Idégruppen

Vi Resenärer

ISSN 2002-3103 På resenärernas sida i snart 30 år 2022-09-02 Nr 24

Premiär för SJs nattåg till Hamburg

I går eftermiddag var det premiär för SJs nattåg Stockholm-Hamburg. Det var ingen riktig feststämning troligen beroende på att det var ett halvt nattåg. Det innehöll inga sovvagnar och ingen restaurangvagn utan bara tre liggvagnar. Den officiella invigningen kommer att ske i oktober. Foto: Vi Resenärer

Det var bättre förr för SLs resenärer

Det gamla Reskassekortet (blått) har gått i pension. Med det kunde man vid visering se hur mycket pengar som fanns kvar. Man kunde också få automatisk överföring från bankkontot till Reskassan när ett visst belopp återstod. Med det nya kortet (grönt) måste man själv bokföra varje resa för att se hur många som är kvar.

Foto: Vi Resenärer

Trafik med många administrativa problem

Debattinlägg. SJs första nattåg från Stockholm till Hamburg innehöll bara tre liggvagnar. Tåget ska rulla igenom Danmark och de danska tågmyndigheterna godkänner inte de sovvagnar som SJ köpt in och tänkt använda.

Händelsen är ett bevis på hur svårt det är att köra tåg genom olika länder. Det är en anledning till att det inte är någon större tågtrafik över landsgränserna.

Det var ingen feststämning på perrongen till spår 10 på Centralen när det halva nattåget rullande in. Den officiella invigningen av trafiken kommer att ske under oktober månad.

SJs trafik är till stor del subventionerad genom en upphandling som Trafikverket genomfört.

Företaget Transdev kör redan tåg med liggvagnar Stockholm-Hamburg "Snälltåget". Den trafiken sker helt på kommersiella grunder. De hade hellre sett att de statliga myndigheterna gått in för att förenkla regelverk och administration för tågtrafik i Europa och är därför negativa till subventionerad nattrafik

Premiärtåget *Foto. Vi Resenärer*

Trafikverket får bakläxa av Regeringen

Regeringen pressinfo 2022-09-01. Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att säkerställa snabb återgång till normal trafik vid störningar i järnvägssystemet. Trafikverket får också i uppdrag att beskriva hur de hanterar evakuering av tågresenärer.

– Det tar i dag alldeles för lång tid att evakuera passagerare och att röja spår vid tågstopp. Jag vill nu att Trafikverket skyndsamt återkommer till regeringen med en redogörelse för hur det kan bli bättre, säger infrastrukturminister Tomas Eneroth.

Trafikverket får nu i uppdrag av regeringen att redogöra för de rutiner myndigheten har i sin samverkan med underhållsleverantörer för att hantera störningar i järnvägssystemet och säkerställa en snabb återgång till normal drift. Trafikverket ska även beskriva hur dessa rutiner och metoder kan utvecklas.

Regeringen ger också Trafikverket i uppdrag att redogöra för de regelverk och rutiner som finns för evakuering av tågresenärer. I uppdraget ingår att visa statistik från de senaste fem åren över antalet evakueringar, hur dessa avlöpt och vilka eventuella brister i rutiner som Trafikverket identifierat och åtgärdat. Trafikverket ska också visa vilka ytterligare åtgärder man bedömer är nödvändiga.

Trafikverket ska redovisa de två uppdragen till Regeringskansliet senast i december 2022

Vi Resenärer kommenterar

Trafikverket har fått detta uppdrag tidigare från Regeringen. Sedan 2020 gäller bland annat detta. I storstadsområden får det ta högst en timme att påbörja evakuering av tågresenärer vid stopp i tågtrafiken.

Röjningen av spåren ska påbörjas inom två timmar. Utanför storstadsregionerna får det ta högst två timmar att påbörja evakuering av resenärer vid trafikstopp. Röjningen av spåren ska påbörjas inom tre timmar. Ett antal röjningslok anskaffades och placerades ut i landet.

Vid tågstoppet norr om Borlänge för några veckor sedan tog det nio timmar innan resenärerna kunde lämna tåget.

Regeringen borde ha krävt en utredning som visar varför Trafikverket inte följde gällande direktiv vid detta tågstopp. I stället får Trafikverket samma uppdrag en gång till.

Fler avgångar Bromma-Östersund

Swedavia pressinfo 2022-08-31. På grund av stadigt ökad efterfrågan på flygresor från Östersund efter pandemin, utökar flygbolaget BRA med start den 12 september flygtrafiken från Åre Östersund Airport till Bromma Stockholm Airport till daglig service.

Efter att med anledning av pandemin dragit ned antalet avgångar rejält under en period kommer flygbolaget BRA att inleda en förnyad satsning på linjen genom att utöka flygtrafiken från nuvarande tre dagar per vecka till sju dagar per vecka.

- Det är med glädje jag välkomnar flygbolaget BRAs utökade tidtabell och satsning på regionen. Tillväxten och utvecklingen av regionen är beroende av alla trafikslag och där har flyget en viktig roll att fylla. Att BRA beslutat att erbjuda en förbättrad tillgänglighet är mycket positivt och tillskottet till flygplatsens befintliga trafikprogram är efterfrågat av både det lokala näringslivet och privatresenärer. Jag ser hoppfullt fram mot ett ökat samarbete och nästa steg i BRA utveckling av trafik till länet, säger Peter Fahlén, flygplatschef Åre Östersund Airport, Swedavia.

- Vi har under våren och sommaren haft en ökad efterfrågan på flygresor mellan Jämtland och huvudstaden som lett fram till att vi nu försiktigt stärker trafiken igen och adderar fler avgångsdagar. Vi hoppas att det ska uppskattas av Östersundsresenärerna och vi är öppna för att öka ytterligare om detta visar sig vara lyckat, säger Martin Erkenborn, kommersiell chef på BRA.

Från den 12 september erbjuder BRA dagliga avgångar mellan Åre Östersund Airport (OSD) - Bromma Stockholm Airport (BMA). I samband med att den dagliga flygtrafiken startar blir det också åter möjligt att flyga via Bromma till BRAs övriga åtta destinationer i Sverige; Göteborg, Halmstad, Kalmar, Malmö, Ronneby, Visby, Växjö och Ängelholm.

BRA är ensamma om att trafikera sträckan till Bromma och den utökade trafiken kompletterar det befintliga linjeutbudet till Stockholm Arlanda och Umeå. För information om aktuellt trafikutbud, se Åre Östersund Airport .

Mellan Åre Östersund och Bromma Stockholm flyger BRA med den bränsleeffektiva och klimatsmarta flygplanstypen ATR 72–600 med plats för 72 passagerare. Vid bokningstillfället finns möjlighet att välja bioflygbiljett med inblandning av bioflygbränsle. Läs mer på flygbra.se/hallbarhet.

Utökat flyg Ängelholm-Bromma

BRA pressinfo 2022-08-31 Med start den 12 september 2022 dubblerar BRA antalet avgångar mellan Ängelholm-Helsingborg och Stockholm Bromma vilket delvis innebär en extra morgonavgång på vardagar. Under sommaren har flygen varit i det närmsta fullbokade och till hösten bedöms efterfrågan öka ytterligare samtidigt som fler väljer att flyga med BRA. I samband med utökningen återetablerar BRA sin besättningsbas lokalt i Ängelholm.

BRA dedikerar ytterligare ett flygplan till Ängelholmslinjen och förstärker morgontrafiken. Detta innebär att kunderna kommer kunna välja mellan två attraktiva morgonavgångar till storstaden kl. 06.45 respektive kl. 07.15 måndag till fredag. Utökningen görs med samma flygplanstyp som idag flyger mellan Ängelholm och Bromma vilket är BRAs egna 72-sitsiga flygplan av typen ATR-72-600. Flygplanet är det bränsleeffektivaste turbopropellerflygplanet som finns för regionalflyg idag.

Vi är stolta över att så många väljer att flyga med oss, både gamla och nya kunder. Vi har under våren och sommaren sett ett stort tryck på flygresor och den starka efterfrågan hoppas vi kunna möta än mer genom att erbjuda platser på ytterligare ett flygplan på linjen, säger Martin Erkenborn och fortsätter:

- Extra roligt också är att vi i samband med detta återöppnar den besättningsbas vi hade fram till pandemin och därmed kan välkomna lokalt anställda piloter och kabinpersonal i Ängelholms området. Vi vet att det är uppskattat både av kollegor och kunder.

Rekordmånga tog Snälltåget till Tyskland

Snälltåget pressinfo 2022-09-01. Snälltåget kör nattåg till och från Hamburg och Berlin 220 dagar om året och har sedan starten av den nya linjen Stockholm – Malmö – Köpenhamn – Hamburg – Berlin 27 juni förra året haft över 120.000 resenärer. Jämfört med den gamla linjen Malmö – Berlin så är det en ökning av antalet resenärer med 500 procent.

- I sommar har varje avgång varit fullbokad och vi har utökat kapaciteten med en extra sittvagn i flera avgångar under juli och början av augusti, säger Marco Andersson, Marknadschef för Snälltåget. Under juli månad hade vi 100% fler resenärer än förra året.

Snälltåget kör den nya linjen helt utan bidrag från staten, och kör därför när det finns en tillräckligt stor efterfrågan hos resenärerna. Inför 2023 planerar Snälltåget att utöka trafiken med ytterligare 20 dagar till 240 dagar om året, för att möta den ökade efterfrågan. Snälltåget anser dock att konkurrensen från SJs nya nattåg Stockholm – Hamburg inte sker på rättvisa villkor.

- SJ får bidrag av Trafikverket för att köra parallell nattågstrafik med vår över 100 dagar om året, d v s dagar som vi på Snälltåget redan kör. Det snedvrider konkurrensen och är bara slöseri med skattepengar, säger Marco Andersson. Vi efterlyser schysta villkor för tågbolag, d v s att konkurrensen dessa dagar sker på lika villkor och utan bidrag, fortsätter Marco.

Trafikverket har i avtalet med SJ en möjlighet att minska mängden avgångar som får statligt stöd för att inte störa konkurrensen. Det har inte Trafikverket gjort, trots att Snälltåget aviserade att trafiken kommer att utökas redan före upphandlingen påbörjades.

- När Regeringen gav uppdrag till Trafikverket att upphandla trafiken gav infrastrukturminister Tomas Eneroth löfte om att det inte skulle köras

någon parallell trafik subventionerad av staten. Trafikverket har en möjlighet att rätta till detta, men så har man inte gjort, fortsätter Marco.

Snälltåget välkomnar konkurrens på spåret och det behövs mer kapacitet i den internationella trafiken, men konkurrens ska ske på lika villkor.

Snälltåget har efterlyst förenklingar för att köra internationell trafik som den viktigaste åtgärden för att fler ska kunna resa hållbart och prisvärt mellan våra europeiska länder. Exempel på önskvärda förenklingar är harmoniserade regler avseende fordon – t ex att köra genom Danmark, lättnader i avgiftsnivåer för internationell trafik att använda spåren, skattebefrielse på bränsle, moms och skatt på tågresor och varor – på samma sätt som flyget subventioneras. Liknande tankar har även föreslagits av EU-kommissionen för att ”boosta” den internationella tågtrafiken.

Den svenska och den danska regeringen har dock gått en annan väg och valt att satsa på statlig stöd genom Trafikverket till ett tågbolag som lösning. Något som går att likna med att ta en huvudvärkstablett istället för att råda bot på det riktiga problemet.

Det vi skriver om i Vi Resenärer

Vissa av våra läsare tycker att vi skriver för mycket om flyg. Andra tycker att vi skriver alldeles för lite om busstrafik exempelvis.

Vi grundar innehållet i nyhetsbreven på de pressinformationer som trafikbolagen och berörda myndigheter ger ut. Inrikesflyget är i detta avseende på alerten medan det är väldigt tyst från bussbranschen. Det speglar innehållet i just detta nyhetsbrev.

Det ska vara enkelt och bekvämt att resa och det ska finnas bra service för bilparkering, biljettköp, reseinformation och bagagehantering.

SL försämrar för resenärerna

Debattinlägg. SL har en biljett kallad Reskassa. Det är ett kort (blått) som man laddar upp med ett visst belopp och som man sedan reser upp. En finess med kortet är att man kan beställa automatisk påfyllning från ett bankkonto. När man närmar sig ett saldo på 200 kronor fylls det på och resenären blir aviserad via ett mejl. Enklare kan det inte bli.

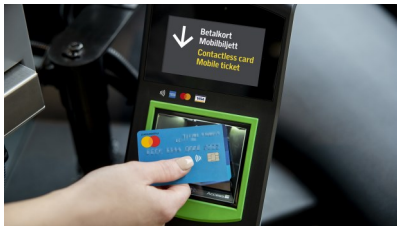
Nu ska Reskassan med denna smidiga biljetthantering bort. Vi har fått denna förklaring från Claes Keisu, pressansvarig på Ledningsstaben för SL.

SL info till Vi Resenärer. ”När avtalen med Vix, det upphandlade företag som levererat och underhåller Access, går ut 2023 måste systemet med biljett på ett separat SL-kort ersättas, eftersom det även i framtiden kommer att finnas resenärer som behöver det (exempelvis för separata skol- och fritidsbiljetter och andra resenärer som inte kan eller vill använda biljett i mobiltelefon eller på bankkort).

Access-systemet har idag kapacitetsproblem, det är inte i grunden utformat för den transaktionsmängd vi har idag när stockholmarna gör närmare tre miljoner resor om dagen. Access-systemet går inte heller att vidareutveckla för nya behov och de betallösningar som majoriteten av kunderna vill ha.

Vi arbetar hela tiden för att förenkla och förbättra för våra kunder och med det nya systemet kan SL-appen i mobiltelefonen fungera både som biljettbärare av digitala biljetter och som försäljningskanal för biljetter till det nya gröna kortet. Det nya systemet är skalbart där man kan bygga på ”moduler” för framtida behov. När vi ersätter Access ökar vi också IT-säkerheten i våra digitala system.

När de nya gröna korten utvecklades gjorde vi ett val att kortet ska vara bärare av biljetter, inte en summa pengar. Systemet med reskassa på Accesskort innebär att resenärer lånar ut pengar till SL, men vi ska inte agera bank till våra kunder. Då är det bättre att kunderna köper faktiska biljetter. En annan fördel med det är att det inte blir småbelopp kvar på kortet.



Vi vill att våra kunder som vill resa med biljett på ett separat kort ska ha tid på sig att växla till det nya kortet. Därför uppmanar vi dem att tömma sitt Accesskort på reskassa och gå över till det gröna kortet.

Som ett led i övergången till det nya kortsystemet avslutar vi därför möjligheten att ha automatisk påfyllning av reskassa. Detta eftersom vi vet att det finns personer som annars kanske inte skulle komma ihåg att avsluta den automatiska påfyllningen själva.

För de allra flesta sällanresenärer som idag använder reskassa är ”res med betalkort” den överlägset bästa lösningen. Då behöver man inget extra kort och eftersom man bara betalar för den resa man just ska göra behöver man inte låsa sina pengar på ett kort med reskassa som bara kan användas i SL-trafiken. På sätt blir köp av en resa med SL inte annorlunda än när du handlar med kort matbutiken.

Vi Resenärer kommenterar

Vi tackar Claes Keisu för denna utförliga information och beklaga att dagens mycket enkla biljettsystem försvinner. Nu måste vi själva hålla reda på hur många outnyttjade resor som ligger på kortet.

Förutom att man såg kvarvarande pengar vid visering av Reskassekortet så kunde man ha automatisk påfyllning. Nu måste resenärerna föra egna noteringar med risk för straffavgift om man missar en resa.

Det går att få en lista på kvarvarande resor i SLs servicediskar men det hinner vardagliga resenärer inte vänta på.

Att använda det personliga bankkortet för visering på bussar eller i spärrar innebär en risk att man blir rånad på kortet eller tappar det. I den stress som råder i SL-trafiken föredrar nog många att använda ett SL-kort med förlustgaranti i stället för det egna bankkortet.

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