

Vi Resenärer

ISSN 2002-3103

På resenärens sida sedan 1993

2020-10-23 Nr 29

Låt de äldre i Stockholm åka gratis!



Det är orimligt av SL att kräva att äldre resenärer ska ha tillgång till mobiltelefon för att kunna köpa biljett. Det enda rimliga är att de får åka gratis tills SLs biljettrutiner fungerar.

Foto: Vi Resenärer

Ur innehållet

Sju nya flyglinjer till Sälen.

Varför inte plexiglas vid föraren?

Vy släpper fler platser inför julhelgen.

Kollektivtrafiken - Nästa krisbransch?

Minskat resande slår mot SJs ekonomi.

Jobbigare att ta bussen till/från Arlanda.

Samarbete öppnar för ny och bekväm trafik.

Nytt från SL

Minuterna innan detta nyhetsbrev skulle sändas ut kom ett pressmeddelande från SL. De säger att om en pensionär stigit på en buss vid en hållplats utan blippmöjligheter har de vid en kontroll rätt att åka med utan straffavgift och blippa biljetten där de stiger av.

PS Vi hade insändare i dagens DN.



SL, låt pensionärerna resa gratis med bussarna

SLs hemsida. Från och med 28 oktober är reskassan inte längre giltig som biljett på buss om du inte kan använda den för att köpa en biljett via biljettläsaren vid framdörrarna.

SL jobbar på att åter göra det möjligt att blippa ombord på bussarna, men fram till dess att du kan blippa igen måste du köpa biljett på annat sätt för att inte riskera att behöva betala tilläggsavgiften på 1 500 kronor utöver en biljett vid en biljettkontroll.

Sedan våren är det inte möjligt att blippa ombord på bussarna, då vi varit tvungna att spärra av längst fram för att skydda förarna och resenärer från smittspridning under coronapandemin.

Vid vissa större busshållplatser, bytespunkter och stationer finns kundvårdar som kan hjälpa dig att blippa SL-kortet för att köpa biljett med reskassan vid busshållplatsen. Självklart gäller då biljetten även på bussarna.

Redaktionen förtydligar Reskassa är en typ av SL-kort som laddas med ett visst belopp av resenären. Resorna betalas genom att kortet visas upp för en kortterminal (blippas) som finns vid förarsätet i bussen.

Vi Resenärer kommenterar

Hittills under pandemin har resenärer med reskassa åkt gratis med SLs bussar. Nu stoppar SL detta och kräver att resenären blippar sitt reskasskort före påstigning. Det går bra vid en resa i tunnelbanan men är omöjligt i SLs busstrafik. Det finns inga kortterminaler vid busshållplatserna. SL hänvisar till möjligheterna att använda mobiltelefon för biljettköp.

Det är långtifrån alla som har tillgång till en mobil och det gäller sannolikt flertalet äldre resenärer. Om de kliver på bussen utan att blippa får de betala minst 1 500 kr vid en biljettkontroll.

Det är orimligt av SL att behandla främst äldre resenärer med krav på att ha en mobiltelefon och att kunna hantera den för biljettköp.

Det enda rimliga är att pensionärer får åka gratis tills SL fixat sin utrustning.



Kortterminaler finns vid Tvärbanans hållplatser.

Varför inte plexiglas vid föraren?

I förra nyhetsbrevet belyste vi SLs ekonomi som följd av nya biljettrutiner. Vi har fått synpunkter från läsare som säger att avsaknaden av plexiglas vid föraren beror på myndighetsbeslut och det borde ha tagits med i vår artikel. Vi grundade artikeln på den information som SL har på sin hemsida. Som framgår nedan har de ingen information på hemsidan om frågan om plexiglas. SLs pressansvarig Claes Keisu har haft vänligheten att ge oss denna information.

Claes Keisu. SL Vi har ingen information på våra hemsidor om arbetsmiljöverket och plexiglasskivor.

På flera håll i medierapporteringen på senare tid har det framkommit en rad missförstånd eller rena felaktigheter gällande beslut om stängning av dörrar och arbetet med skyddsglas.

Rapporteringen rör två olika saker. I april fattade arbetsmiljöverket beslut om en stängning av framdörren på ett 40-tal platser i landet. Det beslutet gällde till och med den 30 oktober 2020. Detta föreläggande har Arbetsmiljöverket nu valt att förlänga till november 2021. Beslutet rör dock inte alla regioner eller RKM – då man på flertalet håll i landet agerade proaktivt och själv stängde dörren. Eftersom SL stängde dörrarna självmant i våras så finns inget föreläggande till oss och därmed finns alltså inget att förlänga.

Detta beslut har tyvärr sammanblandats med ett helt annat ärende som gäller prövningen av ett skyddsglas som Nobina gör i Uppland. Arbetsmiljöverket är i huvudsak positivt till skyddet och bekräftar att det på det stora hela skapar en trygg barriär och ett effektivt smittskydd både vid påstigning och exempelvis validering av biljett. Samtidigt belyste AMV en risk med höjden på

skyddsglas, att en nysning skulle kunna leta sig över skyddet.

Arbetsmiljöverket lämnade ett så kallat förhandsbesked - en möjlighet för Nobina/SL att lämna synpunkter och kompletteringar innan myndigheten fattar sitt beslut i frågan om skyddsglas. Nobina har nu lämnat in kompletteringar och justeringar som Arbetsmiljöverket skyndsamt kommer att behandla, alltså göra en samlad bedömning, innan man lämnar ett beslut.

Arbetsmiljöverket bedömer en skyndsamt process och vi hoppas kunna få ett beslut i frågan om skyddslag inom kort. Från vår horisont är det viktigt att frågan prövas ordentligt, att skyddet är säkert och vi kan göra detta så skyndsamt och effektivt som möjligt.

När skyddet fått godkännande från AMV kan det fungera som ett villkor för en öppning av framdörren och därmed upphäva beslutet på de platser i landet som Arbetsmiljöverket nu förlängt.



Minskat resande slår hårt mot SJs ekonomi

SJ Press. Med starkt ändrade resvanor under coronapandemin har framför allt affärsresandet minskat kraftigt. För SJ har fokus legat på att skapa förutsättningar för tryggt resande och att upprätthålla trafik på samtliga linjer.

Resandeminskningen påverkade SJs resultat negativt trots kraftfulla åtgärder för att minska den rörliga kostnadsmassan. SJ ligger nu långt under de senaste årens nivåer av resandeutveckling, som jämfört med motsvarande period förra året landade på -52 procent.

- Vi vet att vår tågtrafik har en viktig roll för att samhället ska fungera, och därför har vi fortsatt att köra tåg på samtliga linjer. Inledningsvis under pandemin drog vi ned antalet avgångar men under och efter sommaren har vi successivt ökat antalet avgångar igen och satt in längre tåg för att skapa möjlighet till trygga resor utan trängsel, säger SJs vd Monica Lingeård.

Under slutet av andra kvartalet tog SJ över det så kallade Trafikpaket Nord i Norge. Det är SJs första upphandlade affär som i sin helhet är utanför Sverige.

- SJ har hög kompetens och har på ett mycket lyckosamt sätt tagit över den trafiken, och dessutom under helt nya förutsättningar kört trafiken på ett bra sätt. Riktigt roligt är det att under de första månaderna har 10 000 norska resenärer blivit medlemmar i vårt kundprogram SJ Prio, säger Monica Lingeård.

I SJs svenska trafik blev punktligheten för tågen under tredje kvartalet något bättre än under motsvarande kvartal förra året. Punktligheten för SJs långdistanståg uppgick till 86 procent (82) och för SJs medeldistanståg till 93 procent (93).

Utfall tredje kvartalet 2020:

Nettoomsättningen uppgick till 1 359 MSEK (2 048)

Rörelseresultatet uppgick till -289 MSEK (198)

Kvartalets resultat uppgick till -220 MSEK (176)



Sju nya flyglinjer till Sälen

Skistar Press Inför den stundande vintersäsongen utökas Scandinavian Mountains Airport, där SkiStar är en av 33 delägare, med ytterligare ett flygbolag då TUI för första gången satsar på inrikesflyg till de skandinaviska fjällen. Nu blir SkiStars destinationer Sälen och Trysil ännu lättare att nå och tillgängligare för fler gäster i vinter. TUI:s samarbete med Scandinavian Mountains Airport innebär att sju nya flyglinjer öppnar upp till Sälen-Trysil med start i december. Under hela vintersäsongen kommer man att flyga från Stockholm, Göteborg och Malmö. Flygdagar är torsdagar och söndagar med start i december 2020. Till Växjö, Norrköping, Ängelholm och Köpenhamn kommer man att flyga under större helger och vinterloven.



Jobbigare att ta bussen till och från Arlanda

Res o Trafikforum. Swedavias beslut att i december flytta alla busstrafik från terminal 5 till terminal 4 har upprört många, både resenärer, bussföretag och politiker. Under normala omständigheter reser tusentals resenärer med buss både till och från Arlanda genom såväl regional linjetrafik som expressbussar och flygbussar. Dessutom stannar även turistbussar för att hämta eller lämna svenska och utländska turister vid sin slutdestination. Om nu dessa bussar tvingas bort från terminal 5 kommer färre att välja bussen, befärar bransch- och arbetsgivarorganisationen Sveriges Bussföretag.

- Swedavias beslut ger negativa konsekvenser för klimatet och på längre sikt undergräver Arlanda sitt uppdrag att utvecklas till en hållbar flygplats. Busstrafiken till Arlanda är ju nästan uteslutande fossilfri idag, kommenterar förbundets branschchef Anna Grönlund.

Idag står stora delar av flygtrafiken stilla i spåren av Corona pandemin, men Swedavias beslut kan gälla i upp till tio år enligt de besked Sveriges Bussföretag fått. Ska Stockholm och Uppsala i framtiden då vara attraktiva besöksmål är goda, säkra och hållbara transporter en viktig del i helheten.

- Istället för att utveckla förutsättningarna för bussarna på Arlanda och därigenom skapa förutsättningar för en hållbar utveckling när pandemin viker och vi börjar resa igen, sparkar man på en bransch som redan ligger till följd av Corona pandemin. Se istället möjligheterna med att bygga ut så att alla transportslag kan rymmas tillsammans, säger Anna Grönlund.



Den samhällsfinansierade kollektivtrafiken, nästa krisbransch?

Resenärssynpunkter. Efter ett drygt halvår med Coronapandemin - hur det ser ut i dag?

Den statliga myndigheten (MSB) uppmanar allmänheten att avstå från "icke nödvändiga" resor. Samtidigt uppmanas de Regionala Kollektivtrafikmyndigheterna/Trafikförvaltningen/Länstrafiken (RKM) att upprätthålla den lokala/regionala kollektivtrafiken. Arbetsmiljöverket har beslutat ¹⁾ att, som skydd för bussförarna, påstigning inte får göras genom framdörren som ska hållas stängd samt att ett antal sittplatser i bussens främre del ska spärras. Påstigning tillåts endast genom bussens mitt- och bakdörrar ²⁾.

I media talas mycket om trängseln i kollektivtrafiken. Uppmaningen att avstå från att resa har främst anammats av de som skulle ha rest under lågtrafiktid, så någon allmän trängsel handlar det definitivt inte om! I rusningstrafik kan det fortfarande förekomma trängsel, vilket ofta har mötts med att ytterligare resurser satts in. T.ex. med inledda turistbussar. Sammantaget minskar resandet i kollektivtrafiken.

Oförändrad, eller t.o.m. utökad, trafik och kraftigt minskade ³⁾ har lett till att den samhällsfinansierade kollektivtrafiken går med kraftiga underskott. Att möta trängseln i rusningstid med extra resurser faller sig naturligt, men hur är det med det omvända? Det finns trafik som p.g.a. rådande omständigheter inte längre är försvarbar och därmed borde/skulle kunna slopas. Från allmänheten går det knappast att förvänta några propåer om att slopa trafik. RKM och dess trafikutövare har möjlighet att slopa onödig trafik, men det förutsätter att de har kunskap om (och intresse av) trafiken, för att kunna göra detta.

Många trafikeringsavtal mellan RKM och trafikföretagen är så kallade incitamentsavtal, där ökat resande innebär ökade intäkter för trafikföretaget ⁴⁾. Oftast finns det en maxgräns för hur mycket trafiken, inom ramen för trafikeringsavtalet, tillåts minska. Följden av detta kan vara att det inte går att reducera trafikvolymen hur mycket som helst utan omförhandlingar.

De kommersiella trafikföretagen tvingas, utan statliga subventioner, "rätta mun efter matsäcken" och tvingas därför att anpassa sitt utbud mot efterfrågan genom att minska, eller t.o.m. pausa verksamheten.

De företag som kör åt RKM kan däremot lugnt köra vidare med oförändrad trafik och med oförändrad ersättning. Allt så länge RKM betalar dem för att köra, även trafik som blivit onödig och körs med bussar som körs mer eller mindre tomma!

Sammantaget kan konstateras att den lokala och regionala, skattefinansierade, kollektivtrafiken går en tuff framtid till mötes. När Regionerna tvingas välja mellan sjukvård och kollektivtrafik, så kommer kollektivtrafiken säkerligen att dra det kortaste strået. Regionerna kommer därför att tvingas höja priserna och/eller minska trafikutbudet. Något som i förlängningen kommer att drabba såväl resenärerna som de företag som utför trafiken.

Kommer kollektivtrafiken att bli nästa krisbransch?

Thomas Montgomery

Resenärsforum

Not 1)

Frågan väcktes av fackförbundet Kommunal som, sedan länge, har ställt krav på att bussförarna ska "slippa" hantera biljetter och kort. Arbetsmiljöverket har redan tidigare utfärdat beslut för bussförarna att hantera kontanter. Även detta efter framställan från Kommunal.

Not 2)

Arbetsmiljöverket beslöt nyligen att "förbudet" ovan, ska gälla t.o.m. oktober 2021! Den samhällsfinansierade kollektivtrafiken, nästa krisbransch?

Not 3)

En minskning av biljettintäkterna med 80% innebär att intäktfinansieringsgraden har sjunkit från 50% till 10% och att behovet av tillförda skattemedel ökar från 50% till 90%!

Not 4)

Någon klausul om hur minskat resande skulle "drabba" trafikföretaget ska regleras ekonomiskt, finns oftast inte. Detta har, i några län, redan lett till diskussioner om hur avtalet ska tolkas.



Vy släpper fler platser inför juledigheten

Vy tåg Press. Bokningstrycket på Nattåget Norrland är stort över jul och nyår. Därför beslutar Vy att sätta in extra vagnar på nattågen Stockholm – Luleå – Narvik.

– Många vill resa hem till släktingar och vänner. Vi gör vårt bästa för att tillmötesgå den stora efterfrågan över julhelgerna, säger Stefan Linder, Vy Tågs affärschef för natttågstrafiken.

Det utökade antalet sitt-, ligg- och sovvagnar sätts in mellan 22 december och 2 januari. Biljetterna finns tillgängliga på vy.se från och med 23:e oktober.

Det är Vy som tar över natttågstrafiken Stockholm – Luleå – Narvik från 13 december – en helt vanlig trafikstart under en mycket ovanlig period. Den pågående pandemin fortsätter att påverka alla människors liv på olika sätt.

Stefan Linder, affärschef Vy Tåg, är medveten om att många längtar efter att resa, samtidigt som alla behöver vara kloka, försiktiga och lyssna noga på Folkhälsomyndighetens rekommendationer. När han analyserar bokningsstatistiken inför trafikstarten ser han att många väljer att resa på ett tryggare sätt ombord på Nattåget Norrland:

– Ja, det privata ansvaret är stort och vi märker att många väljer att hålla distans till andra när de reser. Genom att boka egna sov- eller liggvagnskupéer kan de resa och samtidigt hålla fysisk distans till andra.



Länstrafikbolag i samarbete med expressbussar

Bussmagasinet. Länstrafiken Örebro och expressbussföretaget Vy Travel inleder samarbete för resor mellan Örebro och Karlstad. Det innebär att pendlingsmöjligheterna mellan de båda städerna förbättras. Beslutet om samarbete fattades av samhällsbyggnadsnämnden i Region Örebro län på onsdagen.

– För tillfället finns det ingen genomgående busslinje för de resenärer som vill resa kollektivt mellan Örebro och Karlstad, och det känns förstås bra att vi nu kunnat åtgärda detta. Jag tror att det finns ett intresse av att kunna resa miljomedvetet mellan respektive läns huvudort, säger Nina Höijer (S), ordförande i samhällsbyggnadsnämnden.

Samarbetet innebär att den som köper Länstrafikens nya biljett kan resa med Vy:s expressbussar mellan

Örebro och Karlstad. Det innebär att restiden minskar med 35 minuter jämfört med de bussar som finns i dag. Därtill erbjuds resenärerna bussar med en mycket god komfort.

– Fördelen med samarbetet är att den resande kommer kunna resa med Vys bussar som kör mellan Örebro och Karlstad, dessutom får resenären en möjlighet att resa inom både Örebro län och Värmlands län med buss och tåg, säger Magnus Lagergren (KD), vice ordförande i samhällsbyggnadsnämnden.

Foto: Vy Bus



Samarbete öppnar för ny och bekväm trafik!

Resenärssynpunkter Kollektivtrafiken i vårt land skulle bli betydligt mer attraktiv om den skattefinansierade trafiken började samarbete med den kommersiella. Det initiativ som Region Örebro tagit är mycket intressant. Resenärerna får inte bara tillgång till ny trafik utan också till hög komfort.

Ett annat liknande samarbete startade 2010 mellan Trosabussen och länstrafiken i Sörmland. Trosabussen har blivit ett begrepp för attraktiva resor mellan Stockholm och Trosa. Trafiken drivs nu på helt kommersiella grunder.

Vy trafikerar Ludvika-Stockholm med en tur i vardera riktningen. De har annonserat att trafiken kan komma läggas ned.

En tågresor mellan Ludvika och Stockholm innebär med Tåg i Bergslagen till Västerås och där byte till SJ-tåg mot Stockholm. Järnvägen mellan Ludvika och Västerås är inte av högsta kvalitet och väntetiderna i Västerås är för många förbindelser långa. SJ hänvisar många tågresenärer till förbindelser över Örebro eller Borlänge.



Ett samarbete mellan Region Dalarna och Vy Bus skulle ge resenärerna snabbare och inte minst bekväma förbindelser mellan Ludvika och Stockholm. Resenärerna skulle slippa byta tåg i Västerås och de långa väntetiderna där. Vy Bus trafikerar Arlanda vilket öppnar för bekväma resor Ludvika-Arlanda.

Foto: Vi Resenärer

Hur vi arbetar?

I förra numret introducerade vi en ny form av källhänvisning. Varje artikel börjar med en hänvisning till källan genom rödmarkerad text. Artiklar som vi själva skrivit går under benämningen **Resenärssynpunkter**. Många nyheter kommer från trafikbolagens egna pressmeddelanden och går under beteckningen **Press**.

Nyhetsbrevet Vi Resenärer

utges av Idégruppen Vi Resenärer KB. Svartviksslingan 45, 1403, 167 38 Bromma. E-post: press@vireser.se

Hemsida www.vireser.se Tel 0735-20 72 75 Org. nr 969618-3004 Ansvarig utgivare: Jan-Åke Bosell.

Copyright: Idégruppen Vi Resenärer För avbeställning, sänd ett mejl till press@vireser.se