

Vi Resenärer

ISSN 2002-3103

På resenärens sida sedan 1993

2021-12-02 Nr 34

Vinterturister kräver anpassad service



Bilden visar transferstationen Röjan på Inlandsbanan dit Snälltågets nattåg från Malmö går. Snälltåget visar hur de får vinterturister att välja tåget framför bilen. Med anpassad service.

Foto: Snälltåget.

Vinterturister kräver anpassad service

Debattinlägg. En tänkbar dialog mellan en resenär och en tänkt resesäljare.

Hej! Vår familj tänkte ta tåget upp till Sälen tisdagen den 11 januari. Hur åker man och hur lång tid tar det?

Så trevligt. Hur många är ni i familjen?

Två vuxna och två ungdomar (13 o 15 år).

Ett bekvämt alternativ är att ta SJ tåget från Stockholm upp till Mora och sedan buss till Sälen. Men ni får vänta en hel timme i Mora.

Hur lång tid tar resan?

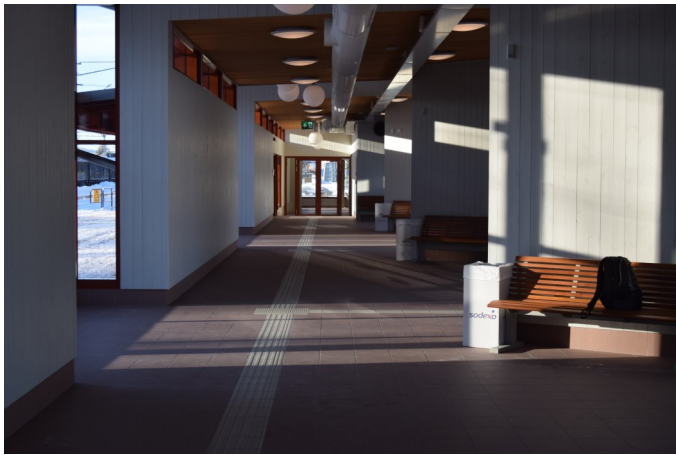
Ni åker från Stockholm 09.44 och är i Sälen 16.27. Det blir 6 timmar och tre kvart!

Får vi sitta tillsammans?

Ja, på SJ-tåget är det sittplatsbokning men inte på bussen från Mora!

Är det servering?

Ja, det är servering på tåget upp till Mora.



Finns det bagageförvaring där vi byter till buss i Mora och möjlighet att titta i affärer?

Tyvärr, finns det ingen bagageförvaring. Det tar cirka 30 minuter att gå ned till centrum i Mora så det finns knappast tid att shoppa!

Finns det en snabbare förbindelse?

Ja, ni kan åka på 6 timmar. Ni åker då från Stockholm 13.44 med SJ, byter i Borlänge till regionaltåg och byter i Mora till buss. Ni får vänta 10 minuter i Borlänge och nästan en halvtimme i Mora. Ni är i Sälen tjugo i åtta. Det är servering på tågen upp till Mora men sittplatsbokning bara till Borlänge.

Då får vi inte sitta tillsammans efter Borlänge?

Det är ofta mycket folk på tågen så chansen att få sitta tillsammans är liten liksom den är på bussen från Mora.

Finns det en tidig förbindelse så vi hinner prova skidorna när man kommer fram?

Ja, ni kan åka från Stockholm 06.14 och vara framme i Sälen 12.17. Det är SJ till Borlänge, regionaltåg till Mora och sedan buss till en plats som heter Fiskarheden där ni byter buss. I Mora får ni vänta 20 minuter. Restiden blir 6 timmar alltså tre kvart kortare än med direkttåget.

Kan man fika i Mora i väntan på bussen?

Det finns en kiosk med servering i närheten av Resecentrum.

Om vi väljer att resa 09.44 trots lång väntan i Mora vad kan det kosta?



Köper du biljetterna i dag, tisdag 30 november, kostar det för er fyra I 004 ej ombokningsbart, I 166 kan ombokas och I 464 kan återbetalas.

Tack, jag ska höra med min familj. Tack för all hjälp.

Resenärerernas slutsats

Ja, det var komplicerat. Att det är en timmes väntan i Mora när man väljer dagens enda direkttåg är märkligt, men den förbindelsen verkar vara den bekvämaste trots väntetiden.

Det är 40 mil mellan Stockholm och Sälen, vilket gör att biljetterna kostar mellan 25 och 37 kr per mil, dvs betydligt över bilens rörliga kostnad.

När det gäller restiden får man lägga till en timme i Stockholm för taxi till Centralen. Resan tar då en hel dag med andra ord. Om jag räknar rätt blir snitthastigheten exkl. taxiresan endast 60 km/tim.

Ett nöje med att åka tåg är ju att sitta tillsammans och spela spel mm. Det får man inte i regionaltågen eller i bussarna.

Vad tycker ni, kära familjemedlemmar? Det är inte billigt och enkelt att resa miljövänligt och resan är inte snabb.

En fråga. Det är lång väntan i Mora och sedan en bussresa på 2 timmar. Tror du att det finns toalett där vi väntar i Mora och på bussen till Sälen. Ja, jag har talat med Dalatrafiks kundservice och de säger att det finns toalett i Resecentrum i Mora och på bussarna till Sälen.

Vad visar denna dialog?

Många tror att mer pengar till Dalabanan ger fler resenärer. Denna dialog visar att det är en mängd faktorer vid sidan om spåren som gör att de flesta tar bilen i dag upp till Sälen.

Stugbytdagar borde det gå ett extra tåg Stockholm-Mora utan stopp på små stationer. I Mora ska turistbussar stå klara för resa mot Sälen. Inga väntetider. Bussarna väntar in eventuellt försenade tåg.

Resenärerna förbokar transfer i Sälen på samma sätt som flyget erbjuder sina resenärer.

Tågens hastighet på Dalabanan har ett högst marginell betydelse för resenärernas totala restid.

Resecentrum i Mora. Foto: Vi Resenärer

Första bussen på elväg

Vy Flygbussar pressinfo 2021-11-30. Snart stundar premiären av reguljär busstrafik på världens första trådlösa elväg för buss och tung lastbil. På självaste Lucia kommer resenärer få möjlighet att åka med när Vy Flygbussarna trafikerar Visby Airport.

Förra året installerades elvägen i Visby av Samverkansprojektet Smartroad Gotland. Elvägen möjliggör trådlös laddning vilket gör att bussen laddas medan den kör. Snart har resenärer möjlighet att för första gången åka med.

– 13 december välkomnar vi resenärer att åka med vår flygbuss på linjen Visby Airport – Visby Busshållplats. Det är en unik möjlighet då vi vanligtvis inte trafikerar Visby under vinterperioden. Dessutom blir det premiär för elbussen i verklig drift, vilket känns väldigt spännande, säger Zakaria Abna-Aissa, kommersiell direktör på Vy.



– Vår ambition är att ge våra gäster den bästa kundupplevelsen - då tycker vi det är viktigt att transporten sker med så liten miljöpåverkan som möjligt. Vi ser fram emot att kunna erbjuda en bekväm och hållbar resa från Visby Airport till Visby den 13 december, säger Zakaria Abna-Aissa.

Foto: Flygbussarna

Premiär för dynamisk kollektivtrafik

Keolis pressinfo 2021-11-30. Med start den första december kör Keolis dynamisk kollektivtrafik i Karlstad. Konceptet främjar en mer tidseffektiv och koldioxidsnål kollektivtrafik till fördel för både resenärer och samhälle. Projektet, som kallas Karlstadsbuss Nära, är initialt en pilot utifrån vilken Keolis och Karlstadsbuss kommer att dra lärdomar för att sedan planera nästa steg.

Med dynamisk kollektivtrafik menas att resenären beställer sin skjuts via sin mobil eller dator till en adress i närheten. Systemet planerar sedan den effektivaste rutten i realtid för att hämta upp de resenärer som har beställt skjuts. Resenären blir avsläppt vid en knutpunkt för kollektivtrafik och kan åka vidare med valfri buss på ordinarie linjer.

- Att kombinera ny teknik och innovation med traditionell kollektivtrafik är ett väldigt bra exempel på hur Keolis bidrar till hållbara städer och samhällen säger

Keolis VD Jan Kilström.

Den bakomliggande tekniken tillhandahålls av Padam och inkluderar virtuella kartor för förarna, back-office system där varje fordon kan spåras samt ett digitalt bokningssystem för resenärerna.

- Det känns fantastiskt att få vara en del av detta projekt tillsammans med Karlstadsbuss och Region Värmland. Ju mer effektiv kollektivtrafiken är desto mer bidrar vår verksamhet till klimatmålen säger Linda Hultgren, depåchef på Keolis Karlstad.



Foto: Keolis

Julresan på södra Stambanan

Snälltåget pressinfo 2021-11-30.

Köp loss en egen kupé för dig och ditt resesällskap så får ni en mysigare resa och bättre plats för julklappar och bagage.

Under perioden 21/12 - 9/1 har vi utökat antalet avgångar där du kan köpa egen kupé. Boka redan idag för bästa pris.



Foto: Snälltåget

Nya tider för tågtrafiken

Om knappt två veckor går tågtrafiken i vårt land över till ny tidtabell. Man kan fråga sig varför det sker just den dagen men det beror på det europeiska samarbetet.

I Mälardalen utökas tågtrafiken genom att Mälartåg nu tar över helt. Samtidigt med att ny trafik införs tar MTR över driften av tågen.

SJ utökar sin trafik i stora delar av landet. Borås och Trollhättan för nya direkta tåg till Stockholm och trafiken Linköping-Stockholm-Gävle utökas.

De nya tidtabellerna läggs inom kort in i Resrobot.

Mer kollektivtrafik kan ge ökat resande

Transdev pressinfo 2021-11-25. Resenärerna kommer progressivt tillbaka till kollektivtrafiken men fortfarande säger 10 procent att de inte avser att någonsin komma tillbaka. Två avgörande faktorer som skulle kunna få dem att ändra sitt beslut är, en ännu bättre vaccinationstäckning och mer kollektivtrafik. Det visar en ny undersökning om Coronavirusets påverkan på våra arbets- och resvanor som mobilitetsföretaget Transdev har gjort i samarbete med Yougov i oktober, drygt en månad efter att restriktionerna har släppts i Sverige.

Kollektivresandet ökar och oron för att smittas av covid-19 i kollektivtrafiken minskar, även om den är kvar på höga nivåer. Hela 38 procent av alla respondenter är oroliga för att smittas i kollektivtrafiken, vilket är en minskning med 7 procentenheter jämfört med senaste undersökning maj 2021 och med hela 14 procentenheter jämfört med maj 2020.

- Vi ser en positiv trend i den senaste undersökningen vilket bekräftas också av resandesiffrorna vi ser över hela landet. Det kommer så klart som en lättnad för en bransch som har drabbats hårt under pandemin. Men en del utmaningar återstår, säger Eva Tiséus, marknads- och kommunikationsdirektör på Transdev.

Samtidigt som att läget klarnar säger fortfarande runt 10 procent av de som reste kollektivt innan pandemin började att de troligtvis inte kommer att komma tillbaka till kollektivtrafiken.

- Pandemin har raderat tio år av hårt arbete för att öka det kollektiva resandet. Om vi vill uppnå våra klimatmål måste vi få fler att åka kollektivt. Vi, inte bara branschen men också hela samhället, måste kavla upp ärmarna för att



locka tillbaka resenärerna som lämnat och få fler att åka kollektivt och bidra till att vi klarar klimatutmaningen, fortsätter Eva Tiséus.

Två avgörande faktorer som nämns av de som slutat åka kollektivt för att de ska våga sig tillbaka till kollektivtrafiken är att alla blir vaccinerade och att kollektivtrafikutbudet blir större.

- Detta ser vi som ett bevis på att det idag finns ett momentum för kollektivtrafiken. Folk vill ha mer kollektivtrafik och inte mindre. Pandemin måste användas som ett möjlighetsfönster för att hela samhället ska tänka om, tänka nytt och satsa rätt, avslutar Eva Tiséus.

Detta bekräftas också av 57% av alla respondenter som uppger att de vill resa på ett mer miljövänligt och klimatsmart sätt i framtiden. Hela 64% av alla respondenter och 81% av kollektivtrafikresenärerna tycker att det borde investeras mer i kollektivtrafiken.

Foto: Transdev

Ny knutpunkt skapas i Barkarby

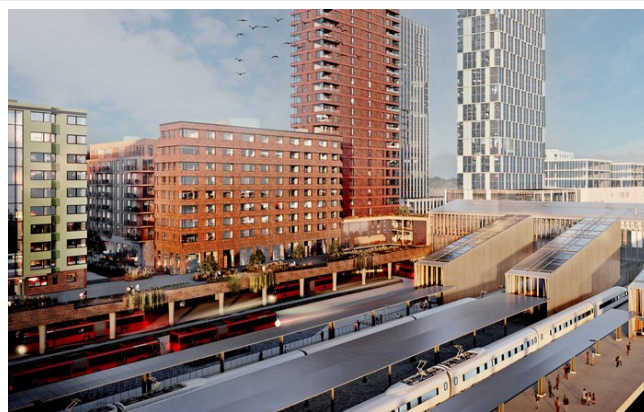
Region Stockholm pressinfo 2021-11-25. I Barkarby växer en ny knutpunkt fram, med tunnelbana, buss, pendeltåg, regionaltåg och fjärrtåg i nära anslutning till varandra.

Tunnelbanebygget i Barkarby är i full gång och nästan två tredjedelar av allt berg är utsprängt. 30 meter under jord ska den nya stationen ligga, med enkla byten till alla andra trafikslag. Redan nu finns ett hål från den kommande uppgången i Veddesta och ner till det stora plattformsutrymmet – men det är några år kvar till trafikstarten 2026.

- Det är verkligen en extra utmaning att vi är så många som bygger samtidigt på den här platsen – men all samverkan som behövs är också en del av vad som gör det här så spännande och roligt att arbeta med, säger Anna Nylén, projektchef för tunnelbanan till Barkarby.

Detta ska byggas till 2026:

- Veddestabron. Beräknas klar sommaren 2022. (Järfälla kommun och Trafikverket)
- Tunnelbana till Barkarby. (Region Stockholm)



- Ny bussterminal och hållplatser. (Region Stockholm)
 - Ny stationsbyggnad vid norra änden av nuvarande pendeltågsperrong. (Trafikverket)
 - Nya plattformar för regional- och fjärrtåg. (Trafikverket)
- Dessutom byggs 14 000 nya bostäder i Barkarbystaden och Veddesta fram till 2035.

Kommentarer till Trafikverkets förslag till nationell plan

Mälardalsrådet

Ett större fokus på pendlarna hade behövts i Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2022-2033. När 8 av 10 tågresor startar eller slutar i Stockholm och resurserna är begränsade måste satsningar göras där nyttan är som störst, säger Kristoffer Tamsons (M), ordförande Mälardalsrådet.

- Satsningar på infrastruktur i Stockholm-Mälardalen-regionen skapar ringar på vattnet och nyttor för hela landets transporter. I Stockholm-Mälardalen skapas redan idag hälften av landets BNP och 8 av 10 tågresor avslutas eller påbörjas här. Prioriteringar bör göras efter detta och ny infrastruktur komma till där nyttan är som störst för flest, säger Kristoffer Tamsons (M), trafikregionråd Region Stockholm och ordförande Mälardalsrådet.

I planförslaget håller Trafikverket fast vid flera prioriterade infrastrukturbehov för **Stockholm-Mälardalen-regionen. Pengar avsätts till Fyrspåret Uppsala-Stockholm, fortsatt arbete med Mälärbanan Tomtebodavägen och Ostlänken Järna-Linköping.** Dessvärre är flera av infrastrukturens satsningarna underfinansierade och riskerar att dras med försenade byggstartar. Andra har hamnat utanför.

- Det duger inte om pendlarna ska prioriteras. Mälardalsrådet har visat att den samhällsekonomiska nyttan skulle öka med minst 96,1 miljarder kronor om staten satsade på de spår och som regionerna har prioriterat. **Pendlarna kan inte vänta**, säger Johan Hjelm, processledare Mälardalsrådet.

Facktidskriften Järnvägar

Anslagen till vidmakthållande av järnvägen ökar med 25 procent i den nya planen. Det gör att Trafikverket kan fortsätta med reinvesteringar och stärkt **förebyggande underhåll på högtrafikerade banor som Västra stambanan, Södra stambanan, Hallsberg-Luleå och Mälmbanan, där fokus nu skiftas mer mot Mälmbanan och det norra godsflödet.** Underhåll och reinvesteringar genomförs också på tio prioriterade transportflöden, viktiga för person- och godstrafik.

Men för de lägre trafikerade banorna räcker inte pengarna till den här typen av långsiktigt underhåll och stora reinvesteringar. De lågtrafikerade banorna kommer att få försämrat tekniskt tillstånd, sämre robusthet, ökad risk för trafikpåverkan och tillfälliga hastighetsnedsättningar.

- Vi tvingas att arbeta med livstidsförslängningar och förstärkt underhåll på de lågtrafikerade banorna, säger Lena Erixon.



Stockholms Handelskammare

Starkt negativt i nationell plan är att **fyrspåret mellan Uppsala-Stockholm är kraftigt underfinansierat och kommer att försenas samtidigt som 104 miljarder kronor viks till ett projekt om höghastighetsbanor som förefaller kört fast.**

Även satsningen på Tvärförbindelse Södertörn i nationell plan försenas.

- Det är upprörande att så mycket pengar läggs på projekt som inte är samhällsekonomiskt motiverade och inte kommer leverera nyttor på denna sida av år 2050. Detta samtidigt som hela nationell plan är en uppvisning i förseningar av angelägna projekt i hela landet, säger Carl Bergkvist.

I nationell plan framgår bland annat att satsningen Tvärförbindelse Södertörn genomförs, men försenas. Än mer negativt är att det för huvudstadsregionen så viktiga projektet om fyrspår mellan Uppsala-Stockholm endast har 18 procents finansiering fram till 2033.

- **Fyrspåret är av absolut största vikt för att arbetspendling mellan Stockholm och Uppsala ska effektiviseras.** Att det är så kraftigt underfinansierat är ett svek mot utvecklingen och tillväxten i huvudstadsregionen. Det är ett snabbt och effektivt projekt som kan göra stora nyttor, säger Carl Bergkvist.

Samtidigt in-tecknas 104 miljarder kronor i projekt som berör de planerade höghastighetsbanorna. Detta samtidigt som arbetet på sträckan Borås-Göteborg står stilla, Lund-Hässleholm är försenad och dragningen av Ostlänken fortfarande är osäker.

Stockholms Handelskammare har i tidigare rapporter påvisat att nyttan med höghastighetsbanorna är högst begränsad och att det finns en överhängande risk att den samlade kostnaden för projektet överstiger 400 miljarder kronor.

- Det har länge funnits en farhåga om att höghastighetsbanorna skulle bli en gökunge som tränger ut annat ur planen. Det tycker jag, tyvärr, bekräftas med denna plan som generellt kantas av stora förseningar i hela landet till förmån för mer planering av höghastighetsbanorna som kört fast, säger Carl Bergkvist.

Stockholms Handelskammare anser särskilt att en **snabbare utbyggnad av fyrspåret mellan Uppsala-Stockholm, större anslag till Ostkustbanan och bättre järnvägsförbindelser mellan Stockholm och Oslo hade gett Sverige en större nytta i relation till investering.**



Skånetrafiken lanserar en julbiljett

Skånetrafiken pressinfo 2021-11-24. I år kan skåningarna resa till julfiranden, mellandagsreor eller pulkabackar med hjälp av julbiljetten som gäller i hela 24 dagar. Biljetten ger fria resor i hela Skåne mellan den 17 december och den 9 januari för 399 kronor.

Julbiljetten börjar säljas den 1 december och är en del i Skånetrafikens arbete för att få människor att hitta tillbaka till kollektivtrafiken. Den passar även de trogna kunder som behöver resa även under julen och nu kan göra det till ett förmånligt pris.

–Vi vet att en julbiljett har efterfrågats under flera år och därför känns det bra att vi kan ge skåningarna den här julklassen. Vi hoppas att den ska bli riktigt uppskattad av våra resenärer, säger Pernilla Lyberg, chef försäljning och marknad på Skånetrafiken. Julbiljetten kan köpas både i Skånetrafikens app eller till ett reskort.

Skånetrafiken jobbar kontinuerligt för att hitta attraktiva erbjudanden som passar kunderna nu när många har börjat resa på andra sätt på grund av pandemin. Dessutom fortsätter man att vidareutveckla de tjänster som finns för att hjälpa kunderna under resor. Till exempel prognoserna för hur många som reser som finns i appen. På Skåne-

trafikens hemsida finns det dessutom alltid uppdaterad information om vad man ska tänka på när man reser.

Fakta julbiljetten

- Julbiljetten ger fria resor för en (1) person med all Skånetrafikens trafik inom Skåne mellan 17 december 2021 och 9 januari 2022. Biljetten aktiveras automatiskt den 17 december.
- Priset är 399 kronor och kan inte köpas med rabatt.
- Biljetten kan köpas i Skånetrafikens app eller till reskort via skanetrafiken.se, biljettautomater eller hos kundcenter och ombud.
- Julbiljetten är inte personlig. Den kan till exempel lånas ut till en familjemedlem eller vän. Vill man låna ut sin biljett i appen måste man vara inloggad på Mitt konto. Appbiljetten kan lånas ut som mest 12 gånger under giltighetstiden.

Läs mer på skanetrafiken.se/julbiljetten



Foto: Skånetrafiken

Västtrafik lanserar en flexbiljett

GrönBlå samverkan hemsida 2021-11-24. Den 30 november lanseras Västtrafiks Flexbiljett - ett opersonligt rabattkort i form av ett flexibelt dag-periodkort i Västtrafik To Go appen.

Biljetten innehåller tio stycken 24 - timmarsbiljetter som kan användas inom 30 dagar och kommer kunna köpas i appen Västtrafik To Go. Skräddarsytt för dig som reser 2-3 dagar i veckan och gäller på buss, båt, spårvagn och tåg.

- Pandemin har resulterat i nya behov och vanor där fler jobbar hemma samt att cykel och bilåkandet ökat. Nya vanor som vi både vill uppmuntra och erbjuda alternativ till. Efter en kundundersökning kring vilket alternativ som skulle vara mest attraktivt tog vi beslut av att lansera ett nytt flexibelt biljettalternativ - flexkortet, säger Ulrika Frick, ordförande i kollektivtrafiknämnden.

Biljetten är perfekt för ungdomar eller familjen som vill dela ett kort sinsemellan för spontana, oregelbundna resor. Studentrabatten gäller och

något som ligger mellan enkelbiljett och månadskort har efterfrågats länge av studentföreningar där många har ett mer flexibelt resande med kollektivtrafiken. Förhoppningen är även att det här ska kunna locka fler att cykla till jobbet i kombination med kollektivtrafiken och självklart en uppmuntran till vanebilisten att ställa bilen lite oftare.

- Tanken med flexbiljetten är att skapa ett prisvärt, smidigt resande som är anpassat till den mer oregelbundna resenären eller besökaren under en begränsad period", säger Peter Hermansson Ordförande för Västtrafik.



Foto: Västtrafik



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