Nyhetsbrevet

Vi Resenärer

ISSN 2002-3103 På resenärernas sida i snart 30 år 2023-05-19 Nr 11

Resandet med FlixBus ökar kraftigt



Resandet till Oslo har tredubblats och till Köpenhamn dubblerats.



SL förlänger inte pendeltågsavtalet

Efter alla problem i pendeltågstrafiken förlänger SL inte avtalet med MTR.



Avskaffa stationsavgiften

Mälardalsrådet vill att staten tar upp en förhandling om att slopa stationsavgiften på Arlanda.



Bus4You i topp i hållbarhetsmätning

Svensk Kvalitetsindex presenterar hållbarhetsindex för trafikbolagen.

Konkurrens utvecklar marknaden

Men skall statliga bolag leka marknad?

Debattinlägg Jonas Friberg. Den stegvisa avregleringen vi haft i Sverige de senaste 30 åren har sammanfallit med mer än en fördubbling av antalet tågresenärer och nästan en fördubbling av antalet körda tåg.



Vi har gjort en del infrastrukturinvesteringar. Vi har byggt Mälar- och Svealandsbanorna, Västkustbanan, Arlandabanan och snabbtågsanpassat Västra och Södra stambanorna och Ostkustbanan.

Allt detta tack vare ökad mångfald och fler perspektiv på hur man kan bedriva tågtrafik.

Så vi kan vara överens om att en återgång till ljuva 70-talet skulle vara att backa in i framtiden.

Varför har svenska staten kapitulerat?

Däremot är det för mig obegripligt varför staten helt kapitulerat i att koordinera och skapa spelplanen för kollektivtrafiken?

Det är omöjligt att hitta en sammanhållande ansvarig? Trafikverket? Nej, De regionala Kollektivtrafikmyndigheterna? Nej, Statens olika tågbolag? Nej, Statens olika fastighetsbolag? Nej.

Här är konsumentperspektivet starkt

Den brittiska avregleringen av tågtrafiken var först - under Thatchereran och där är - enligt min mening - konsumentperspektivet starkare än här.

Konkurrens utomlands men monopol hemma

I Norge försökte man sig på en 2.0 version av den med en i mitt tycke framsynt lösning med Jernbanedirektoratet och ett statligt vagnbolag - Norske Tog,

Det är bättre att äga 150 Flirt tåg på ett ställe än uppdelat i fyra - fem olika potter, tänker jag.

Nu har man dock tappat det helt i ett obegripligt tågkrig mellan de två statliga tågbolagen VY och Flytoget.

Det intressanta är att VY älskar konkurrens (och dåliga affärer?) utomlands, men vill gärna ha maximalt säkert hemmavid och det kännetecknar även finska bolaget VR som nu kör en massa tåg och spårvagnar i Sverige. De älskar konkurrens utomlands men gör allt man kan för att behålla monopolet hemmavid,

Keolis Sverige AB ägs av franska statsjärnvägen. De älskar också konkurrens utomlands men slåss med näbbar och klor för att behålla dominerande läge hemmavid. Vi kan fortsätta länge - det är dags att EU börjar agera i det här, tänker jag.

SJ är på rätt väg!

SJ AB är kanske den som verkat längst i ett läge av otydliga ägare kring spelplan av alla de statliga fd järnvägsförvaltningarna i Europa. SJ är inte längre någon bakåtsträvare. Tvärtom upplever jag SJ nu som ett företag som verkligen gör rätt saker i att förstå att persontrafik på järnväg har mer likheter med hotellverksamhet än godstrafik.



Här växer byråkratin!

När det gäller de regionala Kollektivtrafikmyndigheterna är det för mig ännu värre. Här växer byråkratierna och avståndet till kunder/medborgare/brukare/skattebetalare hela tiden.

Man anställer allt fler kommunikatörer och ”affärsansvariga” men kunskapen om operativ kollektivtrafik den minskar och antalet floskler i kommunikationen ökar. Vi får prisbelönta kartor som ingen begriper och den operativa kommunikationen är katastrofalt dålig, eller så här. Den har trots alla nya kommunikatörer inte utvecklas ett dugg sedan 80-talet i mina ögon.

Vilka är intresserade av kunderna/resenärerna?

Jag märker att de kommersiella aktörerna är betydligt mer intresserade av vad kunder upplever än många av de regionala myndigheterna (RKM).

Bäst bland RKM i att vara intresserade och lyhörda och prata med sina kunder är Skånetrafiken och i alla kategorier sämst är SL dvs, Trafikförvaltningen i Stockholm. Man presenterar att Stockholm är topp tre bland världens storstäder på kollektivtrafik. Det måste säga en hel del om de andra. *(Forts. sid 3)*

”Hållbarhet - mycket snack och lite verkstad”

Reportage Bolaget Svensk Kvalitetsindex mäter årligen hur resenärerna upplever att resa med de olika trafikbolagen i vårt land. I flera år har Bus4you fått högsta betyg.

Nu har man kommit med en rapport med fokus på hållbarhetsfrågor. Rapporten kommenteras på bolagets hemsida med bl.a. följande.

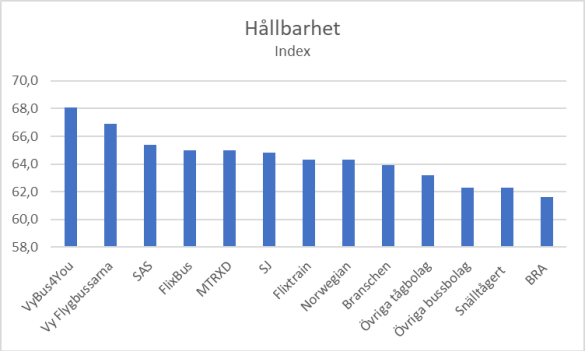
”Hållbarhet - mycket snack och lite verkstad”

”Nästan varannan resenär planerar att göra hållbara val framöver i sitt resande och majoriteten av dessa uppger att de vill resa klimatsmart snarare än att resa i mindre utsträckning. Samtidigt är det bara 1 av 5 kunder som alltid tar hänsyn till klimat- och miljöpåverkan när de reser. Miljöfrågan är även i år ganska oviktig när resenärer väljer ett visst bolag - endast 4% har angett miljöfördelar som den viktigaste anledningen vid val av aktör.”

” Det är fortsatt pris och geografiskt läge som är mest avgörande,” berättar Isabelle Nagy, analytiker på Svenskt Kvalitetsindex. ”Det ska bli spännande att följa upp om kunderna faktiskt lever upp till sina planer om att resa mer klimatsmart och då välja andra färdsätt i framtiden,” konstaterar Isabelle.

Vi har noterat att vissa bussbolag får högre index än tågbolagen. Hur kommer det sig? Vi har frågar analyschef Love Westin som säger följande;

”Vad vi ser är att kännedomen för hållbarhetsfrågor är högre bland flyg- och tågresenärer än vad den är för bussresenärer. När resenärerna betygsätter hållbarhetsarbetet på en skala 1-10



hamnar betygen bland flyg- och bussresenärer närmare mitten medan de som åker buss sätter högre betyg på bolagens hållbarhetsarbete. En förklaring till detta kan vara att det är olika kundgrupper som åker tåg respektive buss. För att exemplifiera, kan det vara så att de som åker tåg gör det av miljöskäl och därför också har högre förväntningar på deras aktörers hållbarhetsarbete än de som åker buss. Bussresenärerna som sätter högt betyg upplever istället exempelvis elbussar som något proaktivt i frågan och vilket ger en stor effekt när det kommer till hur hållbara de uppfattas.”

Hållbarhetsindexet mäts som en del av våra årliga branschstudier. Denna data kommer från kunder inom Persontransport och bygger på 2265 intervjuer under mars och april 2023. Grafen visar skala 0-100.

(Från sid 2) Här i Stockholm har Tvärbanan för andra gången detta år, denna gång närmare två månader, haft halv kapacitet och Spårväg City helt varit utan spårvagnar pga tekniskt fel. Tvärbanan för tankarna till rusningstid i biljettkontrollsrazzia, pendeltågstrafiken är helt opålitlig av flera skäl, 6 % av antalet rulltrappor står stilla. Vid Centralen har 2 av 6 rulltrappor upp till Klarabergsgatan stått stilla i månader, den här gången. Jag kan inte minnas att jag varit med om ett enda tillfälle då alla 6 rulltrappor fungerat.

Staten måsta ta ett större ansvar!

Var är ledningen i det här? Ja inte vet jag, jag vet knappt vilka som styr kollektivtrafiken i Stockholm. Det är skamligt och de borde komma ut och säga ”förlåt, ni förtjänar bättre”. Det är helt enkelt kasst ledarskap om du frågar mig. Gör om gör rätt!

Staten måste ta ett större ansvar i kollektivtrafiken - det är 2023, inte 1630-talet då Axel Oxenstierna delade in Sverige i län, de gränser som fortfarande styr regler och priser i Svensk Kollektivtrafik !

Så ser SL på MTRs pendeltågstrafik

SL Pressinfo 2023-05-10. Trafikförvaltningen har beslutat att inte förlänga pendeltågsavtalet med MTR. Det innebär att MTR driver pendeltågstrafiken fram till och med 2026 och att trafikförvaltningen nu inleder upphandlingen av ny trafikoperatör.

MTR driver sedan 2016 pendeltågstrafiken i Stockholms län på uppdrag av Region Stockholms trafikförvaltning. I nuvarande avtal finns möjlighet att förlänga avtalet fram till och med 2030, med nuvarande omfattning och inriktning. Men trafikförvaltningen har beslutat att inte nyttja optionen och avtalet avslutas därmed år 2026.

– Sett till hela avtalsperioden har pendeltågstrafiken haft en god utveckling sedan MTR tog över 2016. Sedan i höstas har dock problemen varit stora och den utvärdering som vi genomfört visar att avtalet har brister som försämrar leveransen. Därför väljer vi att inte förlänga avtalet, säger David Lagneholm, förvaltningschef vid trafikförvaltningen och vd för SL.



Det nuvarande avtalet innebär att operatören har svårt att få ekonomiska förutsättningar att leverera trafik av tillräckligt hög kvalitet. Vidare medför avtalet att förvaltningen av fordon riskerar att bli eftersatt, vilket påverkar trafikens stabilitet. Erfarenheterna från utvärderingen av nuvarande avtal kommer att användas i arbetet med att utforma nästa pendeltågsavtal.

Trafikförvaltningen inleder nu arbetet med att upphandla en ny operatör för pendeltågstrafiken med trafikstart 2026. MTR fortsätter driva pendeltågsverksamheten fram tills dess, med oförändrade krav på kvalitet och stabilitet i leverans.

– Stockholmarna behöver och förtjänar en kapacitetsstark och pålitlig pendeltågstrafik, säger David Lagneholm. Vi har i dialog med MTR understrukit vikten av att pendeltågen går stabilt och punktligt, och vi ser också att det vidtas bra och trovärdiga åtgärder för att säkerställa detta.

Tågstopp i sommar

Hallandstrafiken Pressinfo 2023-05-10,

Mellan den 19 juni och 21 augusti kommer det inte gå några tåg mellan Mölndal och Göteborg. Tågen som kommer söderifrån kommer vända i Mölndal.

Från och med den 19 juni kl. 05.00 till den 21 augusti kl. 05.00 kommer det inte gå några tåg mellan Mölndal och Göteborg. Alla tåg söderifrån får Mölndal station som slutstation. Detta gäller både Öresundståg och Västtågen.

Anledningen är arbeten med Västlänken vid Almedal.

Ska man resa upp till Göteborg eller från Göteborg och söderut finns två alternativ:

Ersättningsbussar är insatta mellan Mölndal och Göteborg, för att ersätta Öresundstågen

Spårvagn 2 och 4 går mellan Mölndal och Göteborg.

Har man köpt sin biljett till Göteborg i någon av Hallandstrafikens försäljningskanaler gäller den i både Västrafiks zon A och B. Vilket innebär att man kan fortsätta resa på sin biljett på Västtrafiks bussar och spårvagnar inom dessa zoner.



Det kommer vara mycket folk i rörelse och det kan bli trångt ombord på ersättningsbussar och spårvagnar. Vi rekommenderar därför våra resenärer att tänka på att resan kan ta längre tid, och att alltid söka sin resa i vår app eller i reseplaneraren på hallandstrafiken.se.

-Vår bedömning är att det stundtals kommer bli väldigt mycket resenärer ombord på både ersättningsbussar och spårvagnar. Vårt råd är därför att vara ute i extra god tid och att ha extra goda marginaler, säger Peter Gyllander på Hallandstrafikens informationsenhet.

Tips till resenärer som ska resa längre än Göteborg

Ska man resa längre än till Göteborg och uppåt i landet kan det finnas alternativa resor att välja, som exempelvis:

Krösatåget från Halmstad, via Nässjö.

Västtågen från Varberg, via Herrljunga.

Foto: Öresundståg

Resandet med FlixBus ökar kraftigt

FlixBus Pressinfo 2023-05-12. Bussresandet fortsätter att öka i Sverige och inför Kristi himmelsfärd kan FlixBus konstatera en ökning i antalet resenärer jämfört med i fjol. Störst ökning får Oslo. Här har antalet resenärer tredubblats. Till Köpenhamn har bokningarna dubblerats. FlixBus har därmed ökat turtätheten på samtliga avgångar i hela nätverket.

– Vi har sett en kraftig ökning i biljettförsäljningen under hela våren och Kristi himmelsfärd kommer bli en reseintensivhelg för oss i expressbussbranschen, säger Kajsa Ekelund, kommunikationsansvarig på FlixBus. Vi matchar efterfrågan på biljetter med extrainsatta avgångar men vi uppmanar resenärer att boka i tid för att få bästa pris och bli garanterad en plats.



Stockholm, Göteborg, Malmö, Oslo, Jönköping och Köpenhamn är de destinationer som lockar mest. De två största resdagarna blir torsdag den 18 maj med hemresa söndag den 21 maj.

FlixBus har även en ny linje i sitt nätverk, linje 610. Linjen utgår från Sandviken vidare till Gävle, Uppsala, Arlanda flygplats, Stockholm Cityterminal och slutligen Nynäshamns färjeterminal. Linjen passar avgång- och ankomsttid med färjan till Gotland vilket innebär att även stockholmarna och gotlänningarna har fått en ny direktförbindelse.

”Stationsavgiften måste bort!”

Mälardalsrådet. Utdrag ur pressinfo 2023-05-16. Arlandas utveckling är avgörande för Stockholm-Mälarregionens och hela Sveriges internationella tillgänglighet och konkurrenskraft.

Nu måste staten ta ett helhetsgrepp och garantera Arlandas utveckling med en tydlig plan för framtiden.

Ett första steg är att inleda en förhandling om Arlandabanan och den stationsavgift som hindrar många hållbara resor till Arlanda. Det skriver de sju regionerna i Mälardalsrådets infrastruktursamarbete i ett gemensamt svar till regeringen.

Mälardalsrådets ställningstagande är ett remissvar på betänkandet Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet (Ds 2023:3). Remissvaret i korthet:

- Staten behöver ta ett ansvar för utvecklingen av det svenska flygplatssystemet ur ett helhetsperspektiv – där Arlanda flygplats har en särställning och därför kräver en tydlig plan för framtiden.
- Arlandas utveckling är avgörande för hela Sveriges internationella tillgänglighet och konkurrenskraft. Flygplatsen är särskilt viktig för Stockholm-Mälarregionen, där bättre förbindelser behövs till regionens större städer.



- Staten måste inleda en förhandling om Arlandabanan med målet att avveckla Stationsavgiften, den avgift som tågresenärer som inte reser med A-train måste betala. Stationsavgiften är en av anledningarna till att fler väljer att ta bilen till Arlanda istället för tåget.
- Det behövs tydliga förslag på hur godstransporter med flyg ska utvecklas i landet, framför allt vid Arlanda flygplats. I anslutning till flygplatsen behövs bättre kopplingar mellan väg-, spår- och flygtrafiken.
- Flygtrafiken till respektive från Gotland bör pekas ut som en linje som kan bli aktuell för allmän trafikplikt.

Remissvaret kan läsas i sin helhet på Mälardalsrådets hemsida.

Foto: Vi Resenärer

SL förlänger inte avtal med MTR

Region Stockholm Pressinfo 2023-05-10.
Trafikförvaltningen har beslutat att inte förlänga pendeltågsavtalet med MTR. Det innebär att MTR driver pendeltågstrafiken fram till och med 2026 och att trafikförvaltningen nu inleder upphandlingen av ny trafikoperatör.

MTR driver sedan 2016 pendeltågstrafiken i Stockholms län på uppdrag av Region Stockholms trafikförvaltning. I nuvarande avtal finns möjlighet att förlänga avtalet fram till och med 2030, med nuvarande omfattning och inriktning. Men trafikförvaltningen har beslutat att inte nyttja optionen och avtalet avslutas därmed år 2026.

– Sett till hela avtalsperioden har pendeltågstrafiken haft en god utveckling sedan MTR tog över 2016. Sedan i höstas har dock problemen varit stora och den utvärdering som vi genomfört visar att avtalet har brister som försämrar leveransen. Därför väljer vi att inte förlänga avtalet, säger David Lagneholm, förvaltningschef vid trafikförvaltningen och vd för SL.

Det nuvarande avtalet innebär att operatören



har svårt att få ekonomiska förutsättningar att leverera trafik av tillräckligt hög kvalitet. Vidare medför avtalet att förvaltningen av fordon riskerar att bli eftersatt, vilket påverkar trafikens stabilitet.

Erfarenheterna från utvärderingen av nuvarande avtal kommer att användas i arbetet med att utforma nästa pendeltågsavtal.

Trafikförvaltningen inleder nu arbetet med att upphandla en ny operatör för pendeltågstrafiken med trafikstart 2026. MTR fortsätter driva pendeltågsverksamheten fram tills dess, med oförändrade krav på kvalitet och stabilitet i leverans.

– Stockholmarna behöver och förtjänar en kapacitetsstark och pålitlig pendeltågstrafik, säger David Lagneholm. Vi har i dialog med MTR understrukit vikten av att pendeltågen går stabilt och punktligt, en målsättning vi är helt överens om.

Foto: Vi Resenärer

I sommar gäller Skånetrafikens biljett i Blekinge

Skånetrafiken Pressinfo 2023-05-10. Idag samarbetar Skånetrafiken och Blekingetrafiken på många sätt, främst genom ett och samma biljettsystem. Till sommaren tar samarbetet ytterligare ett steg och en sommarbiljett över regiongränserna kommer att finnas för resenärerna.

- Sommarbiljetten, som erbjuder fritt resande i hela Skåne hela sommaren, har sedan många år tillbaka varit Skånetrafikens mest populära biljett.

I år utökar vi biljettsortimentet genom att erbjuda en sommarbiljett som även inkluderar Blekinge.

- Det känns riktigt bra att nu i år äntligen kunna erbjuda våra kunder, att på en och samma biljett exempelvis kunna resa ända ut i Blekinge skärgård i sommar, säger försäljnings- och marknadschef Pernilla Lyberg på Skånetrafiken. Det är oerhört glädjande att vi nu kan vidareutveckla vår populära sommarbiljett och nu möjliggör vidare resor över länsgränsen till Blekinge på en och samma biljett, säger Carina Zachau, ordförande i kollektivtrafiknämnden.

En sommarbiljett till Blekinge har efterfrågats av många av Skånetrafikens kunder genom åren. Allt fler vill åka sömlöst mellan regionerna och i år är det möjligt.

Fakta om "Sommarbiljett Skåne och Blekinge":
Biljetten kan bara köpas i appen
Biljetten kommer att kosta 1219 kronor
Biljetten fungerar i övrigt som vanliga sommarbiljetten inom Skåne, den är giltig från den 15 juni till den 15 augusti.
PS. Sommarbiljetten för Skåne kommer att säljas för 829 kronor och ha samma villkor som tidigare. Mer information kommer inför säljstart den 1 juni.

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 Reservation för ändringar och feltryck i tidtabellsuppgifter