

Vi Resenärer

ISSN 2002-3103

På resenärens sida sedan 1993

2021-04-09 Nr 9

Tack vare avregleringen



Tack vare avregleringen kan man nu resa riktigt billigt Stockholm - Malmö och till Jönköping och Karlskrona med säkra anslutningar. SJ når framgångar i Norge tack vare fler på spåren. *Foto: Snälltåget*

Den 12 maj lyfter BRA igen



Nu står det klart att BRA börjar flyga större delen av sina inrikeslinjer igen huvudsakligen till och från Stockholm Bromma Airport med start den 12 maj. I samband med det återlanseras flyglinjen Stockholm Bromma - Ängelholm Helsingborg och hemsidan är nu öppen för bokning.

- Det här är en dag vi har sett fram emot länge och det vet vi att våra kunder också har gjort. Många är vi som längtat efter att träffa nära och kära, resa iväg på semester och genomföra de viktigaste affärsmötena öga mot öga och nu är det äntligen dags, säger Ulrika Matsgård, kommersiell chef på flygbolaget BRA.

Foto: Vi Resenärer

Ett tips för att semestra hemma

MTRX har nu släppt sina sommarbiljetter inklusive biljetter till direktåg från Stockholm till Varberg, Falkenberg, Halmstad, Laholm och Båstad. Efter mer än ett år av pandemi och reserestriktioner hoppas nu MTRX att återigen kunna få semestertörstande svenskar att tryggt och säkert utforska sommarsverige på västkusten.

- Vi är jättegglade över att MTRX även denna sommar valt att köra sin direktlinje ner till Båstad. Här väntar Sveriges Riviera med kritvita stränder, restauranger i sanden och stora möjlighet för en aktiv semester. Vi är glada över att kunna ge fler chansen att njuta av en riktigt



Tack vare avregleringen!

J Å Bosell. "Snälltåget är mindre än de flesta aktörer i tågbranschen och kan därför erbjuda dig en lite mer personlig resa. Vi vill få dig som resenär att alltid känna dig sedd och välkommen ombord och försöker ge dig så bra service som möjligt. Vi har också en riktig restaurangvagn som vi kallar för Krogen, med varm mat, kall dryck och mysig inredning. Och det kanske bästa av allt; vi håller våra priser låga!"

Med dessa ord hälsas besökarna till Snälltågets hemsida välkomna. För många i vårt land är tåg lika med SJ. Det har sin förklaring. SJ var ensam på spåren fram till 2007 och SJ är fortfarande det största tågbolaget om man bortser från pendeltågstrafiken.

Ordet Snälltåg användes av SJ fram till 50-talet för snabba persontåg som endast stannade på större platser.

Den 31 januari 2007 gick det första privata natttåget Göteborg-Stockholm-Storlien under namnet Utmanartåget.

Bakom utmaningen stod Veolia Transport AB som 2013 bytte namn till Snälltåget. Bolaget ingår i Transdev-koncernen som ägs till 34 % av ett tyskt familjeföretag och till 66 % av en fransk investeringsfond.

Snälltåget trafikerar reguljärt linjen Stockholm-Malmö. Deras tåg är klassiska med lok och vagnar och restiden blir därför cirka 5 timmar mot SJs 4,5 tim.

Det som mest skiljer Snälltåget från SJ är priserna. Så här ser prisbilden ut för en resa som bokas den 8 april med avresa 15 april Stockholm-Malmö. Priserna avser en vuxen resenär utan rabattmöjlighet.

Stockholm-Malmö 2 klass

Avresa 15 april	Snälltåget	SJ Snabbtåg
08.21		695
09.45	257	
10.21		775
16.14		1 215
16.22	364	
17.18		695

Turtätheten skiljer sig kraftigt mellan bolagen. I vardagstrafiken erbjuder SJ 12 avgångar från Stockholm till Malmö. Snälltåget två. Under veckosluten har Snälltåget tre till fyra avgångar.

Snälltåget har egen reseplanerare på nätet. Den ligger under www.snalltaget.se. Den första bilden visar endast Snälltågets egna avgångar men genom ett klick kommer även SJs tåg upp på skärmen.

SJ har med Snälltåget i sin reseplanerare och de säljer deras biljetter till samma pris som Snälltåget gör i den egna reseplaneraren.

Snälltåget har i stort samma biljettrutiner som SJ. De tar ut 100 kr extra för köp genom deras kundtjänst och de har bl.a. Pressbyrån och 7 Eleven som återförsäljare.

Snälltåget kör klassiska lokdragna tåg. De har investerat i helt nya lok tillverkade av Siemens i Tyskland. Loken har en topphastighet av 200 km/tim.

Vagnarna är av äldre modell. Det innebär att de inte är anpassade för rullstolar och permobilar.

Snälltåget kör vanligen längre tåg än vad SJ gör i IC-tågen.

Förutom de låga priserna är Snälltåget känt för god mat och bra service i restaurangvagnen, Krogen. De rekommenderar att man bokar bord i förväg. Varmrätterna serveras på porslin.

Hos Snälltåget kan man boka en kupé med plats för sex resenärer. I dessa dagar ett mycket attraktivt alternativ för en grupp eller familj. MTRX har ett liknande erbjudande men SJ har det inte.

Snälltåget är ensam i vårt land om att erbjuda garanterade anslutningar. De har egna bussar som säkrar anslutningar till/från Jönköping, Växjö och Karlskrona.

Satsar på fritidsresor

Från Utmanartåget 2007 har Snälltåget utvecklat nattågstrafik för fritidsresenärer på ett antal linjer. De kör till Jämtlandsfjällen och in på Inlandsbanan till Röjan och Storuman under både vintersäsongen och sommarsäsongen. De har kört till Berlin via Trelleborg under ett antal år. I år går tågen via Danmark.

Tack vare avregleringen

Snälltåget är ett bra exempel på vad avregleringen inneburit för oss resenärer. Vi har fått ett mycket prisvärt alternativ till SJ på sträckan Malmö-Stockholm och en snabb utbyggnad av nattågstrafiken för fritidsresenärer.

Foto: Snälltåget, Vi Resenärer, Snälltåget, Jonas Friberg, Snälltåget, Jonas Friberg



Det här med avstånd till sina kunder

Jonas Friberg. Jag förvånas ofta över hur uppenbart långt avståndet är mellan overheaden i många av företagen i persontrafikbranschen – inte alla, men alltför många och de kunder de är till för och som betalar deras löner direkt eller indirekt.

Den gångna veckans exempel.

Det blir två SL och två SJ denna gång.

Först SL. Jag bor i Nacka Strand och för femton år sen jobbade jag i samma hus som jag nu bor i. Nacka Strand då var ett typiskt arbetsplatsområde för arbete.

Resmönstret såg ut därefter. Många reste till arbeten på morgonen och hem på eftermiddagen. Det gick flest bussar till Nacka Strand på morgonen, från Slussen och från Cityterminalen. På eftermiddagen var det omvänt, fler turer i riktning mot City. Linjen från/till Cityterminalen är fortfarande kvar och jag har aldrig sett någon av eftermiddagens 7 avgångar ens i närheten av 15 % beläggning – men bussarna skall förstås ändå in till Cityterminalen för någon av alla linjer som går ut till Nacka och Värmdö därifrån på eftermiddagen – så det är ju ingen vinst med att dra in dem.

Nacka Strand har några företag kvar, men giganterna Telia, Apoteket, Ericsson och WM-Data är sedan länge borta och nu är det bostäder och skolor. Det är minst tre stora skolor i området idag.

I vanliga tider (när det inte är Corona alltså) brukar många kontor ha halvdag – så därför kör SL med rejält bantad turlista denna dag. Men det är ju inga kontor kvar och skolorna har INTE halvdag. Det är så påtagligt att ingen ser och förstår och tar ansvar för den typen av anpassningar. Trängsel av den typ vi såg denna Skärtorsdag är inte bra i normalläget men HELT förkastligt i Corona-tider.

Det andra SL gör mig faktiskt upprörd fortfarande när jag skriver. Först för någon vecka började bussar i Nacka/Värmdö få plexiglas för möjlighet till att visera sina biljetter.

SL har tappat miljardbelopp under pandemin men har först efter 12 månader börjat göra något praktiskt åt det – vilket affärsmässigt ansvarstagande företag skulle kunna vara så saktfärdiga? Men vi skattebetalare avstår säkert något annat viktigt till förmån för saktfärdiga Trafikförvaltningen?

Vad gör SL då? Jo häromveckan när jag kommer till Slussen och skall kliva av bussen så står det två kontrollanter precis utanför dörren så att vi allihop tvingas köa oss ut och komma kontrollanterna rekommendationsvid-

rigt nära. Ute på den trånga trottoaren kommer det en ström av bussar och alla tvingas köa in i en mur av kontrollanter. Jag försökte fråga efter någon ansvarig för jag vill förstå hur man tänker?

Men det blev ju som vanligt med SL bara nonsens svar.

Hur kan SL som i all annan – allmänt hållen kommunikation – påminner om avstånd och munskydd bete sig så här? Att man medvetet skapar rekommendationsvidrig trängsel och därmed fullt medvetet bidrar till ökad risk för smittspridning. Att man dessutom inte gjort sin hemläxa och löst problemet gör det hela till den här månadens mest kundfientliga handling (fotnot – jag reser på månadsbiljett och hade förstås giltigt färdbevis)

Sen kommer vi till SJ som tar en glimrande andra plats i att inte tänka kommunikation utifrån kund. Man skickar mig ett tramsigt mail med huvudinformationen lömskt dold i floskler.

Jag skall få en enklare vardag när jag byter nivå på mitt SJ Prio MasterCard och så ska kortet bli grönt MEN att det viktiga är att jag inte längre får poäng som bidrar till nivå och att poäng per 100 kronor minskas med 1/3 – det är inte huvudnyheten. Jag har bytt nivå en gång på 7 år – men jag handlar varje månad. Så obegripligt fånigt och kundfrånvänt MEN SJ gör det ju helt klart lättare att därmed välja någon annan. FLIX eller MTRX till Göteborg och Snälltåget till Malmö – PRIO var faktiskt det sista som gjorde att jag fortsatt med att börja på sj.se när jag skall resa MEN nu blir det nog lättare med att börja hos nån annan.

Kan inte låta bli att minnas den där fokusintervjun SJ gjorde med mig hemma vid köksbordet medan jag var föräldraledig för 20 år sen när nån på Huvudkontoret inte kunde räkna marginaler. Man skulle ta bort Årskortet för man trodde att alla årskortsresenärer tryckte ut fullbetalande andra kunder och att dessa "privilegierade" kunder skulle konverteras till fullpriskunder på varje resa. Efter att ett stort antal kunder protesterat och jag och några till tagit oss tid att få SJ att förstå hur resmönstret såg ut tack vare kortet så blev det kvar. I den roll jag då arbetade hade ett borttaget Årskort inneburit att SJ i bästa fall fått 10 resor till Göteborg av mig – dessutom betalade med faktura på 30 dagar och inte i förskott. SJ har inte förändrats mycket på 20 år – tyvärr.



Idégruppen Vi Resenärer

På resenärens sida sedan 1993

Klart för tåg till Haparanda

Vy pressinfo. För snart trettio år sedan försvann den regionala persontågstrafiken mellan Boden och Haparanda. Men under skärtorsdagen gjorde Norrtåg entré på Haparandabanan.

– Nu knyter vi ihop hela norra regionen – från Sundsvall till Kalix och Haparanda, säger Christer Berglund, Vy Tågs affärschef för Norrtågstrafiken.

Till att börja med handlar det om två dubbelturer per dag mellan Luleå och Haparanda via Boden, och en dubbeltur mellan Umeå och Haparanda via Boden. Lördagar och söndagar har andra avgångstider. Region Norrbotten vill gärna se att de tre dubbelturerna utökas till fem dubbelturer inom ett par år.

Enda uppehållet mellan Haparanda och Boden blir i Kalix, där en helt ny station byggts. I Haparanda har det vackra, gamla stationshuset rustats.

– Det känns bra att skapa fler möjligheter till hållbart resande genom att koppla samman städer och orter i Norrtågland. Det blir också enklare för de som bor i Haparanda och Kalix att ta sig till Stockholm, eftersom tidtabellen är anpassad till fortsatt resa med Natttåget Norrland, säger Christer Berglund, Vy Tågs affärschef för Norrtåg.

Engagemanget från kommunerna och besöksnäringen i Kalix och Haparanda är stort. Haparandabanan skapar förutsättningar för såväl skol- eller arbetspendlare som för affärsresenärer. Och inte minst för tågresande fritidsresenärer och turister som nu får enklare tillgång till Tornedalen.

Göran Wigren, Haparanda kommuns chef för samhällsbyggnadsförvaltningen, är en av många som ser tågtrafiken som ett första led att binda Finland och Sverige närmare:

– Nu kan man tåga från Haparanda hela vägen till



Ystad igen. Nästa självklara steg är att Finland och Sverige återupprättar tågförbindelsen mellan länderna, och låter de båda nationernas tåg åter mötas på Haparanda järnvägsstation. De svenska och finska spåren ligger intill varandra, och ett framtida tågbyte är en smidig promenad genom stationshuset.

Trafikverket är på väg att byta ut signalsystemet längs Sveriges järnvägar. Först ut var Botniabanan, som Norrtåg trafikerar sedan tio år tillbaka. Det nya signalsystemet finns även på Haparandabanan, men där kvarstår en del inkörningsproblem för Trafikverket. Det kan medföra vissa förseningar, i värsta fall ersättningstrafik, under den närmsta tiden. Trafikverket och leverantörerna av systemet arbetar intensivt med att säkerställa att trafiken kan gå som planerat.

– Förhoppningsvis är de snart klara. Trafiken fungerar väldigt bra på Botniabanan och vi är övertygade om att det kommer att fungera minst lika bra på Haparandabanan. Vi vet att många vill åka med oss och vi hoppas att de har tålamod med att det kan bli vissa mindre förseningar en period, säger Christer Berglund.

Foto: Vy

”Dags för perrongkatter!”

I april nyhet. Miljöpartiet vill att fler tunnelbanestationer får en egen katt. Forskning visar att katter på stationerna minskar stressen och ökar trygghet och betalningsviljan i kollektivtrafiken.

–Nu vill vi att kattägare ska få möjlighet att låta sin katt bli värd på en station, säger Tomas Eriksson (MP) gruppleddare i Region Stockholm.

Ganska ofta kan vi i lokalmedia läsa om katter som gjort tunnelbanestationen till sitt vardagsrum. De blir snabbt lokala kändisar, en del av resenärernas vardag och någon det pratas om. Ny forskning visar också att de på så vis stärker civilsamhället och bidrar till att människor visar sitt närområde mer omsorg.

–Vi vill testa om vi kan ta det här ett steg längre genom att anställa specialutbildade katter som får i uppdrag att befinna sig i stationsområdet, säger Tomas Eriksson.

Katterna kommer att anställas lokalt och ansvaret kommer att ligga hos ägarerna. Projektet kommer att på försök börja på fem stationer, men målet är en katt på varje uppgång på gröna linjen där fler stationer är i gatuplan.

– Hundar och katter blir allt vanligare inom vården. Så varför inte i kollektivtrafiken. Det här är en enkel åtgärd för ökad trivsel i kollektivtrafiken. Jag tror många kommer uppskatta att kunna hälsa och klappa en katt när de ska ut och resa med tunnelbanan, säger Tomas Eriksson. **April April**



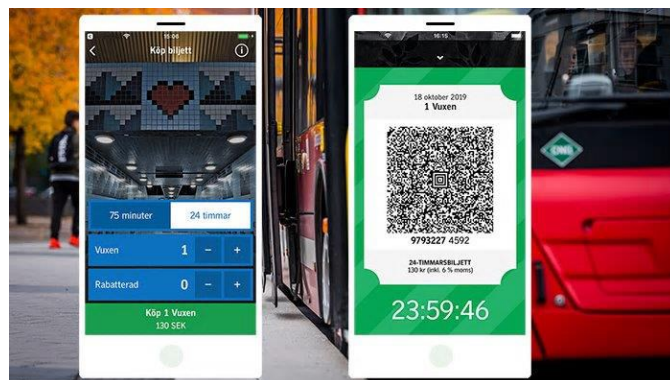
Nu finns fler SL biljetter i appen

SL pressinfo. SL fortsätter utöka biljettutbudet i appen och lanserar nu 30-dagarsbiljetten som appbiljett. Från den 7 april kan även den som reser regelbundet byta ut Access-kortet mot att köpa och blippa biljetten i mobilen.

Nu tar SL ytterligare ett kliv på sin digitaliseringsresa och introducerar möjligheten att köpa appbiljett för den som reser ofta. Sedan tidigare går det att köpa enkelbiljett och biljett för 24 och 72 timmar i SL-appen. Från den 7 april läggs 30-dagarsbiljetten och 7-dagarsbiljetten till i appsortimentet.

Det betyder att nu även den som reser regelbundet kan köpa biljetten när och var som helst. Det förenklar för alla men inte minst för de som bor långt från närmaste biljettautomat eller försäljningsställe. Det blir även enklare att se hur länge biljetten gäller.

– Det här är ett välkommet steg framåt och ett viktigt led i utvecklingen av ett nytt, modernt och användarvänligt biljettsystem för SL:s resenärer. Under pandemin blir det särskilt viktigt att vi fortsätter leverera lösningar som gör det enklare för de som måste resa med oss. Många



har alltid mobilen nära till hands och att kunna köpa och ha biljetten i den i stället för med ett plastkort gör livet lite enklare, säger David Lagneholm, förvaltningschef på trafikförvaltningen och vd för SL.

Alla befintliga biljetter i SL:s utbud finns kvar och den som önskar fortsätta resa med ett Access-kort kan göra det.

Foto: SL

Att SL lanserar 30-dagarsbiljetten i appen samtidigt som resor med kollektivtrafiken avråds är för att göra det enklare att köpa biljett för dem som ändå måste resa.

”Trevligare än så kan det inte bli!”

I april nyhet. Efter fem år av en enormt hög efterfrågan blir den äntligen verklighet – den vinröda linjen. Från centrala Stockholm tar den resenären direkt till det populära vindestinationen The Winery Hotel. Tågen är utrustade med mini-vinbarer och i den nya tunnelbaneuppgången kan man åka rulltrappa och studera real time vinframställning samtidigt.

Nu tas första spadtaget till en ny tunnelbanelinje. Den vinröda linjen är en avstickare från den röda linjen och kommer att gå från Östermalmstorg, ta vägen förbi natursköna Brunnsviken innan den når ändhållplatsen The Winery Hotel.

– Det här är något som vi har kämpat för väldigt länge och äntligen har vi ett ja både från kommunen och Trafik Stockholm, säger Claes Anerud, VD och vingårdsarbetare på The Winery Hotel.

Han berättar att minutiös planering pågått under hela förra året och att arbetet redan påbörjats, lite i smyg.

– Tågen står i stort sett klara för avgång. Det är bara några detaljer i inredningen som behöver komma på plats. Varje säte ska nämligen utrustas med en egen vinbar i miniformat så att gästerna redan innan ankomst kan njuta av våra hantverksviner, berättar han.

Beslutet om den nya linjen grundar sig i en enorm efterfrågan på snabb lokaltrafik till och från (mest till) nordöstra Råsunda. Den strida



ström av diverse insändare, kommentarer, mail, öppna brev och demonstrationer som beslutsfattarna fått hantera sedan det populära vinmakarhotellet The Winery Hotel öppnade för fem år sedan, blev tillslut för mycket.

– Vi kunde helt enkelt inte säga nej längre, menar Gunnar Olsson, stadsdelsnämndeman på Stockholms Stad. Han tillägger att han själv gärna dricker vin så ofta han får tillfälle.

Tunnelbaneuppgången vid The Winery Hotel kommer att följa hotellets koncept – vinmakeri – med dekorativa ekfat och andra hantverksföremål från vinets värld.

– En vägg kommer dessutom att vara helt av glas, så att resenärerna kan titta in i vårt urbana vineri direkt från rulltrappan, berättar Claes Anerud.

Den nya tunnelbanelinjen förväntas stå redo den första april 2022. **April April**



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 mejla press@vireser.se