

Resenärs Forum

Nyhetsbrev för *Resenärerna* 2 / 2024

30 sep 2024

Äntligen:

Stomlinjebussarna i Stockholm har fått påstigning genom alla dörrar



Nu kan man blippa sin biljett vid vilken dörr som helst på alla blå stomlinjebussar i innerstan. Foto: SL

Sedan mitten av augusti har fler i stockholmsregionen fått en smidigare resa. Nu kan man blippa biljetten vid alla dörrar på de blå stomlinjebussarna i innerstan.

Bussarna på stombusslinje 1, 2, 3 och 6 har försetts med biljettläsare vid alla dörrar. Det gör att det blir enklare att kliva på bussen vid hållplatserna. Syftet är att få snabbare resor med SL-trafiken.

Samma regler gäller som på stombusslinje 4.

– När resan går snabbare blir den attraktivare. I förlängningen kan det ge vinster för miljön om det leder till att fler väljer att resa kollektivt framför att köra bil, säger Erik Norling, trafikdirektör på Trafikförvaltningen i Region Stockholm.

Biljettläsarna som ska installeras vid dörrarna läser av de flesta typer av biljetter. Det ska vara möjligt att blippa SL-kort, betalkort, appbiljett och färdtjänstkort.

Källa: SL (mynewdesk.com/se/sl)

150 år av nordiskt järnvägssamarbete



Organisationen NJS – forum för nordiskt järnvägssamarbete har i sommar firat sitt 150-årsjubileum, bland annat med ett tredagars seminarium i Köpenhamn. För Resenärerna deltog vår styrelseledamot Karin Svensson Smith. På nästa sida följer hennes rapport från seminariet. Nedan ger hon en presentation av NJS.

NJS – forum för nordiskt järnvägssamarbete

På NJS hemsida står det: ”I en starkt fragmenterad järnvägssektor är NJS en tvärfacklig förmedlare av information om utvecklingen inom järnvägssektorn i de nordiska länderna. NJS är också ett organ för etablering av informella nätverk. Forum för nordiskt järnvägssamarbete arbetar tvärfackligt över gränserna mellan de nordiska länderna samt mellan myndigheter, infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, konsulter, entreprenörer, leverantörer och andra aktörer inom den nordiska järnvägssektorn.”

Tidskrift och seminarier

NJS ger ut NJT (Nordisk järnbanetidskrift), Nordens ledande facktidskrift inom järnvägsområdet. NJT utkommer med fem nummer per år. Frånsett denna läsvärda tidskrift arrangeras ett dussin intressanta seminarier per år. Punktlighet, tågfärjeförbindelser, godstransporter på järnväg, nattågstrafik, järnväg på landbroar är exempel på teman för de seminarier som har genomförts.

150-årig historia

Seminariet i Köpenhamn var en del av NJS 150-årsfirande. NJS bildades i Köpenhamn den 28 augusti

1874 och är en av Nordens äldsta, fortfarande aktiva samarbetsorganisationer. Bakgrunden till NJS tillkomsts var ett växande intresse för samarbete mellan framför allt ban- och maskiningenjörer från Sverige, Norge och Danmark och behovet av ett gemensamt forum för att diskutera och utveckla tekniska lösningar. Finland blev medlem på dagen 50 år efter bildandet, den 28 augusti 1924, efter att landet blivit självständig från att ha varit ett ryskt storfurstendöme.

Ökad jämställdhet

Det skulle dröja ända fram till det allmänna mötet 1909 innan kvinnliga deltagare dyker upp. Vid detta möte deltog åtta kvinnliga medlemmar från Norge, två från Sverige och en från Danmark. Järnvägsmannasällskapet hade därmed tagit det första steget mot jämställdhet, även om det skulle ta ytterligare närmare 100 år innan sällskapets namn avspeglar att det inte enbart har järnvägsmän som medlemmar. Vid det allmänna mötet i Jönköping år 2006 beslutades att ändra namnet från Nordiska Järnvägsmannasällskapet (NJS) till NJS – forum för nordiskt järnvägssamarbete. Av knappt 200 deltagare på 150-årsseminariet var cirka 25 procent kvinnor.

Karin Svensson Smith

Från NJS jubileumsseminarium

Studiebesök vid Fehmarn Bält

Seminarier i Köpenhamn var en del av NJS 150-årsfirande. I anslutning till järnvägsseminariet ordnades studiebesök på Fehmarn Bält-bygget. Detta tunnelbygge är en del av ScanMed-korridoren från södra Italien till Norden. ScanMed ingår i EU:s politik för transeuropeiska transportnät, TEN-T-politiken som är ett nyckelinstrument för att planera och utveckla en sammanhängande, effektiv, multimodal och högkvalitativ transportinfrastruktur i hela EU.

Många intressanta fakta om ekonomi, byggteknik och andra aspekter framkom. Amorteringstiden för de lån som finansierar tunnelprojektet är 28 år. En tredjedel av finansieringen består av EU-medel. Som svensk deltagare kan man inte annat än förvånas, och skämmas, över hur lite Sverige förbereder sig för det stora flöde av transporter som tillkommer när tunnelbygget är klart. En ny stambana för höghastighetståg Malmö–Stockholm borde ha varit byggd för länge sedan.

Nya Öresundsförbindelser dröjer

Politiker och representanter för näringslivet på såväl lokal som regional nivå i Skåne har länge verkat för fler fasta Öresundsförbindelser. Helsingborg–Helsingör, Landskrona–Köpenhamn och Metro Malmö–Köpenhamn bedrivs det ett omfattande lobbyarbete för. Trafikverket har gjort en rad utredningar som klarlägger sakläget. Men vare sig utredningarna eller det som framkom på NJS-seminariet talar för att nya fasta förbindelser är aktuella under de närmaste årtiondena. Två tredjedelar av Öresundsbronns järnvägskapacitet används i dag. Flaskhalsarna för fler tåg över Öresund finns i Öresundsbronns landanslutningar.

Köp av tågresor

Den starkt ökade efterfrågan på internationell tågtrafik var föremål för en av sessionerna på seminariet. Här fick **Ivar Karlsson** från [Centralens Resebutik i Kalmar](#) presentera sitt imponerande arbete. 1965 började han sin anställning på SJ. Vid sin pensionering 2000 startade han försäljning av tågresor, som annars hade upphört i Kalmar, har en allmänt omvittnad god kunskap om tågresor i hela Europa.

Systematiskt underhållsarbete krävs

Allehanda brister i järnvägsanläggningen är en huvudorsak till att punktligheten fallerar. Yngre människor undrar vad man menar när man säger ”går som tåget” och har svårt att förknippa det med något pålitligt. En långsiktig och strategisk skötsel av järnvägen efterlystes.

Erfarenheter från Schweiz, Japan och andra länder där tågen kommer i tid talar för att ett systematiskt förebyggande underhåll i kombination med strategisk järnvägsutbyggnad leder till hög punktlighet. Norge framstod som bättre än Sverige på planering och genomförande av järnvägsunderhåll där minimal störning för resenärer var ett mål. Hela jobbet görs i ett svep i stället för att delas upp i flera upphandlingar.

Marknadsöppning – konkurrens på spåren

Flera av föredragshållarna lyfte fram problem med den brist på förutsägbarhet som upphandling av tågtrafik medför. Ungefär hälften av de upphandlade tågtrafikkontrakten i Norden avslutas i förtid. För att vinna upphandlingen har tågoperatören ofta pressat kostnader för att vinna upphandlingen. Under avtalsperioden visar det sig ofta att kostnaderna överstiger intäkterna, att personal försvinner på grund av dåliga arbetsvillkor och andra problem. För oss resenärer är bristen på förutsägbarhet och tillförlitlighet ett stort problem.

Inställd tågtrafik leder till många protester. Mer långsiktiga villkor för tågtrafik efterlyses. DSB:s tioårsplaner är sannolikt till fördel för de danska resenärerna. Banedanmarks representant menade att järnvägen inte lämpar sig för konkurrens.

Avslutande reflektion

NJS-seminariet var mycket värdefullt att delta i. Nu representerade jag [Resenärerna – Sveriges konsumentorganisation för kollektivtrafikkonsumenter](#), men fick tillfälle att träffa flera bekantskaper som gjorts under de 16 år jag var ledamot i riksdagens trafikutskott. En av dem var **Ingemar Lundin**, min första läromästare i järnvägsfrågor när jag började i riksdagen 1998. På receptionen höll han ett anförande för den svenska avdelningen av NJS. Jag har mycket att tacka honom och andra proffs i järnvägsvärlden för.

Karin Svensson Smith

Trafiken till Arlanda måste förbättras!

*Kollektivresenärerna är färre än vid nästan alla andra flygplatser ,
konstaterar Kurt Hultgren.*

Den 19 augusti deltog jag i ett samtal som Utredningen om kollektivtrafiken till Arlanda hade inbjudit Resenärer-na till. Det var Jonas Friberg och jag som träffade utredaren Peter Norman och sekreteraren Anders Svensson (gammal bekant från Trafikverket) och en medarbetare till dem. Regeringen har tillsatt utredningen eftersom de inser att förhållandena för Arlanda är långtifrån så bra som de önskar sig. I grunden ligger naturligtvis frågan om Sveriges perifera läge, sedan Kastrup blivit den verkliga knutpunkten för all flygtrafik till och från de nordiska länderna. Dessutom har flygresandet minskat så radikalt att många flyglinjer helt enkelt dragits in eller färre turer genomförs. Inrikes flyg i Sverige har enligt andra källor minskat med 40 procent, och utrikes flygande har inte fullt återhämtat sig efter pandemin. Till bilden hör förstås att många har valt andra alternativ än att flyga, och det är en viktig del i bilden. Somliga åker tåg för att de behöver träffas och deras företag har skaffat sig en resepolicy, andra har hittat metoder att träffas digitalt, vilket också kan fungera när man känner varandra.

Bara var femte är kollektivresenär

Råa fakta är att resorna till Arlanda endast sker till 20 procent kollektivt, medan Kastrup har 80 procent kollektiva resor till flyget, och Oslo har 70 procent. Vid de flesta stora flygplatser på andra håll i Europa är det ständigt mer än hälften som åker kollektivt. Man behöver bara tänka på Frankfurt/M, Zürich, Amsterdam, Bryssel och andra ställen, där det naturliga är att ta den lokala kollektivtrafiken. Och det handlar om tågtrafik i de allra flesta fall, det är därför man når höga procentandelar. Busstrafik är alltid lite obekant eller otydlig, något man måste fråga sig fram för att hitta.

Vi kunde konstatera att det var väldigt bra att den borgerliga regeringen på 90-talet fattade ett beslut att bygga Arlandabanan, även om den lösning som valdes var okonventionell, med ett separat specialfinansierat bolag som skulle ta betalt av alla nyttjare.

Men vi kunde också konstatera att systemet med avstigningsavgifter som kontrolleras i spärrar när man stiger av på Arlanda är en mycket dålig konstruktion, som ställer till många problem och undringar – ett system med spärrar som i övrigt bara förekommer i Stockholms tunnelbana, men inte på någon annan järnvägsstation i Sverige. Den där tilläggsavgiften är dessutom svår att betala, eftersom många har SL-kort som gäller i hela länet, utom just vid avstigning eller påstigning på Arlanda Central. De båda stationerna Arlanda Södra och Arlanda

Norra, som trafikeras av Arlanda Express har inga spärrar, och det beror ju på att deras biljettpriser är så höga att de inkluderar avstigningsavgiften.

Väldigt många kör bil till Arlanda och parkerar flerdagarsparkering där. Och den parkeringen drivs av Swedavia, som äger och driver de statliga flygplatserna i Sverige. Swedavia tjänar inte så mycket på själva flygtrafiken, men det är parkeringen som ger Swedavia intäkter. Det handlar om höga avgifter och om många dagar i följd. Men som vanligt tycker bilisterna att det är naturligt att betala för sin nödvändiga tillvaro och de ifrågasätter inte så mycket.

Många alternativ finns

Vi kunde också konstatera att det finns sex eller sju metoder att ta sig till Arlanda kommunalt. Förutom Arlanda Express, kan man välja att resa med Mälartåg, med SJs fjärrtåg mot Gävle, Dalarna och Norrland, med SLs pendeltåg till Uppsala, med SLs pendeltåg till Märsta och byte till lokalbuss till Arlanda (utan avstigningsavgift), och till sist Flygbussarna från Centralen, som också stannar vid St Eriksplan och vid Stallmästargården. Men de flesta kör alltså bil. Man kan också åka UL-buss till Arlanda från Uppsala. De idéer om att bygga en anslutningsbana till Arlanda från Roslagsbanan i Lindholmen, är nog inte planer som förverkligas de närmaste åren.

En lösning måste rimligen vara att göra om systemet med spärravgifter, så att det blir lika enkelt som i Köpenhamn. Man ska kunna åka lokaltåg och stiga av och vara välkommen, istället för att känna sig lite trakasserad. Det bolag som byggde och som har trafiktillstånden idag ägs av staten och kan mycket väl få ett annat uppdrag.

En annan metod som inte togs upp vid mötet, vore att låta Swedavia helt enkelt svara för de där spärravgifterna. Det är enkelt att räkna ut hur många som reser till och från Arlanda per tåg, och sedan får Swedavia betala den där finansieringskomponenten, som egentligen ingår i Arlandas tillgänglighet, som Swedavia ska svara för. Om regeringen fattar ett beslut om ägardirektiv till sina två statliga bolag för att lösa ett problem, så anser jag att det är precis vad regeringen ska göra. Lite konstruktiv fantasi får regeringen visa. Och i detta läge finns två statliga bolag som bägge syftar till att vara nyttiga för samhället och alla invånare och besökare.

Jag är övertygad om att borttagandet av spärravgiften och krånglet med spärrarna och de tveksamheter som (forts på nästa sida)

Resenärs Forum

Trafiken till Arlanda ...

(forts från sid 2) uppstår på grund av det ovanliga spärrsystemets betalningsproblem, biljettstrul och att ingen resenär vill göra bort sig, är just det columbi ägg som behövs. Då kan alla trafikföretagen samverka och resenärerna bli nöjda, istället för att tävla på olika egendomliga sätt. Det ska vara enkelt att åka kollektivt.

Sedan är det väl en annan sak att hälften av alla resor till och från Arlanda utgörs av personer som arbetar på Arlanda, som är en mycket stor arbetsplats. Men alla dessa drabbas lika mycket av krånglet och de egendomliga specialreglerna som är följden av den fantasifulla lösningen för att bygga Arlandabanan. Nu finns banan sedan 25 år. Nu är det dags att inkludera den i kollektivtrafiksystemet.

Till sist kan vi konstatera att Swedavia och flygbolaget BRA ett par veckor senare just har tillkännagivit att de kommer att överge Bromma flygplats. Inrikesflyget uppges nu ha minskat med 50 procent. De flyttar all inrikes flygtrafik till Arlanda, när nu BRA blir dotterbolag till SAS. Det tillkännagavs den 18 september. Därtill kan nämnas att Stockholms stad, som för några år sedan accepterade det politiska trycket att behålla Bromma flygplats i tjugofem år till, nu har ändrat sig och har sagt upp avtalet. Det finns många sätt att göra marken på Bromma flygplats bättre använd för stockholmarna, bostäder bland annat.

Kurt Hultgren



Mälardalstrafik tar över Uppsalapendeln

På en pressträff den 24 september meddelade Region Uppsala att Mälardalstrafik kommer att ta över all pendeltågstrafik mellan Uppsala och Stockholm. Ambitionen är att ersätta alla avgångar som SJ lämnar efter sig när de slutar trafikera sträckan den 15 december. Biljettpriser är dock ännu inte fastställda.

– Tågtabellen och priserna kommer att fastställas senare i höst. Vi har också en utmaning att öka tillgången till fordon, även om läget är mer stabilt än tidigare, säger regionrådet Jenny Lundström (MP).

Mälardalstrafik har tidigare trafikerat sträckan och då haft problem med inställda tåg och förseningar. Deras pressansvariga förklarar deras dåliga punktlighet med att deras tidigare trafik kördes som en del av längre sträckor, vilket förklarar den sämre punktligheten.

Källa: SvT (<https://www.svt.se/nyheter/lokalt/upsala/region-upsala-besked-om-tagtrafiken-vantas>)

Nyhetsbrevet "Resenärsforum" 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
Organisationsnummer 802012-0260
Nästa nummer beräkna utkomma i slutet av oktober.
Bidrag är välkomna och vår adress är 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 eller Bankgiro till ovan nämnda konton.