

Resenärs Forum

Nyhetsbrev för *Resenärerna* 3 / 2023

30 jun 2023

Trafiknämnden i Stockholm har beslutat:

Roslagsbanans förlängning till City ska gå via Odenplan

Den 22 mars 2023 fattade trafiknämnden beslut om lokaliseringsutredningen för Roslagsbanan som slår fast att banan bör gå via Odenplan vid en förlängning till city.

Nu har flera alternativa dragningar av banans förlängningen till city undersökts och studerats djupare. I lokaliseringsutredningen fastställs det nu vilken ungefärlig dragning som rekommenderas. Tunneln kommer bli cirka tre kilometer lång och börja i området kring Albano.

– Trafikförvaltningen har tillsammans med kommunerna och andra parter utrett olika alternativ för Roslagsbanan till city. Vi har kommit fram till att en tunnel via Odenplan är det bästa alternativet utifrån

resenärsnytta, genomförbarhet, kostnad och påverkan på miljön, säger John Söderberg, avdelningschef och ansvarig för investeringsprojekt vid trafikförvaltningen.

Arbetet med projekt Roslagsbanan till city leds av Region Stockholm genom trafikförvaltningen och sker i samverkan med Stockholms stad, Täby kommun, Vallentuna kommun, Österåkers kommun och staten. Andra parter som deltagit i arbetet med lokaliseringsutredningen är till exempel länsstyrelsen, andra myndigheter och allmänheten. Allmänna samråd har hållits under 2021 och 2022.

Källa:

<https://www.regionstockholm.se/verksamhet/kollektivtrafik/aktuella-projekt/Roslagsbanan/roslagsbanan-till-city/nyheter-rbc/2023/03/sa-har-ska-roslagsbanan-till->

Norrtåg rapporterar:

Persontrafiken första kvartalet 2023 slår alla rekord

Under tider januari till mars 2023 genomfördes 400 913 resor med Norrtåg, vilket är två procent fler resor än före pandemin 2019.

Persontrafiken på Haparandabanan har dessvärre dålig punktlighet endast 65% mot önskvärda >95%.

För att förbättra punktligheten måste delen Boden-Kalix förbättras med bättre snöröjning, viltstängsel och kanske några mindre investeringar.

En glädjande nyhet är att Finland nu elektrifierar den återstående järnvägssträckan fram till Haparanda station, en sträcka på 14 km.

Finland och Sverige har visserligen olika spårvidder men Haparanda station liksom järnvägsbron över Torneälven och Torneå station har spår med både svensk och finsk spårvidd. Arbetena med elektrifieringen fram till Haparanda station och även ombyggnad av perronger för de finska spåren i Haparanda planeras att färdigställas under nästa år. De dubbla spårvidderna ger möjlighet för framtida resor åt båda hållen från Haparanda.

Urban Hellzén

Trafikverket (TrV) och avstängningar

TrV har avisert att järnvägen mellan Stenungsund och Uddevalla kommer att stängas för trafik i ungefär ett års tid! Inte utan stolthet säger TrV anger att arbetena kommer att utföras dagtid för att kostnaderna bli lägre och avstängningstiden bli kortare än om arbetena skulle utföras nattetid! Godstrafiken påverkas inte, eftersom det inte går några godståg på sträckan. Om persontrafiken, sägs det inte annat än att den kommer att ersättas med bussar. Om HUR resenärerna påverkas, t.ex. av förlängda restider och försämrade resmöjligheter sägs däremot ingenting! Resenärerna anser att det saknas en kalkyl som väger in skillnaderna för resenärerna mellan att TrV utför arbetena dagtid eller nattetid! Att TrV upprättar en sådan "total kalkyl" inför planeringen av alla banavstängningar är en självklarhet. Det finns oftast alternativa lösningar! Att TrV i så liten utsträckning inte tar hänsyn till resenärerna eller hur trafikföretagen påverkas är en stor brist!

Så här skulle en kalkyl för det aktuella arbetet kunna se ut:

	Arbeten utförs dagtid	Arbeten utförs nattetid
Kostnader	900 miljoner kr	600 miljoner kr
Avstängningstid	12 månader	18 månader?
Resenärspåverkan	Stor	Ingen
Ekonomisk påverkan	Stor	Ingen för trafikföretagen

Thomas Montgomery

Ny rapport visar: 97 av 100 betalar för sin SL-resa

Under pandemin steg andelen resor som görs med SL utan att man betalar för sig. Men 2022 gick fuskandet ner till samma nivå som 2019. Det visar en rapport från trafikförvaltningen. En ny rapport från trafikförvaltningen visar att tre procent av alla resor som gjordes under 2022 var så kallade fuskresor. Det innebär att 97 av 100 betalar för sig när de åker med SL, vilket är samma nivåer som 2019.

Under 2020 ökade fusket till 12 procent då man fick gå på bussarna genom bakdörrarna och det inte gjordes

biljettkontroller i samma omfattning som vanligt av smittskyddsskäl. Under 2022 var det endast under januari månad som bussarna hade stängda framdörrar när en ny smittvåg drog in.

Fuskåkandet under 2022 innebär ett uppskattat inkomstbortfall för SL på cirka 327 miljoner kronor.

<https://www.regionstockholm.se/verksamhet/kollektivtrafik/nyheter/2023/04/lagesrapport-om-fusket-i-sl-trafiken/>

Resenärs Forum

Varifrån går bussen/spårvagnen?

I förra numret resonerade Thomas Montgomery om frågan "Vart går bussen?", alltså hur informativa kollektivtrafikens destinationsskyltar egentligen är. En annan viktig fråga är hur man hittar sitt fordon: "Varifrån går bussen?"

För resenären, speciellt den som kommer från ett annat län/RKM, är det angeläget att få information om var hållplatsen ligger och hur man hittar den. Ett bekymmer är att olika aktörer ofta har olika namn (beteckning) på en och samma terminal/hållplats. På många terminaler saknas dessutom kartor över terminalområdet, vilket blir speciellt problematiskt när hållplatserna inte ligger "samlade".

Ett nationellt fenomen är att de s.k. hållplatstopparna i alla de 21 olika länen har olika layout (i vissa län finns t.o.m. flera varianter!) och som visar olika information. T.ex.: Uppgift om namn på hållplatsen, linjenummer, vilka företag som trafikerar, tidtabell, uppgift om vart resenären kan vända sig etc. varierar från län till län. Det kan göra det svårt för resenären, speciellt den som inte befinner sig på hemmaplan, att veta hur han/hon se/förstå vad som är en hållplats.



Så här ser hållplatsskyltarna ut i Estland

I bl.a. Norge, Tyskland, och många av våra grannländer i öst, har hållplatsskylten ett enhetligt utseende. Sen är det upp till de företag som trafikerar hållplatsen i fråga, att sätta upp egen information. Men kravet är att den "nationella" hållplatsskylten alltid måste finnas! För att få till något liknande i En praktisk lösning kan vara att den nationella hållplatstavlan blir ett vägmärke, samtidigt som ansvaret för detta läggs hos Trafikverket. Några exempel på olika benämningar:

- 1) Järnvägsstationen (och busstationen) i Ljusdal heter hos X-Trafik: Ljusdals Resecentrum, hos TrV (Trafikverket): Ljusdal, hos SJ: Ljusdals station.
- 2) Gävle Centralstation heter hos X-Trafik: Gävle Central, hos TrV och SJ: Gävle C Järnvägsstationen i Falun heter hos Dalatrafik: Falun Resecentrum, Hos TrV och SJ: Falun C.
- 3) Järnvägsstationen i Skövde heter hos SJ och TrV: Skövde C och hos Västtrafik: Skövde Resecentrum
- 4) Järnvägsstationen i Linköping heter hos SJ och TrV: Linköping C men hos Östgötatrafiken: Linköpings Resecentrum.
- 5) Stockholm Central med "omgivning";
 - Spår 1-19 heter hos TrV och SJ: Stockholm C.
 - Vid huvudingången från Vasagatan och vid ingången från Klarabergsgatan står det på stationshuset: Centralstationen
 - Stationen för Pendeltågen kallas av SL: Stockholm City
 - Tunnelbanestationen heter hos SL: T-Centralen
 - Busshållplatsen mitt emot Centralstationen (på Klarabergsgatan) heter Klarabergsgatan.
 - Busshållplatserna på Kungsgatan, vid norra ingången till Cityterminalen, heter Cityterminalen, Men, bussarna från t.ex. Arlanda skyltas: Stockholm City (!?)
 - Någon information om hur man tar sig från Centralstationen till de olika busshållplatserna finns inte. En hänvisning till "Bussterminal" är snarast förvirrande eftersom det bara är Cityterminalen som den visar.
 - Skyltningen till spårvagnen till Djurgården anger: "Spårväg City", men inte vart den går! På spårvagnen anges "Waldemarsudde". Den ovane resenären som vill åka till Djurgården, har inte mycket hjälp av denna information ...

Thomas Montgomery

EU stärker skyddet för resenärer vid förseningar — men i Sverige försämras villkoren för kortväga resor

I april 2021 antog Europaparlamentet och rådet en ny förordning om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer. Förordningen innehåller regler om bland annat rätten till ersättning vid förseningar och vilken information resenärerna ska få. Den innehåller också regler om åtgärder för att underlätta resandet för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet. I Sverige har dock Svensk Kollektivtrafik lyckats få regeringen att i propositionen föreslå att den nya force-majeure-klausulen också skall införas i den svenska lagen för *kortväga* kollektivresor. Detta innebär att ersättning inte längre kommer att betalas ut i 1/3 av fallen, vilket motsvarar de fall där förseningen orsakats av ”tredje man”. Resenärer kommer inte längre vara säkra på att kunna få ersättningen för en taxiresa då de riskerar att bli mer än 20 minuter försenade i dessa fall.

Resenärerna försökte stoppa försämringarna

För att försöka förhindra försämringarna genomförde Resenärerna samtal med samtliga oppositionspartier och SD för att skapa majoritet för att lyfta bort regeringens förslag om införande av force majeure. Trots att vi fick bra gehör för vår kritik hos oppositionspartierna och SD, och flera av partierna hämtade skrivningar från Resenärernas synpunkter, lyckades oppositionen och SD inte enas om gemensamma skrivningar som hade kunnat stoppat försämringarna i resenärsrättigheterna. Den nya lagen trädde i kraft den 7 juni 2023. Riksdagsdebatten går att se här: https://www.riksdagen.se/sv/webb-tv/video/debatt-om-forslag/eus-nya-tagpassagerarforordning_ha01cu18/

Faktaruta: Nya villkor för Resplus

Förordningen kan sägas utgöra en variant av det resenärsskydd som Resplus idag tillhandahåller. För att Resplus resevillkor också ska uppfylla kraven i EU:s förordning har Samtrafiken tillsammans med Konsumentverket enats om ett antal förändringar i villkoren.

Den nya förordningen innebär i sammandrag:

- Alla återförsäljare av Resplus-resor behöver säkerställa att resenären före köp informeras om Resplus resevillkor. Detta görs redan idag men en ny formulering behöver användas.

- Alla trafikoperatörer som erbjuder resor med tågsträckor över 150 km får ett något ändrat åtagande vid trafikstörning:

- Om ersättningsresa inte erbjudits inom 100 min från planerad avgångstid har resenären rätt att själv ordna ersättningsresa med tåg eller buss och få ersättning för det.

- Förseningsersättning skall liksom idag betalas ut men den omfattar nu även påverkan på anslutande resa om denna resa är en tågsträcka över 150 km.

Tidsgränserna är samma som förut; efter 60 min utgår förseningsersättning på 25 %. Efter 120 min utgår förseningsersättning på 50 %. Till skillnad mot idag så införs även undantag för extraordinära omständigheter och tredje mans beteende.

Källa: Samtrafiken

Faktaruta: Nyheter för tågresenärer till Danmark

Sedan den 1 juni är ersättningsvillkoren vid försening desamma oavsett vart kunden reser med Öresundstågen i Danmark. För resor mellan Skåne och Danmark gällde tidigare olika regelverk beroende på hur långt i Danmark kunden reste.

För resor från Skåne till Copenhagen Airport gäller samma regler som i Skåne, det vill säga rätt till ersättning efter 20 minuters försening. Ersättningen kan bestå i prisavdrag eller ersättning för alternativ transport med taxi eller bil.

För resor från Skåne till destinationer längre än Copenhagen Airport gäller EU-förordningen, vilken för närvarande ger ersättning vid försening som överstiger 60 minuter, men ingen ersättning för alternativ transport.

Nya ersättningsregler

Den nya EU-förordningen innebär att kunder som åker tåg inom EU som är över 60 minuter försenade har rätt till ersättning för alternativ transport.

För att förenkla ytterligare för kunderna har kollektivtrafiknämnden i Skåne den 24 april beslutat att samma regler ska gälla oavsett vart man reser med Öresundstågen i Danmark från och med den 1 juni 2023. De nya reglerna innebär att ersättning lämnas vid försening över 20 minuter, samt att ersättning även ges för alternativ transport för resor som går längre in i Danmark.

Källa: Skånetrafiken

Aktuellt från Resenärernas arbete i EPF:



Den 30 maj deltog Resenärernas vice ordförande Emil Frodlund i en paneldebatt med järnvägsföretagens Europeiska paraplyorganisation CER, de mindre tågbolagens intresseorganisation Allrail och den internationella tågbokningstjänsten Trainline, modererad av EU-kommissionens ansvarige för den inre europiska järnvägsmarknaden Kathrin Obst i ett arrangemang av EU-kommissionen och det svenska ordförandeskapet. Temat var hur tågbiljetter bättre ska kunna tillgängliggöras i Europa. Idag är det vanligt att det inte går att ta del av hela utbudet av tågbiljetter runt om i EU. Emil ifrågasatte att det saknas EU-regleringar som tvingar tågbolagen att dela med sig av sitt utbud till andra försäljningskanaler, likt EU tvingar flygbolagen att göra genom CRS-förordningen.

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
Hemsida www.resenarerna.se
Swish 123 574 96 68
Bankgiro 231-7931
Plusgiro 489 64 27-4
Organisationsnummer 802012-0260
Nästa nummer utkommer i slutet av juli. Bidrag önskas senast tjugonde juli till 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 ovannämnda konton