

# Resenärs Forum

## Nyhetsbrev för *Resenärerna* 2 / 2023

6 mar 2023

---

### Tyskland fortsätter med billiga biljetter

Snart kan alla i Tyskland resa obegränsat i hela landet för enbart 49 euro i månaden. Delstaterna och förbundsregeringen har enats om att den nya biljetten ska börja gälla den 1 maj. ”Den största reformen av transportsystemet i landets historia” enligt transportminister Volker Wissing.

Den nya biljetten som införs den 1 maj, med säljstart 3 april, kommer att kosta 49 euro. Den kommer att vara giltig på alla vanliga bussar, tunnelbanor och spårvagnar, liksom för andra klass i lokaltåg och regionaltåg i hela Tyskland. Den är dock inte giltig på fjärrtåg.

**För dem som i dag använder sig** av kollektivtrafiken i Tyskland väntar en kraftig kostnadsminskning för resandet framöver. En månadsbiljett i Berlin kostar i dag nästan 1,000 kronor. I München kan den kosta

över 1,700 kronor. Det kommer samtidigt att införas en så kallad ”jobbiljett” som innebär att arbetsgivare kan köpa månadsbiljetten med fem procents rabatt, med villkoret att de kan sälja den vidare till sina anställda med en rabatt på minst 25 procent. Det innebär att biljetten kan kosta så lite som 390 kronor. Biljetten är en fortsättning på kampanjen från i somras då en månadsbiljett kostade 9 euro i månaden. Då köpte 52 miljoner människor en biljett, varav 10 miljoner som vanligtvis inte åker kollektivt. Enligt uträkningar minskade utsläppen med 1,8 miljoner ton koldioxid under perioden.

**Kostnaderna för den nya satsningen** delas mellan delstaterna och regeringen. Varje part bidrar med nästan 17 miljarder kronor. Regeringen skjuter dessutom till ytterligare 105 miljarder i så kallade regionaliseringsmedel som kan användas till inköp av bussar och tåg.

Källa: Dagens Industri, <https://www.di.se/nyheter/har-chocksanks-priset-pa-kollektivtrafik-storsta-reformen-i-landets-historia/>

---

### Påminnelse om Resenärernas årsmöte

Årets årsmöte äger rum den 16 mars klockan 16 i **Kollektivtrafikens hus, Centralplan 3, Stockholm**. Anmälan görs till [info@resenarsforum.se](mailto:info@resenarsforum.se). Skriv Årsmöte i ämnesraden och sedan ditt namn och din mejladress i mejlet, och uppge också om du tänker delta på plats eller via nätet. Du som deltar över nätet kommer att få en länk och information hur man begär ordet etc samt de handlingar som kommer att behandlas på årsmötet. Du som inte har tillgång till dator kan delta per telefon. Ring i så fall vår ordförande Jonas Friberg 072-395 68 69 för information om hur det går till.

#### Föredragshållare

Som vanligt kommer årsmötet att inledas med att en inbjuden person håller ett föredrag inom Resenärernas intresseområde. Vem det blir kommer att meddelas alla medlemmar i god tid före årsmötet.

## Skaffa en hållplatsstrategi!

*I kollektivtrafiken är hållplatsernas utformning och placering lika viktiga som restid och pålitlighet. Men ofta saknas en genomtänkt strategi för dem, skriver Kurt Hultgren*

För kollektivresenärerna är hållplatserna en av de viktigaste faktorerna. Trafikföretag och kommunalpolitiker måste uppmärksamma den. Det gäller alla kommuner! Bra hållplatser och bytesplatser är angeläget för alla dem som redan åker kollektivt så gott som varje dag, men det är ännu angelägnare för alla dem som ännu inte har insett vilka fördelar som kan vinnas genom att välja alternativet kollektivtrafik. Turtäthet och pålitlighet är viktiga, men en hållplatsstrategi är minst lika viktig!

Tyvärr tycks hållplatsstrategin åtminstone i Stockholm ha ett annat syfte – antingen det nu handlar om att det är trafikförvaltningen, den politiska myndigheten som har ansvaret, eller om det möjligen är så att SL har överlåtit hanteringen till den upphandlade trafikoperatören. Här tycks hållplatsstrategin vara underordnad bussarnas effektivitet. Att korta körtiden för bussarna är inte detsamma som att förkorta restiden för resenärerna.

Korta restider är en viktig faktor för alla resenärer, och att slippa byta buss är en annan faktor. Dessvärre är det inte alltid som kommunalt ansvariga inser vikten av prioritering av kollektivtrafiken. Det finns en opinion om att släppa fram bilarna också, de är ju väljare i kommunen. Att kollektivresenärerna också är väljare i kommunen är inte lika lätt att inse, eftersom många i en stad som Stockholm givetvis är dagliga inpendlare, som faktiskt inte betalar skatt i kommunen. Och om regionen styrs av politiker som huvudsakligen bor i förortskommunerna, så är det lätt hänt att frågan om kollektivtrafikens framkomlighet just i stadens centrum inte står i fokus. Det är mycket olyckligt om kommunen inte är delägare i kollektivtrafikens förvaltning, vilket är fallet i Stockholms län, till skillnad från alla övriga län, där kommunerna på ett eller annat sätt ingår i den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

I städerna, inklusive deras närliggande förorter, måste resandet av klimatskäl i mycket större utsträckning göras med gemensamma fordon, eldrivna, gärna spårburna, två faktorer som kraftigt minskar energibehovet. Elmotorerna är oerhört mycket effektivare än förbränningsmotorer. Spårburenhet drar nytta av stålhulets ringa friktion mot stålrelsen, vilket betyder att samma transport som kan ske på gummihjul kan ske till en bråkdel av energiåtgången.

Men alla linjer kan inte bli spårburna, utan många måste trafikeras med bussar, och gränsdragningen däremellan är en politisk fråga om vilka krav som ställs. I Schweiz anses 10 000 resenärer per dag motivera en spårtrafiklinje. Den gränsen beror mycket på vilken vikt som läggs på att hejda klimatkatastrofen.

### Hållplatsernas nyckelroll

Ett praktiskt exempel på fel åtgärder för att höja reshastigheten är åtgärderna på stombusslinje 4 i Stockholm, Sveriges och möjligen Europas tyngst belastade busslinje, med 60 000 resenärer varje dag. Alla vill ha kortare restider. Och hur ska de få det? Det radikala greppet vore att inrätta kollektivkörfält utmed hela linjestäckningen, så att hållplatserna kan placeras mitt i gatan och nås med en kort gångsträcka. Det betyder att viktiga gatukorsningar måste domineras av kollektivtrafiken, inte av extra reserverade körfält för bilar som ska svänga åt höger eller vänster. Alla hållplatser bör ligga vid refuger mitt i gatan, vilket bara delvis är genomfört på busslinje 4.

### Varför är refug bättre än kantsten?

Hållplatser bör läggas mitt i gatan, så att de syns bättre och tar den plats de ska ha i det prioriterade gaturummet. Refuger skapar bättre gångegenskaper och bättre hållplatsanpassning för resenärerna, eftersom fordonen kommer direkt invid refugen, inte upp till en halvmeter ifrån. Refuger mitt i gatan gör också att konflikterna med parkerade och illa uppställda bilar elimineras. Problemen med de felparkerade bilarna försvinner faktiskt, eftersom bilisterna inte vågar sig på att parkera innanför en hållplatsrefug.

### Före eller efter korsningen ? – Resenärens tidsåtgång!

När bussen eller spårvagnen stannar före korsningen vinner resenären restid. Dels kan hållplatsuppehållet kombineras med ett rödljusstopp, dels är det bättre för resenären att stiga av före korsningen än efter, av tidsskäl. Konflikten med svängande bilar har hittills fått gynna bilisterna, men det är dags att uppvärdera kollektivresenärerna. Refugerna före korsningen fick försvinna för att bilisterna ville ha filkörning före korsningen, får att det skulle gå fortare. Det gjorde det, men bara för bilisterna, på kollektivresenärernas bekostnad.

(forts nästa sida)

# Resenärs Forum

(forts från föreg sida)

## Restider och hållplatsavstånd

Det är tämligen uppenbart att den hållplatsstrategi som tillämpas i Stockholm har ett annat syfte än resenärernas önskemål. Där handlar det om att effektivisera busskörandet, så att bussarna ska slippa stanna så ofta, även om man hänvisar till att det sker för att förkorta restiderna. Men eftersom strategin innebär indragna hållplatser och hållplatser placerade långt från de stora målpunkter som finns och hållplatser som är placerade långt från korsande busslinjer så att byten inte kan göras, och eftersom gångavstånden till de återstående hållplatserna är mycket längre, så kommer resenärerna att finna det mindre attraktivt. Många inser att det blir så långt till hållplatsen att resan blir mycket sämre. Argumentet att snabba upp resan kan förefalla som ett gott argument, men det gäller uppenbarligen endast den stund de ska befinna sig på bussen. Gångavståndet till hållplatsen och från avstigningen kommer att öka, och många kommer att längta efter den bil de bestämde sig för att låta bli.

## Bytesplatsernas särställning

Bytesplatserna är särskilt viktiga, eftersom varje byte är en stark störning i en kollektivresa. Nätet består ju av många linjer som ska fungera tillsammans. När hållplatserna för byten är långt ivägflyttade från korsningen eller obegripligt placerade så uppstår problem för dem som föreställer sig att det är enkelt att åka kollektivt. Ett flagrant exempel är den tidigare stora bytesplatsen Slussen i Stockholm.

## Färdmedelsvalet buss eller spårvagn? Kanske båda!

Den verkligt radikala åtgärden för kollektivtrafikens prioritering är att inrätta kollektivkörfält, vilket skulle skapa framkomlighet för alla bussresenärer. En tillkommande faktor är att man kan trafikera samma körfält och hållplatsrefug med både buss och spårvagn. En hårt belastad busslinje bör rimligen byggas om till spårvagnslinje, eftersom varje fordon då kan framföras med en förare som kan transportera 300 passagerare till skillnad mot en led-buss med en förare per 100 passagerare. Spårburen kollektivtrafik har dessutom den naturliga fördelen att alla observerar att spåren går där de går, och att bilister har större respekt än för enbart ett kollektivkörfält.

Det är klart att det är ett svårt beslut att ta för politiker som tror att spårtrafik är dyrt, när det i själva verket handlar om en effektivisering av stora mått. Investeringen i spår är visserligen tydlig, men den håller i många decennier, liksom spårvagnarna, medan bussar nästan alltid är utslitna efter tio år. Driftkalkylen ska givetvis beräkna livslängden också, inte bara investeringsbeloppet. Att sedan spårburen trafik har bättre gångegenskaper än bussar som kränger och skumpar på sina gummihjul är en annan faktor som gör att spårtrafik gör kollektivtrafiken attraktivare. Man måste helt enkelt hålla reda på vad som värderas högt av brukarna av kollektivtrafiken – det är de som avgör vad som är attraktivt. •

*Kurt Hultgren*

*Artikeln är en förkortad version av ett inlägg på bloggen Framlänges Fönsterplats ([www.perrongforlaget.se](http://www.perrongforlaget.se)). Den fullständiga texten innehåller bl a fler exempel, hämtade från Stockholm.*

---

## Värmland har Sveriges nöjdaste resenärer



I början av februari presenterade Svensk Kollektivtrafik sin nationella resvane- och attitydundersökning Kollektivtrafikbarometern 2022 och konstaterade där att värmlänningarna är nöjdast i landet med sin kollektivtrafik. Samtidigt är Värmland den enda region som sänker kollektivtrafikens taxor inför 2023 — de flesta regioner höjer.

Läs mera på <https://www.varmlandstrafik.se/i-varmland-finns-sveriges-nojdaste-resenarer-igen/>

## Vart går bussen?

Det är många faktorer som påverkar kollektivtrafiken attraktivitet. För att flera resenärer ska lockas att resa kollektivt krävs att kollektivtrafiken uppfattas som ett bra alternativ. En av de viktigare faktorerna är skyltningen på fordon och stationer/terminaler. Detta inlägg handlar om skyltning av bussarna. Inlägg om skyltningen på stationer på terminaler/stationer i kommer i kommande nyhetsbrev...

”Från början” användes (behövdes) inga linjenummer. Ofta var destinationen (eller bussbolagets namn) angiven på själva bussen. Linjenummer (och destinationer) började först användas i de större städerna, men infördes successivt även av många större trafikföretag i förorts- och landsbygdstrafik. Även om flera större trafikföretag, t.ex. GDG biltrafik, NKIJ, NBJ och Wasatrafik, fortsatte utan linjenummer men de angav tabellnummer för de olika linjerna i sina tidtabeller. Den stora s.k. länstrafikreformen i kollektivtrafiken i början av 80-talet innebar att linjenummer, i princip, var införda i all busstrafik.

Vad är det då för destinationer (och hur) som anges på bussarna? Tyvärr finns det inga enhetliga principer för hur de olika trafikföretagen ser på detta. Den information som riktas till resenärerna och den information som riktas till bussföraren är två olika saker. Resenärerna behöver/vill veta till vilken stadsdel/ort bussen går, och kanske även

information om någon större ort utmed vägen.

Bussföraren behöver veta vart (=vilken hållplats) han/hon ska köra till och vilken väg. Det senare anges i intern information som ofta är helt ointressant för resenären. När den interna informationen till bussföraren även används för information till resenären kan det bli svårt för resenären att förstå. Några exempel;

- En buss som ska gå från Kalmar till Borgholm (på Öland) skyltas Borgholm. Om samma buss fortsätter till Norra Öland, skyltas den ”Nabbelund”, redan i Kalmar. Hur ska den ovane resenären som ska åka till Borgholm förstå att det är rätt buss?

- En buss som ska gå från Stockholm (Slussen) till Mörtviken/Björkvik (på Ingarö, i Stockholms skärgård) skyltas ”Idalen”. Hur ska den ovane resenären till Mörtviken veta vart bussen går och vilken väg?

- Buss som går till Bönan och Harkskär (utanför Gävle) skyltas ”Harkskär”. Hur ska den ovane resenären som vill åka till Bönan förstå att det är rätt buss?

**Sammanfattning:** Verka för att informationen till resenärerna utgår från deras behov och inget annat. Jämför gärna med skyltningen längs våra vägar. Det finns nog inget exempel där Trafikverket skyltar en ”hållplats” och inte en destinationsort...

*Thomas Montgomery*

---

## Evenemangskalendarium

Här redovisar vi några evenemang där Resenärerna planerar att finnas med under de närmaste månaderna:

<b>9 mars:</b>	JBS-konferens (Järnvägsbranschens samverkansforum)
<b>16 mars:</b>	Resenärernas årsmöte (se sid 1)
<b>15 maj:</b>	KAJT vårseminarium (Kapacitet i Järnvägstrafiken)
<b>27 juni – 1 juli:</b>	Almedalsveckan

---

Nyhetsbrevet utges av Resenärerna – Riksorganisationen för kollektivtrafikens konsumenter.  
Ansvarig utgivare Kurt Hultgren  
Redaktör: Anders Björkström  
Resenärerna är en ideell förening som organiserar enskilda personer och närstående organisationer i en samverkansplattform för bättre resekvalitet.  
Besöksadress: Kollektivtrafikens hus, Centralplan 3, Stockholm  
Postadress: Resenärerna, Centralplan 3, 111 20 Stockholm

Telefon 08-651 55 90  
Epost [info@resenarerna.se](mailto:info@resenarerna.se)  
Hemsida [www.resenarerna.se](http://www.resenarerna.se)  
Swish 123 574 96 68  
Bankgiro 231-7931  
Plusgiro 489 64 27-4  
Organisationsnummer 802012-0260  
Nästa nummer utkommer i månadsskiftet mars-april. Bidrag önskas senast tjugonde mars till [nyhetsbrev@resenarerna.se](mailto:nyhetsbrev@resenarerna.se)

**Gå med i Resenärerna – riksorganisationen för kollektivtrafikens konsumenter!**

Medlemskap kostar f.n. 200 kronor per år. (Nyblivna medlemmar betalar 50 kronor för första året)

Betalas med Swish, Bankgiro eller Plusgiro till ovan nämnda konton