

Nyhetsbrevet

Vi Resenärer

ISSN 2002-3103

Mer än 30 år på resenärernas sida

2024-04-11 Nr 6-2024

Dags att satsa på de minsta resenärerna!



Tågkompaniet gjorde en unik satsning för barnfamiljer när de var aktiva i Bergslagen. För tågbolagen i allmänhet är barnfamiljerna inte prioriterade.

Foto Vi Resenärer



Upphandlingarna har nått vägs ände!

Trafiken i flera stora upphandlingar fungerar så illa att nya bolag tvingats gå in genom nödavtal.

"Det är dags att det blir lite mer fokus på leverans och vettig verksamhet nu," skriver Jonas Friberg.

Foto: Vi Resenärer

Upphandlingarna har nått vägs ände!

Debattinlägg Jonas Friberg. De flesta tågresenärer i Sverige kommer snart kliva ombord på ett upphandlat tåg där upphandlingen skett genom direkttilldelning i nödavtal.

Den nuvarande modellen har nått vägs ände. Men den har varit en viktig ingrediens i att effektivisera tågtrafiken och varit en av



grunderna till den massiva ökning av resandet som skett under den tid vi haft mångfald och upphandlingar det skall inte stickas under stol med. Hade vi varit kvar i SJ 1985 hade vi inte haft mycket tågtrafik kvar.

Enligt uppgift var det förr 3-4 anbudsgivare på varje upphandling, idag bara en eller i bästa fall två. Avtalen verkar också vara utformade så att de inte delar risk med uppdragsgivaren och att vara alltför fokuserad på vem som inte levererat istället för att fokusera på att leverera.

Det verkar också tydligt som att det inte är en sund verksamhet när ingen av aktörerna kan tjäna pengar på verksamheten gör hundramiljon-

förluster och klarar sig tack vare lönsam kommersiell trafik som i Snälltåget,

VR Sverige som ingår i Upphandlad trafik i VR koncernen var med och bidrog till en samlad förlust på 300 miljoner.

SJ lämnade Öresundståg på grund av bristande möjligheter att driva trafiken på önskat sätt.

MTR lämnade Pendeltågen på grund av bristande möjligheter att driva trafiken och lämnar också Mälartåg med i stort sett samma skäl.

Nu aviserar VY att man måste lämna avtalet för Nattågen till övre Norrland. Norska statens VY har gjort förluster i månghundramiljonersklassen i sin svenska verksamhet (men har snart monopol igen hemma i Norge...).

Det är dags att det blir lite mer fokus på leverans och vettig verksamhet nu. Jag tänker inte ha en fast lösning på det här, det har kanske Tågforetagen. MEN en sak är för mig viktig och det är att vi behåller innovation, mångfald och utveckling men det kanske kan ske på annat sätt än idag.



Mälartåg

Foto ViR

Slutsålda tåg hindrade många från att ta tåget!

Debattinlägg Jan-Åke Bosell. Det är inte bara banarbeten som gör att många inte kunde ta tåget under påskhelgen. Slutsålda tåg var ett annat problem för många. Ett problem som branschen inte talar om. **Fullsatta tåg med höga biljettpreiser är en guldgruva för tågbolagen.**

I tabellen till höger redovisas platstillgången för resor till Stockholm på annandag påsk, den stora reshelgen hem.

En av bilens stora fördelar är flexibiliteten. Man kan åka när det passar och ta höjd för att det inträffar något.

Väljer man tåget låser man sig för att resa en viss dag och på en viss tidpunkt. Genom att det blev slutsålt fanns det ingen möjlighet att ändra sig.

Slutsålda tåg innebär också att många inte kan ta det miljövänliga tåget.

Tack vare MTRX, Snälltåget och avregleringen av järnvägen fanns det möjligheter att ta tåget för de som var ute i sista stund.

SJ Bokning 29/3

Resor I/4

Avgångar SJ-tåg till Stockholm

Från Östersund	Från Mora	Från Göteborg	Från Malmö
Avgångstider	Avgångstider	Avgångstider	Avgångstider
Ledigt	Slutsålt	Ledigt	Slutsålt
9,23	8,20	7,37	7,07
9,28	10,28	8,40	8,07
11,28	12,22	10,37	14,24
12,17	14,31	14,59	10,07
13,25	16,10	15,24	11,07
16,46	18,24	16,24	12,07
17,20		17,24	13,07
21,03		18,24	15,07
		19,19	16,07
	20,24		17,07
	21,24		18,32
			19,07
			21,07
			22,30

MTRX hade den 31/3 lediga platser för resor I/4: 16.54 och 20.29
Snälltåget hade den 31/3 lediga platser för resor I/4 08.20, 12.18 och 17.14

Källor. Tågbolagens hemsidor

Dags att satsa på de minsta resenärerna!

Debattinlägg J Å Bosell Äldre tågresenärer kan minnas att det för länge sedan fanns barnkupéer i många tåg. De var reserverade för barn under 2 år med vårdnadshavare. Totalt ska cirka 150 barnkupéer ha rullat på de svenska spåren.

Efter denna service för barnfamiljerna kom de s k familjevagnarna. Dessa rullade enbart i lokdragna tåg. De hade en speciell inredning med grupperade sittplatser, en lekhörna och en toalett med skötbord. På linjerna Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö var vagnarna på många turer bemannade med "lekvårdar".

Familjevagnarna var ett sätt för SJ att erbjuda bekväma resor för hela familjen. De hade en speciell atmosfär och var en del av den svenska tågtrafikens utveckling

För 10 år sedan skulle SJ köpa in 20 nya familjevagnar. Leverantören fick ekonomiska problem och levererade enbart 6 vagnar.

Dessa vagnar rullar dagsläget främst på linjen Stockholm-Oslo men är mycket svåra att boka.

SJs X2000 och 3000 erbjuder inget speciellt för de yngsta resenärerna.

Övriga tågbolag i Sverige erbjuder heller inget som kan locka barnfamiljer att ta tåget.

I Finland har flertalet IC-tåg en lekvagn och familjekupé. I lekvagnen kan barnen leka och röra på sig.

Familjekupén erbjuder lugn och ro för familjer med barn, små som stora. Där kan de leka, läsa och äta.

Tåget är bäst

Tågbolagen vill ha så många sittplatser per kvadratmeter som möjligt. De har inte råd med lekytor. Barn kan också upplevas störande och är inte välkomna i första klass.

Tåget är dock det bästa färdmedlet för barn. Det är för det första det säkraste sättet för barn att resa.

Tåget är bekvämt för barnen. De behöver inte sitta fastspända som i en bil, i en buss eller i ett flygplan.

Barnen kan röra sig under resan. De kan äta, dricka och gå på toaletten. Dags att satsa på de minsta resenärerna!



Lek vagn i Finland Foto VR



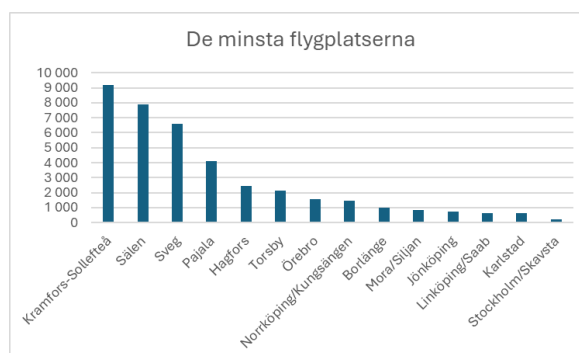
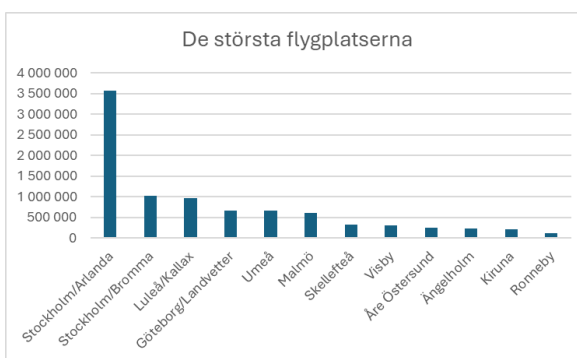
Så ser det ut på landets flygplatser!

Trafikanalys Pressinfo 2024-04-08 Antalet passagerare på svenska flygplatser uppgick till 29,9 miljoner under 2023, mot 25,3 miljoner året innan, en ökning med 18 procent. Fortfarande är nivåerna mycket lägre än före pandemin. Under 2023 var antalet passagerare 21 procent färre än 2019.

Antalet passagerare på svenska flygplatser ökade med 18 procent 2023, jämfört med året innan. Förändringen är störst för utrikesflyget som ökade med 19 procent, medan inrikesflyget ökade med 11 procent.

Vi Resenärer kommenterar

Vi redovisar i diagrammen till höger antalet inrikes passagerare för varje flygplats i landet. Siffrorna visar antalet ankommande och avresande passagerare. Totalt hade inrikesflyget cirka 5 miljoner passagerare under 2023.



Fler biljettkontroller önskas!

Transdev Pressinfo 2024-04-05. En klar majoritet av de tillfrågade i en ny mätning anser att fuskåkande med kollektivtrafiken är irriterande och borde stävas med fler biljettkontroller.

Mätningen visar också att viljan att betala för en bibehållen och fungerande kollektivtrafik skulle kunna vara en lösning på många regioners ansträngda ekonomiska läge.

Detta är två av de primära slutsatserna i den senaste attitydundersökningen från Transdev Sverige som regelbundet ställer frågor om kollektivtrafiken till svenska folket.

- Det råder ingen tvekan om att de flesta vill ha en tillgänglig och pålitlig kollektivtrafik och de verkar dessutom vara beredda att betala för det. Det kommer dock att krävas en portion politiskt ledarskap att argumentera för skatte- och/eller avgiftshöjningar i kollektivtrafiken för att driva igenom något sådant, säger Stefan Johansson, pressansvarig på Transdev Sverige i en kommentar.

Fuskåkandet är något som kostar trafikhuvudmän och operatörer åtskilliga miljoner kronor varje år. Det är dessutom något som bidrar till ökad otrygghet och irritation hos de resenärer som betalar för sig. Hur ofta man struntar i att betala för sig varierar dock en del beroende på var i landet man bor. Störst andel som struntar att betala för sig,

antingen regelbundet eller ibland, finns i Västra götalandetsregionen medan det omvänt finns minst fuskåkande i Västerbotten och Norrbotten.

- Att fuskåkande verkligen är något som berör visar undersökningen tydligt då det finns en väldigt stor acceptans för utökade biljettkontroller bland de tillfrågade, förklarar Stefan Johansson.

Transdev Sverige mäter regelbundet människors inställning till att resa med kollektivtrafiken för att se hur nya utmaningar och händelser i vår omvärld påverkar vårt resande. Undersökningen är genomförd i januari 2024 med 1000 respondenter. Urvalet är representativt för den svenska befolkningen sett till ålder, kön och region.



Är autonoma fordon lösningen för den yttäckande busstrafiken?

Debattinlägg Jonas Friberg Lite grovt förenklat brukar busstrafik i städer bestå av två olika typer, dels linjer med raka linjesträckningar ("blåbussar", stombussar, citylinjer osv) och relativt tät trafik och dels linjer som skall skapa närhet och gör det genom rätt långsam restid, och ofta lite omständligare linjedragningar. De förra ger en attraktiv trafik som är lätt att förstå och använda men med lite längre gång- eller cykelavstånd från bostad/arbete/skola till busshållplats. De senare har också ofta relativt låg turtäthet och är långsamma och är därför inte så attraktiva.

På landsbygden är trafiken utanför skolresetid ofta rätt blygsam - här har man i en del orter testat anropsstyrd trafik som "Plus-linjer" och X-linjen och liknande där kunderna kan anropa om man vill åka och linjedragningarna då styrs av vilka som bokat och vart de skall resa.

Kan inte detta vara en lösning även i tätorter där de korta matarresorna för dem som inte kan gå eller cykla längre sträckor kan åka med autonoma bussar som kan röra sig långsamt i bostadsområden och fram till kapacitetsstark och frekvent busstrafik? Det borde kunna fungera även i centrala Stockholm där de långsamma och snirkliga röda bussarna sällan är attraktiva men behovet av närhet ändå finns och behöver lösas?

Låt oss se mer omfattande lösningar nu! Men det kräver förstås samarbete mellan kommuner och kollektivtrafikmyndigheter och operatörer. Men våga gå till konkreta åtgärder nu!

Regina X52

Dags för kriskommissioner!

Debattinlägg Christer Wilhelmsson Det är för närvarande stora problem med tågtrafiken. Det är signalfel, växelfel, spårfel som är Trafikverkets ansvar. Det är dörrfel, vagnfel, lokskada som är respektive tågoperatöres ansvar. Dessa problem är numera återkommande och ingen ansvarig tycks bry sig. Detta skapar tilltron till tågtrafiken. Detta som vi samtidigt uppmannas att åka mer tåg.



Christer Wilhelmsson

När detta skrivs på skärtorsdagens kväll konstateras att SJs InterCity tåg 11 (Duved-Stockholm 10.30-19.00) är tre timmar sent från Duved p.g.a växelfel. Hur kan det vara ett växelfel i Duved i nästan tre timmar?

Även deras InterCity tåg 85 (Duved-Stockholm 15.32-22.46) är starkt försenat. Detta en dag som är en stor resdag med anledning av påskhelgen.

Båda tågen har anslutningar i Stockholm för resande söderut. Tåg 85 som har ankomsttid 22.46 kom till Centralen först kvart i två på nat-

ten, Vad ska de passagerare som ska vidare från Stockholm C ta vägen?

SJ har dragit ner på servicen så vem tar hand om de resenärer som skulle åkt vidare från Stockholm?

Ingen ansvarig verkar bryr sig inom respektive företag. De framträder i media och beklagar problemen och sedan händer inget utan problemen fortsätter.

Det har även kommit kritik mot städningen på nattågen. Där händer tydligen inget heller?

Problemen är nu så allvarliga och tilltron till SJ har radikalt försämrats.

Med anledning av det bör en kriskommission tillsättas för Trafikverket och en för SJ.

När det gäller Trafikverket bör det vara personer med gedigen teknisk kunskap.

När det gäller SJ bör det vara personer med goda kunskaper om tågtrafik. Nuvarande problem är inte hållbara i längden och måste åtgärdas.

SL höjer kontrollavgiften



Foto SL

SL Pressinfo 2024-03-26. Den 2 april höjer SL tilläggsavgiften till 1 850 kronor. Den som inte kan visa upp giltig biljett i en biljettkontroll får en tilläggsavgift och måste även köpa en enkelbiljett. I november förra året beslutade Trafiknämnden att SL ska höja tilläggsavgiften. Syftet är att minska fuskåkandet och öka intäkterna.

År 2022 förlorade SL 327 miljoner kronor i intäkter på grund av fuskåkande. Under pandemin var det fler som åkte utan giltig biljett men sedan 2021 har fuskåkandet minskat. Den som får en tilläggsavgift måste även köpa en enkelbiljett som kostar 42 kronor för vuxna och 26 kronor för pensionär, student eller ungdom.

Färre tar inrikesflyget

Swedavia Pressinfo 2024-04-05. Swedavia har lagt ut trafikstatistiken för januari-mars. Inrikesflyget sjönk med 8 % jämfört med samma period i fjol.

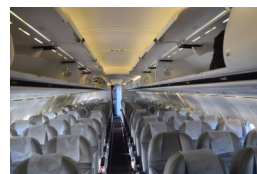


Foto Vi Resenärer

Bromma redovisar plus/minus noll medan Landvetter, Malmö och Östersund ligger på stora minus. Arlanda ligger efter tre månader på minus 10 %.

Uppgifterna avser Swedavias tio flygplatser.

	Antal	% mot f å
Bromma	227 506	0
Landvetter	131 986	-14
Kiruna	72 664	5
Luleå	220 176	-8
Malmö	124 859	-13
Ronneby	26 082	-6
Arlanda	807 750	-10
Umeå	140 512	-8
Visby	46 369	-7
Östersund	71 855	-12
Totalt	1 869 759	-8

Movingo - En prisvärd och flexibel biljett

Mälartåg Hemsida 2024-04-06. Pendlarna i Stockholm-Mälardalen har återvänt till regional-tågen med kraft. Fler reser nu med den länsöver-skridande periodbiljetten Movingo än före pandemin. Försäljningen av Movingo ökade med 30 procent under 2023 - och den positiva trenden har fortsatt under årets två första månader.

Under 2023 skedde en kraftig ökning av resandet med Movingo periodbiljett, som möjliggör pendling inom Stockholm-Mälardalen med Mälartåg och SJ:s regionaltåg samt omgivande lokaltrafik. Rekordmånga reste med Movingo och totalt såldes nästan 200 000 Movingo periodbiljetter. Det är en uppgång med cirka 30 procent jämfört med 2022, och innebär totalt fler sålda biljetter på årsbasis än före pandemin.

Den positiva utvecklingen har fortsatt hållit i sig in i 2024, med en 20-procentig ökning av

sålda Movingobiljetter under de två första månaderna jämfört med samma period 2023. Detta är en toppnotering för dessa vintermånader.

– Att Movingoresenärerna är fler än någonsin tidigare, då en del arbets- och studiependlare fått nya resvanor, visar på biljettens relevans. Biljetten lanserades för sex år sedan för att göra det enklare att pendla över länsgränserna i Stockholm-Mälardalen och det konceptet håller.

Våra kunder tycker att Movingo är prisvärd och flexibel, säger Alexandra Göransson, chef för Kund och Biljett på Mälardalstrafik.



Resenären vet bäst



UL, som svarar för den skattefinansierade kollektivtrafiken i Uppsala län, har tagit fram ett förslag på ett nytt trafikupplägg. Det gäller buss-

trafiken nordost om Uppsala längs delar av väg 290 och 292. Målsättningen är att stärka stråket så att fler kan och vill åka kollektivt till och från arbetet men även på fritiden.

Under mars månad har UL genomfört medborgardialoger på ett antal större platser. Under mötena fanns det möjlighet att ställa frågor till tjänstemän och politiker.

Förändringarna beräknas kunna genomföras under 2025.

Vi Resenärer kommenterar

"Kunden vet bäst". Ett talesätt inom handeln som kan översättas till "Resenären vet bäst". Trafikplanerarna kan inte bortse från all den kunskap som resenärerna sitter på. Ett sätt att nå



UL-buss

Foto UL

denna kunskapskälla är en dialog mellan planerarna och resenärerna.

UL har tagit ett steg i rätt riktning och vi hoppas att man inom fler kollektivtrafikmyndigheter öppnar för dialoger. Resenärerna är inte bara kunder hos myndigheten utan även finansiärer.

Nyhetsbrevet Vi Resenärer

utges av Idégruppen Vi Resenärer 167 38 Bromma.
press@vireser.se www.vireser.se. Tel 0735-20 72 75 Org. nr 969618-3004 Ansvarig utgivare: Jan-Åke Bosell.



Copyright: Idégruppen Vi Resenärer.
Avbeställning, mejla "press@vireser.se"
Reservation för ändringar och feltryck i
tidtabellsuppgifter.