

Vi Resenärer

ISSN 2002-3103

På resenärens sida sedan 1993

2022-01-12 Nr 1

Det finns gott om plats på spåren



Ett kort tåg tar lika mycket plats på spåren som ett långt tåg. Det betyder att det är möjligt att öka kapaciteten i nästan varje tåg som rullar på våra spår. Antalet sittplatser skulle kunna fördubblas om det fanns tillräckligt med fordon. Problemet är inte spåren.

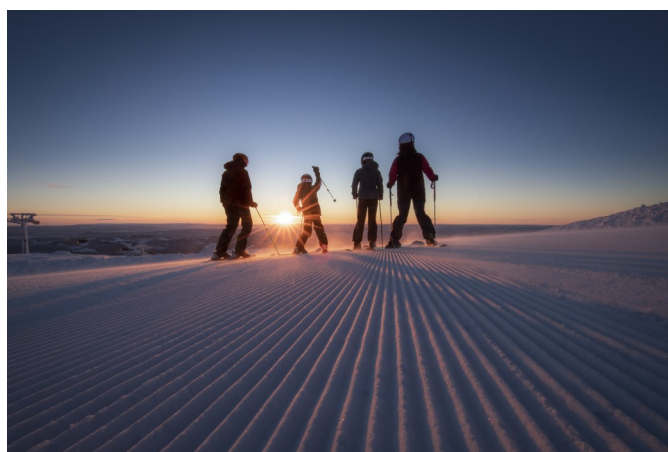
Foto: Snälltåget SJ

Ta tåget så långt det finns järnväg

Turistnäringen i Härjedalen har tillsammans med Snälltåget lyckats få liv i Inlandsbanan med nattåg Malmö-Stockholm-Röjan.

Malung-Sälen kommun arbetar för en återuppbyggnad av järnvägen till Sälen. Delar av den gamla järnvägen har rustats för timmertransporter.

Vi Resenärer föreslår att man i samarbete med turistnäringen utnyttjar den del som är klar. Då återstår en kort sträcka som kan trafikerats med transferbussar.



Tåget närmar sig Sälen.

Foto: SkiStar

Förstatliga tunnelbanan!

Att Region Stockholm genom SL och inte Trafikverket bygger ut tunnelbanan har kostat skattebetalarna i Stockholm stora pengar och det är långt ifrån klart.

Vad har regionen för erfarenhet och kompetens för sådana arbeten? Trafikverket sitter på den kunskap som krävs. Förstatliga tunnelbanan!

Citybanan.

Foto: Vi Resenärer



ReseLedaren. Det finns gott om plats på spåren!

Reseledaren. Dagens Nyheter hade den 27 december ett reportage om järnvägen i vårt land. Rubriken var "Allt fler uppmanas välja tåget framför flyget - men järnvägen räcker inte till".

DN skriver "På vissa platser är det så trångt på spåren att fler tåg inte får plats – och värre blir det enligt både Trafikverket och SJ".

Dan Olofsson, chef för upphandlad trafik vid SJ säger "Järnvägarna har inte byggts ut i samma takt som resandet ökat. Den här kraftigt ökade trafiken har gjort att det är väldigt trångt."

Artikeln är illustrerad med en karta över järnvägsnätet, som visar om belastningen för de olika bandelarna ligger över eller under 80 %.

Fryksdalsbanan (Kil-Torsby), Siljansbanan (Borlänge-Mora) och Österlenbanan (Simrishamn-Malmö) är bandelar med hög belastning.

Bland banor med låg eller medelhög belastning (< 80 %) finns Haparandabanan, Botniabanan, Dalabanan mellan Sala och Borlänge samt godsstråket mellan Ockelbo och Mjölby.

Vi noterar att banor med hög belastning är enkelspåriga lokalbanor medan större banor, som nybyggda Botniabanan, har låg beläggning.

Vi började därför titta lite närmare på det underlag som artikeln är baserad på. För det första fann vi att kartan avser både persontrafik som godstrafik.

För det andra får vi veta att Trafikverket baserar sina rapporter och analyser på antalet tåg och inte på antalet sittplatser eller antalet resenärer i tågen.

Trafikverket har nämligen inte tillgång till resandesiffror.

För Trafikverket är ett tåg ett tåg oavsett om det har 190 sittplatser som Arlanda Express eller plats för 1 800 resenärer, som i ett pendeltåg i Stockholm.

De klassiska lokdragna tågen kan ha över 700 sittplatser. Mälartåg har 333 sittplatser, X2000 har 309, MTRX 244, Öresundståg 229, Reginatågen 165-294 och SJs dubbeldäckare 151-246 sittplatser,

Öresundstågen kopplas regelbundet ihop till två eller tre tågset och kommer då upp till 687 sittplatser, Vid högtrafik kan SJ koppla ihop två snabbtåg och får då ett tåg på drygt 600 sittplatser.

Fel att räkna på antalet tåg!

En av tågets stora fördelar är att det ger möjlighet till flexibel anpassning av kapaciteten eller antalet sittplatser. De klassiska lokdragna tågen kan ha från 100 till 1 000 sittplatser. De moderna tågen som X2000 kan ha från 200 till 600 platser. Det är inte antalet tåg utan antalet sittplatser som skapar kapaciteten.

Om man utgår ifrån att alla moderna tåg kan "multas", dvs att två tågset kopplas ihop så ligger tillgänglig kapacitet på cirka 500 platser i varje tåg. Ett enkelt MTRX-tåg svarar således för ett halvt utnyttjande av ett tågläget.

Se det positiva i järnvägens framtida roll!

Det är mycket klagan inom branschen på brist av spår. Det är olyckligt och ger inga fler resenärer.

Vänd på blicken och se de möjligheter som finns redan nu på järnvägens utveckling. **I dag används endast hälften av den sittplatskapacitet som dagens spår erbjuder.**

SJ måste ha en stor ledig fordonsflotta sedan nya tåg satts in i Mälardalen. I den mån den inte utnyttjas borde andra tågbolag kunna hyra lok och vagnar.

MTRX, Snälltåget och Flixtrain har redan förstärkt sittplatskapaciteten på våra största linjer. Snälltåget har vidare utvecklat nattågstrafik till orter efter Inlandsbanan. Tågab har utvecklat ny trafik med Värmland i fokus.

Hoppas bolagen trivs i det svenska järnvägssystemet och utvecklar sin trafik.



246 sittplatser



1 800 resenärer



> 700 sittplatser



309 sittplatser



244 sittplatser



333 sittplatser

Foto: SJ bild 1 och 4
Vi Resenärer: Övriga

SLs kunder är mycket nöjda

Moderaterna pressinfo 2022-01-05. En rekordhög kundnöjdhet. Det uppvisar den kundnöjdhetsundersökning som nu återupptagits av SL och genomförts för första gången sedan pandemin inleddes. Totalt 85 procent av resenärerna anger att man är nöjda med kollektivtrafiken i Stockholms län. Detta i en undersökning som nu sammanställts och som genomfördes i november, strax innan regeringen införde nya rekommendationer.

–Ett styrkebevis i en tuff tid. Stockholmarna litar på sin kollektivtrafik och är nöjda med SL. Det är det bästa betyg vi kan få och är ett kvitto på att alla insatser som gjorts av medarbetarna gett resultat. Att svart på vitt nå historiskt hög kundnöjdhet i en av det svenska samhällets största kriser i modern tid är stort, säger Kristoffer Tamsons (M), trafikregionråd och ordförande för SL.

Vi har inte bara kunnat se hur SL kunnat hålla öppet, när övriga samhället stängt ner. Vi har sett trafiken rulla med ökad kraft och det när kollektivtrafiken i vår omvärld inte måttat med uppgiften. Det har kostat i både mänsklig ansträngning och i pengar. Att resenärerna sett och uppskattar uppoffringen gör mig stolt, säger Kristoffer Tamsons (M).

Fakta:

Nöjdheten hos resenärerna i november 2021 uppgår till 85 procent.

Det är den första mätningen av kundnöjdhet sedan mars



2020 då resultatet uppgick till 83 procent.

I november 2019 var den uppmätta kundnöjdheten 81 procent.

Regionfullmäktiges mål för SL-trafiken är en kundnöjdhet om 78 procent.

Undersökningen görs via enkäter där cirka 13.000 resenärer svarar varje månad.

SL står för över hälften av Sveriges kollektivtrafik, såväl sett till utbud som antal resenärer.

Vänta inte på järnväg till Sälen

Insändare J Å Bosell DT 2022-01-08. De allra flesta som reser till Sälen tar bilen. Det finns inget bra alternativ. Snitthastigheten för en resa Stockholm-Sälen med tåg och buss ligger på 60 km/tim och många förbindelser innehåller långa väntetider vid byte mellan tåg och buss.

Det är 9 mil mellan Mora och Sälen men bara 5 mil mellan Sälen och närmaste järnvägsstation, som är Malungsfors.

Upprustningen av Västerdalsbanan har nu kommit så långt att det körs långa timmertåg mellan Malungsfors och Borlänge. Klarar banan dessa laster torde den även klara persontåg?

Nu är det inte så enkelt. Trafikverket använder Västerdalsbanan för test av ett nytt signalsystem, så först 2025 kan persontågen börja rulla upp till Malungsfors. Kan man köra nattåg på Inlandsbanan så borde man kunna köra persontåg redan i dag på Västerdalsbanan.

Turistnäringen i Härjedalen har i samarbete med Snälltåget sett till att trafiken på Inlandsbanan kommit i gång. Nattåg från Malmö och Stockholm körs till stationen Röjan. Därifrån är det busstransfer till Vemdalskalet och övriga större turistanläggningar i Härjedalsfjällen.



Besöksnäringen i Sälen måste ta lärdom av kollegorna i Härjedalen så att trafiken på Västerdalsbanan kommer i gång tidigare än 2025. Varken klimatet eller turisterna kan vänta på en utbyggnad av järnvägen till Sälen. Det går att kombinera godstrafik med persontrafik.

Nu måste besöksnäringen arbeta för tåg Stockholm - Malungsfors och anslutningsbussar upp till de olika fjällhotellen i Sälen.

Röjan station

Foto: Inlandsbanan

Kommersiellt flyg på Örnsköldsvik

Air Leap pressinfo 2021-12-29. Air Leap har beslutat att fortsätta flyga Örnsköldsvik - Stockholm Arlanda på kommersiella grunder efter att trafikverket meddelat att sträckan inte längre omfattas av den statliga upphandlingen.

Från och med den 1 januari 2022 trafikerar Air Leap sträckan helt på kommersiella grunder och fortsätter att utöka tidtabellen. Från den 30 januari kommer det flygas två dagliga tur och retur, måndag till fredag samt en tur och retur på söndagar.

- Örnsköldsvik är en mycket dynamisk stad och har en blomstrande industri med många internationella förgreningar, därför finns ett stort behov av en väl fungerande flygtrafik som ansluter till Stockholm-Arlanda, säger Jon Melkersson, VD Air Leap.

- Vi befinner oss just nu i den tredje djupa vågen av covidpandemin, med stora utmaningar för samtliga flyg-

bolag. Trots detta har vi beslutat oss för att fortsätta flyga Örnsköldsvik-Arlanda på kommersiella grunder och utan statligt stöd, fortsätter Jon Melkersson.

- Vi har ett nära samarbete med Air Leap och det är mycket glädjande att de valt att satsa kommersiellt på linjen Örnsköldsvik - Arlanda. Air Leaps kommande samarbete med SAS är mycket positivt då en hög andel av våra passagerare reser vidare ut i världen och ger även goda möjligheter för inkommande besökare att ta sig direkt till Örnsköldsvik från alla världens hörn, säger Robert Gyllroth, VD och flygplatschef Örnsköldsvik Airport AB.

Foto: Air Leap



Halmstad-Stockholm över dagen

Debattinlägg Christer Wilhelmsson. I dag har Uddevalla, Trollhättan och Borås ett direkttåg till Stockholm där man är i Stockholm före klockan 10.00. Däremot har det tätbefolkade Halmstad inte en sådan förbindelse.

Halmstad har ett direkttåg, men det är i Stockholm strax efter 11.30. För att det ska bli möjligt med en direktförbindelse till huvudstaden kan det vara lämpligt att tåg 422 som i dag går från Göteborg C klockan 06.24 utgår från Halmstad med stopp i Falkenberg, Varberg och Kungälv. Det fanns för några år sedan.

En person som vill jobba på tåget kan göra det redan från början av resan. I dag är det inte lika lätt då ett byte ska ske i Göteborg. Det är inte attraktivt om man vill jobba under resan.

Tillbaks är det lämpligt att tåg 441 med avgång strax före 16.30 från Stockholm fortsätter till Halmstad med uppehåll i Kungälv, Varberg och Halmstad, vilket det gjorde tidigare.

Där det är möjligt ska förbindelserna mellan Halmstad och Stockholm gå med Krösatågen med byte i Nässjö. Denna förbindelsen är viktig då det är viktigt att vara i Stockholm före klockan 10.00 på vardagar när det gäller tjänsteresor.



Välj skidbussen till Romme Alpin

Debattinlägg. SJ marknadsför på sin hemsida begreppet "Citynära skidåkning". Man behöver inte åka till Sälen eller Åre för att njuta av skidåkning. Bland de resmål SJ föreslår finns Romme Alpin. Det är Sveriges största alpina skidanläggning utanför . Den ligger 13 km söder om Borlänge. En resa dit från Stockholm sker med tåg till Borlänge och länsbuss sista biten till skidanläggningen.

De förbindelser som finns mellan Stockholm och Romme Alpin är avresa från Centralen 06.14 och ankomst 10.14. Det är en restid på 4 timmar varav en timme är väntetid i Borlänge. Hemresan sker 17.01 med ankomst Centralen 20.14. En restid på drygt 3 timmar. Biljetten kan gå på 820 kr ombokningsbar.

Romme Alpin har egna skidbussar med avgång från Cityterminalen 07.00 och ankomst Romme 09.30. Restid således 2,5 timmar. De går inte dagligen,

	Restid	Biljettpris
SJ+Dalatrafik	Ca 7 tim	830 kr
Skidbuss	Ca 5 tim	325 kr
Egen bil	Ca 5 tim	(42 mil)

Resenärer som väljer tåget drabbas av en timmes väntetid i Borlänge på grund av bristande samordning mellan tåg- och busstrafik. **Restid och kostnad talar inte för tåg.**

Kan man sova lugnt?

Debattinlägg. Hur är säkerheten när man åker nattåg? Den frågan är aktuell efter att 400 resenärer i två av Vy Tågs nattåg blev sittande i timmar i stillastående tåg på linjen mellan två stationer på grund av lokproblem. Tänk om någon resenär hade drabbats av akut hjärtinfarkt!



Tänk om MTR eller Vy Tåg hade misslyckats!

Tåg i Bergslagen hemsida 2022-01-01. Tågtrafiken i Bergslagsområdet fungerar dåligt. Efter att SJ den 1 november bytte planeringssystem har mängder av tåg ställts in, i första hand på grund av att det misslyckade systembytet orsakat personalbrist, men också till följd av att fordonsläget påverkats negativt.

Problemen påverkar alla sträckor i Tåg i Bergslagens trafikområde. Allra värst har sträckan Ludvika-Västerås drabbats; där har tidvis mer än vartannat tåg ställts in. Tåg i Bergslagen har varit tvungna att på obestämmd tid framt permanent ställa in flera avgångar mellan Ludvika-Västerås. Utöver det ställs så gott som dagligen avgångar in med kort varsel, ibland på så långa sträckor som Gävle-Mjölby.

Det här får givetvis stora konsekvenser för många människor som inte kommer till eller från arbete och studier, med bland annat inställda möten, missade förskolehämtningar och förlorad arbetsinkomst som konsekvens. Det är problem som kostar samhället stora summor.”

Vi kan inte se detta på något annat sätt än som en katastrof dålig leverans från SJ:s sida, som slår oerhört hårt mot våra resenärer i Bergslagen.”

– Vi är smärtsamt medvetna om problemen. Det här tågstrulet är inte acceptabelt, det omkullkastar människors vardag och skapar stor osäkerhet bland våra resenärer. Det förtroende vi tappat kommer att ta lång tid att återfå, säger Nina Höijer (s), vice ordförande Tåg i Bergslagen.

Det pågår ett arbete med att hitta tillfälliga lösningar för att minska konsekvenserna av det bristfälliga planeringssystemet. SJ har tagit in Tågakeriet i Bergslagen AB (Tågab) för att trafikera sträckan Ludvika-Västerås med tolv avgångar per dag. På andra sträckor har ersättningsbussar satts in.

– Vi är otroligt glada över att Tågab med kort varsel kunde ställa upp och trafikera sträckan mellan Ludvika och Västerås. Men det räcker inte, SJ behöver leverera

bättre trafik och information, säger Maja Rapp, vd Tåg i Bergslagen.

Tack vare Tågab ser trafikläget i december hittills något bättre ut än det gjorde i november. Men problemen kvarstår och det finns i dagsläget inget besked från SJ om när tågtrafiken kommer att fungera som vanligt igen.

– Vi kan inte se detta på något annat sätt än som en katastrof dålig leverans från SJ:s sida, som slår oerhört hårt mot våra resenärer i Bergslagen. SJ måste börja köra den trafik våra resenärer räknar med och som vi enligt avtal har beställt. Vi förväntar oss bättre leverans, tydligare information och en riktigt bra plan från SJ:s sida för hur vi ska återfå förtroendet för tågtrafiken, säger Tommy Levinsson (s), styrelseordförande Tåg i Bergslagen och regionråd i Region Västmanland.

Vi Resenärer kommenterar

SJs miss drabbar inte bara Tåg i Bergslagens resenärer utan även de som pendlar mellan Stockholm och Gävle, Uppsala, Västerås samt Hallsberg. Pendlarna bygger sin vardag på att tåget eller bussen fungerar. De sätter samma tillit till dessa färdmedel som till den egna bilen.

Tåget är ett känsligt färdmedel av naturen och pendlare får räkna med att cirka 10 % av resorna blir försenade i normala fall. Men att SJ inte klarar att installera ett nytt datasystem väcker oro. Eftersom bolaget ägs av svenska staten så blir kritiken från politikernas sida alltför ljum.

Tänk om detta drabbat MTR eller Vy Tåg!



Lars Yngström VD
Tågakeriet i Bergslagen AB
Foto: Vi Resenärer

Förstatliga tunnelbanan!

Insändare J Å Bosell DN 2022-01-08. Region Stockholm ska genom SL betala ett skadestånd på 500 miljoner kronor till ett italienskt företag, som skulle installera ett nytt signalsystem på den röda tunnelbanelinjen. Enligt tidningsuppgifter tillkommer 80 miljoner i rättegångskostnader.

SL köpte in ett signalsystem till starten av Tvärbanan år 2000, som senare inte kunde användas för hela sträckan. Ett nytt system inhandlades varvid det ”gamla” systemet skrotades efter enbart 17 år.

Utbyggnaden av Tvärbanan till Kista beräknas bli 969 miljoner dyrare än beräknat, rapporterar DN. Utbyggnaden

den är också försenad i två år.

Vad har Region Stockholm för kompetens att bygga nya järnvägar? De kan inte ha fasta resurser för detta utan arbetet sker med hjälp av tillfälliga konsultinsatser.

Trafikverket har den kompetens och de resurser som krävs för både nybyggnad och underhåll av järnvägar.

Det är dags att förstatliga tunnelbanan.



Kristoffer
Tamsons
Trafikregionråd



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.