

# Vi Resenärer

ISSN 2002-3I03

På resenärens sida sedan 1993

2020-05-06 Nr II

## Kan vi resa med 2 meters avstånd?



Hur kommer kollektivtrafiken att se ut i framtiden? Har trafikbolagen råd att erbjuda varje resenär den yta som krävs i dag? Kommer vi resenärer att i framtiden kunna resa tätt intill varandra utan hälsorisk? Är obligatoriskt munskydd lösningen?

*Foto: NSB*

- Tågresandet går ned
- Nattåg till Bryssel om 2 till 3 år
- Snabbare tågevakuering
- SJs ekonomi fortsatt stark
- SLs agerande leder till ökad biltrafik
- Ny klimatlag ger fler resenärer?
- Nationell biljett för 200 mkr
- Nytt flyg till Gotland
- Senare start för Inlandsbanan
- **Reseledaren:** Hur ser morgon dagens kollektivtrafik ut?

## Reseledaren: Hur ser morgondagens trafik ut?

SJ och MTR Express erbjuder i dag varje resenär en tom sittplats förutom den bokade. I övrigt har kollektivtrafikbranschen inte vidtagit några konkreta åtgärder för ge resenärerna säkrare resor.

SL avråder från att ta bussen eller pendeln. Övriga länstrafikbolag är inne på samma spår. Desto färre som reser desto fler kan stå eller sitta på behörigt avstånd från medresenärerna.

Det ska bli mycket intressant att se hur trafikbolagen kommer att kunna skapa trygga resor även när livet återgått till det normala.

I dagens DN finns en debattartikel i vilken ett antal forskare rekommenderar att munskydd ska bäras i offentliga miljöer och dit får man väl räkna kollektivtrafiken.

Vi som vill åka kollektivt hoppas att trafikbolagen arbetar på olika lösningar inför sommarens och höstens trafik. Med större yta per resenär sjunker givetvis lönsamheten inom branschen. Är man beredd på detta?

Jan-Åke Bosell



## Snabbare evakuering av strandsatta tågresenärer!

Trafikverket har på uppdrag av Regeringen infört nya rutiner för evakuering av resenärer ombord på ett havererat tåg. Rutinerna infördes i december i fjol för trafiken kring Stockholm, Göteborg och Malmö. I dessa regioner får det ta max en timme att påbörja en evakuering efter ett stopp. Røjningen av spåren ska påbörjas inom två timmar.

Nu är de snabbare rutinerna införda även i Norrland och där gäller att evakuering ska börjas inom två timmar och røjning av spåren inom tre timmar.

– I de evakueringar och røjningar vi har gjort hittills i år har dessa åtgärder också visat sig bidra till ett effektivare arbete. Men det som är absolut viktigast är att det också faktiskt har lett till att färre tågresenärer blivit strandsatta på stillastående tåg, säger Thomas Pettersson, projektledare för hela projektet.

Sedan december 2019 har majoriteten av alla evakueringar i storstadsregionerna påbörjats inom en timme. Även flertalet røjningar av trasiga tåg har påbörjats inom utsatt tid, dvs två timmar. Att alla røjningar inte har utförts inom utsatt tid beror främst på att det inte

finns røjningslok på alla sträckor ännu.

– Vi fortsätter även etableringen av røjningslok under 2020 fram till ca 2022 – 2024. När alla kontrakt är klara kommer vi att ha røjningslok på

15 platser i landet för att snabbt kunna røj undan trasiga tåg från spåret. Snabbare røjning av trasiga tåg ger mer plats på spåret som i sin tur leder till bättre punktlighet för resenärer och godstrafik i hela landet, säger Thomas Pettersson.

### Vi Resenärer kommenterar

Initiativet från Regeringen innebär att det för första gången finns räddningsfordon på det svenska järnvägsnätet. Hittills har bogsering av ett havererat tåg skett med hjälp av ett annat ordinarie tågset.



## Air Leap räddar flyget på Gotland

Näringslivet på Gotland är idag mycket ansträngt och avsaknaden av normala flygförbindelser gör situationen än mer problematisk. Air Leap anser att det är viktigt att upprätthålla nödvändig infrastruktur till Gotland och tror på framtiden genom att starta linjerna Visby - Arlanda samt Visby - Bromma. Från och med den 25:e maj kommer Air Leap att trafikera linjerna med en Saab 340 för att sedan kunna växla upp till en större flygplanstyp när efterfrågan på flygresor ökar igen.

Linjerna flygs på kommersiell basis. Visby- Arlanda kommer trafikeras enligt trafikplikten, det vill säga en tur och retur, lunch och eftermiddag, måndag till fredag samt söndag. Visby - Bromma kommer till en början att

trafikeras med en tur & retur, morgon och lunch, måndag till fredag. Flygplanstypen kommer till en början att vara en Saab 340 med plats för 33 passagerare. När efterfrågan ökar och reserestriktionerna normaliseras kommer vi att öka antalet turer samt öka kapaciteten av flygstolar genom att sätta in ATR 72 med kapacitet upp till 72 passagerare.



# Har vi råd med ett nytt biljettsystem?

Under veckan publicerades en rapport på nästan 500 sidor gällande möjligheterna att införa ett enhetligt biljettsystem för all kollektivtrafik i landet. Utredningen initierades av regeringen för knappt ett år sedan. Samtidigt utsågs Gerhard Wennerström, vd för Samtrafiken, till så kallad särskild utredare och därmed ansvarig för utredningens genomförande.



Mångfalden av biljettsystem inom kollektivtrafiken gör det svårt främst för nya resenärer att ta tåget eller bussen i stället för bilen. Med bilen rör man sig fritt över exempelvis länsgränserna, vilket man inte gör när man åker kollektivt.

Rapporten avser i huvudsak den skattesubventionerade trafiken, vilken utvecklas och drivs av landets tjuoen regioner. Vissa regioner samarbetar i biljettsystem som gäller över länsgränserna men för de allra flesta lokala resenärer gäller biljetten bara i ett visst län.

Utredningen exkluderar flyget trots att det är kollektivtrafik och tar inte heller upp expressbusstrafik eller tidtabellebunden trafik till flygplatser och hamnar.

Det finns redan i dag ett biljettsystem som knyter ihop olika typer av resor. Ett är systemet Resplus, som gör det möjligt att köpa en biljett från exempelvis Karlstad Campus Futurum till Blockhusudden i Stockholm.

Ett annat intressant biljettsystem är Resrobot. Systemet innehåller alla färdmedel inkl. bil och spänner över hela landet. Även i Resrobot kan man köpa en biljett som gäller på flera kollektiva färdmedel. Resrobot utvecklas och underhålls av Samtrafiken. Systemet kommenteras i utredningen, då det har ytterst få användare.

## Vi Resenärer: Hur stort är problemet?

Ett nationellt biljettsystem vore givetvis bra men frågan är hur stort problemet med dagens flora av system är? Hur många nya resenärer kan kollektivtrafiken beräknas få genom ett nytt biljettsystem?

## Vi Resenärer: Har vi råd med ett nytt biljettsystem?

Kostnaderna för ett nytt system beräknas till 200 miljoner kronor, varav hälften ska betalas av regionerna. Finns det pengar till detta?

## Vi Resenärer: Kan bli bortkastade pengar!

Det sker i dag ingen marknadsföring av kollektivtrafikens tjänster. Alla trafikföretag saknar aktiv försäljning. SJ tar en avgift på 100 kronor för ett personligt svar på en fråga.

Ska ett nytt biljettsystem införas måste man se till att det marknadsförs.

Resrobot är ett exempel på ett system som "sover" i brist på marknadsföring.

## Kommentarer från Sveriges Bussföretag

Anna Grönlund, branschchef Sveriges Bussföretag, kommenterar utredningen i tidskriften Bussmagasinet. Hon framhåller att utredningen är väl genomarbetad och belyser de flesta perspektiven i frågan. Hon konstaterar att det blir en utmaning för alla aktörer att täcka en kostnad på minst 100 miljoner kronor.



## Kommentarer från Svensk Kollektivtrafik

- Det här är en fråga som har diskuterats i branschen under många år och det är positivt att det nu finns en konkret plan för hur ett nationellt biljettsystem ska kunna förverkligas och implementeras. Vi är nöjda med hur utredaren genomfört sitt arbete med transparens och nära dialog med berörda aktörer, säger Helena Leufstadius, vd Svensk Kollektivtrafik. Hon tillägger: - Eftersom det krävs ekonomiska investeringar på minst 100 miljoner kronor för att få systemet på plats, ska vi tillsammans med våra medlemmar analysera de ekonomiska konsekvenserna under den kommande remisstiden

# Nattåg först om 2 till 3 år

Sommaren 2019 fick Trafikverket i uppdrag av regeringen att utreda förutsättningarna för statlig upphandling av nattågstrafik till europeiska städer. I slutredovisningen av uppdraget pekas sträckningen Malmö-Köln-Bryssel ut som mest lämplig för att gå vidare med en eventuell upphandling av nattågstrafik till den europeiska kontinenten. Att upphandla och starta tågtrafik kräver viss framförhållning. Trafik på sträckan Malmö-Köln-Bryssel skulle därför som tidigast kunna vara igång om två till tre år. Förutom överenskommelser med berörda länder krävs det då att det finns intresserade operatörer som själva kan tillhandahålla fordon och att den juridiska processen inte drar ut på tiden.

# Start först 6 juli

Mot bakgrund av det nya coronaviruset och den uppmaning som Folkhälsomyndigheten gått ut med om att undvika icke nödvändiga resor så har Inlandsbanan beslutat att skjuta fram starten för sommarens trafik.



Sommarens trafik planeras istället att starta 6 juli och slutdatum 23 augusti står fast. Inlandsbanans sommartrafik är något som engagerar och påverkar många, både direkt och indirekt.

## SJ står på säker finansiell grund!

SJ publicerade sin kvartalsrapport under veckan som gick. På grund av Corona-pandemin sjönk försäljningen mycket kraftigt i mitten av mars. För hela kvartalet redovisas en försäljningsnedgång med 6 %. Detta resulterade i en förlust om 101 mkr att ställas mot en vinst på 105 mkr under fjolårets tre första månader.

Trots denna försämring redovisar koncernen en avkastning på operativt kapital om 12,4 %, vilket är långt över det krav som ägaren, svenska staten, ställer.

Nöjd kundindex enligt SJs egna mätningar låg för kvartalet på index 75, vilket är något bättre än under hela fjolåret.

Punktligheten var genomgående något bättre än i fjol. Andelen försenade X2000-tåg och övriga fjärr-

tåg låg på 15 % (2019: 17 %), regionaltågen 7 % (8%) och för pendeltågen 6 % (6 %).

- Tåget är framtidens sätt att resa. Därför är det viktigt för oss att vara redo så snart samhället börjar återgå till det normala och resandet tar fart igen. Vi behåller våra medarbetare och låter verksamhetskritiska projekt löpa på.

Och vi är fast beslutna att genomföra de investeringar i fler och modernare tåg som vi lovat våra kunder och resenärer, säger Madeleine Raukas, vd.

SJ-koncernen har ett eget kapital på 5 056 miljoner kronor och likvida medel vid kvartalets slut på 710 miljoner kronor samt en mycket rik ägare.



Foto: SJ

## Hur många fler resenärer ger en ny klimatlag?

I oktober 2019 gav regeringen Trafikanalys i uppdrag att analysera och lämna förslag på hur en obligatorisk redovisning av klimatpåverkan vid försäljning av resor med långväga buss, tåg, flyg eller färja kan utformas.

Nu har deras rapport kommit. Den utgör ett förslag till klimatdeklaration samt ett antal rekommendationer till regeringen om fortsatt utredningsarbete. Deras förslag innefattar resor som är längre än 15 mil.

Klimatdeklarationerna ska göra det möjligt för resenärerna att välja färdmedel utifrån miljöeffekten. Tanken är att deklarationerna också ska ge trafikbolagen incitament att förbättra klimatprestationerna.

Den nya lagen ska ha som syfte att minska klimatpåverkan av långa resor och den ska tillämpas vid försäljning och erbjudande av dessa resor.

### Vi Resenärer kommenterar

Den el som Trafikverket säljer till tågbolagen, och som används för tågdrift, produceras av vattenkraft. Tågen drivs således med förnybar el till 100 %.

Arlanda Express och SJ är sedan länge kvalificerade för Bra Miljöval. Övriga tågbolag har inte kostat på certifiering för Bra Miljöval. Den allmänna bilden av tågtrafik är att den är mycket miljövänlig.

För busstrafiken är det svårare för vanliga resenärer att få en uppfattning om resans miljöinverkan. Här finns ingen enhetlig märkning.

Frågan är vilka möjligheter till val av färdmedel som resenärerna har. Vilken praktisk nytta kan en ny lag ha för resandet? Varför undantas den stora delen av kollektivtrafiken, nämligen den som rör resor upp till 15 mil?



## SLs agerande leder till ökad biltrafik!

Svenska Dagbladet skriver att det funnits "fler resenärer än önskvärt utifrån Folkhälsomyndighetens rekommendationer" i SLs trafik under veckan som gick. SL tycker dock att det räcker med den information de givit "Resor ska bara göras om de är absolut nödvändiga och om resenären är helt frisk och symptomfri."

SL har inga planer på att exempelvis spärra av vartannat säte i tunnelbanevagnar och pendeltågsvagnar eller markera på perrongerna så att resenärerna håller avstånd. SL lägger allt ansvar på resenärerna.

Vi Resenärer konstaterar att deras svaga intresse för resenärernas hälsa leder till att fler tar bilen till jobbet trots att trängselskatten är kvar.



### Nyhetsbrevet Vi Resenärer

utges av Idégruppen Vi Resenärer KB, Svartviksslingan 45, 1403, 167 38 Bromma. E-post: [press@vireser.se](mailto:press@vireser.se)  
Hemsida [www.vireser.se](http://www.vireser.se) Tel 0735-20 72 75 Org. nr 969618-3004 Ansvarig utgivare: Jan-Åke Bosell.  
Copyright: Idégruppen Vi Resenärer