

Resenärs Forum

Nyhetsbrev för *Resenärerna*

4 / 2023

12 aug 2023

Rapport från Stationsprojektet:

Årets station 2023 – snart koras vinnaren



År 2022 utsåg Resenärerna Malmö till årets bästa station. Nu pågår arbetet med att utse 2023 års bästa station. Resultatet meddelas i början på hösten.

övergripande ansvar för stationen.

Våra uppgifter om hur det ser ut på stationerna har också använts till olika utredningar som gjorts av t.ex KTH och Trafikanalys. Trafikanalys har sagt att den bästa sammanfattningen av hur det ser på stationerna har Resenärerna. För att peka ut goda exempel utser vi årets station. Se ovan som exempel fjolårets diplom, som vi delade ut till Malmö. Arbetet pågår med att utse årets station.

En fråga som kommit upp är om vi kan se någon tendens/förändring vad gäller stationerna under de åren vi följt utvecklingen. De stationer som renoverats har oftast fått ett ljusare och mer inbjudande utförande. Det har också ofta blivit fler reklamskyltar, ibland i stället för information som resenärerna behöver t.ex terminalkartor och trafikinformation. En mycket viktig information på stationen är Trafikverkets skylt om tågens avgång- och ankomsttid. En ny typ av skylt har införts. Problemet med den nya skylten är att den rymmer färre tåg, varje tåg behöver nu två rader. Detta innebär att när många försenade tåg fyller upp skylten kan tåg i rätt tid ankomma och avgå utan att visas på informationstavlan. Det kan lösas som på bilden på nästa sida, genom att på en extra lapp hänvisa till Trafikverkets hemsida eller att ta bort annonseringen av ankommande tåg.

Någon enstaka ”ny” station har tillkommit, t. ex Nälden. Den har varit nedlagd i många år men nu återöppnats, som vi beskrev i Resenärsforum nr 8/2022.

Mängden av informationstavlor har ökat på senare år. Det anmärkningsvärda är att det oftast inte står något på dem. På nästa sida illustreras våra erfarenheter med några bilder.

Olle Ek

Resenärs Forum



Trafikverkets nya skylt rymmer färre tåg.



Mängder av informationstavlor finns. Tyvärr är de flesta tomma.



Den nya stationen i Nälden. Urban Hellzén, valberedare i Resenärerna, kontrollerar stationen. Samiliga foton: O Ek

Det skulle gå att ta med cykel på bussen – om bara viljan fanns



Buss i Toronto med frontmonterat cykelställ.

Fotograf okänd

Med början i slutet av 40-talet var de flesta bussarna i svensk lokal- och regional busstrafik (ej i stadstrafik) utrustade med frontmonterade cykelställ. Plats fanns för ett par – tre cyklar. Att cykla var ju enormt populärt, så efterfrågan fanns! På 60-talet minskade efterfrågan och bussbolagen slopade successivt cykelställena. Övergången till

högertrafik 1967 innebar att en del bussar byggdes om för högertrafik, men många nya levererades. Frontmonterade cykelställ beställdes av ett antal privata busstrafikföretag, t.ex. busstrafiken i Nacka-Värmdö, på Södertörn och på Mälardalen, men även av några ytterligare. Statliga SJ-buss beställde bussar med cykelställ monterade baktill, något som varken uppskattades av kunderna eller bussförarna!

Fördelar med att ha cykelställena framtill

Snabb och enkel på- och avlastning
Säker metod för att hålla cyklarna på plats
Lätt för föraren att övervaka (och assistera) vid på- och avlastning
Lätt för föraren att hålla uppsikt under färd

Nackdelar med att ha cykelställena baktill på bussen

Svårt för föraren att övervaka på- och avlastning
På- och avlastning tar längre tid.
Föraren har ingen tillsyn under färd
Större risk för nedsmutsning av cykeln

I USA och Canada har, numera, de flesta bussarna i lokal- och regiontrafik frontmonterade cykelställ!

Den trafik som det nybildade SL kom att bedriva, var den trafik som SS (Stockholms Spårvägar), statliga SJ och ett 30-tal privata företag bedrivit. De hade kört stads- och förortstrafik i Stockholm, men saknade såväl kunskaper som erfarenheter av cykelbefordran. De kvarvarande cykelställena i förortstrafiken avlägsnades successivt. Detta trots att cykling blivit allt populärare. En popularitet som fortsatt att öka! Efter påstötningar från politiken gjorde SL, ytterst

motvilligt, ett totalt misslyckat försök med cykeltransporter. Cykelställena var monterade baktill och begränsat till helgerna på två udda linjesträckningar. Syftet var uppenbarligen att påvisa en liten efterfrågan! Det gjordes även ett försök med en särskild ”cykelbuss” på en linje. Försöket skulle påvisa vilka orimliga kostnader cykeltransporter skulle innebära!

Ett försök med frontmonterat cykelställ på en SL-buss (som bild 3 visar), gjordes på lokalt initiativ kring 1980. Försöket var inte sanktionerat av SL, snarare tvärtom.

Frontmonterade cykelställ är alltså möjligt om ”man” vill. Men, vill man inte, så går det inte...

Thomas Montgomery

Stavanger inför avgiftsfri kollektivtrafik

Avgiftsfri kollektivtrafik har i skandinaviska länder hittills bara förekommit i mindre samhällen, som Ockelbo eller Kiruna. Men sedan första juli har Stavanger infört ett sådant system, och blir därmed första nordiska stad med mer än 100,000 invånare som slopar avgiften. Införandet är ett försök som pågår i ett år och omfattar endast dem som är folkbokförda i kommunerna Stavanger, Sandnes, Sola och Randaberg.

Försöket beräknas kosta 200 miljoner kronor. Hur det än utfaller så kommer det att ge erfarenheter som är värda de pengarna.

Källor: <https://supermiljobloggen.se/nyheter/stavanger-infor-gratis-kollektivtrafik/>
<https://www.travelreport.se/2023/07/07/stavanger-har-infort-gratis-kollektivtrafik/>

Nya Tysklandsbiljetten minskar bilåkandet kraftigt

Somliga tvivlade när Tyskland introducerade sin nya, subventionerade Tysklandsbiljetten den första maj i år. Men statistiken talar nu sitt tydliga språk – bilresorna har minskat dramatiskt.

Tysklandsbiljetten kostar endast 49 euro i månaden. För detta kan man resa obegränsat med all lokaltrafik över hela landet. Resultatet? Tågresor över 30 kilometer ökade med 27,5 procent i juni jämfört med i april. Samtidigt har antalet bilturer minskat med nästan 100 000.

Detta bygger på tidigare framgångar från ett subventionerat sommarkort. Sommarkortet ledde till ökad användning av regionaltågen med i snitt tio procent. I vissa regioner sågs öknings uppemot 25 procent.

Trots utmaningar visar Tysklandskortet att det är möjligt att drastiskt förändra människors transportvanor genom att erbjuda billiga och tillgängliga alternativ till bilen. Resultaten bör tjäna som inspiration för andra länder med mål att uppnå en hållbar transportsektor.

Källor: <https://supermiljobloggen.se/positiva-nyheter/tysklandsbiljetten-minskar-bilakandet-drastiskt/>
<https://omni.se/tysklandsbiljett-ger-effekt-100-000-staller-bilen/a/vep13V>

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

Gå med i Resenärerna!

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