

# Vi Resenärer

ISSN 2002-3103

På resenärens sida sedan 1993

2020-09-27 Nr 25

## Förstatliga tunnelbanan?



Har trafikförvaltningen, SL, den kompetens och erfarenhet som krävs för utbyggnad av tunnelbanan? Den senaste utbyggnaden avslutades 1994. Överför tunnelbanan på det statliga järnvägsnätet och låt Trafikverket ta hand om den beslutade utbyggnaden. Region Stockholms alla krafter bör samlas kring uppgifterna inom vård och omsorg.

*Byggnation av Citybanan. Foto: Vi Resenärer*



SJ har släppt biljetterna för julresan och döpt om sina butiker till Servicecenter.



Skånetrafikens biljettsystem kan utgöra grunden i ett nationellt biljettsystem.



MTRX har den högsta innovationsgraden bland transportföretagen och kommer på tredje plats bland alla företag i landet.



Trafikföretagen har möjlighet att ge resenärerna sådan information så att de kan undvika trängsel.



Bus4You kör vidare Ludvika - Stockholm och skulle kunna ge Ludvika modern trafik.



Flygbussarna charter och Båtbussarna byter namn till Merresor.

# ReseLedaren: Förstatliga tunnelbanan

Stockholms tunnelbana räknas i många sammanhang inte som en järnväg. Det gäller exempelvis när pengar fördelas inom järnvägssektorn.

Det finns starka krafter i form av lobby- och intresseorganisationer som arbetar för järnvägens utveckling men de riktar in sig bara på det statliga järnvägsnätet.

Tunnelbanan är landets största järnvägssystem räknat på antalet resor. Under 2019 gjordes 347 miljoner resor i tunnelbanan att jämföras med 265 miljoner resor på det statliga nätet. (Trafikanalys tabell DI4 o D 16)

Den senaste utbyggnaden av tunnelbanan var klar 1994, när stationen Skarpnäck invigdes.

Det statliga nätet har byggts ur kraftigt sedan 1994. Två spår Stockholm södra-Flemingsberg, två spår på stora delar av Nynäsbanan, två spår Tomtebodavägen-Kallhäll samt Arlandabanan och Citybanan för att nämna de stora projekten.

Tunnelbanans gröna linje har bara två spår över Getingmidjan och det leder inte till några högljudda protester liknande de för att bygga en helt ny järnväg, Citybanan.

Under de senaste fem åren har antalet resor med tunnelbanan ökat med 17 miljoner och det har skett på gamla spår och utan fler fordon.

Ledande lokala politiker sade för några år sedan att tunnelbanan är färdigbyggd. Nu är det spårvagnstrafiken vi ska satsa på.

Utbyggnaderna av det statliga nätet har drivits fram av starka lokala politiker runt om i Mälardalen, regeringen och ett antal intresseorganisationer.

Regeringen har inget intresse av tunnelbanan och det finns inga politiker i Vällingby, Farsta, Norsborg och Fruängen som värnar om tunnelbanans utveckling. Det finns heller inte några intresseorganisationer som arbetar för tunnelbanan.

Nu har Region Stockholm beslutat om en utbyggnad av tunnelbanan med nya sträckningar och nya stationer. Först 2030 beräknas den trafiken komma igång. Det innebär att tunnelbanans utveckling gör ett uppehåll på 36 år eller från 1994 till 2030.

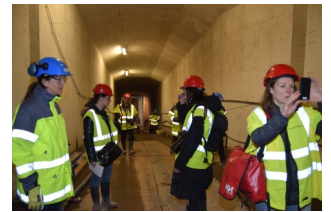
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Antal fordon	1 039	1 039	1 039	1 039	1 039	1 037
Antal sittplatser	44 990	44 990	44 990	44 990	44 990	44 898
Antal stäplatser	102 491	102 491	102 491	102 491	102 491	102 275
Antal resor miljoner	330	338	349	353	355	347
Förändring föreg. år		2,42%	3,25%	1,15%	0,57%	-2,25%
Förändring perioden						5,15%

*Källa. Trafikanalys*

## Frågan är om regionens trafikförvaltning, SL, har den kompetens och erfarenhet som krävs för utbyggnad och drift av tunnelbanan?

Frågan är berättigad med tanke på att SL inte lyckats upphandla ett nytt signalsystem till röda linjen och haft ett antal mycket stora infrastrukturproblem vid byggandet av Tvärbanan.

Vi har ju Trafikverket som byggde Citybanan inom ramen för fastställd budget och tidsplan och som driver ett antal stora järnvägsprojekt runt om i landet.



Tunnelbanans infrastruktur behöver den kompetens som Trafikverket sitter på och därför borde banan inlemmas i det statliga järnvägsnätet. Nu bemannar SL sin organisation med sådan kompetens som Trafikverket har.

Om Tunnelbanan ingick i detta nät, som all annan tågtrafik i landet, skulle den hänga med i utvecklingen både tekniskt och finansiellt under ledning av Trafikverket.

Det måste också finnas samordningsvinster med att ha Trafikverket som huvudman för all infrastruktur för tågtrafik i vårt land.

En annan fördel med att flytta tunnelbanan till Trafikverket är att det gör det möjligt för Region Stockholm att koncentrera sig på huvuduppgifterna inom vård och omsorg.

## ”Bygg på det som redan är gjort”

Det skriver Skånetrafiken och Östgötatrafiken i ett gemensamt pressmeddelande angående utveckling av ett nationellt biljettsystem. De välkomnar förslaget till nytt system för den svenska kollektivtrafiken och de konstaterar att mycket av det som föreslås används redan i Skåne och Östergötland och skulle kunna skalas upp och användas på fler håll i landet. Dessutom skulle det spara resurser i en tid när svensk kollektivtrafik brottas med minskade intäkter.

Tvärtemot utredningen anser de att staten fullt ut behöver finansiera fortsatt utveckling och införande av det

nationella biljettsystemet enligt den så kallade finansieringsprincipen

Det nya nationella biljettsystemet ska vara helt implementerat under 2023 och för att alla ska komma dit krävs det stora insatser från de regionala trafikmyndigheterna.

- Det kan inte vara klokt användande av skattemedel att varje aktör måste bygga sitt eget system. En möjlig lösning för staten vore att låta vårt utvecklade biljettsystem användas av fler.

# Grattis MTRX

CTF, Centrum för tjänsteforskning vid Karlstads universitet, har presenterat resultatet av 2019 års Svenska Innovationsindex, där innovationsgraden hos tusentals svenska företag och organisation rankats.

De högst rankade företagen var

IKEA	70,1
Spotify	65,9
MTRX	59,8

## Gruppen Transport

MTRX	59,8
Norwegian	54,3
Buss4You	53,2
BRA	51,1
Swebus	46,4
SAS	43,5
SJ	42,9



- Vi är otroligt stolta över att för andra året i rad placera oss högt i Svenskt Innovationsindex där vi får umgås med starka varumärken så som IKEA, Spotify och Netflix i toppen. Vi vill förenkla det hållbara resandet

## VyBus kör vidare!

Busslinjen mellan Ludvika–Stockholm har under en längre tid varit under uppföljning och i somras rapporterades det om att den skulle läggas ned den 30 september. Nu har Vy Travel meddelat att den kommer att trafikeras till och med 31 december 2020.

– I början av sommaren presenterade ett första initialt beslut att avveckla linjen från och med den sista september i år. Anledningen till detta beslut baserades på en längre uppföljning och framtidsutsikt för linjen, säger Elvir Rascic, försäljningschef på Vy Travel.

Beslutet att lägga ned trafiken har mött stort engagemang från privatpersoner i området som argumenterat och stått upp för linjens fortsatta verksamhet.

– Vi har tagit till oss av denna feedback. Därutöver har vi noggrant följt utvecklingen de senaste månaderna och övervägt alla för- och nackdelar. Det beslut som har fattats idag är att vi fortsätter köra linjen till och med 31 december 2020 för att ge linjen ytterligare chans till återhämtning, säger Elvir Rascic.

– Huruvida linjen kommer att trafikeras efter december vet vi inte i dagsläget, utan vi kommer att följa utvecklingen löpande och därefter kommer ett nytt slutgiltigt beslut att fattas i december. Något som kan påverka detta beslut är ifall vi ser ett ökat resande vilket är en förutsättning för vår fortsatta verksamhet på sträckan, säger Elvir Rascic.

och på vår väg mot att bli det mest omtyckta resebolaget är innovation och kundupplevelse i fokus för oss varje dag, säger Mats Johannesson, vd på MTRX.



MTRX innovationsarbete pågår ständigt där man under det senaste året bland annat:

Infört en automatisk förseningsersättning.

Infört en klimatsmart förmån med extra lediga dagar för anställda som väljer tåg framför flyg på semester.

Startat en direktlinje mellan Arenastaden och Göteborg.

Lånat ut sin kommersiella chef Peder Osterkamp till klimatuppdrag på FN-nivå.

Lanserat en ny varumärkesidentitet, som även blivit nominerad till Svenska Designpriset.

**Ett stort grattis till ledningen för MTRX**

## Ge Ludvika modern trafik!

Tågförbindelserna mellan Ludvika och Stockholm är mycket bristfälliga. De omfattar resa med Tåg i Bergslagen Ludvika–Västerås och resa med SJ Ludvika–



Stockholm. I de flesta förbindelserna innebär bytet i Västerås en lång väntetid. Vanligen kring 20 minuter. SJ hänvisar i sin sökmotor till resor även via Borlänge, Gävle eller Örebro.

Vägavståndet mellan Ludvika och Stockholm är 219 km. En resa med bil torde ta cirka 2,5 timmar. Bussen tar 3 tim. 10 minuter och tåget mellan 3 tim. 6 min och 4 tim. och 17 min.

Det bästa för resenärerna är som synes expressbuss- trafik mellan Ludvika och Stockholm via Västerås. Det skulle ge mycket kortare restider och bekvämare resor.

Det borde ligga i kommunens intresse att förbättra resmöjligheterna för både affärsresenärer och privata resenärer.

Med VyBus kan snabba och bekväma förbindelser med Arlanda också skapas.

Politikerna kan dra lärdom av region Sörmland och deras samarbete med privata Trosabussen.

## Debattinlägg: Corona - Kollektivtrafikbranschen kan själv göra mer.

Coronapandemin har lett till en dramatisk resandeminskning och därmed följande intäktsminskning för kollektivtrafikbranschen. Vad detta betyder för den framtida utvecklingen av kollektivtrafiken är det för tidigt att sia om.

Trängseln i kollektivtrafiken vissa tider på vissa linjer är ett problem som alltid har funnits. Coronapandemin och den därmed sammanhängande smittorisken har på ett dramatiskt sätt satt focus på denna fråga. Kollektivtrafikbranschen har i princip gått ut med budskapet "Åk inte med oss om du inte är tvungen". Här kommer ett förslag till åtgärder för att minska trängseln i bussar och tåg som kollektivtrafikbranschen själv kan införa och utveckla. Det bör påpekas att ser man på hela Sverige finns det, särskilt utanför storstäder och under icke rusningstid, väldigt många linjer och turer där det mycket sällan är någon trängsel.

Trängseln i bussar och tåg där **det är platsreservering** kan kollektivtrafikbranschen nu under Coronapandemin hantera genom att bara sälja en del av platserna och därmed minskas trängseln.

Trängseln i bussar och tåg där **det inte är platsreservering** är svårare att hantera. Men ett steg på vägen är att

lämna en kontinuerligt uppdaterad information om på vilka turer på vilka linjer det brukar vara trångt. All digitalisering och dataregistrering som numera finns i kollektivtrafiken bör göra detta möjligt. Resenären ges då möjlighet att undvika just dessa turer. Informationen om vilka turer på vilka linjer det är trångt på, finns i enstaka fall, men borde i princip finnas för all kollektivtrafik, speciellt där det inte finns platsbokning. Detta är en information som kollektivtrafikbranschen själva kan införa och som också skulle var värdefull när Coronapandemin är över.

Olle Ek

Olle Ek har arbetat inom järnvägsindustrin i många olika roller, vilket inneburit många och nära kontakter med olika funktioner inom kollektivtrafiken, såsom resenärer, tågoperatörer, banförvaltare, myndigheter, politiker och andra beslutsfattare. Han har alltid rest mycket kollektivt och ständigt förundrats över alla olika svårigheter som, särskilt den nye eller ovane resenären möter då denne skall resa. Därför är han engagerad i Resenärsforum, vilket är resenärens konsumentorganisation som främst arbetar för att det skall bli enklare att resa kollektivt.



## Namnändring på charter- och båtbusstar

Flygbussarna Charter och Båtbusarna, som erbjuder resor för både små och stora grupper samt förbindelser från Cityterminalen i Stockholm till färjeterminaler på Stadsgården, Värtahamnen och Nynäshamn, heter sedan den 1 september Merresor. Nytt namn men framgångsreceptet med god service, hög kvalitet och anpassade anslutningar till färjorna är kvar.

Flygbussarna Charter och Båtbusarna är en del av Merresor, Transdev koncernens affärsområde för kommersiell kollektivtrafik. Merresor består av flera kända varumärken som Snälltåget och Bussakuten och erbjuder persontrafik med tåg och buss samt trafikledning och ersättningstrafik.

- Efter försäljningen av Flygbussarna går vi in i en ny fas där vi vill dra nytta av både Flygbussarna Charter och Båtbusarna för att stärka vårt varumärke Merresor och vårt erbjudande inom beställningstrafik. Målet är att erbjuda en bättre helhetsupplevelse för våra resenärer. Det viktigaste kommer alltid att vara det som kunder värdesätter, och det ska vi bygga vidare på, berättar Jörgen Karlsson, VD för Merresor.

Den nya grafiska profilen har en tydligare koppling till Transdev då färgen och typsnittet är den samma. Första steget i varumärkesbytet är omprofilering av tio bussar som snart kommer att rulla på Stockholms vägar. I en andra fas kommer webbsidorna att uppdateras och uniformer att bytas ut. Resenärerna kommer även fortsättningsvis att möta samma vänliga personal och bekväma bussar. Under pandemin har vi också vidtagit extra åtgärder för att säkerställa en trygg resa.

- Just nu är branschen inne i en mycket tuff period, men vi tror att inom en inte allt för lång tid kommer att se en ökad efterfrågan på hållbara grupp- och privatresor med buss. Och det är möjligt att allt fler väljer att upptäcka allt det som Sverige har att erbjuda istället för att flyga till andra länder. Då är Merresor där för att hjälpa till med transporter över stora delar av Sverige, säger Jörgen Karlsson.



## Nytt namn hos SJ

SJ har döpt om sina tre resebutiker till SJ Servicecenter. De finns i Stockholm, Göteborg och Malmö. De är öppna på vardagar men stängda på lördagar och söndagar med undantag för Stockholm där servicecentret är öppet på söndagar från och med 1 oktober.

## Biljettsläpp hos SJ

SJ säljer nu biljetter för resor fram till 10 januari 2021. Det är ännu inte klart när biljetter för senare resor släpps enligt SJs kundservice.

# Ny första sida hos SL.se

SL har uppdaterat sin hemsida. Den största förändringen är att det direkt på startsidan går att se om det är störningar där man ska resa, både i trafiken och på stationen, till exempel om en hiss är trasig. Precis som förut går det att söka sin resa och se avgångar från där man står direkt på startvyn. Vid en vald resa stakas resvägen ut på en karta så att det till exempel går att se var de olika uppgångarna ligger på gatunivån. Varje linje visas i samma färg som på till exempel spårtrafikkartan och ute på skyltarna i trafiken, för att det ska vara lätt att känna igen dem.

– Många av funktionerna fanns tidigare på sl.se, men de är på den nya sajten presenterade på ett sätt som ska göra det lättare för resenärerna att ta till sig information om sin resa. Den nya sajten är också utformad på ett sådant sätt att våra webb-utvecklare kan jobba agilt med att lägga till nya tjänster allt eftersom de blir klara, säger Suss Forssman-Thullberg, kommunikationschef på trafikförvaltningen.



## Skånetrafiken - Ett föredöme i dessa tider!

### Information om eventuell trängsel på tågen

En gång i veckan publicerar Skånetrafiken tabeller med genomsnittsbeläggning på tågen till och från Köpenhamn och mellan Malmö och Helsingborg.

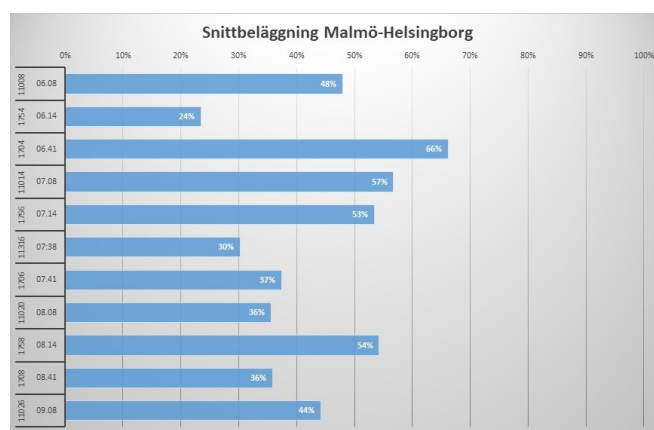
De skriver. ”Fundera på om din resa är nödvändig. Är den det så undvik rusningstrafiken om du kan. Dessa tabeller hjälper dig att se hur många som reser i genomsnitt på några av våra mest trafikerade sträckor. Just nu är rusningstrafiken mellan 7-9 och 15-18. Vi kör 3 tåg i timmen i vardera riktning mellan Malmö och Köpenhamn samt upp till 7 tåg i timmen i vardera riktning mellan Malmö och Helsingborg. Tack för att du visar hänsyn och bara reser med oss när du måste.”

### Snabba insatser för att undvika trängsel

Trots att Skånetrafiken kör som mest trafik i rusningstid uppstår enstaka avgångar där många vill resa samtidigt. Genom att noga övervaka antalet resande kan Skånetrafiken agera snabbt och sätta in extra avgångar där läget är akut och där det är möjligt att förstärka trafiken. Nu sätts ytterligare bussar in på några av de linjer och sträckor där många vill resa samtidigt.

Under rusningstid är det många som reser med Skånetrafiken och då kan vissa avgångar bli fulla. Men tillsammans med företagen som kör bussarna bevakar vi hela tiden bussavgångarna för att kartlägga hur behoven förändras och hur många som reser för att snabbt kunna få ut extra bussar där det behövs som mest. Nu sätts ytterligare förstärkningsbussar in där många vill resa samtidigt.

– Vi jobbar stenhårt för att det ska vara både tryggt och bekvämt att resa med buss i Skåne. Där vi ser att resandet är väldigt högt har vi lyckats att sätta in extra bussar och avgångar. Men vi behöver fortfarande våra resenärers hjälp för att försöka sprida ut resandet, berättar Saman Tondnevis, Affärschef på Buss, Skånetrafiken.



### Bjuder på munskydd

För att visa kunderna omtanke – och inte minst för att resenärerna ska kunna visa varandra hänsyn och omtanke – erbjuder Skånetrafiken resande i kollektivtrafiken ytterligare 100 000 munskydd. Dessa kan hämtas ut på Skånetrafikens kundcenter från torsdagen den 24 september.

Redan den 14 juli i år erbjöd Skånetrafiken munskydd till de resenärer som önskade detta för att bidra till tryggheten ombord på bussar och tåg.

Munskydden kan hämtas på Skånetrafikens kundcenter. Gesten uppskattades och de 50 000 munskydden är slut sedan ett antal veckor tillbaka.

Nu är det åter möjligt för den som har en giltig biljett med Skånetrafiken att hämta ut munskydd på ett av de fyra Kundcenter på Malmö C, i Helsingborg, Lund eller Kristianstad.

– Vi vet att många av Skånes pendlare känner sig tryggare med ett munskydd och vi gör allt vad vi kan för att den som behöver resa ska känna sig trygg i kollektivtrafiken. Därför erbjuder vi åter gratis munskydd på Skånetrafikens kundcenter, säger Carina Zachau (M), ordförande i kollektivtrafiknämnden.

**Nyhetsbrevet Vi Resenärer** utges av Idégruppen Vi Resenärer KB.  
Svartviksslingan 45, 1403, 167 38 Bromma. E-post: [press@vireser.se](mailto:press@vireser.se) Ansvarig utgivare:  
Jan-Åke Bosell. Copyright: Idégruppen Vi Resenärer  
För avbeställning, sänd ett mejl till [press@vireser.se](mailto:press@vireser.se)