

---

*Resenärsforum svarar Trafikverket:*

## **Ett klimatneutralt transportsystem kräver ökade investeringar i järnväg och kollektivtrafik**

Resenärsforums svar på Trafikverkets nationella trafikplan håller nu på att ta form. Vid ett seminarium i Stockholm den 26 oktober träffades medlemmar i Resenärsforum och andra trafikantföreningar i Stockholmsregionen för en avstämning av läget inför den sista delen av arbetet med vårt remissvar. Lars Nilsson i Resenärsforums styrelse har fungerat som samordnare för arbetet. De inkomna synpunkterna kan sammanfattas såhär:

- Kraven på en omställning till ett klimatneutralt transportsystem måste tas på allvar. Det innebär att Sverige behöver ett fossilfritt transportsystem om mindre än 30 år. Därför bör investeringarna i järnväg och kollektivtrafik öka.
- Vi anser att hela landet ska leva vilket innebär att vi behöver fungerande transporter i hela landet. Den rådande storstadsfixeringen behöver kompletteras med en landsortsfixering. Vi behöver också ha ett fokus på utvecklingen av hållbart regionalt resande.
- Satsningen på underhåll är viktig men inte tillräcklig. Ett ytterligare försämrat tillstånd för infrastrukturen utanför de prioriterade stråken är inte acceptabelt.

Men satsningen på dagens system är inte tillräcklig. Dagens och framtidens trafikanter har krav på kvalitet och inte bara kvantitet. Komfort, Smidighet, Tillförlitlighet, Tillgänglighet, Trygghet och Redundans är lika viktigt som tåglägen och ÅDT.

Vi ser därför att funktioner som stationer, hållplatser, resecentra, biljettsystem, informationssystem och back-up funktioner när det går snett är centrala. Mycket av detta saknas i planen.



*Lars Nilsson*

*Foto C Axelsson*

## Vad skulle Trafikverkets nationella plan innebära för Södra Stambanan?



*Trafikverket föreslår en högsta hastighet av 250 km/t jämfört med Sverigeförhandlingens förslag på 320 km/t. Därför har Samverkansorganisationen Stambanan.com tagit fram en redovisning av hastighetsstandard och teknikval. Slutsatsen är att ytterligare studier behövs innan slutligt ställningstagande görs. Deras slutsatser presenterades på ett seminarium i Hässleholm 27 oktober. Nyhetsbrevet var där.*

Göran Svärd från Stambanan.com redogjorde för förslaget till Nationell plan 2018 – 2029. Utbyggnaden av ny stambana kommer att ske etappvis i takt med vad ekonomin tillåter och att bästa möjliga effekt på respektive sträcka uppnås. Under plantiden ska byggande startas av Ostlänken samt sträckan Lund – Hässleholm. Högsta hastighet 250 km/h föreslås. Utbyggnaden föreslås ske i följande ordning

- 1/ Ostlänken samt sträckan Lund Hässleholm.
- 2/ Linköping – Tranås/Aneby
- 3/ Sträckan mellan Göteborg och Borås.
- 4/ Sträckan Tranås – Aneby till Jönköping.

Satsningar som berör södra stambanan är Ostlänken till Linköping samt Lund Hässleholm. Även ett triangelspår mellan Kust till Kust banan och södra stambanan i Alvesta. Även satsning på ett nytt signalsystem nämndes. Nu räknar man med att Ostlänken är senarelagd och inte färdigbyggd förrän 2033. Sträckan mellan Lund och Hässleholm påbörjas i slutet av perioden och beräknas färdig cirka 2035.

Crister Fritzson SJ:s VD nämnde att tågresandet har ökat mer än befolkningen. Järnvägen är idag överbelastad och kapaciteten behöver ökas kraftigt. Sedan SJ började köra snabbtåg på Västkustbanan har resandet ökat kraftigt. 2014 reste 650.000 och 2016 795.000 resenärer på banan.

Resandet med X-2000 mellan Stockholm och Oslo ökade från 2014 till 2016 från 125.000 till 198.000 resenärer.

Han nämnde vidare att SJ beställt 30 nya snabbtåg som även kan köras i Danmark. X-2000 upprustas för 3,5 miljarder. Därefter ska alla X-2000 kunna köras i Danmark. Antalet avgångar mellan Stockholm och Köpenhamn kommer att öka.

Natttågen rustas upp för 150 miljoner kronor.

Numera har samtliga förstaklassvagnar Wifi.

Möjligen kan det gå snabbtåg mellan Malmö och Hamburg 2035.

Lars Stjernkvist nämnde att första spadtaget för Kardonbanan tas den 13 november. Kardonbanan är en bibana från Ostlänken till hamnen i Norrköping.

**Trafikverket föreslår att de nya banorna inte byggs för högre toppfarter än 250 km/tim. Men TrV är begränsat av sin egen snäva budget. Utvecklingen av höghastighetsbanorna måste falla på en särskild post som handlar om samhällsutveckling, tillgänglighet för olika orter och en faktor som måste kallas rättvisa.**

*Kurts krönika:*

## Krångliga biljetter är det värsta problemet – för många

Punktlighet och pålitlighet är viktiga faktorer - för dem som redan åker kollektivt. För dem som inte åker finns det en värre faktor. De är också osäkra på hur man ska betala och vad man ska betala och var man ska betala. Denna osäkerhet är en starkt avskräckande faktor. Den är illa nog i eget län. Men det är helt förödande om man ska resa till eller i ett annat län än där man själv bor. Osäkerhet och tveksamhet får mycket stora konsekvenser. Den som har misslyckats en gång gör helst inte om det. Alla någotsånär vana kollektivresenärer vet att man i en annan stad försöker köpa en biljett och hoppas att man gjort rätt.

Men det finns en stor risk att man missuppfattat något, eftersom alla prissystem är så olika. Först ska man ta reda på var man ska köpa sin biljett – i en tidningskiosk? i en livsmedelsbutik? i en automat av okänt utseende och med ologisk knapptryckningslogik? Kanske kan man rentav handla sin biljett ombord på bussen? Får man betala med kort eller får man inte? Får man betala med pengar eller får man inte? Till slut har man kanske skaffat en biljett. Sedan är nästa hot överhängande. Om det kommer en kontrollör, blir jag då utskälld? - bötfälld? - avslängd? **Man riskerar att göra bort sig inför 30 medresenärer i bussen. Ingen vill utsätta sig för den där risken. Därför avstår man från att försöka köpa bussbiljetter på annan ort. Det där hotet utsätts man aldrig för när man är bilist. Bilister kan känna sig trygga, alla vägmärken är likadana och bensin kan man köpa med kort varhelst man behagar. Man betalar i efterskott. Det är precis som när man ringer i sin mobiltelefon, man får en faktura nästa månad och så betalar man det man har förbrukat. Detta är bara en dröm för bussresenärer. De ska betala i förskott och veta hut.**

Det måste bli enkelt att välja att åka buss – eller spårvagn eller tåg. Ju fler som reser i bussar som idag inte går fullsatta desto bättre – och fler turer kan köras med befintlig vagnpark på kvällar, helger och sommardag. Det intressanta är att merparten av alla resor INTE är arbetsresor. De flesta resor är fritidsresor och resor för att hälsa på släkt och vänner eller för att göra inköp. Alla dessa ovana resenärer, som inte reser varje dag utan bara emellanåt tillhör kategorin osäkra och tveksamma. Till grannlandet tar man väldigt ofta bilen, allt för att slippa utsätta sig för det hot som vilar över kollektivresan. Trafikföretagen brukar påstå att de har vana resenärer bara några få tillresande. De många tillresande vågar inte åka. **De passagerare som kommer "nån-annan-stans-ifrån är inte välkomna". Det finns en sorts främlingsfientlighet som är ytterst märklig i kollektivtrafikbranschen.**

Ett gemensamt betalsystem brådskar. Alla bolag ska inte ha samma priser. Men man måste kunna betala lika enkelt på annan ort. Ett enkelt betalsystem främjar också konkurrensen. Med ett enkelt gemensamt system kan resenären välja från gång till gång vilket bolag eller färdmedel man vill resa med. Varje bolag kan belöna trogna resenärer genom ett maxpris per månad eller per dag. Samma resenär kan få flera sådan maxpriser hos olika bolag. Alltsammans kan liksom mobiltelefonen betalas i efterskott på en faktura nästa månad.

Det handlar om samhällsekonomi, företagsekonomi och om individekonomi, men också om världens klimatsituation. Resenärerna hjälper gärna till om det är enkelt och attraktivt. Då uppstår en win-win-win-situation. Valfärden ökar utan att det kostar mer. Konkurrensen kan leda till fler resor, som avsikten var.



*Generalsekreterare Kurt Hultgren*

## Att upphandla kollektivtrafik: Mycket arbete, lite resenärsmedverkan

Resenärsforums senaste styrelsemöte inleddes med att Mårten Ignell från Göteborgs Spårvägar AB berättade om hur det går till att upphandla kollektivtrafik. Han är inte själv upphandlare, men hans arbetsuppgifter har givit honom stor erfarenhet av upphandlingar. Arbetsmängden och innehållet har svällt under årens lopp. Orsaken är att lagarna stegvis har skärpts, och att man har tillgodogjort sig erfarenheter av tidigare, misslyckade upphandlingar. Den senaste upphandlingen gällde 40 spårvagnar till Göteborg. Förfrågningsunderlaget omfattade 800 sidor. De sex anbud som kom in omfattade inalles 9000 sidor. Arbetet med att gå igenom svaren tog ungefär 7 månader, och som mest var 40 personer engagerade. Upphandlingen överklagades, så att arbetet försenades ungefär sex månader. Avtalet som skrevs omfattade 3000 sidor. Men trots att 40 personer var inblandade så fanns inga representanter för resenärerna med vid upphandlingen! Däremot deltog lekmän i att utveckla funktionaliteten hos vagnarna.

Vid det efterföljande styrelsemötet, som hölls i Odd Fellow-huset i Göteborg, diskuterade vi bland annat vilka regler som gäller för ersättningstrafik vid störningar. Nyhetsbrevet berättade om detta i förra numret. Direktiven om ersättningstrafik är inte precis glasklara, och det kan behövas att vi uppvaktar Morgan Johansson i frågan. Vi fick också en presentation av arbetet med Resenärsforums nya förbättrade hemsida, som snart kommer att lanseras.

## Nytt informationscentrum i Göteborg

Enligt Västtrafiks personaltidning "Strålkastaren" nummer 5 kommer ett nytt center för trafikinformation att öppnas på Göteborg C. Enligt planerna öppnas det i början av december. Det är Västtrafik tillsammans med Trafikverket och SJ Götalandståg som ligger bakom. I nuläget. Förhoppningsvis blir det fler aktörer som hakar på. Centret blir en motsvarighet till det som redan finns på Malmö C sedan ett par år. Det är positivt att Trafikverket är med. Förhoppningsvis slipper osäkra resenärer att hänvisas runt.

Öppningstiderna blir  
M-F 06.00-22.00  
L 08.00 – 22.00  
S 08.00 – 20.00

Nyhetsbrevet utges av Resenärsforum  
Ansvarig utgivare Kurt Hultgren  
Redaktion: Anders Björkström, Christer Wilhelmsson

Resenärsforum är en ideell förening som organiserar enskilda personer och till Resenärsforum närstående organisationer i en samverkansplattform för bättre resekvalitet.  
Besöksadress: Kollektivtrafikens hus, Centralplan 3, Stockholm  
Postadress: Resenärsforum, Centralplan 3, 111 20 Stockholm  
Telefon 0707-88 44 77  
Epost [info@resenarsforum.se](mailto:info@resenarsforum.se)  
Hemsida [www.resenarsforum.se](http://www.resenarsforum.se)  
Bankgiro 231-7931  
Plusgiro 489 64 27-4  
Organisationsnummer 802012-0260