

FlixTrain lämnar Sverige



Resenärerna mister ett riktigt lågprisalternativ för resor Stockholm-Göteborg när FlixTrain nu lämnar Sverige.

Foto Vi Resenärer



Stora förluster för den svenska järnvägsmarknaden

Att de stora internationella tågbolagen MTR och Flix lämnar de svenska spåren innebär en stor förlust för vår järnvägsmarknad. Norska VyTåg kan komma att lämna nattrafiken på övre Norrland. Sedan tidigare har danska DSB lämnat Sverige. Frågan är hur finska VR kommer att mottas på den svenska tågmarknaden. Att köra tåg i Sverige är kanske inte så attraktivt som många tror.

Foto Vi Resenärer

Stora förluster för den svenska tågmarknaden

Debattinlägg Jan-Åke Bosell. Under senare tid har två stora internationella tågbolag, MTRX och Flix, meddelat att de lämnar den svenska marknaden.

Den finska staten har köpt den svenska statens största konkurrent, MTRX, så den trafiken kommer sannolikt att vara kvar.

Det tyska bolaget Flix överger järnvägen i vårt land och satsar i stället på expressbusstrafik.

För resenärerna har MTRX inneburit en utökning av kapaciteten mellan Stockholm och Göteborg med sex helt nya tågset. Det är ett tillskott som varit ytterst välkommet med tanke på de fordonsproblem som SJ har haft under en längre tid.

MTRX har satsat på hög punktlighet samtidigt som de infört automatisk utbetalning av förseningsersättning. De har också förenklat biljettkontrollen ombord, vilket övriga tågbolag tagit efter och som innebär bättre service till de resenärer som behöver det.

Att Flix lämnar innebär att en lågpriskanal försvinner vilket ger utrymme för SJ att höja biljettpriserna. En annan konsekvens för resenärerna är att ett stort antal personvagnar lämnar landet. Det rör sig om flera långa lokdragna tåg. Frågan är om det finns plats på SJ-tågen mellan Stockholm och Göteborg för de resenärer som under senare tid rest med Flix?

SJs agerande en missbedömning?

Det kan finnas flera orsaker till att bolagen lämnar Sverige. En kan vara resandeutvecklingen som kanske inte blivit den planerade. Båda bolagen kan ha räknat med att SJ skulle släppa in dem på landets största sajt för tågresenärer, www.sj.se och att SJ skulle sälja deras biljetten men så blev det inte.

SJ är viktigare än järnvägen i sin helhet?

Att statliga SJ inte öppnat sin biljettförsäljning för MTRX och Flix är ett tecken på att SJs lönsamhet är viktigare för ägarna än resandeutvecklingen på hela järnvägsnätet

Ett plus för bussarna och ett minus för tågen!

Flix är ett globalt reseföretag med i huvudsak busstrafik som drivs under namnet FlixBus. Deras satsning på utökad expressbusstrafik hos oss leder till att järnvägen förlorar marknadsandelar och landsvägstrafiken vinner andelar.



SJ, MTRX och Flix

Foto. Vi Resenärer

Är VR Sverige välkomna?

Det ska bli mycket intressant att se om SJ öppnar sin sajt och sin biljettförsäljning för den fortsatta trafiken med de röda snabbtågen.

För VR Sverige är köpet av MTRX deras första satsning på fjärrtrafik utomlands. Det kan ses som en ljusglimt i mörkret och vi resenärer hoppas att de blir vänligt bemötta.

Flera förluster för den svenska tågmarknaden

Att två mycket stora tågbolag, som MTRX och Flixtåg, lämnar Sverige är givetvis en stor förlust för den svenska tågmarknaden.

Samtidigt har MTR beslutat att lämna regiontågen i Mälardalen och pendeltågen i Stockholm.

Det statligt ägda norska tågbolaget VY Tåg har aviserat att de vill dra sig ur trafiken med nattåg till övre Norrland.

Roslagsbanan drevs under en 10-årsperiod av Roslagståg som till 40 % ägdes av den danska staten genom DSB. De har också drivit lokaltågen i Uppland. Nu finns det inte längre några danska intressen på den svenska marknaden.

Vem bevakar och utvecklar tågmarknaden?

Hela tågbranschen är fokuserad på järnvägens tekniska brister och det eftersatta tekniska underhållet.

Framtidstro och kommersiell utveckling saknas helt.

Vad hänt med servicekonceptet i X2000 från starten 1990 till nuläget? All personlig försäljning av biljetter har tagits bort. IKEA katalogen är kvar men de tryckta tidtabellerna är borta. Möjligheterna att hyra bil där spåren slutar finns inte längre. De klassiska restaurangvagnarna är borta och många tåg med restider över 5 timmar saknar helt servering.

Trafikverket lägger årligen ned stora belopp på underhåll av järnvägen men ingen har ansvar för utnyttjandet. Någon måste få i uppdrag att bevaka och utveckla den svenska tågmarknaden.

Resenärer i Örebro får en riktig BRT-linje

Debattinlägg Jonas Friberg. Redan 1996 startades i Jönköping trafik på stomlinjer 1 och 2 med raka linjesträckningar, busskörfält, bussgator rätt genom rondeller och trafikljusprioritering. Storstäderna har följt efter men också Karlstad och Malmö.

Mest synliga är dessa linjer i Karlstad och i Malmö där MalmöExpressen är en framgång och där också bussarna ser ut som spårvagnar.

Nu i december startar Citylinjen i Örebro, en riktig BRT-busslinje. Samtidigt införs ett nytt linjenät.

Som uppväxt i Örebro och en stad där mitt intresse för kollektivtrafik väckes på riktigt så har det en särskilt plats hos mig och jag tycker det är extra roligt att Örebro nu lyckas bygga en linje som har alla förutsättningar att bli en riktigt BRT busslinje. Rak linjedragning på reserverade körfält.



Jonas Friberg

Man kommer inför trafikstart ha byggt om gator i ett stråk från Universitetsplatsen via city och Resecentrum till Tegnérslunden. Stråket kommer att trafikeras av två linjer 1 och 2, där de delar linjesträckning på hela det ombyggda gatusystemet.

Linje 1 startar vid Universitetsplatsen och fortsätter från Tegnérslunden vidare till Vivalla centrum medan linje 2 startar redan i Brickebacken och ansluter till BRT gatorna vid Universitetsplatsen, Linje 2 fortsätter från Tegnérslunden till Mellringe.

På den gemensamma sträckningen blir det som bäst 5 minuters trafik och från Resecentrum använder också linje 3 från Solhaga BRT gatorna fram till Tegnérslunden och fortsätter sedan till Vivalla och Lundby. Linjenätet i övrigt koncentreras från 12 linjer till 7 och vissa delar av Örebro blir utan busstrafik vilket nog är en rimlig prioritering att koncentrera resurserna till de stråk där efterfrågan är störst.

De två citylinjerna kompletteras av redan nämnda linje 3 Solhaga-Lundby, linje 4 Grenadjärstaden-Marieberg, linje 5 Hovsta-Tybble, linje 6 Björkhaga-Universitetet (via USÖ och Almby) och slutligen linje 7 från Lillån via



Länstrafiken i Örebro

Foto Länstrafiken

Norrby till Adolfsberg och Mosås.

I Örebro hade man fram till 1976 ett linjenät med 10 linjer och ensiffriga nummer (förutom "landsbygdslinjerna" 31 och 32 till Mosås respektive Mark.

Från hösten 1976 infördes ett nytt linjenät med tvåsiffriga nummer 11-18 samt 25 och 31. Redan efter något år visade det sig att **tå linjer** fått en tydlig obalans så linje 1 och 7 återupptod varvid Örebro hade linje 1, 7, 11, 12, 14, 16, 17 och 21, 25 och 31.

Detta linjenät överlevde ända till 2010 då Nobina övertog trafikuppdraget som i praktiken varit densamma sedan 1940-talet om än med namnen Örebro Stads Trafik, Örebro Trafik, T-buss, Näckrosbuss, Busslink och Keolis.

Sedan några år är cirkeln sluten då trafiken igen körs i egen regi via Svealandstrafiken. Linjenätet har sedan 2010 ändrats ett par gånger och så igen nu 2024.

Bra initiativ Örebro och bra att våga koncentrera trafiken. Visst kan vi önska trafik överallt till alla men vi måste också se till att använda resurserna där de gör störst nytta.

Vi Resenärer kommenterar

Bus Rapid Transit (BRT) är ett kollektivtrafiksystem som kombinerar egenskaperna hos spårbunden trafik och traditionell busstrafik för att ge snabbare och mer effektiv service.

Det kännetecknas av flera faktorer, som

- Dedikerade körfält
- Mittförlagda hållplatser
- Prioritet vid trafiksignaler
- Hög turtäthet

SJ inför nytt biljettsystem

SJ Pressinfo 2024-04-16. Digitaliseringen inom SJ fortsätter. Under april genomförs ett historiskt systembyte när det 30 år gamla försäljningssystemet byts ut mot ett nytt branschledande och molnbaserat system. Möjligheterna som kommer med det nya bokningssystemet kommer gynna resenärerna, från bokningstillfället och genom hela reseupplevelsen.

SJ har valt ett väletablerat standardsystem, S3 Passenger från nederländska bolaget Sqills, som idag används av flera andra stora aktörer som franska SNCF och Eurostar.

Det befintliga bokningssystemet har tjänat resenärerna väl under 30 år, men med förändrade digitala behov är det tydligt att det behövs en mer modern lösning för att kunna utveckla nya tjänster.

Flera funktioner i det nya systemet har tagits fram i nära dialog med SJs olika kundgrupper.

- Jag har som vd valt att prioritera upp detta projekt och det känns som en viktig milstolpe att nu få lansera första versionen av vår nya biljettbokningsplattform. Jag tror att våra kunder kommer uppskatta de nya fördelarna, säger Monica Lingegård, vd och koncernchef för SJ.

Den dialog med olika kundgrupper som SJ haft i samband med bytet av bokningssystemet har bidragit till anpassningar av utseende och funktioner på sj.se och i SJs app. Några exempel är förbättrad trafikcommunication vid störningar, tydligare information om din resa, förbättrade digitala biljetter och kvitton. Det blir också enklare att köpa poängresor för medlemmar i SJ Prio, platskartan förbättras och det blir en ökad tillgänglighet på sajten för funktionshindrade.

Vid lansering av komplexa tekniska system finns det alltid risker, givet detta har grundliga tester genomförts inför lanseringen. Det nuvarande bokningssystemet kommer inte stängas ner



Monica Lingegård

direkt utan används parallellt medan det nya systemet rullas ut i etapper. Detta dels för att kunna göra en stegvis lansering, dels för att ha ett back-up system om något oförutsett skulle hända.

- Vi har dragit lärdomar av tidigare stora systembyten och därför säljs bara biljetter för en kortare period i ett första skede. Biljetterna för hela sommaren släpper vi i slutet av april, säger Monica Lingegård.

Idag släpps biljetter för 4–16 juni. Resor som bokas under den tidsperioden görs i det nya bokningssystemet.

Alla grundläggande funktioner som rör biljettbokning kommer lanseras direkt. Utseendet som möter kunden är väldigt likt det man nu är van vid, men det finns stort utrymme för nya funktioner.

- Tack vare det nya bokningssystemet kan SJ nu arbeta både bättre och mer effektivt med ytterligare vidareutveckling av digitala tjänster utifrån kundernas behov. Det kommer att gå snabbare att ta fram nya produkter och att erbjuda skräddarsydda lösningar även till företag och organisationer. SJ får också möjlighet att ta fram helt nya typer av tjänster, säger Monica Lingegård.

Snälltåget utökar med Köpenhamn

Snälltåget Pressinfo 2024-04-18. Snälltåget utökar linjenätet till København H genom att börja köra direkt mellan Nordens två största städer - Stockholm och Köpenhamn. Det blir två avgångar i varje riktning under hela sommaren fram till och med 29 september. Trafiken har premiär 16 maj och biljettförsäljningen startar idag. Res Stockholm - Köpenhamn från 299 SEK enkel resa.



Premiär för miljövänlig pendelbåt

SL Pressinfo 2024-04-15. Den 15 april är det dags för SL:s nya pendelbåtlinje 84 att börja trafikera norra Värmdö. Linjen som ska köra mellan Ålstäket och Strömkajen tar 70 minuter enkel väg och är ett miljövänligt sätt att resa i SL-trafiken.

– Äntligen kan Värmdöborna båtpendla från skärgården till innerstan med SL-kortet! Skärgården är magisk de tidiga morgontimmarna och det är svårt att tänka sig en bättre start på dagen. Dessutom är resan helt fossilfri, säger Gustav Hemming (C), infrastruktur- och skärgårdsregionråd i Region Stockholm.

Linjen är ett miljövänligt alternativ för den som vill åka kollektivt till jobb, aktiviteter och fritid. Båda fartygen M/S Delfin XI och M/S Eskil drivs nämligen med det miljövänliga bränslet HVI100. Det innebär att fartygen kör med 100-procentig biodiesel, en förnybar diesel som sänker växthusgasutsläppen med upp till 70-90 procent jämfört med fossil diesel.

– Det här är ett alternativ för den som vill uppleva en stressfri resa i vacker miljö. Ombord



Pendelbåt

Foto. SL

finns goda möjligheter att jobba eller studera, eftersom det finns wifi och vissa sittplatser har tillgång till bord. Det finns också enklare servering, säger trafikdirektör Erik Norling på Trafikförvaltningen i Region Stockholm.

Linjen kommer att trafikeras året om, förutom när det ligger för mycket is på sjön. Då ställs trafiken in eftersom linjens fartyg inte är isgående.

Eftersom bussterminalen vid Slussen ska byggas om kan linje 84 vara ett smidigt sätt att åka mellan Värmdö och Slussen.

FlixTrain överger tåg för en satsning på buss

FlixTrain Pressinfo 2024-04-18. Mot bakgrund av den kraftigt ökade efterfrågan på prisvärda och hållbara tågresor i Tyskland omlokaliserar Flix Group samtliga tåg i Sverige.

Parallellt med detta ser bolaget en växande potential för bussverksamheten i Sverige som utökas med 25 procent för att tillmötesgå den ökande efterfrågan.

Flix Group har strategiskt beslutat att omfördela resurser från sin svenska tågverksamhet för att möta den höga efterfrågan i Tyskland. Tågen som tidigare trafikerat linjen Stockholm - Göteborg flyttas därmed till Tyskland.

I samband med att tågen omplaceras intensifieras fokuset på bussverksamheten i Sverige. Här ser Flix en betydande potential för tillväxt och ökad efterfrågan på hållbara och kostnadseffektiva resealternativ. Specifika detaljer om den utökade bussverksamheten kommer att tillkännagivas vid ett senare tillfälle men det rör sig om en ökning om 25 procent.



FlixTrain

Foto. Vi Resenärer

Tågpassagerare som påverkas av beslutet har meddelats och kommer att få sin resa återbetald.

Vi Resenärer kommenterar

Se debattartikel på sid 2.

Blir det bättre med Nobina och VR Sverige?

Region Stockholm Pressinfo 2024-04-17

Trafiknämnden i Region Stockholm har idag den 17 april fattat beslut att uppdra åt Nobina Sverige AB att utföra busstrafiken i Handen och Nynäshamn samt till VR Sverige AB att utföra trafiken i Tyresö. Trafikstart för de nya avtalen planeras till juni 2025.

Uppdraget innebär helhetsåtagande att driva och utveckla busstrafiken, samt att förvalta SL:s fastigheter i respektive avtalsområde. Inom ramen för de nya avtalen kommer en stor del, 85 procent, av trafiken att drivas med el, i stället för som idag med biodiesel.

– Med dessa två avtal tar vi viktiga steg mot en framtid med helt eldriven busstrafik i Stockholms län, säger David Lagneholm, chef för trafikförvaltningen och VD för SL. Nobina och VR blir nyckelspelare i den omställningen.

Förutom de vinnande anbuderna deltog Bergkvarabuss AB och Keolis Sverige AB i upphandlingarna. Alla anbud uppfyllde minimikraven och alla anbudsgivare gavs möjlighet att muntligen presentera sina anbud. Anbudsutvärderingen har skett utifrån kriterierna pris och kvalitet. Inom ramen för kvalitet har bedömningar gjorts av kvalitet på utförd trafik, samt förvaltning och utveckling av SL:s egendom.

Målet med upphandlingen har varit att teckna trafikavtal som ska bidra till att öka det kollektiva resandet, samtidigt som kundnöjdheten bibehålls och på sikt ökar. Andra mål är att trafiken ska bedrivas miljöanpassat, säkert och resurseffektivt. Avtalen innehåller incitament med bonus och viten för bland annat utförd trafik, punktlighet och resenärernas nöjdhet.

– Avtalen är utformade för att ge drivkrafter för fler och nöjdare resenärer, hantera en ökad trafik i expansiva områden samt ett ökat fokus på förvaltning av SL:s tillgångar, säger David Lagneholm.

Tilldelningsbesluten kan överklagas till Förvaltningsrätten senast den 29 april.

Vi Resenärer kommenterar

Det resenärerna hittills märkt av SLs upphandlingar är att personalen får nya uniformer. Det torde bli detsamma i dessa två upphandlingar plus att flertalet bussar blir eldrivna.

SL säger dock i pressmeddelandet att Nobina och VR Sverige får i uppdrag att utveckla buss-

trafiken. I dag är det SL som detaljreglerar all trafik. Innebär dessa upphandlingar att operatörerna får möjlighet att på egen hand införa några förändringar som resenärerna märker av?

Vi har sänt dessa synpunkter till SL och fått följande svar.

Svar från SL

Det är inte så att trafiken detaljregleras av SL. I många existerande avtal, liksom i de avtal vi nu upphandlat och tilldelat finns en incitamentsdel som ger trafikutövaren möjligheter att påverka utförandet av trafiken, exempelvis i fråga om linjesträckningar, turtäthet.

Avtalen innebär inte ”frihet”, men möjlighet att göra förbättringar som resenärerna märker av. Om dessa åtgärder innebär ökad andel nöjda resenärer, ökad trygghet hos resenärer eller ökad kvalitet i avtalsområdet så kan trafikutövaren få ”bonus” för detta. Samtidigt; det utgår viten om angivna målnivåer för de olika områdena som omfattas av incitament inte uppnås.

Ur avtalet:

Trafikutövaren ska medverka till att strategiska mål för kollektivtrafiken i Stockholms län uppnås och styra mot bl.a. följande övergripande mål:

Andel nöjda Resenärer, vilket ska uppnås genom en genomgående hög kvalitet i de tjänster som ingår i Uppdraget. Mål för andel nöjda Resenärer kvantifieras genom incitament.

Andel trygga Resenärer, vilket ska uppnås genom väl avvägda trygghetsskapande åtgärder inom Uppdraget i samverkan med relevanta aktörer. Mål för andel trygga Resenärer kvantifieras genom incitament.

Kvalitet på utförd trafik, vilket utgör grunden för att busstrafiken inom Avtalsområdet i så stor utsträckning som möjligt bidrar till en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken. Kvalitet på utförd trafik inom Uppdraget inkluderar hög punktlighet, hög andel utförd trafik, hela och rena fordon och kundmiljöer samt en relevant trafikinformation.

Claes Keisu Pressansvarig



Elhybrid

Foto. SL

Därför satt 800 resenärer fast i över två timmar

Debattinlägg Jan-Åke Bosell. Vid en brand i ett kabelskåp vid järnvägen genom Solna för några veckor sedan tvingades 800 resenärer sitta i ett stillastående pendeltåg. Tåget stod i en tunnel i närheten av station Odenplan. Enligt uppgifter i media stannade tåget 07.45. Evakueringen påbörjades 09.15 och var genomförd 09.57.

Enligt Trafikverkets strikta regler ska beslut om evakuering tas inom 30 minuter och den ska påbörjas inom 60 minuter.

Vi har försökt ta reda på varför resenärernas tvingades vänta så länge på att få lämna tåget. Vi har ställt ett antal frågor och fått följande svar.

Frågor till Trafikverket

Varför tog det så lång tid innan beslut om evakuering togs?

”07.55 togs beslut om att bryta strömmen. 08.15 togs beslut om evakuering och röjning, vilket är en rimlig tid. Beslut om evakuering tas i samråd mellan förare och trafikledare samt el-drift. Säkerheten sätts alltid först och i det här fallet måste både elsäkerhet och de vanliga rutinerna vid evakuering kontrolleras.”

Vi ställde fler frågor till Trafikverket som de hänvisade till järnvägsföretaget.

(Felicia Danielsson, Trafikverket)

Frågor till SL och SJ

Hur kunde Trafikverket slå av strömmen för ett pendeltåg som redan passerat brandplatsen och som befann sig mellan två stationer i tunneln?

Svar: Trafikverket slog av strömmen på grund av att det brann i elanläggning. Det är en åtgärd som behöver göras. När strömmen slås av görs det i ett större område och det skapade tågköer som även drabbade tåget i tunneln.

Varför tog det så lång tid innan beslut om evakuering togs?

Svar: Det gjordes av säkerhetsskäl. Det fanns en oklarhet i situationen då man inte visste när tra-

fiken skulle komma igång igen. Men eftersom det inte fanns någon prognos kunde evakueringen sätta igång. Yttre driftledare, ordningsvakter, Station-Duty Officer och Operativt trafikstöd var snabbt på plats för att se till så att resenärerna kom av tåget på ett säkert sätt.

Sker evakuering i samarbete med Räddningstjänsten?

Svar: Den här evakueringen skedde i samarbete med ordningsvakter och medarbetare inom SJ Pendeltåg. På plats fanns Yttre driftledare, Station-Duty Officer och Operativt trafikstöd, som var snabbt på plats för att se till så att resenärerna kom av tåget på ett säkert sätt.

Ska resenärer som sitter fast i ett havererat tåg ringa 112?

Svar: Resenärer ska i första hand kommunicera med lokföraren som bedömer läget.

Vilken beredskap fanns om någon av resenärerna hade drabbats av hjärtstopp under de 2,5 timme som räddningen pågick?

Svar: Operativt trafikstöd fanns på plats att hjälpa resenärer och avlasta lokförare.

Hade föraren tillgång till hjärtstartare?

Svar: Nej, däremot har Operativt trafikstöd och Yttre driftledare tillgång till hjärtstartare.

(Natalie Nordenswan SL)

Vi Resenärer kommentarer

Vi tackar Trafikverket, SJ och SL för all denna information.

Den första fråga vi ställer oss är varför evakueringen inte kom igång direkt efter beslut. Först efter 30 minuter påbörjades den.

Fanns det någon huvudansvarig person på plats med tanke på att det var minst fyra funktioner involverade som Trafikverket drift, Trafikverket El, SJ-Pendeltåg och SL.

En tredje fråga gäller samarbetet med Räddningstjänsten. De verkar inte ha varit på plats och de bör ej kontaktas av resenärerna.

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.