekunder*, och olyckligtvis hade UL857 som hon skulle åka vidare med redan avgått från stationen femton sekunder tidigare, det vill säga kl. 18.30, precis enligt tidtabellen. Nu närmade sig även den bussen rondellen, och ett möte med den inkommande Stockholmsbussen var oundvikligt. Och då…

Ja, och då var det förstås den gamla vanliga visan igen. Ännu en gång får vi i tankarna förflytta oss in i SL639-bussen för att avlyssna de gamla utnötta replikerna, som vi känner så väl igen från de tidigare berättelserna om ett rondellmöte. Men lägg märke till de *sex sista replikerna*, för dem har vi aldrig hört förr! Detta nytillskott kommer att markeras med ***fetstil och större grad.***

STOR DRAMATIK VID RONDELLEN. 4

(En gammal historia, men med nytt, oväntat slut)

…

– Nej men ser du DÄR KÖR DEN JU!

– Ja visst, det är ju 857:an, nej men vad ända in i helvete är det han gör! Han skulle ju vänta!

– Men ser du, HAN KÖR BORT!

– Åååå... Neej… neej!

– Stopp, STOPP! Ja men Herre Gud, STOPPA honom då!

– TUUTA, TUUTA på honom då!

– Ja men stoppa den, nej men STOPP STOPP STOPP då, STOPP!

– Å Herre Gud…!

– Ja men tuta, men tuta då!

– Blinka med helljusen då för sjutton!

– Nej, det var då DET DJÄVLIGASTE!

– O o o, nej men titta, TITTA! Han stannar ju inte! Han STANNAR inte för oss!

– Å Herre Gud…!

– Ja men tuta igen då, men tuta då!

– Blinka med helljusen då för sjutton!

– Nej, det var då DET DJÄVLIGASTE!

– HAN BARA KÖRDE FÖRBI! SÅG NI! HAN SÅG OSS MEN KÖRDE BARA FÖRBI!

*

Ja, faktiskt! Sagan slutade som synes inte alls lyckligt den här gången! Hon som berättade den för mig var ju själv en av de passagerare på SL639:an som den här gången inte fick komma med på den andra bussen. Hon blev därför tvungen att vänta *två hela timmar* till UL857:ans nästa avgång, som straff för att hennes Stockholmsbuss anlände till ändhållplatsen kanske bara *femton sekunder* efter det att UL-bussen hade avgått!

Hon var angelägen om att framhålla för mig att det var alldeles otänkbart att UL-föraren hade kunnat undgå att märka att SL-bussen kom körande rakt emot honom när de båda bussarna från olika håll närmade sig rondellen. Det var självklart att han mycket väl begrep vad passagerarna på den bussen ville säga med sina vilda tjut och SL-föraren med sina överdrivet tydliga och gång på gång upprepade ljud- och ljussignaler – *de ville naturligtvis få just honom att stanna* för att ta emot några passagerare som ville åka vidare med honom mot Östhammar. Men otroligt nog *låtsades han inte se* den anländande bussen från Stockholm utan körde bara med hög fart ifrån den, som om den inte existerade!

Och han ansåg sig kanske vara i sin fulla rätt när han så tydligt tog avstånd från Stockholmsresenärerna? Det fanns ju *inga anslutningar* längre, så varför skulle han då stanna bussen för att lyssna på en massa klagomål från dumbommar som tydligen inte hade vett att förstå att det *inte fanns några anslutningar* längre och att de därför fick skylla sig själva för att han inte kunde ta med dem på bussen, för de kom ju för sent och han hade redan *avgått* eftersom *det inte längre fanns några anslutningar* (och därför inte heller någon GYLLENE REGEL).

Så detta får man väl säga var en riktigt duktig UL-förare, och hämtad från verkligheten också, inte bara påhittad! Nog handlade han alldeles rätt när han bara körde på utan att ta någon notis om stockholmarna! *(Obs! Från satir och blodig ironi i de tre senaste raderna!)*

*

Men varför tog UL bort sina anslutningar? Den andra förklaringen

Jag har ännu inte lyckats hitta någon *trovärdig* förklaring till att UL för några år sedan ansåg sig vara tvunget att avskaffa anslutningarna. Den första förklaringen, att det varit så svårt att samarbeta med SL, ter sig som sagt ytterligt osannolik för den som har studerat UL:s nya tidtabeller för UL857 under de år som följde på den stora anslutningsdöden – och som till sin förvåning har funnit att avgångs- och ankomsttiderna i Hallstavik år efter år har bibehållits praktiskt taget oförändrade, sådana som de var på den gamla anslutningstiden! Man tog alltså *inte* bort anslutningarna för att frigöra sig från SL:s tvångströja och lägga sina turer för UL857 på helt nya, spännande tider, befriade från det nesliga tvånget att jämt behöva anpassa sig efter Stockholmsbussarnas tider.

Men om man inte brydde sig om att dra nytta av denna nyvunna frihet när man nu fick chansen, *varför* var det då så nödvändigt att genomföra denna olycksaliga reform, som skulle medföra så negativa konsekvenser för oss resenärer? Vilka var de *hemliga skälen*?

Ett av dessa eventuella hittills okända skäl är kanske inte längre lika hemligt. Det var nämligen något min son fick höra när han nyligen reste med UL857. När han konverserade med chauffören om det som numera är det allra vanligaste samtalsämnet när man befinner sig på denna buss, nämligen frågan varför UL tagit bort anslutningarna, då höll hon som satt vid ratten naturligtvis med om att det var idiotiskt att göra det (en åsikt som hon för övrigt delar med *alla andra* hittills tillfrågade chaufförer), men hon gav också en oväntad förklaring till beslutet.

”Jo”, sade hon utan att tveka, som om hon fann det självklart varför man på UL hade gjort som man gjorde:

DEN ANDRA FÖRKLARINGEN TILL BORTTAGANDET

– Jo, anslutningarna tog dom ju bort därför att det är så få som reser på den här linjen. (Sagt av kvinnlig UL-chaufför.)

Att vi är få som brukar resa med UL857 är naturligtvis ett sorgligt faktum. Att linjen inte är lönsam för UL kan vem som helst förstå. Att den ändå har fått finnas kvar är vi mycket tacksamma för. Men ska vi verkligen få behålla den även i framtiden, när den nu är så olönsam? När jag i ett samtal med en av bussförarna en gång gav uttryck för allvarliga farhågor för linjens fortsatta överlevnad skrattade han och svarade lugnande:

– Nej, den här linjen kan dom väl aldrig lägga ner, för det här är ju linjen som går till Stockholm!

Ack, om det bara vore så väl att han hade rätt!

*

Men det är svårt att urskilja *logiken* i UL:s resonemang om man antar att företaget har känt sig tvunget att ta bort UL857:ans anslutningar ***därför att*** det brukar vara så få resenärer på den linjen.

Ty som vi funnit kan resultatet av de borttagna anslutningarna (och den borttagna GYLLENE REGELN) inte så sällan bli att UL857 kör bort mot Östhammar utan att invänta till exempel fyra eller fem passagerare från en Stockholmsbuss, som tyvärr anländer några minuter (eller sekunder) försenad. Men om Östhammarsbussen avgick enligt tidtabellen helt tom eller med bara någon enda passagerare ombord (något som ofta sker) – hade det då inte varit bättre om föraren hade kommit ihåg den *gamla* GYLLENE REGELN och skjutit upp sin avgång en smula, för att kunna

öppna dörren och säga *”Välkommen ombord!”* till de fyra eller fem passagerarna som rest från Stockholm? Fyra eller fem betalande passagerare är väl bättre än inga alls?

*

Nej, UL borde väl vara tacksamt för minsta lilla möjliga utökning av den obetydliga skaran av bussåkare som nu sitter så glest utspridd i den stora, stora UL857-bussen. Man borde därför välkomna i stället för att skrämma bort alla som vill resa till och från Stockholm över länsgränsen, vilket ju tyvärr innebär att de måste byta buss i Hallstavik med alla de risker som detta för närvarande innebär. De som regelbundet arbetspendlar till och från Stockholm – och av sådana återstår ännu några stycken – bör känna sig särskilt välkomna och omhändertagna. Om de tröttnar på att bli motarbetade av övermakten och sätter sig i sin bil i stället för att ständigt behöva utsätta sig för risken att bli frånåkta i Hallstavik, då förlorar UL857 sina allra bästa, regelbundet återkommande kunder.

Nej,

> *” … det är så få som reser på den här linjen.”*

är ett mycket besynnerligt argument för att *ta bort* anslutningarna men däremot ett alldeles förträffligt argument för att *återinföra* dem – nämligen om man vill öka i stället för minska passagerarantalet på UL857 genom att uppmuntra busspendlandet till och från Stockholm. Men det kanske är just det som UL *inte* vill? Låt oss prova denna till synes orimliga hypotes genom att granska vad jag vill kalla *”den tredje och fjärde förklaringen”*. Vi utgår då från den andra förklaringen men försöker läsa den på ett nytt sätt, med nya oförvillade ögon, för att pröva om vi inte kan nå fram till två helt nya spännande uttolkningar av den!

*

Varför tog UL bort sina anslutningar? Den tredje och fjärde förklaringen

Ty om UL tog bort anslutningarna på UL857 med motiveringen att passagerarbeläggningen var otillfredsställande skedde detta kanske inte alls för att öka tillströmningen av passagerare. Kanske hade man ett helt annat motiv när man fullt medvetet försämrade servicen för de fåtaliga resenärerna, nämligen att ge dem en tydlig signal om att man i fortsättningen inte tänkte bry sig om dem. Varför skulle man lyssna till åsikter från några som är så *få*? Varför skulle man buga och bocka för *dem*? Meningen med att ta bort anslutningarna var just att de själva skulle inse hur få och betydelselösa de egentligen är, så fåtaliga att de helt enkelt inte har rätt att kräva god service av sitt bussbolag.

Jag drar mig för att tolka in en sådan cynisk och människoföraktande tankegång som en möjlig förklaring till UL:s beslut att försämra servicen genom att avskaffa

anslutningarna – men låt oss ändå ta upp den som nummer *tre* av de tänkbara förklaringarna:

DEN TREDJE FÖRKLARINGEN TILL BORTTAGANDET

(Beslutsfattarna på UL argumenterade *kanske* så här innan de fattade sitt beslut:)

”Det är så få som reser på den här linjen att vi helt enkelt inte kan fortsätta att ge dom god service på alla möjliga sätt. Om det sitter fyra-fem pensionärer på en buss, hur mycket tror dom att vi tjänar på dom? Nej, vi tar bort anslutningarna, och då kommer förstås några att få det sämre och ringa och tjafsa och bråka som vanligt. Men hur många? Om det bara blir två eller tre som någon gång blir sura därför att vi har åkt ifrån dom i Hallstavik, vad rör det oss? Nästa gång fattar dom ju bättre att dom får åka på något annat sätt, med nån annan buss eller bil eller invalidmoppe eller vad faen som helst. Och hur många är det egentligen som behöver busspendla till Stockholm? Tio till tjugo stycken under hela veckan kanske, högst! Men som dom ringer och bråkar varje gång dom har missat bussen skulle man tro att dom är flera hundra, hähä! Nej tänk så skönt att slippa käbbla med dom i telefon och bara kunna snoppa av dom direkt genom att säja att anslutningarna, ja se dom har tagit slut dom, haha! Nej, för se en bra anslutning, det är en borttagen anslutning det, haha!

Fint, men vad tycker ni andra nu då, ska vi alltså besluta att vi tar bort anslutningarna då! Är vi överens om det? Ja men vad fint, då säjer vi så.”

*

Jo då, jag kan visst förstå att det skulle vara praktiskt för dem som arbetar på kundtjänsten om de hade bara några få korta standardiserade svarsalternativ att ta till, när det gäller att snabbt få slut på en viss sorts ständigt återkommande trista och tjatiga kundsamtal:

VAD KAN KUNDTJÄNSTEN SVARA? NÅGRA FÖRSLAG TILL STANDARDSVAR

–Kundtjänsten, ja vad kan vi hjälpa till med? … Nej, vi har inget ansvar för det längre, för vi har inga anslutningar! Tack för att du ringde och hej då!

– Kundtjänsten, ja vad kan vi hjälpa till med?... Nej, förarna ska inte längre behöva ringa och meddela den andra bussen att dom är försenade, för vi har inga anslutningar! Tack för att du ringde och hej då!

– Kundtjänsten, ja vad kan vi hjälpa till med? … Nej då, förarna behöver inte invänta försenade kolleger längre, för vi har inga anslutningar! Tack för att du ringde och hej då!

– Kundtjänsten, ja vad kan vi hjälpa till med? … Åka gratis med taxi till Östhammar, nej du, den gubben går inte längre! Någon resegaranti kan du inte räkna med nu, därför att, därför att, ja vad var det jag skulle säja… – jo inga anslutningar, inga anslutningar, inga anslutningar! Hörde du vad jag sa! Inga anslutningar!

Därför behöver vi inte ta ansvar för något längre. Har du fattat det nu? Så nu tycker jag att vi kan avsluta det här samtalet, adjöss adjöss! Tack för att du ringde och hej då!

*

Att borttagandet av anslutningarna nu under några år har visat sig innebära allvarliga problem för resenärer, som i många fall har blivit frånåkta i Hallstavik eller har avstått från att påbörja vissa bussturer av fruktan för att bli frånåkta – detta har man alltså kanske på UL sagt sig att man mycket väl kan *nonchalera, strunta i, inte låta sig beröras av,* ursäktande sig med att de uppkomna problemen ändå är *så små* därför att resenärerna är *så få*. Så få har de blivit att man lika gärna kan säga sig – och säga till dem när de hör av sig och klagar – att de praktiskt taget inte existerar längre. Och då ska det väl inte heller behöva existera några anslutningar för dem, eller hur?

Detta skulle väl ungefär vara den något grumliga tanken bakom den *tredje* förklaringen. Låt oss hoppas att UL aldrig har tänkt och aldrig kommer att tänka i sådana befängda banor!

Samma förhoppning vill man gärna hysa när det gäller den *fjärde* förklaringen, som vi nu närmar oss. Den är nära släkt med den tredje men ändå inte riktigt densamma.

*

Kanske det är för svagt uttryckt att säga att UL beroende på det låga passagerarantalet bestämt sig för att *”nonchalera, strunta i, inte låta sig beröras av”* UL857-resenärernas problem? Kanske har man till och med gått ett steg längre, så att man börjat *önska bort* dem från sin buss? Fullt medvetet har man kanske velat *irritera och plåga* resenärerna, det vill säga sina sista återstående betalande kunder på linjen UL857! Kanske har man helt enkelt bestämt sig för att utsätta resenärerna för alla dessa prövningar som blivit följden av att anslutningarna togs bort – *för att få dem att avsky UL och sluta att resa med UL857*!

(Och om detta har varit UL:s taktik kan jag berätta att den redan har börjat leda till önskat resultat. Nyligen fick jag nämligen veta av mina medresenärer att *ingen* numera vågar sig på att resa med den *allra mest riskabla* bussturen, den där kvällsturen från Stockholm som börjar med SL639 kl. 18.35 och som ska fortsätta i Hallstavik kl. 20.30 med UL857. Den som har sitt förnuft i behåll inser ju att den lilla väntetid på tre minuter som tidtabellen anslår för bussbytet innebär en risk som är alltför stor för att man ska våga utsätta sig för den. Alla vet att det faktiskt senast i år har hänt att en våghalsig person som trotsande faran kom resande från Stockholm vid ankomsten till Hallstavik fann att UL857 redan hade gått upp i rök, försvunnen någonstans i nattmörkret på vägen mot Östhammar. Tror någon att den trafikanten jublade inför utsikten av *fjorton och en halv timmars* väntan på nästa bussavgång? Tror någon att den trafikanten gärna vill fortsätta att resa med UL?)

Men varför i all världen skulle man då på UL vilja dra ned ytterligare på det redan minimala antalet resande på UL857? *Kanske därför att man helst skulle vilja lägga ned denna olönsamma linje*, och för att få ett argument för en sådan nedläggning vore det naturligtvis önskvärt om man kunde peka på att det genomsnittliga antalet resande på bussen under en längre tid, till exempel en månad, hade sjunkit till *noll eller nära noll*! Som det nu är kan det ju inte fortsätta, kanske man resonerar på UL. Fem, tio, ja i värsta fall femton har man i värsta fall kunnat notera som åkande på bussen! Alldeles för många! Men noll resande – *det* skulle göra susen! Då skulle det väl bli lätt att få politikerna att gå med på en nedläggning!

Kanske är det alltså så här som UL i så fall har resonerat:

- Det är *för få* som reser med UL857. Därför är linjen olönsam och bör nedläggas.
- Men dessa få som fortfarande envisas med att resa med UL857 är ändå *för många* för att vi ska kunna få gehör hos politikerna för en nedläggning.
- Ett bra sätt att minska resandeantalet vore att *skrämma bort* det tyvärr fortfarande *lite* för stora antalet resenärer som envisas med att regelbundet åka med UL857 och SL639 till och från Stockholm.
- Bästa sättet att skrämma bort dem måste vara att ta bort *anslutningarna* på UL857-linjen, så att det då och då förhoppningsvis kommer att inträffa att en och annan resenär från en försenad Stockholmsbuss inte kan åka vidare med UL857 från Hallstavik eftersom den bussen redan har avgått enligt tidtabellen.

Och den som en gång har blivit frånåkt i Hallstavik slipper man kanske att se på UL857 i fortsättningen!

*

Därmed är vi färdiga att famlande i mörkret formulera vårt *fjärde* lilla försök att finna ljuset, det vill säga komma fram till en trovärdig förklaring till UL:s egendomliga beslut att ta bort anslutningarna på UL857-linjen. Det låter förvillande likt något vi har hört förut. Det blir en förklaring som låter mycket lik:

DEN ANDRA FÖRKLARINGEN TILL BORTTAGANDET

– Jo, anslutningarna tog dom ju bort därför att det är så få som reser på den här linjen. (Sagt av kvinnlig UL-chaufför.)

Men vi byter ut ett enda litet ord mot ett annat, så har vi lyckats åstadkomma:

DEN FJÄRDE FÖRKLARINGEN TILL BORTTAGANDET

– Jo, anslutningarna tog dom ju bort därför att det är så MÅNGA som reser på den här linjen.

Men låt oss hoppas att vi högg duktigt i sten när vi föreslog en så motbjudande förklaring. Naturligtvis har man aldrig resonerat så till den grad cyniskt och hjärtlöst på UL, eller hur? Vi får be om ursäkt för den oförskämda misstanken.

*

Sent omsider – ett viktigt meddelande till alla resenärer

Vilken av våra förklaringar som kommer närmast sanningen överlåter vi till UL att upplysa oss om (och vi hoppas förstås att det inte blir någon av de två sista, där bolaget inte precis visar upp sina bästa sidor). Men även om vi ännu inte riktigt kan begripa *varför*, så är det hur som helst ett faktum *att* bolaget anser sig en gång ha avskaffat anslutningarna mellan UL857 och de två Stockholmslinjerna. Exakt vilket år detta gjordes (2014, 2015 eller 2016?) kan jag inte för närvarande upplysa om, men när det nu än skedde så var väl ändå detta något som inte borde ha hemlighållits för allmänheten! Att anslutningarna borttagits var ju en ytterst uppseendeväckande åtgärd som i allra högsta grad angick resenärerna, och framför allt då *bussbytarna*, det vill säga oss som brukar resa över länsgränsen till och från Stockholm och alltid har viktiga tider att passa och är beroende av en väl fungerande bussanslutning i Hallstavik.

Men då, när nyheten var färsk, var det ingen som talade om för oss vad som skett. Vi förväntades väl kunna dra våra slutsatser på egen hand genom att lägga märke till hur det såg ut i de tidtabeller som från och med nu årligen presenterades av UL, ty där kunde vem som helst konstatera att alla de gamla välkända upplysningarna om anslutningar till UL857 numera totalt lyste med sin frånvaro. Men nu var det ju så att de flesta av oss föredrog att informera oss om bussturerna genom att gå till SL:s tidtabellshäften, och i dem såg ju fortfarande allt ut precis som vanligt. Faktiskt var det först alldeles nyligen, i september 2018, som en av mina arbetspendlande reskamrater på UL857 till sin stora förvåning för allra första gången upptäckte att anslutningarna hade ramlat bort ur UL-tidtabellen! Något som alltså hände för flera år sedan!

Nej, ett *informationsbrev* om den ödesdigra åtgärden borde naturligtvis så snart som möjligt, det vill säga medan den fortfarande var en nyhet, ha skickats ut till alla resenärer vilkas adresser var bekanta för UL, till exempel alla som åker på pensionärskort! *Annonsplats* borde väl ha inköpts i Uppsala Nya Tidning, Östra Uppland och Östhammars annonsblad! Nog borde tryckta *informationsblad* ha satts upp på väl synliga platser inne i UL857:ans och SL639:ans och SL641:ans alla

bussar, på kommunernas affischtavlor, på livsmedelsaffärernas annonstavlor och i busshållplatsernas väntkurer, inte sant?

Men dålig eller rent ut sagt helt obefintlig var alltså faktiskt informationen. Så obegripligt ovilligt var UL att berätta om denna genomgripande förändring med de allvarliga konsekvenser som den skulle få för de bussbytande resenärerna. (Man kanske skämdes lite, hade dåligt samvete för det man ställt till med, föredrog att låtsas som om ingenting hänt?)

Men bättre sent än aldrig! Fortfarande kan det finnas resenärer som aldrig läst så noga i UL:s tidtabeller och därför aldrig har insett att det aldrig mer ska finns någon anslutning för dem i Hallstavik. De behöver informeras, liksom en och annan chaufför, en *DEN GYLLENE REGELN*-chaufför som lever i det förflutna och i missriktad serviceanda fortfarande envisas med att uppskjuta sin egen avgång för att invänta en försenad buss. Det är aldrig för sent. Därför överlämnar jag nu alldeles gratis ett litet förslag till ett informationsblad, sådant som det kunde ha sett ut för flera år sedan, när nyheten var ny. Jag har försökt att utforma trycksaken så att den ska ge ett så glatt och lättsamt intryck som möjligt, för att resenärerna inte ska behöva märka eller åtminstone inte bli alltför bekymrade över det i grund och botten för dem synnerligen ovälkomna budskapet. (På köpet delar jag frikostigt med mig av några nya förträffliga muntra UL-slogans, så slipper företaget betala en reklambyrå dyrt för dem.)

någon uppfann hjulet – vi får det att rulla!
ul – alltid på rätt väg mot framtiden!
alltid lika kul på hjul – med ul!

VIKTIGT MEDDELANDE
TILL ALLA ER SOM ÅKER MED
UL857 OCH SL639 OCH SL641!

Hej svejs alla ni glada bussåkare! Buss på er!

Nu blir det ännu lättare för er att åka med oss! Från och med nu är det slut med att grubbla över om en tur är anslutningstur eller inte. För nu har vi tagit bort alla anslutningar! Så nu behöver ni inte längre oroa er och undra

hur det ska gå för er om er buss är försenad.

Kommer den andra bussen att vänta på er eller inte? Det behöver ni aldrig mer oroa er för!

Ja tänk er bara så skönt - aldrig mer oro och undran! Aldrig, aldrig mer! För nu vet ni ju alldeles säkert hur det blir. Den andra bussen kommer *INTE* att vänta på er!

Nu har vi försämrat servicen för er lite grann kanske, men medge att vi talar om det för er på ett positivt och trevligt sätt! (Så att ni liksom känner det som om vi inte har försämrat servicen utan förbättrat den.)

***TACK* för att ni reser med oss! Och gilla oss gärna på Facebook!**

Med glada, glada busshälsningar

UL

din allra bussigaste busskompis

---

ställ bilen – spar på milen. med ul!

*

Men nu slog det mig att jag missade något viktigt. Ja visst, ja! Det var ju något som UL *glömde att berätta* och som lämpligen kunde ha lagts till på samma informationsblad, som ett PS i slutet. Nämligen, förslagsvis, detta:

[…]

Med glada, glada busshälsningar

UL

din allra bussigaste busskompis

P.S. Vi glömde att samarbeta med SL i den här frågan, och nu kom någon här på kontoret och skrek och hade sig och viftade upprört med SL:s nyutkomna tidtabellshäfte för Roslagsbussarna som hon hade i handen. "Har ni sett, har ni sett!" skrek hon. "SL har ju tagit med tidtabellen för vår 857:a som dom brukar, och kan ni tänka er att dom har ju fortfarande

kvar en upplysning om att det minsann ska finnas anslutningar mellan 857:an och deras 639:a och 641:a, alltså dom där anslutningarna som vi har tagit bort!" "Jaha, det var ju tråkigt", svarade vi andra lite surt. "Men det får väl stå för dom då. Vi kan ju inte ta nåt ansvar för allt vad dom kan hitta på, för vi har ju vår egen tidtabell vi." Men det kändes lite kymigt ändå att vi glömde att samarbeta med dom, det gjorde det. Men gjort är gjort och man ska inte gråta över spilld mjölk.

Men kära UL-resenärer, vi kan bara beklaga att det blev så här lite trassligt. Nu får vi leva med att det finns två lite olika tidtabeller och ni får väl läsa i den som ni tycker bäst om. Anslutning eller inte anslutning, ja det beror på tidtabellen ni läser, haha! Men vi på UL tycker i alla fall att vår är bäst, så om ni vill göra oss glada så läser ni bara i vår. Och där står det inget om anslutningar. *D.S.*

STÄLL BILEN – SPAR PÅ MILEN. MED UL!

*

Ty det är verkligen sant som jag flera gånger har påpekat, att det sedan några år råder det synnerligen egendomliga förhållandet att *UL* är av uppfattningen att UL857 inte längre har några som helst anslutningsförbindelser med SL639 och SL641, medan man på *SL* är lika bergsäker på att alla sådana anslutningar i båda riktningarna fortfarande finns kvar, oförändrade och i full funktion. I praktiken betyder ju detta att *SL men inte UL* anser att *DEN GYLLENE REGELN* måste tillämpas av både SL- och UL-förarna vid inträffade förseningar, och att föraren på en SL- eller UL-buss som är försenad via sin trafikledning ska ge upplysningar om förseningen till föraren på den väntande UL- eller SL-bussen. *Enligt SL ja, men inte enligt UL*!

Hur ska *förarna* då kunna veta vilka regler som finns och har funnits och om de ska följa reglerna eller inte, och hur ska *resenärerna* kunna veta om en buss de måste åka vidare med från Hallstavik kommer att invänta den buss de kommer åkande med om denna blir några minuter försenad?

Låt oss med ett konstruerat exempel åskådliggöra de problem som kan uppstå med ett sådant minst sagt förvirrat trafiksystem, eller brist på system. Följande telefonsamtal är ett av dem som inte är hämtade direkt från verkligheten och därför inte kan sägas vara *sanna* – men man måste medge att det som jag nu har konstruerat är mycket, mycket *sannolikt*, med tanke på de givna förutsättningarna som vi alla känner.

När samtalet börjar har jag tänkt mig att det är några resenärer som just drabbats av det som tyvärr förr eller senare *måste* hända när man är dumdristig nog att åka med den *allra mest riskabla* kombinationsresan med SL och UL på sträckan Stockholm–Östhammar, den som kräver bussbyte senast kl. 20.30 i Hallstavik. Nu har det värsta hänt. UL857 har åkt ifrån dem!

ETT INTE ALLS OSANNOLIKT SAMTAL MED UL:S KUNDTJÄNST

– Ja hallå, det är kundtjänsten på UL. Vad kan vi hjälpa till med?
– Jo vi står här min man och jag i Hallstavik och skulle åka med åttahundrafemtiosjuan till Östhammar.
– Jaa…?
– Och vi kom med 639:an från Stockholm och skulle varit här tjugo och tjugosju. Men så vart vi fyra minuter försenade, och när vi kom fram så såg vi just hur åttahundrafemtiosjuan körde iväg mitt framför näsan på oss! Och den såg ju alldeles tom ut också! Varför kunde den inte vänta tills vi hade kommit, kan ni förklara det?
– Jaja, så där kan det gå. Men ni förstår, numera har vi ingen anslutning där längre.
– ”Anslutning”? Vad menar du? ”Avslutning”?
– Nej nej, ”anslutning”.
– Vad menar du med det då? Skulle bussen inte vänta på oss?
– Nej just det, så föraren gjorde helt rätt när han körde iväg… Få se nu… Ja just det, 20.30 skulle han köra ja, så då gjorde han det.
– Utan att vänta på oss! Det var det värsta! Vi har ju åkt så här i flera år och det har alltid fungerat så att dom har väntat!
– Ja, då ja. Men nu har vi inga anslutningar längre på åttahundrafemtiosjuan.
– Men hur ska vi komma vidare då? Det här var ju sista bussen! Ska vi stå här i Hallstavik hela natten!
– Ja, inte vet jag. Men som sagt, inga anslutningar har vi nu längre.
– Men det är ju ert fel det här, så då får vi väl utnyttja resegarantin då, och då får ni väl bjuda på taxi så vi kommer hem!
– Var var det ni bodde då?
– Östhammar sa jag ju!
– Oj då… Vänta ska jag bara tala med en kollega…
…
– Ja hallå, tack för att du väntade. Nej, taxi går förstås inte för det är ju fem mil till Östhammar. Och vi har ingen resegaranti på den linjen alls, för som sagt, vi har ju inga anslutningar längre.
– Nej med det var då det värsta! Jag har ju sett i dag i tidtabellen att man ska kunna resa klockan si och så vad det nu var från Stockholm med sexhundratrettionian och sen byta i Hallstavik och sen till slut ska man kunna kliva ut klockan si och så ur åttahundrafemtiosjuan i Östhammar! Det är väl det som ska kallas anslutning då! När det står tryckt i en tidtabell ska det väl gå att lita på också! Och då ska det väl finnas resegaranti på det också!
– Men där har ni fel, för i tidtabellen har vi numera tagit bort alla anslutningar!

– Men det var ju i dag som jag hämtade tidtabellen på SL i Stockholm och där kunde jag se med egna ögon att det visst finns en massa anslutningar med sexhundratrettionian. ”Obs! Anslutningar till Östhammar, se UL åttahundrafemtiosju” står det ju alldeles tydligt! Man åker med sexhundratrettionian och så byter man i Hallstavik till åttahundrafemtiosjuan, det står ju klart och tydligt att åttahundrafemtiosjuan är en anslutning till sexhundratrettionian!
– Vad säger ni… Men då måste det alltså ha varit SL:s tidtabell och inte vår som ni läste i! Kan ni vänta ett ögonblick bara så ska jag tala med en kollega…
…
– Hallå, tack för att ni väntade. Jo, det verkar som om ni har rätt. I SL:s tidtabell har dom faktiskt inte tagit bort ordet anslutning som vi har gjort i vår tabell sen länge. Det var ju konstigt får jag säga, det visste jag inte alls… Men faktiskt, jaa… Ja läser man den tidtabellen så måste man ju få uppfattningen att anslutningarna är kvar, det har ni rätt i… Det visste jag inte. Det var verkligen konstigt måste jag säga!
– Ja men då gäller väl resegarantin då, eftersom jag har läst i SL:s tidtabell och inte i er!
– Ja, men då måste jag tala med kollegan igen…
…

– Ja, tack för att ni väntade. Ja, det ser faktiskt ut som om ni har rätt. Enligt SL:s resevillkor måste ni väl få åka i taxi till Östhammar då. Vi får betala den resan, och sen får vi väl diskutera med SL och göra upp med dom hur vi ska få tillbaka pengarna från dom eftersom det var deras resegaranti och inte vår… Ja, det här var krångligt men det behöver ju inte ni bry er om. Vi ska betala, det är klart det.
– Ja då tar vi en taxi då, min man och jag.
– Ja visst ja, er man ja… Men då måste jag få tala med kollegan! Dröj lite nu!
…
– Ja hej igen, och tack för att du väntade. Jo, får jag tala med din man!
– Ja hej, min fru sa att ni ville prata med mej.
– Ja hej. Jo, det är så att en ersättning enligt resegarantin alltid är personlig. Man kan ju inte få åka på nån annans resegaranti heller. Därför måste jag fråga er: Har ni läst vår tidtabell för åttahundrafemtiosjuan?
– Va? Jo, ja visst.., Det gjorde jag väl… I förrgår var det nog senast jag gjorde det. Jag brukar gå in på internet när jag behöver läsa den.
– Jaha! Men då är det alltså inte SL:s tidtabell ni har läst? SL:s häfte med tidtabeller, menar jag. Ni har läst vår egen tidtabell på nätet, sa ni?
– Ja visst.
– Ja men då är jag ledsen. Ni omfattas inte av resegarantin, för i vår egen tidtabell har vi inga anslutningar kvar längre. Så därför får ni ta er hem på något annat sätt, men någon taxi kan vi inte bjuda er på.
– Vad säjer du! Men det finns ju lediga platser i taxin, och då går jag väl och sätter mej bredvid min fru, då.
– Nej nej, det får ni absolut inte göra! Det är hennes resegaranti, inte er!

– Men Herre Gud, om jag betalar taxichaufförен hälften då av vad det kostar? Då får jag väl åka med?
– Nej, då blir det så krångligt eftersom det är vi som ska betala hela resan för er fru. Nej, om ni vill betala får ni väl ta en egen taxi.
– Nej men det här var ju… Jag vet faen inte vad jag ska säja… Jag tror att jag blir… Vänta, min fru sa något!
…
– Jo, min fru påminde mej om att jag på bussen hit frågade henne när vi skulle komma fram till Hallstavik. Och då sa hon 20.27, och det visste hon därför att hon i morse hade läst i tidtabellen, alltså SL:s tidtabell och inte er! Hör ni det, den uppgiften kom från SL:s tidtabell, hör ni det! Hon berättade för mig vad som stod i SL:s tidtabell! Inte i er! Vi glömmer det där jag sa om att jag hade läst er tidtabell på nätet! Jag har aldrig läst den på nätet, jag lovar, det var bara något jag fick för mej i hastigheten! Jag har alltid bara frågat min fru, och så har hon läst högt ur SL:s tidtabell om alla tider som jag ville veta! Aldrig har hon läst ur er!
– Ja oj då, ni behöver inte höja rösten nu, jag börjar förstå vart ni vill komma… Ja, jag får fråga kollegan om det. Dröj ett tag tack.
…
– Hej igen, det är jag. Tack för att ni väntade. Jo, min kollega tyckte att det var ett kvistigt fall men vi har kommit överens om att vi ska betala er resa i alla fall, så ni får åka med i er frus taxi. För dom reseuppgifter ni fått från er fru, dom hade hon ju faktiskt hämtat ur SL:s tidtabell och inte ur vår. Då blir det ju precis som om ni båda hade läst i SL-tabellen, och då är ni egentligen SL-resenär precis som hon. Och då omfattas ni alltså av SL:s resegaranti. Så vi glömmer det där att ni tidigare hade läst i vår tabell. Vi glömmer att ni sa det, för vi är generösa för en gångs skull. Ha det så bra i taxin och lycklig resa! Och sov gott sen när ni kommit fram!
– Vi tackar allra hjärtligast!
– Tack för att ni ringde. Ha en bra fortsättning på dagen och gilla oss gärna på Facebook!

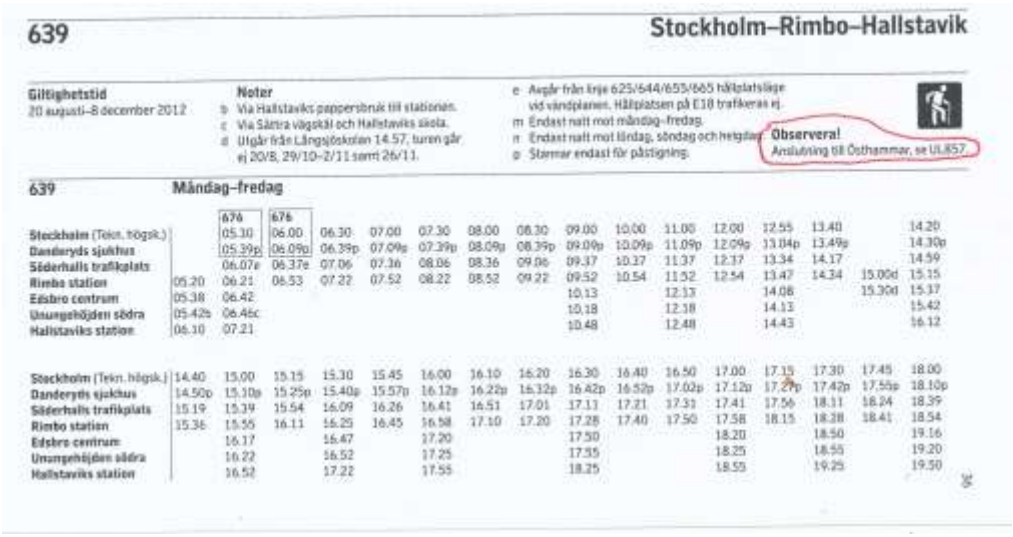
Det är som sagt inte sant att detta samtal verkligen har ägt rum, bara sannolikt!

*****

Och vad säger då SL:s tidtabellshäften om anslutningslinjer?

När jag så många gånger har påstått att SL i sina tidtabellshäften nu liksom tidigare anger att SL639 och UL857 fungerar som varandras anslutningslinjer hör jag någon klentrogen läsare ropa *”Upp till bevis!”* Jo, visst kan jag ta fram de två häften jag just nu har tillgång till och visa vad som faktiskt står att läsa i dem.

Låt oss börja med att studera tidtabellshäftet från 2012. Den som på den tiden planerade att resa från Stockholm till Östhammar började kanske med att slå upp tidtabellen för *SL639*:



639 — **Stockholm–Rimbo–Hallstavik**

Giltighetstid
20 augusti–8 december 2012

Noter
b Via Hallstaviks pappersbruk till stationen.
c Via Sätra vägskäl och Hallstaviks skola.
d Utgår från Längsjöskolan 14.57, turen går ej 20/8, 29/10–2/11 samt 26/11.
e Avgår från linje 625/644/655/665 hållplatsläge vid vändplanen. Hållplatsen på E18 trafikeras ej.
m Endast natt mot måndag–fredag.
n Endast natt mot lördag, söndag och helgdag.
o Stannar endast för påstigning.

Observera!
Anslutning till Östhammar, se UL857.

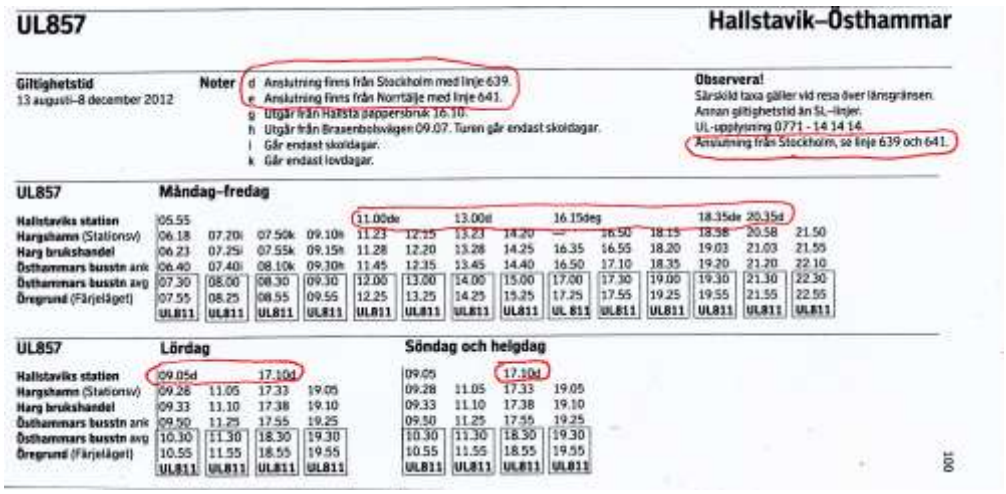
639 — **Måndag–fredag**

	676	676														
Stockholm (Tekn. högsk.)		05.30	06.00	06.30	07.00	07.30	08.00	08.30	09.00	10.00	11.00	12.00	12.55	13.40		14.20
Danderyds sjukhus		05.39p	06.09p	06.39p	07.09p	07.39p	08.09p	08.39p	09.09p	10.09p	11.09p	12.09p	13.04p	13.49p		14.30p
Söderhalls trafikplats		06.07e	06.37e	07.06	07.36	08.06	08.36	09.06	09.37	10.37	11.37	12.37	13.34	14.17		14.59
Rimbo station	05.20	06.21	06.53	07.22	07.52	08.22	08.52	09.22	09.52	10.54	11.52	12.54	13.47	14.34	15.00d	15.15
Edsbro centrum	05.38	06.42							10.13		12.13		14.08		15.30d	15.37
Ungeshöjden södra	05.42b	06.46c							10.18		12.18		14.13			15.42
Hallstaviks station	06.10	07.21							10.48		12.48		14.43			16.12

Stockholm (Tekn. högsk.)	14.40	15.00	15.15	15.30	15.45	16.00	16.10	16.20	16.30	16.40	16.50	17.00	17.15	17.30	17.45	18.00
Danderyds sjukhus	14.50p	15.10p	15.25p	15.40p	15.57p	16.12p	16.22p	16.32p	16.42p	16.52p	17.02p	17.12p	17.27p	17.42p	17.55p	18.10p
Söderhalls trafikplats	15.19	15.39	15.54	16.09	16.26	16.41	16.51	17.01	17.11	17.21	17.31	17.41	17.56	18.11	18.24	18.39
Rimbo station	15.36	15.55	16.11	16.25	16.45	16.58	17.10	17.20	17.28	17.40	17.50	17.58	18.15	18.28	18.41	18.54
Edsbro centrum		16.17		16.47		17.20			17.50			18.20		18.50		19.16
Ungeshöjden södra		16.22		16.52		17.25			17.55			18.25		18.55		19.20
Hallstaviks station		16.52		17.22		17.55			18.25			18.55		19.25		19.50

När man väl orienterat sig om Stockholmsbussens avgångstider ville man förstås veta hur man skulle ta sig vidare norrut från Hallstavik. I övre högra hörnet upplyses man om att *UL857* i så fall har lämpliga anslutningsturer att erbjuda.

Man slår därför i samma SL-häfte upp tidtabellen för den UL-linjen:



UL857 — **Hallstavik–Östhammar**

Giltighetstid
13 augusti–8 december 2012

Noter
d Anslutning finns från Stockholm med linje 639.
e Anslutning finns från Norrtälje med linje 641.
g Utgår från Hallsta pappersbruk 16.10.
h Utgår från Brasenbolsvägen 09.07. Turen går endast skoldagar.
i Går endast skoldagar.
k Går endast lovdagar.

Observera!
Särskild taxa gäller vid resa över länsgränsen.
Annan giltighetstid än SL-linjer.
UL-upplysning 0771 - 14 14 14.
Anslutning från Stockholm, se linje 639 och 641.

UL857 — **Måndag–fredag**

Hallstaviks station	05.55				11.00de		13.00di		16.15deg			18.35de	20.35d			
Hargshamn (Stationsv)	06.18	07.20i	07.50k	09.10h	11.23	12.25	13.23	14.20	—	16.50	18.15	18.58	20.58	21.50		
Harg brukshandel	06.23	07.25i	07.55k	09.15h	11.28	12.20	13.28	14.25	16.35	16.55	18.20	19.03	21.03	21.55		
Östhammars busstn ank	06.40	07.40i	08.10k	09.30h	11.45	12.35	13.45	14.40	16.50	17.10	18.35	19.20	21.20	22.10		
Östhammars busstn avg	07.30	08.00	08.30	09.30	12.00	13.00	14.00	15.00	17.00	17.30	19.00	19.30	21.30	22.30		
Öregrund (Färjeläget)	07.55	08.25	08.55	09.55	12.25	13.25	14.25	15.25	17.25	17.55	19.25	19.55	21.55	22.55		
	UL811	UL811	UL811	UL811	UL811	UL811	UL811	UL811	UL 811	UL811	UL811	UL811	UL811	UL811		

UL857 — **Lördag**

Hallstaviks station	09.05d		17.10d	
Hargshamn (Stationsv)	09.28	11.05	17.33	19.05
Harg brukshandel	09.33	11.10	17.38	19.10
Östhammars busstn ank	09.50	11.25	17.55	19.25
Östhammars busstn avg	10.30	11.30	18.30	19.30
Öregrund (Färjeläget)	10.55	11.55	18.55	19.55
	UL811	UL811	UL811	UL811

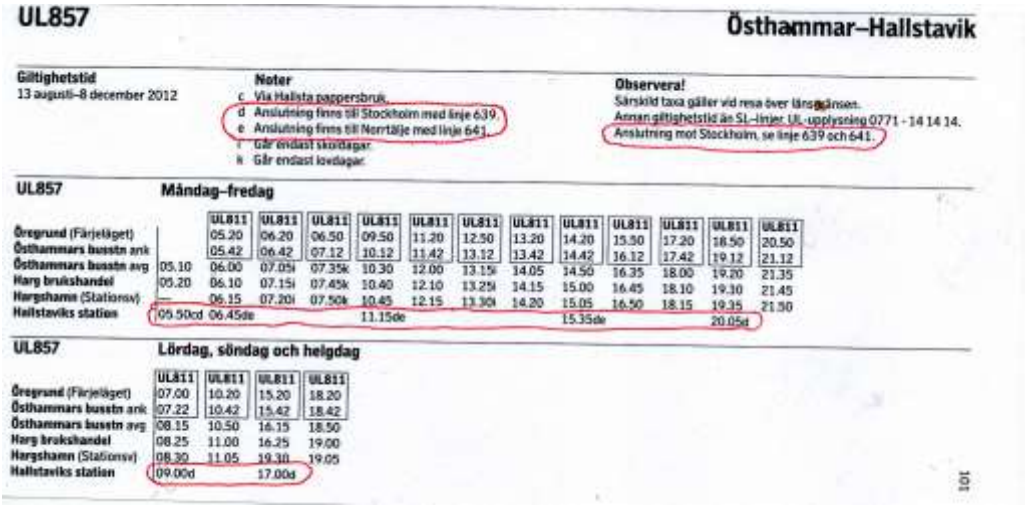
Söndag och helgdag

09.05		17.10d	
09.28	11.05	17.33	19.05
09.33	11.10	17.38	19.10
09.50	11.25	17.55	19.25
10.30	11.30	18.30	19.30
10.55	11.55	18.55	19.55
UL811	UL811	UL811	UL811

Mycket tydligt markeras här med hänvisningar till noten ”d” de turer som är avsedda att vara anslutningar från Stockholmsbussen.

*

När sedan tiden blir mogen för vår resenär att resa hem till Stockholm igen, då söker han eller hon givetvis upplysningar om lämpliga bussturer genom att först gå till UL-tidtabellen…:



UL857 — **Östhammar–Hallstavik**

Giltighetstid
13 augusti–8 december 2012

Noter
c Via Hallsta pappersbruk.
d Anslutning finns till Stockholm med linje 639.
e Anslutning finns till Norrtälje med linje 641.
i Går endast skoldagar.
k Går endast lovdagar.

Observera!
Särskild taxa gäller vid resa över länsgränsen.
Annan giltighetstid än SL-linjer. UL-upplysning 0771 - 14 14 14.
Anslutning mot Stockholm, se linje 639 och 641.

UL857 Måndag–fredag

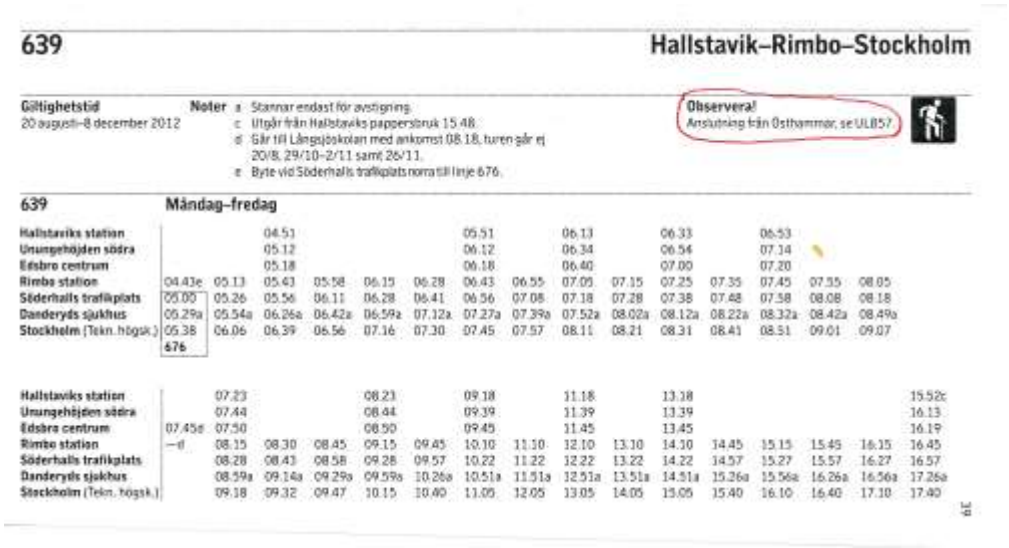
	UL811	UL811	UL811	UL811	UL811	UL811	UL811	UL811	UL811	UL811	UL811	UL811
Öregrund (Färjeläget)	05.20	06.20	06.50	09.50	11.20	12.50	13.20	14.20	15.30	17.20	18.50	20.50
Östhammars busstn ank	05.42	06.42	07.12	10.12	11.42	13.12	13.42	14.42	16.12	17.42	19.12	21.12
Östhammars busstn avg	05.10	06.00	07.05i	07.35k	10.30	12.00	13.15i	14.05	14.50	16.35	18.00	19.20	21.35
Harg bruksbandel	05.20	06.10	07.15i	07.45k	10.40	12.10	13.25i	14.15	15.00	16.45	18.10	19.30	21.45
Hargshamn (Stationsv)	—	06.15	07.20i	07.50k	10.45	12.15	13.30i	14.20	15.05	16.50	18.15	19.35	21.50
Hallstaviks station	05.50cd	06.45de			11.15de				15.35de			20.05d	

UL857 Lördag, söndag och helgdag

	UL811	UL811	UL811	UL811
Öregrund (Färjeläget)	07.00	10.20	15.20	18.20
Östhammars busstn ank	07.22	10.42	15.42	18.42
Östhammars busstn avg	08.15	10.50	16.15	18.50
Harg bruksbandel	08.25	11.00	16.25	19.00
Hargshamn (Stationsv)	08.30	11.05	19.30	19.05
Hallstaviks station	09.00d		17.00d	

101

… och fortsätter sedan, precis som han rekommenderas att göra i övre högra hörnet av tidtabellen, genom att gå vidare till SL639:-tabellen, där han kan finna en lämplig anslutningstur till Stockholm:



639 — **Hallstavik–Rimbo–Stockholm**

Giltighetstid
20 augusti–8 december 2012

Noter
a Stannar endast för avstigning.
c Utgår från Hallstaviks pappersbruk 15.48.
d Går till Långsjöskolan med ankomst 08.18, turen går ej 20/8, 29/10–2/11 samt 26/11.
e Byte vid Söderhalls trafikplats norra till linje 676.

Observera!
Anslutning från Östhammar, se UL857.

639 Måndag–fredag

Hallstaviks station			04.51				05.51		06.13		06.33		06.53				
Umungehöjden södra			05.12				06.12		06.34		06.54		07.14				
Edsbro centrum			05.18				06.18		06.40		07.00		07.20				
Rimbo station	04.43e	05.13	05.43	05.58	06.15	06.28	06.43	06.55	07.05	07.15	07.25	07.35	07.45	07.55	08.05		
Söderhalls trafikplats	05.00	05.26	05.56	06.11	06.28	06.41	06.56	07.08	07.18	07.28	07.38	07.48	07.58	08.08	08.18		
Danderyds sjukhus	05.29a	05.54a	06.26a	06.42a	06.59a	07.12a	07.27a	07.39a	07.52a	08.02a	08.12a	08.22a	08.32a	08.42a	08.49a		
Stockholm (Tekn. högsk.)	05.38	06.06	06.39	06.56	07.16	07.30	07.45	07.57	08.11	08.21	08.31	08.41	08.51	09.01	09.07		
	676																
Hallstaviks station		07.23			08.23		09.18		11.18		13.18						15.52c
Umungehöjden södra		07.44			08.44		09.39		11.39		13.39						16.13
Edsbro centrum	07.45d	07.50			08.50		09.45		11.45		13.45						16.19
Rimbo station	—d	08.15	08.30	08.45	09.15	09.45	10.10	11.10	12.10	13.10	14.10	14.45	15.15	15.45	16.15		16.45
Söderhalls trafikplats		08.28	08.43	08.58	09.28	09.57	10.22	11.22	12.22	13.22	14.22	14.57	15.27	15.57	16.27		16.57
Danderyds sjukhus		08.59a	09.14a	09.29a	09.59a	10.26a	10.51a	11.51a	12.51a	13.51a	14.51a	15.26a	15.56a	16.26a	16.56a		17.26a
Stockholm (Tekn. högsk.)		09.18	09.32	09.47	10.15	10.40	11.05	12.05	13.05	14.05	15.05	15.40	16.10	16.40	17.10		17.40

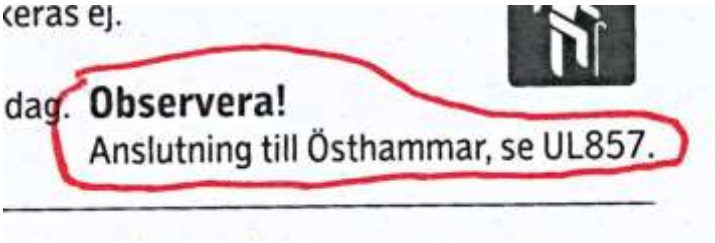
39

Men lägg märke till en skillnad mellan denna och den föregående tidtabellen. I SL:s tidtabeller för SL639 har man av någon anledning inte ansett det vara nödvändigt att med ett ”d” särskilt peka ut var och en av de turer som ska fungera som anslutningar. Man överlåter i stället till läsaren att själv dra sina slutsatser genom att i de båda tidtabellerna jämföra UL-bussens och SL-bussens ankomst- och avgångstider. Och varför inte? Utan större ansträngning kan ju den som är normalbegåvad alldeles på egen hand lätt lista ut vilka av turerna i tidtabellen för SL639 som är avsedda att i Hallstavik ansluta till UL857:s turer, nämligen:

(UL857, ankomst till Hallstavik:)	**SL639, avgång från Hallstavik:**
(5.50)	**5.51**
(6.45)	**6.53**
(11.15)	**11.18**
(15.25)	**15.52**
(20.05)	**20.08**
(Väntetider mellan ankomst och avgång*: en, tre, tre, åtta* och *tjugosju* minuter)	

Ingen kan sväva i ovisshet om att det är *dessa* fem SL-turer och inga andra som ska betraktas som anslutningsturer. Man behöver inte se dem markerade med ett litet ”d” för att inse det. Den som känner sig osäker (kanske efter att nyss har varit i kontakt med UL:s kundtjänst) håller kanske med om att dessa bussturer visserligen *ser ut precis som* anslutningsturer men påpekar att detta kan vara en synvilla. De behöver nämligen inte alls *vara* anslutningsturer, trots att man vid första anblicken gärna tror det! Detta har ju var och en fått lära sig som har talat med UL:s kundtjänst och sedan sett efter i UL:s egna tidtabeller! Det *finns* nämligen inte längre några anslutningar!

Men denna invändning kan man lätt avfärda genom att påminna om att vi just nu inte ska bry oss om UL, eftersom det är *SL:s* tidtabellshäfte för Roslagen som vi studerar. Som vi nyss kunde se med egna ögon återfinner man där i tidtabellen för SL639 följande hänvisning till UL857:s tidtabell:



Detta är ju varken mer eller mindre än ett tydligt *löfte* från SL:s sida om att resenären i Hallstavik helt säkert *ska* finna UL-turer som i Hallstavik garanterat *kommer att* ansluta till SL639 för den vidare färden norrut. Av SL:s tidtabeller framgår det att *fyra av sex* turer med UL857 under vardagarna avgår mot Östhammar vid tidpunkter då en SL639-buss strax innan har anlänt från Stockholm och att ytterligare *en* tur avgår samtidigt som en SL639-buss förväntas anlända. Den klartänkte resenären behöver därför knappast få hjälp av ett litet ”d” för att själv kunna dra slutsatsen att det måste vara just dessa sammanlagt *fem* avgångar som i tidtabellen för SL639 åsyftas med orden *”Anslutning till Östhammar, se UL857”*:

(SL639, ankomst till Hallstavik:)	**UL857, avgång från Hallstavik:**
(–)	(5.55)
(10.48)	**11.00**
(12.48)	**13.00**
(16.12)	**16.15**
(18.25)	**18.35**
(20.25)	**20.35**
(Väntetider mellan ankomst och avgång*: två, två, tre, tio* och *tio* minuter)	

.

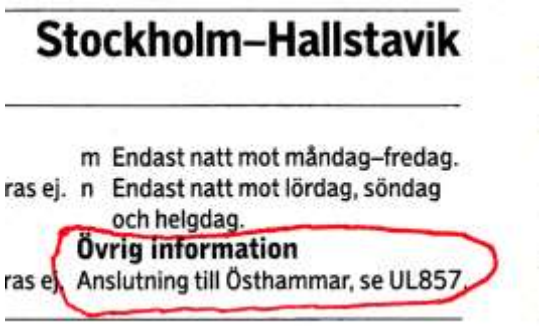
Observera alltså särskilt att SL i sitt tidtabellshäfte för 2012 gör utfästelser inte bara för sin egen utan också för UL:s räkning. Vi såg nyss att man under rubriken *”Observera!”* i sin tidtabell för SL639 (vilket också är fallet med tidtabellen för SL641) uttryckligen nämner att man ska söka upplysningar om anslutningar till och från SL-linjen genom att också studera tidtabellen för UL857. Därmed, måste vi som sagt konstatera, har man givit resenärerna löftet att inte bara de egna SL-förarna utan även det andra bolagets UL-förare alltid vid behov ska invänta en försenad buss, det vill säga helt enkelt följa sitt sunda förnuft, eller som vi brukar säga ***DEN GYLLENE REGELN***.

*

Detta var alltså slutsatser vi kunde dra genom att läsa i SL:s tidtabellshäfte för 2012. Vid denna tid hade UL ännu inte avskaffat UL857:s anslutningar till SL639 (och SL641). Men nu, 2018, ska ju detta sedan länge ha skett, och därför läser man naturligtvis inte längre ett ord om några sådana anslutningar i bolagets egna för närvarande aktuella tidtabeller (numera endast tillgängliga på internet).

Detta hindrar dock inte att SL fortfarande tycks framhärda i sin fasta övertygelse att någon förändring beträffande anslutningarna aldrig har ägt rum! I det just nu aktuella tidtabellshäftet för busstrafiken i Roslagen har man visserligen avstått från den lilla ganska onödiga ”d”-markering som vi funnit att man tidigare i tidtabellerna för UL857 använde för att tydligt, ja onödigt tydligt, peka ut anslutningsturerna, men detta spelar ju mindre roll för oss som inte har någon svårighet att själva peka ut dem utan andras pekpinnar. Viktigare är att SL i helt oförändrad form har behållit de gamla korshänvisningarna mellan de två SL-linjerna och UL:s Östhammarlinje för att framhålla förekomsten av anslutningsturer. Därmed kvarstår ju också fortfarande det outtalade löftet om att *båda* bolagens chaufförer alltid vid behov ska tillämpa ***DEN GYLLENE REGELN***, det vill säga vid behov invänta en försenad buss. Vi resenärer säger bara: tack, SL!

Den som planerar att resa vidare norrut från Hallstavik återfinner nämligen i den nu hösten 2018 aktuella tidtabellen för SL639 *exakt samma* hänvisning till UL857 som i häftet för 2012.:



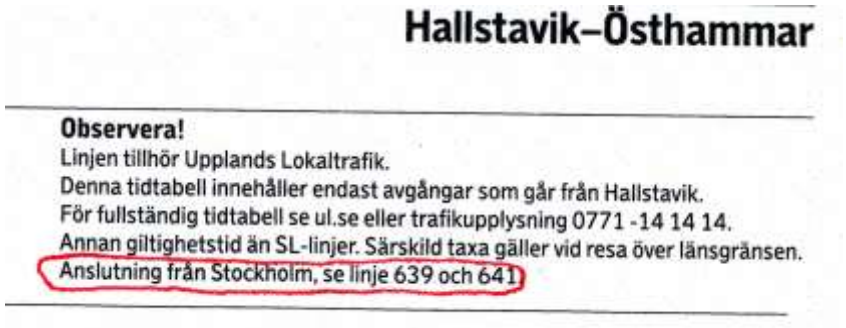
Stockholm–Hallstavik

m Endast natt mot måndag–fredag.
ras ej. n Endast natt mot lördag, söndag och helgdag.

Övrig information

ras ej. Anslutning till Östhammar, se UL857.

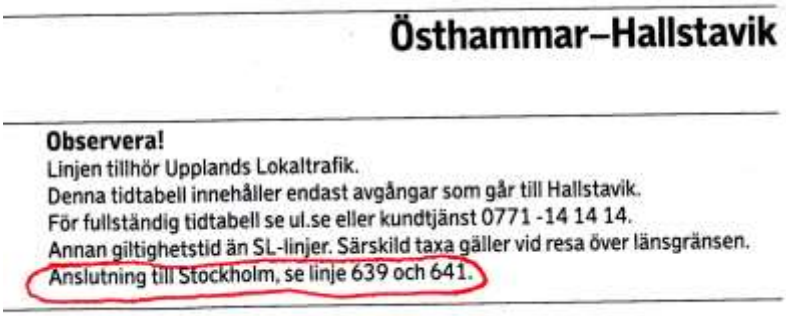
Om man är intresserad av att veta avgångstiderna i Stockholm för SL:s anslutningsbussar hänvisas man förstås i tidtabellen för UL857 tillbaka till SL639:ans och SL641:ans tidtabeller:



Hallstavik–Östhammar

Observera!
Linjen tillhör Upplands Lokaltrafik.
Denna tidtabell innehåller endast avgångar som går från Hallstavik.
För fullständig tidtabell se ul.se eller trafikupplysning 0771 -14 14 14.
Annan giltighetstid än SL-linjer. Särskild taxa gäller vid resa över länsgränsen.
Anslutning från Stockholm, se linje 639 och 641.

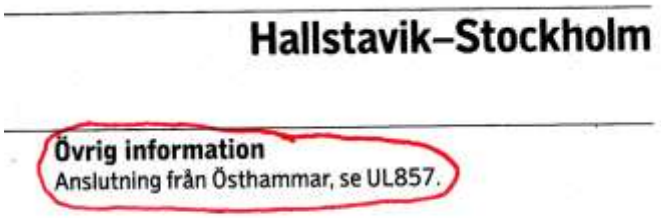
Reser man i motsatt riktning, alltså söderut från Östhammar, hänvisas man i tidtabellen för UL857 till SL639:s och SL641:s tidtabeller för att se hur man ska kunna ta sig vidare från Hallstavik mot Stockholm:



Östhammar–Hallstavik

Observera!
Linjen tillhör Upplands Lokaltrafik.
Denna tidtabell innehåller endast avgångar som går till Hallstavik.
För fullständig tidtabell se ul.se eller kundtjänst 0771 -14 14 14.
Annan giltighetstid än SL-linjer. Särskild taxa gäller vid resa över länsgränsen.
Anslutning till Stockholm, se linje 639 och 641.

Och i tidtabellen för SL639 hänvisas man tillbaka till UL857-tidtabellen om man vill veta avgångstiderna i Östhammar för anslutningslinjen:



Tydligare än så skulle inte SL ha kunnat framhålla att det fortfarande ska gå bra att resa över länsgränsen genom att byta buss i Hallstavik – eftersom UL857 uppenbarligen enligt SL:s uppfattning fortfarande *är* en anslutningslinje till SL639 (och SL641) för resor i båda riktningarna! Och det lilla ”d”:et kan vi klara oss utan. Liksom när vi läste i tidtabellshäftet för 2012 har vi nu 2018 ingen svårighet att omedelbart inse att följande turer med SL639 under vardagar är avsedda att fungera som anslutningar till UL857 för resor *söderut*:

(UL857, ankomst till Hallstavik:)	**SL639, avgång från Hallstavik:**
(5.45)	**5.51**
(6.45)	**6.53**
(11.10)	**11.18**
(15.40)	**15.52**
(20.00)	**20.03**
(Väntetider mellan ankomst och avgång*: tre, sex, åtta, åtta* och *tolv* minuter)	

Lika uppenbart är det att följande turer med UL857 under vardagar enligt SL är avsedda att ansluta till SL639 för resor *norrut*:

(SL639, ankomst till Hallstavik:)	**UL857, avgång från Hallstavik:**
(–)	(5.45)
(10.49)	**11.00**
(12.49)	**13.00**
(16.15)	**16.15**
(18.28)	**18.30**
(20.27)	**20.30**
(Väntetider mellan ankomst och avgång*: noll, två, tre, elva* och *elva* minuter)	

Man kan knappast klandra den som inte känner till något alls om några svårigheter i samarbetet mellan SL och UL och som aldrig tidigare har försökt sig på att byta

buss i Hallstavik och som för allra första gången läser i SL:s tidtabeller för SL639 och UL857 – om han tycker sig finna *idel anslutningsturer*!

*

Vad UL säger om SL

Det skulle vara intressant att arrangera ett möte mellan en representant för SL och en för UL.Vad skulle de tala om? Skulle det bli en upprörd diskussion där den ena representanten passionerat försvarar och den andra häftigt angriper systemet med anslutningslinjer? Skulle den som kommer från det ena bolaget kunna försvara varför *hans* tidtabeller har tagit med uppgifter om anslutningar som inte längre kan finnas eftersom de för flera år sedan blev avskaffade av det *andra* bolaget? Det får vi inte veta, för ett sådant möte skulle i varje fall UL-representanten säkerligen vägra att delta i. I mitt samtal i höstas med bolagets kundtjänst fick jag ju klart för mig att man tvingats avbryta det tidigare samarbetet med SL eftersom det hade fungerat så dåligt. När jag upplystes om detta blev jag som sagt inte särskilt förvånad, eftersom jag redan kunnat notera att de båda bolagens tidtabeller inte alltid stämde överens.

Mer förvånad, nej rentav mållös av häpnad blev jag däremot av något som jag fick höra i fortsättningen av samtalet. Vi bortser nu från del 1 av min redovisning av det som sades, ty den har vi redan ägnat en grundlig genomgång. Vi går nu i stället direkt till del 2, som tar sin början när jag just har fått veta att UL har tagit bort anslutningarna till UL857. Jag påpekar då för medarbetaren på UL:s kundtjänst något som jag väntar mig att han ska bekräfta som ett välkänt faktum, som det knappast kan råda delade meningar om. I stället får jag höra något alldeles nytt och oväntat.

(**LEIF BERGMAN SAMTALAR MED UL:s KUNDTJÄNST. DEL 1**

LB ställer först ”de två ständigt aktuella frågorna”. Därefter svarar
Kundtjänsten:
– Vi har inga anslutningar längre på åttahundrafemtiosjuan!
LB, häpen:
– Men vad är det du säj… Inga anslutningar, varför det?
Kundtjänsten:
– Nja, haha, det gick ju inte så bra med samarbetet med SL. Vi har ju inte samma periodindelning heller, så då blev det svårt att samarbeta om tidtabellerna. Och vi är ju ett litet bolag också och SL är stort, så det är svårt att få dom att passa ihop sina tider med våra. Nej, det gick ju inte så bra med det där samarbetet med SL, så därför tog vi bort anslutningarna till deras linjer.)

*

LEIF BERGMAN SAMTALAR MED UL:s KUNDTJÄNST. DEL 2

LB:

– Ja, det är sant… Nu minns jag att det var för några år sen ni tog bort anslutningarna i era tidtabeller, jo det visste jag redan. Men vi som åker med

åttahundrafemtisjuan brydde oss inte så mycket om det där, för SL fortsatte ju alltid att ta med anslutningarna i sina tidtabeller, och det gör dom väl än… ?
Kundtjänsten:
– Nej, SL har också tagit bort anslutningarna!
LB (*nästan* mållös av häpnad):
– Va!? Vad säjer du? Har dom!? När då?
Kundtjänsten:
– Jo då, det har dom!
LB:
– Oj då. Men då… Ja, jag får väl titta efter i deras tidtabellshäfte då...
Kundtjänsten:
– Jo då, det har dom tagit bort. Men tack då för samtalet och välkommen åter!

Enligt kundtjänstmannen skulle alltså SL ha gjort gemensam sak med UL gällande anslutningarna i Hallstavik. Nu rådde inte längre några delade meningar om detta. Alla var överens – anslutningarna var putz weg! Fanns inte längre kvar!

Att så oväntat få höra detta var omskakande. Det var skada att jag inte under själva telefonsamtalet höll SL:s senaste tidtabellshäfte i handen, för då hade jag ju på ett ögonblick kunnat kontrollera hur det i verkligheten förhöll sig med SL och anslutningarna. Jag trodde ju att jag som vanligt hade läst rätt och att det hade sett ut precis som vanligt i årets SL-tidtabeller, men det var kanske bara önsketänkande från min sida. Efter samtalets slut skyndade jag mig därför givetvis att leta rätt på mitt häfte för att avgöra om det var jag som var galen eller om UL:s kundtjänstman visste vad han talade om, när han så tvärsäkert påstod att SL tagit bort anslutningarna mellan linjerna UL857 och SL639.

Nej, han visste tydligen *inte* det! Vi vet ju bättre, vi som nyss konstaterat det faktiska förhållandet i SL:s senaste tidtabellshäfte. Vi *vet* alltså helt säkert att SL inte alls har tagit bort anslutningarna.

Det är tydligt att de två bussbolagen efter flera år fortfarande har rakt motsatt uppfattning om vad som är sanning i en fråga som är av mycket stor vikt för deras kunder, det vill säga för oss bussresenärer. (Här måste det verkligen ha varit frågan om ”dåligt samarbete”!) Senast jag påmindes om denna bedrövliga och nästan lite komiska oenighet mellan två väletablerade och annars (som jag vill tro) väl fungerande storföretag var för bara en vecka sedan, när jag (som jag ofta gör) samtalade om de gamla vanliga anslutningsproblemen med en chaufför på UL857 och då kom att nämna att SL faktiskt fortfarande har kvar den gamla informationen om anslutningsmöjligheter i sina tidtabeller, trots att UL ju för flera år sedan tog bort samma information ur sina.

Chauffören verkade alldeles chockad. Han utbrast häpen och mycket, mycket upprörd:

– Nej, det var då det värsta! Va!? Vad säjer du! Det menar du inte! Det är ju inte alls vad man har sagt till mig! Ja ja, ja ja hmm… ! Ja, det tycks vara så att det ska vara olika beroende på vem man talar med…!

Detta var tydligen en chaufför som inte ansåg sig vara bunden av någon GYLLENE REGEL. Som tur är för oss resenärer finns det ändå fortfarande kvar en och annan UL-chaufför som inte tycks känna till, eller som *låtsas* att han inte känner till, att anslutningarna (enligt UL) ska vara borttagna och som därför utan att knota uppskjuter sin egen avgång några minuter om det behövs för att kunna ta emot några bortkomna resenärer som kommer springande från en sent anländande buss från Stockholm.

Det råder alltså delade meningar bland UL857-chaufförerna, av vilka somliga anser sig köra en anslutningslinje medan andra inte tycker sig göra det. Men hur ska då en helt vanlig bussresenär någonsin våga påbörja en bussresa från Östhammar eller från Stockholm, när det är omöjligt att på förhand veta vilket slags chaufför som sitter på den buss som man måste byta till i Hallstavik?

*

En avslöjande mejlkorrespondens från våren 2017

Situationen är alltså rätt förvirrad när detta skrives, i december 2018, och att den verkligen inte var mindre förvirrad för ett och ett halvt år sedan kan man förstå om man tar del av innehållet i några mejl som vid den tiden utväxlades mellan å ena sidan UL:s och SL:s kundtjänster och å andra sidan en regelbunden busspendlare mellan Östhammar och Stockholm vid namn Maj-Britt Wiggh, med hemadress Tuskö. Hon har givit mig tillåtelse att läsa och citera dessa mejl. När jag studerar dem känns det som en bekräftelse av det mesta som jag med viss utförlighet och envishet har beskrivit och påstått på dessa sidor. Åren går, men problemen som har att göra med bussbyten i Hallstavik består!

Jag ler till exempel igenkännande när jag läser vad mejlförfattaren skrev vid den första kontakten med UL:s kundtjänst. Jag ler, och jag skakar uppgivet på huvudet. Det visar sig att precis *samma* problem som jag flera år tidigare hade upplevt och som en gång fick mig att göra min lilla enkät bland bussförarna, *samma* problem hade nu, så många år senare, fått Maj-Britt Wiggh att genomföra en precis likadan enkät. Och naturligtvis var det *samma* fråga som hon liksom vi andra busspendlare ville ha svar på, nämligen huruvida man kunde vara säker på att anslutningsbussen alltid (enligt den fina gamla GYLLENE REGELN) skulle invänta eller inte invänta en försenad buss i Hallstavik. Och hur svarade hennes intervjuobjekt, det vill säga busschaufförerna? I mejlet som hon den 26 mars 2017 skickade till UL redovisar hon som typiska exempel tre av svaren hon fått:

Hej, jag åker rätt ofta mellan Stockholm och Östhammar, tur och retur.

NOBINA har busstrafik på ul + sl.

Därför undrar jag:

VAD GÄLLER ANG: buss 639 och 857? I Hallstavik är det några minuter mellan dem.
SKA BUSS 639 alt. 857 vänta in passagerare från den andra om det några minuters försening????

Chaufför 1 säger: inte alls.
Chafför 2 säger: bara ena riktningen.
Chaufför 3 säger: man ska alltid vänta in.

mvh Maj-Britt Wiggh

Ja, dessa chaufförer! Jag påminde mig givetvis min egen enkät, som ju på sin tid resulterade i liknande svar, lika oklara och motstridiga. Efter det att jag berättat för UL och SL om min enkät och påtalat det uppenbara behovet av striktare rutiner vid hållplatsstolpen i Hallstavik hade jag som sagt tyckt mig märka en tydlig förbättring, men jag misstog mig tydligen när jag trodde att problemen var lösta för alltid. År 2017 rådde uppenbarligen återigen precis samma oklarhet och oenighet hos chaufförerna som jag hade märkt av cirka fem år tidigare, kort sagt rörande frågan om de måste följa *DEN GYLLENE REGELN* eller ej.

*

Redan samma dag som hon avsände detta sitt första mejl fick Maj-Britt Wiggh från UL:s kundtjänst ett svar som var brutalt i sin uppriktighet:

Hej Maj-Britt

Det är 2 olika län, så Nobina har inte samma trafikledning, därav ingen direktkontakt. UL har ingen anslutning med buss 639.
Så svaret blir inte alls. UL har tagit bort anslutningstiderna från tidtabellen

Med vänlig hälsning
Lea

Detta var ju åtminstone klart besked – *”UL har ingen anslutning med buss 639”*. Men varför har UL inte längre det, då? Förklaringen som följer är något förbryllande. SL:s och UL:s underentreprenör Nobina har, påpekas det, två trafikledningar (det vill säga: på ömse sidor om länsgränsen), och eftersom det inte finns någon ”direktkontakt” har det blivit alldeles omöjligt för uppdragsgivaren, det vill säga UL, att ha kvar UL857:s anslutningar till buss 639.

Det är oklart vad som menas med ”direktkontakt”. Avser man möjligheten att sända budskap raka vägen mellan en SL-buss och en UL-buss är detta visserligen sant, eftersom bussarna enligt vad jag fått veta inte har samma tekniska system för den trådlösa kommunikationen. Men varför kan i så fall inte de två trafikledningarna hjälpa varandra att förmedla ett meddelande från SL-buss till UL-buss, så som jag tänkte mig saken i mitt lilla förslag till trafiksamtal som skulle ha förhindrat att en grupp människor blev frånåkta på busshållplatsen i Hallstavik annandag jul 2010? Detta *går* tydligen att göra och har gjorts flera gånger även sedan Nobina tog över busstrafiken, så sent som denna höst. Jag kan nämligen som regelbunden besökare på UL857 intyga att det inte alls har varit ovanligt att föraren har uppskjutit sin avgång från Hallstavik med ungefär följande meddelande till passagerarna: *”Ja, vi måste vänta lite innan vi kör, för dom har ringt och sagt att Stockholmsbussen har blivit lite försenad.”*

Att föraren på en UL857-buss och föraren på en SL639-buss inte kan ha ”direktkontakt” med varandra under färden betyder alltså inte att de är förhindrade att med trafikledningarnas hjälp meddela sig med varandra.

Men kanske är det bristande ”direktkontakt” mellan Nobinas två olika trafikledningar som skulle vara problemet? Detta verkar ju orimligt, men det ser nästan ut som om så kunde vara fallet. Under ett samtal som jag helt nyligen hade med en förare på SL639 talade han nämligen om för mig – med ett litet leende på läpparna och medlidsamt skakande på huvudet åt världens galenskap – att det är en välkänd sak i förarkretsarna att trafikledningarna på de två olika Nobina-företagen faktiskt inte vill samarbeta med varandra – trots att deras respektive kontorslokaler ligger i samma hus, så att de praktiskt taget sitter och arbetar vägg i vägg med varandra!

> – *Men*, berättade föraren, *de vägrar ändå att tala med varandra, och för att ytterligare försvåra det hela har ju de två bolagen till råga på allt skaffat sig två olika kommunikationssystem!*

Men kanske överdrev föraren lite grann för att göra en rolig historia roligare. De tekniska problemen verkar som sagt inte ha varit omöjliga att lösa, för hur skulle annars förarna på UL857 ha kunnat ta emot dessa meddelanden om försening från kollegerna på Stockholmsbussen? Trots de skilda kommunikationssystemen och trots att de inte satt i samma rum hade tydligen de anställda på det ena Nobina-företaget flera gånger lyckats få kontakt med de anställda på det andra bolaget i samma hus. (Det kanske fanns någon anställd på vartdera stället som hade haft en *mobiltelefon* att låna ut? Man hade kanske skaffat sig en *springpojke* som kunde rusa med skrivna meddelanden mellan de två rummen, eller också hade man kanske i en second hand-butik fått tag på en gammaldags så kallad *lokaltelefon* och lyckats koppla in den genom att dra en lång sladd från det ena rummet till det andra? Eller

använde man en *walkie-talkie*, en sådan där liten kommunikationsradio som älgjägarna brukar ha med sig ute i granskogen?)

*

Varför tog UL bort sina anslutningar? Den femte förklaringen

Nej, när det nu står klart för oss att Nobinas båda trafikledningar mycket väl *kan* samarbeta om de bara *vill*, nu kan vi bestämt avvisa detta UL:s senaste försök att motivera borttagandet av anslutningarna. Det vill säga att vi inte alls känner oss övertygade av

DEN FEMTE FÖRKLARINGEN TILL BORTTAGANDET
”Det är 2 olika län, så Nobina har inte samma trafikledning, därav ingen direktkontakt.”

Men så bra då! Om vi nu får UL att gå med på att denna förklaring inte är det minsta trovärdig och att den alltså inte duger som ett övertygande argument för att motivera att anslutningarna togs bort, då kanske företaget medger att man handlat alldeles galet, och redan i morgon dag kan man göra både passagerare och förare på UL857 riktigt glada genom att hastigt och lustigt *återinföra dessa felaktigt borttagna anslutningar!*

*

Men det är en fråga som envist tränger sig på och pockar på att bli besvarad, den shakespearska frågan ”vara eller inte vara”. *Är* anslutningarna verkligen borttagna eller *är de inte* borttagna? Enligt UL är svaret naturligtvis ett solklart *”**Ja!** Ja, visst är de borttagna!”*, men vad säger SL? Nu måste vi som är bussbytare i Hallstavik äntligen få klart besked om detta. Vi har visserligen dragit våra klyftiga slutsatser genom att noggrant studera SL:s tidtabeller, men nog skulle det kännas skönt om vi dessutom fick slutsatserna bekräftade genom ett auktoritativt uttalande från SL självt. Ja, vi borde kanske ringa eller mejla till SL för säkerhets skull.

Skönt nog slipper vi göra det, för det är redan gjort, i mars 2017!

*

En avslöjande mejlkorrespondens från våren 2017, fortsättning

Ty Maj-Britt Wiggh hade faktiskt samma dag som hon skickade sitt mejl till UL:s kundtjänst ställt precis samma frågor (*”de ständigt aktuella frågorna”*) även till SL:s kundtjänst. Den bekräftelse vi ville ha fick vi! När UL svarade på hennes mejl med orden *”Inga anslutningar!”* svarade SL i stället så här:

Hej Maj-Britt! Tack för att du hör av dig.

Buss 639 är anslutningsbuss till UL857. Därför ska 639 invänta UL857. För information om ul-bussar ska invänta sl-bussar är du välkommen att kontakta ul. Du är alltid välkommen att kontakta oss igen via webbformuläret eller på telefon 08-600 10 00.
Vänliga hälsningar
Niklas Lindh
SL kundtjänst

Lite oväntat även för oss var väl ändå detta svar. Lite besvikna blev vi allt. Vi som har läst så noggrant i SL:s tidtabellshäfte kunde ju ha väntat oss att företaget till skillnad från UL skulle ha meddelat att inga som helst anslutningar i Hallstavik var borttagna utan att de tvärtom fanns kvar precis som vanligt, det vill säga anslutningarna för färder *med båda bussbolagen och i båda färdriktningarna*. Och så kommer detta lite räddhågade svar, av vilket framgår att SL bara vågar ta ansvar för sin egen linje SL639 (och, får vi anta SL641) när det gäller inväntande av försenad buss som kommer norrifrån. Beträffande förekomsten av eventuella anslutningsturer med UL857 för resor norrut från Hallstavik vet man inte – eller låtsas man inte veta – någonting alls, utan man måste hänvisa till UL för vidare upplysning. (Vilket ju förvånande nog innebär att SL:s kundtjänst aldrig kan ha kastat en blick i bolagets eget tidtabellshäfte för busslinjerna i Roslagen. I detta utlovas ju uttryckligen att UL857 ska erbjuda anslutningsmöjligheter.)

Den bussresenär på sträckan Stockholm–Östhammar som tycker sig ha märkt att det brukar råda viss osäkerhet och förvirring på busstationen i Hallstavik i samband med bussbytena bör nog inte få rådet att kontakta vare sig UL:s eller SL:s kundtjänst i hopp om att få klargörande information om vilka regler som gäller, för då blir förvirringen knappast mindre. För den som i likhet med Maj-Britt Wiggh för säkerhets skull kontaktar *båda* kundtjänsterna måste ju förvirringen helt enkelt bli *total*! Sammanställer man uppgifterna från så att säga officiellt håll finner man nämligen att det ges *tre* alternativa och sinsemellan oförenliga svar på den enkla frågan om det finns anslutningar eller inte mellan SL639 (och SL641) å ena sidan och UL857 å andra sidan:

1. (Enligt SL:s tidtabellshäfte för Roslagen, år 2017/2018:)

Det finns anslutningar mellan SL639 och UL857 för resor såväl norrut som söderut. (Beträffande UL857 är det under arbetsveckan bara en enda daglig tur i norrgående riktning som *inte* ansluter till en anländande SL-linje. *Samtliga tio övriga dagliga turer* i båda riktningarna är uppenbarligen avsedda att fungera som anslutningar till och från SL639.)

2. (Enligt SL:s kundtjänst 2017, med kompletterande uppgifter beträffande UL857 lämnade av UL:s kundtjänst 2018:)

Det finns anslutningar mellan SL639 och UL857, men endast för resor söderut. SL639 erbjuder under arbetsveckan anslutning till UL857:s *samtliga fem dagliga turer från Östhammar*. (UL 857 erbjuder däremot aldrig anslutning till SL639 för resor norrut.)

3. (Enligt UL:s kundtjänst 2018:)

Det finns inga som helst anslutningar mellan SL639 och UL857, vare sig norrut eller söderut.

*

Vad vet egentligen SL om UL och UL om SL? I mars 2017 hade SL:s kundtjänst om man får döma av svarsmejlet till Maj-Britt Wiggh ingen som helst aning om hur UL såg på sin linje UL857. Skulle den enligt UL ansluta till SL639 eller ej? Därom vågade inte SL:s kundtjänst uttala sig, så det fick den nyfikne fråga UL om. Ett år och fyra månader senare, i september 2018 då jag själv hade kontakt med UL:s kundtjänst, trodde sig däremot detta bolags kundtjänst alldeles säkert veta hur SL såg på sina linjer 639 och 641. Dessa skulle nämligen absolut inte längre erbjuda anslutning till UL857, då ju SL i likhet med UL avskaffat alla anslutningar i Hallstavik. Men där misstog man sig uppenbarligen, vilket framgick inte bara av SL:s tidtabellhäfte utan också av svarsmejlet till Maj-Britt Wiggh, det som vi nyss fick ta del av.

Vad visste och vad vet alltså de båda företagen om varandra? Mycket lite, som vi har förstått det. Ibland trodde man sig visserligen veta något, men det visade sig senare ha berott på ett missförstånd.

Maj-Britt Wiggh bidrog nämligen till förvirringen genom att vidarebefordra SL:s svarsmejl till UL. Döm om kundtjänstens förvåning för att inte säga förbittring när man på det bolaget fick läsa vad SL skrivit. *”Buss 639 är anslutningsbuss till UL857”* och *”Därför ska 639 invänta UL857”* – hur *vågade* SL påstå något så upprörande felaktigt! Var det inte känt för alla att de där gamla anslutningarna var borttagna, så att SL639 absolut inte längre *fick* invänta UL857?

Lea på UL:s kundtjänst svarade därför genast Maj-Britt Wiggh med ett kort mejl som andas den djupaste bestörtning:

> Hej Maj-Britt,
>
> Vad märkligt att SL och vi på UL har fått olika instruktioner gällande detta, så ska det naturligtvis inte vara. Jag registrerar detta till våra handläggare så får de reda ut vad som egentligen gäller.

Ja, nog förstår man att det kändes märkligt för medarbetarna på SL och UL om de fick så *”olika instruktioner”*. Medarbetarna på de båda företagens kundtjänster liksom vi som reser på deras bussar förenas uppenbarligen i en enda samfälld känsla av att allt just är så ”*märkligt”* med denna busstrafik som går norr och söder om Hallstavik. Även vi resenärer tycker ju att vi har fått så *”olika instruktioner”* att vi vet varken ut eller in. Ska försenade bussar inväntas och i så fall hur länge? Finns det några anslutningslinjer kvar i Hallstavik? Om de finns kvar, gäller de då för resor i båda riktningarna eller bara i en?

Nej, inte kan Maj-Britt Wiggh ha blivit så mycket klokare efter sina kontakter med bussbolagen, snarare tvärtom. (Och tror någon att Lea på kundtjänsten hörde av sig med ett mejl för att tala om *”vad som verkligen gäller”*, sedan hon fått veta resultatet av den utredning som hon lovade att UL:s handläggare skulle genomföra? Nej, hon hörde som väntat inte av sig, och det berodde väl på att utredningen aldrig blev klar. Uppgiften var tydligen alldeles hopplöst svår och man fick ge upp – eller också pågår utredningen än. Ett och ett halvt år senare, i september 2018, framgick det hur som helst vid mitt eget samtal med UL:s kundtjänst att man fortfarande inte kunde sägas veta *”vad som verkligen gäller”*, åtminstone inte i fråga om SL:s inställning i frågan om anslutningarnas vara eller icke vara. (Vi vet bättre, eftersom vi har gjort det som UL tydligen funnit det alltför svårt att göra. Vi öppnade nämligen ett tidtabellshäfte från SL och tittade efter.)

*

Det sista av Maj-Britt Wigghs mejl som jag kan citera passar bra som en slutkläm på detta avsnitt i vår undersökning. SL vacklade inte. Man skickade den 25 april 2017 (efter en månads eget forskningsarbete) ett mejl som egentligen inte innehåller något nytt för oss men måste ses som SL:s definitiva bekräftelse av det tidigare löftet om att SL639 naturligtvis alltid ska invänta en försenad UL857:a (eller med andra ord att anslutningen söderut från Hallstavik inte har avskaffats, det vill säga att sunda förnuftet ska råda och ***DEN GYLLENE REGELN*** fortfarande tillämpas).

> Hej Maj-Britt!
>
> Nu har vi till sist fått ett svar.
>
> Buss 639 ska invänta försenad buss UL857 max 3 minuter. När det gäller reglerna för UL-bussen får vi hänvisa dig till UL.
>
> Du är alltid välkommen att kontakta oss igen via webbformuläret eller på telefon 08-600 10 00.
>
> Vänliga hälsningar,
>
> Jörgen Lindström
>
> SL Kundtjänst

(Huruvida UL857 ska invänta SL639 är en kvistig fråga som SL:s kundtjänst fortfarande försiktigtvis avstår från att försöka besvara. Detta är tydligen en het potatis som man kan bränna sig på! Så komplicerade saker är det bäst att UL får ta hand om, menar man. Men vi tycker ju att man kunde gå en enklare väg till kunskap om hur det förhåller sig. Man kunde ju helt enkelt göra som vi: öppna tidtabellshäftet och se efter!)

*

Medborgare, inte konsumenter!

Från SL kastar vi åter blickarna på vårt UL. Vi återkommer till frågan varför man där såg sig nödsakad att avskaffa anslutningarna till och från sin linje UL857. På de föregående sidorna har vi gjort upprepade men knappast särskilt framgångsrika försök att finna någon sorts bakomliggande förnuftig *tanke*, en *avsikt*, ett *motiv* som skulle kunna förklara varför bolaget vidtog denna egendomliga åtgärd, trots att man väl måste ha förutsett hur olycksaliga följderna skulle bli för resenärerna. Den *tredje* och den *fjärde förklaringen* nämnde jag bara med stor tvekan, som två *högst eventuellt* tänkbara möjligheter. Dem ville jag dock helst genast ta avstånd ifrån. UL skulle nämligen framstå i en minst sagt dålig dager om det verkligen vore sant att man avskaffat anslutningarna eftersom man medvetet ville *försämra servicen* för UL857-åkarna eller till och med ville utsätta dem för obehaget att då och då bli kvarlämnade av bussen och tvingas stå ensamma och övergivna på busstationen i Hallstavik, i syfte att *skrämma bort* dem från busslinjen. På detta sätt skulle man nämligen möjligtvis kunna pressa ned passagerarbeläggningen på UL857 till en så ytterligt låg nivå att man till slut – *äntligen!* – kunde få beslutsfattarna att gå med på att *lägga ned denna dumma helt onödiga och olönsamma linje! Totalt avskaffa den, och för alltid!* Och slippa förlora mera pengar på den!

Nej, precis så hårt och hjärtlöst kan jag väl inte gärna tro att UL-ledningen har resonerat, men att man ändå känt sig *lite irriterad* över att man varit tvungen att år efter år fortsätta att driva denna kostsamma busslinje för att betjäna denna *lilla, lilla* skara av bortskämda och ständigt *missnöjda* och ständigt *klagande* resenärer, det misstänker jag faktiskt. Rätta mig gärna om jag har fel!

*

Här är i så fall, tycker jag, den alldeles rätta platsen för att referera till *Po Tidholm*, en utmärkt författare, journalist och dokumentärfilmare som under senare år har framträtt som engagerad talesman och försvarsadvokat för oss som envisas med att bo kvar i avfolkningsbygder långt ute på landet, vi som försöker hanka oss fram bäst vi kan trots att servicefunktioner som tidigare ansågs självklara numera har upphört att existera.

Tidholm framträdde för någon månad sedan i TV för en kort intervju med anledning av en nyskriven bok, där han återigen pläderar för den svenska avfolkade

landsbygdens och landsortens sak. Han påpekade då, med en som jag tycker utmärkt distinktion, att man inte får glömma bort att:

> *den som bor i en by på landet med bara femtio bofasta är lika mycket medborgare, med precis samma fri- och rättigheter* (samt förstås skyldigheter), *som den som bor i en tätort med femtusen invånare*

(eller om det nu kanske var *”femtiotusen”* han sade).

Ty, fortsatte han,

> *man måste skilja mellan ”medborgare” och ”konsument”*!

Om jag nu tolkar honom rätt ville han framhålla att man *som konsument* naturligtvis är mer intressant och har större värde för företag som vill sälja varor och tjänster – om man nämligen bor i en *tätort* med dess större kundunderlag.

Som medborgare ska man däremot behandlas med samma respekt och ha precis samma värde oavsett var man bor, även om det skulle vara i en *liten by på bonnlandet*.

*

Med Po Tidholms terminologi vill jag nu hävda att även vi som till exempel råkar vara bosatta i Sanda, som just är en sådan liten femtiopersonersby på landet som han talade om, i vår egenskap av skattebetalande och fullvärdiga *medborgare* har rätt att kräva att samhället erbjuder oss en väl fungerande infrastruktur, vartill måste räknas goda möjligheter att förflytta oss med kommunala eller landstingsägda transportmedel. I vårt fall förväntar vi oss alltså att vi ska ha tillgång till ett heltäckande och finförgrenat nät av regionala *busslinjer*. Med stor turtäthet!

Att UL måste bedöma oss som usla *konsumenter* har vi full förståelse för, men det är som *medborgare* vi önskar kunna resa bekvämt och säkert till exempel mellan Östhammar och Stockholm och tillbaka igen, utan att riskera att lämnas kvar i Hallstavik när vi bara hade tänkt uppehålla oss en kort stund där i och för ett byte av buss.

På våra resor med UL857 kommer visserligen UL aldrig att tjäna några pengar, men bolagets verksamhet är ju till hälften skattefinansierad, och ur den kassan bör pengar kunna tas för att fortsätta att driva vår busslinje även om den i sig själv inte är lönsam. När vi reser till kraftigt subventionerat pris med den bussen har vi därför inget dåligt samvete för det, ty tillräckligt med skatt har de flesta av oss betalat genom åren, och många gör det för resten än.

*

SLUTORD MED FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

På titelbladet till denna framställning utlovades att läsaren skulle få ta del av *"EN BUSSBYTARES BEDRÖVLIGA BERÄTTELSER"*. Härmed förklarar jag att löftet är uppfyllt, i och med att alla berättelserna nu har blivit färdigberättade. Men det fanns också en underrubrik, och enligt den skulle berättelserna avslutningsvis utmynna i…

ETT PAR ALTERNATIVA FÖRSLAG TILL KONKRETA ÅTGÄRDER VILKAS OMEDELBARA GENOMFÖRANDE SKULLE HÄLSAS MED JUBLANDE GLÄDJE AV ALLA OSS BUSSRESENÄRER SOM HAR RÅKAT ILLA UT BARA DÄRFÖR ATT VI INTET ONT ANANDE EN GÅNG LITADE PÅ ATT DET SKULLE GÅ LÄTT FÖR OSS ATT BYTA BUSS I HALLSTAVIK

Tiden är nu inne att avslöja vilka dessa åtgärder är som jag skulle vilja föreslå SL och/eller UL att genomföra.

De alternativa åtgärderna är till antalet tre, och alternativen utesluter varandra. Man har alltså att välja bara *ett* av följande alternativ:

1. UL *lägger ned* linjen UL857 och överlåter åt SL att med sin linje SL639 åter trafikera hela sin tidigare sträcka Stockholm – Hallstavik – Östhammar/Öregrund.

2. UL *återinför inte* i sina tidtabeller och SL *behåller inte* i sina tidtabeller UL857:s anslutningar till SL:s linje SL639 *men* UL anpassar den egna busslinjens ankomst- och avgångstider i Hallstavik till SL-linjens avgångs- och ankomsttider, så att resenärer som önskar fortsätta resan genom att byta till en annan buss alltid har till sitt förfogande *minst tjugo och högst fyrtio* minuters väntetid mellan den första bussens ankomst och den andra bussens avgång.

3. UL *återför* i sina tidtabeller och SL *behåller* i sina tidtabeller UL857:s anslutningar till SL:s linje SL639 samt den sistnämnda linjens anslutningar till UL857, vilket innebär att man åter *garanterar* att det *alltid* ska vara möjligt för resenärerna att efter en kortare väntetid fortsätta resan från Hallstavik genom att byta till en annan buss.

*

(Vad som ovan sagts om SL639 gäller även i tillämpliga delar för SL641.)

*

Korta kommentarer till de olika alternativen:

1: Om detta alternativ blev verklighet skulle vi äldre resenärer som varit med under den gyllene bussepoken sannerligen se en önskedröm gå i uppfyllelse. För några år sedan vågade vi inte ens tänka den djärva tanken fullt ut att man någon gång i framtiden återigen skulle kunna få åka med SL639 mellan Stockholm och Östhammar/Öregrund utan att byta buss i Hallstavik, men häromåret insåg vi ju att tanken inte alls varit så orealistisk som vi trott. Vi upptäckte nämligen att SL639 numera kör hela den gamla tretimmarssträckan precis som förr – visserligen bara under sommarmånaderna och någon enda gång varje veckoslut, det vill säga vid tidpunkter då man säkert kan räkna med en tillfredsställande tillströmning av resenärer (i deras egenskap av betalande *konsumenter*). Men SL har i varje fall visat att man *kan* – om man bara *vill*!

Men *vill* då verkligen SL låta SL639 överta hela den gamla långa körsträckan igen, även på vardagar och under alla årstider? Naturligtvis inte gärna, eftersom passagerarantalet som bekant inte är tillfredsställande norr om Hallstavik. Dock har här UL ett ess som kan trollas fram ur kavajärmen (vilket visserligen förutsätter att man övervinner motståndet att på nytt försöka samarbeta och komma överens med den besvärliga Stockholmskollegan). Ty om den ökända förlustlinjen UL857 läggs ned, då drar man förstås på UL en lättnadens suck – och sparar förmodligen också mycket, mycket pengar! Man känner sig plötsligt riktigt förmögen och har därför råd att vara generös! En betydande del av detta som man tjänar på nedläggningen och varje år i framtiden kommer att tjäna på att man *slipper* köra UL857 – *det erbjuder man nu SL*! Inte som en gåva, inte som en muta – utan som ett *öronmärkt bidrag*, en *subventionering* av SL639-linjen, som ett litet tack för att SL övertar ansvaret för att utanför Stockholms län fullgöra ett serviceåtagande som tidigare åvilat det regionala bussföretaget UL. Man erbjuder sig att stå för de nya kostnader, eller väsentliga delar av dessa kostnader, som SL naturligtvis ställs inför om man nu åter ska trafikera den olönsamma bussträckan Hallstavik–Östhammar/Öregrund. Ty vem som helst kan förstå att det inte kan bli billigt med allt detta drivmedel, med nödvändig service på bussen och en anständig lön till föraren – men *detta hjälper ju UL så gärna till med att betala*, eftersom man har blivit stadd vid kassa och ömmar för att alla som åker med buss i länet ska trivas och ha det bra (som *medborgare*, inte som konsumenter), även när bussen avgår norrut från Hallstavik och trafiken tas om hand av folk från ett främmande län!

Så önskedrömmen kanske kan gå i uppfyllelse ändå? Så att vi får tillbaka vår älskade direktlinje Stockholm–Hallstavik–Östhammar/Öregrund?

*

2: Jaså, jaha. SL vill inte gå med på att låta SL639 köra norr om Hallstavik igen? Då måste alltså UL fortsätta att dras med sorgebarnet UL857 tills vidare. Men att

återinföra anslutningarna kan det naturligtvis aldrig bli tal om! Det är ju så få som reser med den linjen att ingen ska inbilla sig att man kan få komma och kräva av bolaget att det ska tillhandahålla en så exklusiv och dyrbar service som att förarna vid behov ska tillämpa ***DEN GYLLENE REGELN***. Inte kan UL låta *en hel stor dyrbar buss få stå stilla* i flera minuter bara för att föraren ska vänta på att några få försenade olönsamma passagerare så småningom ska behaga dyka upp! Nej, vi resenärer måste stillatigande acceptera att det är andra tider nu och att vi aldrig, aldrig kan få våra anslutningar tillbaka.

Men om alltså UL857 i fortsättningen ska köras utan att fungera som anslutning till och från SL-bussarna, då är det absolut nödvändigt att tidtabellerna skrivs om. Bussturerna får inte längre se ut *som om* de vore tänkta som anslutningsturer! För att resenärer från och till Stockholm ändå trots avsaknaden av anslutningar ska kunna vara någorlunda säkra på att bussbytet i Hallstavik inte ska vålla några större problem beroende på försenade bussar måste därför turerna läggas så i tidtabellerna att resenärerna får *mellan tjugo och fyrtio* minuters väntetid före bussbytet från eller till UL857 och SL639. (Att i värsta fall behöva vänta så länge som fyrtio minuter i Hallstavik låter väl inte så lockande, men man kan ju alltid fördriva tiden till exempel genom att göra några inköp i mataffärerna eller diskret försvinna en stund för ett litet ärende inne på Systemet. Men längre än så får nog inte väntetiden bli. Redan fyrtio minuter är kanske i längsta laget, för *så* roligt är det inte att bedriva shopping och sightseeing i Hallstavik. Trettio minuters väntetid skulle kanske kännas mer acceptabel som ett maximum?)

Men om UL bestämmer sig för att agera enligt detta alternativ **2** måste man självfallet komma över sin gamla motvilja mot att återuppta den gamla avbrutna kontakten med SL, eftersom det nu kommer att bli helt nödvändigt att samarbeta om avgångstiderna igen. Som en första kontaktskapande åtgärd räcker det väl att skicka ett kort mejl till Stockholm. För att hjälpa inspirationen på traven bidrar jag helt gratis med ett litet förslag till formulering av ett sådant mejl:

UL MEJLAR TILL SL. ETT FORMULERINGSÖRSLAG

Hej på er i storstan! Nu har vi tagit bort anslutningarna på vår UL857! Så nu måste ni i ert nästa tidtabellshäfte också ta bort allt prat om anslutningar mellan vår UL857 och era SL639 och SL641, för annars går bara folk och undrar varför det ska stå olika i våra tabeller! Och sen får ni i god tid i förväg skicka över era nästa tidtabeller för SL639 och SL641, så att vi hinner titta på dom i lugn och ro, för vi tänker nämligen ändra alla avgångstiderna och ankomsttiderna i Hallstavik för UL857 så att dom ligger mellan tjugo och fyrtio minuter efter eller före ankomst- eller avgångstiderna för era bussar i Hallstavik! Så då måste vi alltså ha era tider att titta på, för att kunna utgå från dom, det förstår ni nog. Hej då, tack på förhand och bussiga hälsningar från oss alla på UL.

P.S. Vi hoppas att vi ska kunna samarbeta bättre i fortsättningen! Det här får bli en liten början, ett första kontaktförsök! D.S.

3: Men om UL i stället gör en sensationell helomvändning i sitt tänkande och beslutar sig för att gå ett steg bakåt som i själva verket är ett steg framåt, det vill säga om UL beslutar sig för att *väcka de gamla anslutningarna till nytt liv*, så mycket bättre! Då finns det naturligtvis ingen anledning att klaga för oss resenärer. Tidtabellerna behöver inte ändras; till och med det märkliga fallet med noll minuters väntetid före bussbytet kl. 16.15 i Hallstavik kan vi resenärer till nöds acceptera – men bara under förutsättningen att vi *alltid* kan känna oss helt säkra på att föraren på en anslutande busslinje *alltid* kommer att invänta en försenad buss ett visst fastställt antal minuter (till exempel fem minuter och på vintern tio minuter), även om han eller hon inte har fått meddelande om förseningen, samt att han eller hon vid längre förseningar uppskjuter sin avgång så lång tid som trafikledningen fastställer efter samråd med föraren på den försenade bussen.

Allt är ju egentligen så enkelt och självklart. Det viktigaste är och förblir att förarna är medvetna om att det finns något som heter

DEN GYLLENE REGELN:

EN ANSLUTNINGSBUSS INVÄNTAR ALLTID EN BUSS SOM ÄR FÖRSENAD!

*

Men förare är trots allt människor, och det är kanske för mycket begärt att de alltid ska hålla alla regler i huvudet – eller regeln, om vi nöjer oss med *DEN GYLLENE*. Så länge det finns något som heter den mänskliga faktorn kan vi resenärer aldrig lita på att anslutningsbussen alltid ska stå kvar och vänta på oss, om vår egen buss har blivit försenad. Bästa sättet att dämpa vår oro är och förblir ändå att ge oss *generöst tillmätta väntetider* mellan ankommande och avgående buss. Med minst *tjugo minuters väntetid* inlagd i tidtabellen kommer praktiskt taget alla anslutningsturer att fungera perfekt trots att någon förare någon enstaka gång kanske inte är så perfekt utan kör iväg lite, lite för tidigt. (Med *noll minuters väntetid* har man däremot bäddat för problem!)

Det klokaste man skulle kunna göra vore kanske därför att ta det bästa från våra sistnämnda två alternativ, nämligen *de extralånga väntetiderna* från nummer **2** och *återinförandet av anslutningsturer* från nummer **3**, för att skapa en bussförbindelse mellan Stockholm och Östhammar/Öregrund som ingen längre har minsta anledning att klaga och klanka på. (Även om uppriktigt sagt alternativ nummer **1** ändå skulle vara ett strå vassare!)

*****

Slutord

Det nu fullbordade dokumentet har tillkommit under stark uppmuntran från både chaufförer och passagerare på UL857. Alla har ju egen erfarenhet av det kaos och den kalabalik som så lätt kan uppstå när det ska bytas buss i Hallstavik, och detta har medfört att alla utan undantag har uttryckt stark upprördhet över att det är bussbolaget självt, det vill säga UL, som har åstadkommit detta närmast permanenta osäkerhetstillstånd genom det dåraktiga beslutet att avskaffa anslutningarna.

När jag därför har avslöjat att jag påbörjat en skrivelse om detta till UL och för säkerhets skull ämnar adressera den även till SL, då har jag från alla håll hört utrop som:

”Bra! Lova att du fortsätter med det!”, ”Ja men det var då på tiden!”, ”Ja men fortsätt bara att skriva! Heja, heja! Äntligen!”, ”Fint, och ge inte upp! Vi håller tummarna för att det ska bli ändring nu när dom får höra sanningen om ett och annat!”

Man brukar annars i sådana här fall gå runt med protestlistor för att samla underskrifter, så många som möjligt. Med tiotusen eller hundratusen namn på listorna ska det väl bli resultat! Men i det här fallet har jag inte kunnat förmå mig till någon namninsamling, för hur skulle jag kunna få UL att känna sig skakat av vår flammande protest om jag kommer stickande med en beskedlig lista innehållande kanske tjugo eller tjugofem namn? Jag tror nämligen att antalet fasta busspendlare till och från Stockholm knappast kan vara större än så.

Men den här gången är det inte vårt antal som är det främsta argumentet. Att vi är dåliga som *konsumenter*, att det aldrig kan bli en god affär att frakta oss till och från Stockholm, det är – eller det borde vara – helt oväsentligt i detta sammanhang. Ty, för att åter referera till Po Tidholm, är vi bara tjugofem så är vi i alla fall tjugofem fullvärdiga *medborgare* som kan förvänta oss att bli behandlade som sådana. Och det vi förväntar oss av UL är nu närmare bestämt att vi åter får en väl fungerande busstrafik för att säkert och smidigt kunna ta oss mellan Stockholm och Östhammar/Öregrund och samma väg tillbaka!

Hargshamn den 8 december 2018

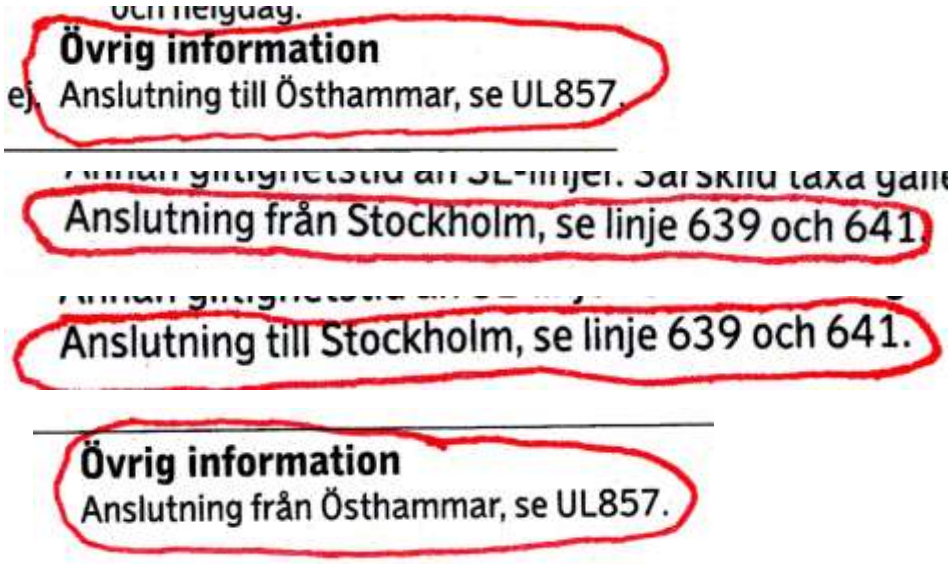
Leif Bergman

Sanda 515, 742 95 Hargshamn
leifbergman43@hotmail.com
Tel. 0761 733 241

Anmärkning, se nästa sida!

Anmärkning

Efter arbetets färdigställande har SL utgivit nya tidtabellshäften, gällande från och med den 9 december 2018 till och med våren 2019. I tidtabellerna kvarstår fortfarande helt oförändrade precis samma hänvisningar som vi funnit i tidigare tidtabeller beträffande anslutningsmöjligheterna i Hallstavik:



Bilaga

Efter färdigställandet av ovanstående utredning sände jag över hela texten till en annan flitig bussbytare med en förfrågan om hon hade några invändningar mot mina resonemang och slutsatser, eller några ytterligare synpunkter att tillägga. Efter några dagar svarade hon med ett mejl, som jag med hennes tillåtelse återger här nedan:

mari
ons 26 dec. 2018 00:33
till mig

Hej hej i mörka juldagskvällen. Har nästan läst hela skrivelsen, men har inte tillräckligt med färg ännu för att skriva ut allt....Underbart skrivet!

Nu ska jag berätta vad som hände lördag, dan före julafton i Hallstavik. Jag ska hämta min dotters familj i Harg kl. 17.23 (två vuxna, 4 barn och en jättepackning). Jag är ute i god tid, och kl. 17. 15 ringer dottern och säger att Stockholmsbussen var lite försenad, men man hade ringt UL redan i Rimbo för att varsko om förseningen och be Ul-bussen vänta in SL-bussen. *Så skedde icke!*

Medan jag arg och upprörd över detta fortfarande befinner mig i Harg, ser jag hur 857:an *(tom, vad jag kan se...)* kommer åkande ner mot Hargshamn!

Eftersom jag inte kan ta alla sex i ett svep, inser jag att jag får åka två vändor till Hallstavik för att hämta dem, dessutom i snöoväder. 14 personer stod i samma belägenhet i Hallstavik. I vårt fall var det en bekant som skulle rycka ut för att hämta någon och som kunde ta halva min styrka till Harg...

Men man får BLODSTÖRTNING på denna busstation. Vad göra? Vanmakt är vad man känner!

*

Denna berättelse om ett antal hyggliga bussåkande människor som helt oförskyllt lämnades övergivna i Hallstavik utan möjlighet att fortsätta sin resa norrut kunde göras till föremål för en lång, indignerad kommentar, men jag tror att texten talar bra för sig själv. Ingen vettig människa kan rimligen efter läsningen tycka att de fjorton akterseglade resenärerna hade blivit anständigt behandlade av UL. Själv nöjer jag mig den här gången med att (kanske lite elakt) be bolaget om kort rakt svar på en enda enkel liten fråga:

Kära UL, varför anser ni att det är bättre att en buss avgår tom än att den avgår med fjorton betalande passagerare ombord?

*

Efter detta sista avslöjande av hur det kan gå till i Hallstavik och med den obesvarade frågan fortfarande hängande kvar i luften sätter vi härmed äntligen punkt för *EN GAMMAL BUSSBYTARES BEDRÖVLIGA BERÄTTELSER*.