



Naturskyddsföreningen *Dalarna*

Synpunkter Kollektivtrafik i Dalarna

Kundfokus saknas.

Det verkar inte som om trafikbolagen tycker att kunderna är viktiga.

Varje operatör tycks göra allt för att sätta käppar i hjulet för konkurrenterna!

Varför ska vi ha så många olika aktörer på kollektivtrafikområdet?

Kollektivtrafiken måste gemensamt ta upp konkurrensen med bilismen. Det gör man inte genom att bråka inbördes, måste samverka.

Det gäller allt från tåglägen, tidtabeller och taxor – biljettpriser. Samt övergångar mellan olika kollektivtrafikbolagen.

Tvinga alla att samarbeta för kundens bästa! All osäkerhet för kunden gör att man drar sig för att åka kollektivt.

Taxorna måste vara konkurrenskraftiga mot bilen – prismässigt. Man måste göra kollektivtrafikresandet attraktivt.

Kan inte vara rimligt att det kostar 190 att åka med Tåg i Bergslagen 10 mil mellan Falun o Gävle. Sj erbjuder samma resa för 120, men då via Uppsala!! Och få mer åka för pengarna!! Till Stockholm med Sj kan man åka betydligt billigare.

Tomma tåg mellan Falun – Borlänge pga dubbelkörningar SJ TiB måste upphöra!

Orimligt att behöva betala 100:- om du köper biljetten ombord på SJ-tåget, när du inte ens mot en rimlig ansträngning i förhand kan veta om det är SJ eller TiB som kör .Svårt att hitta info om det i tidtabellen på som Dalatrafik har på nätet.

Tidtabellen måste åter tryckas upp och göras tillgänglig så att folk blir medvetna om att det faktiskt finns kollektivtrafik

Hållplatser. Placering, standard, infotavlor, väntrum. Infotavlor om förseningar etc är ett måste på de flesta busshållplatserna, liksom en kur att stå och vänta i.

Tidtabeller: Parallellkörning tåg – buss på glest trafikerade sträckor, ska inte få förekomma!!!

Marknadsföring: Nya linjer o turer måste annonseras i pressen. Ny linje Falun-Leksand som jag hittade av en slump. Sen kvällstur Falun – Rättvik som jag också hittade av en slump. Hur många har hittat dessa nya turer/linjer?

Hur ser reglerna ut för ersättningar till kollektivtrafikens operatörer? Måste finnas någon morot där, mer betalt ju fler man lyckas få med sig på bussen/tåget (beroende på vilken sträcka).

Linjedragning: Direktlinjer borde stanna på några hållplatser utefter vägen.

Regionala linjer ska inte köra i kringelikrokar i byarna. T ex körning i Grycksbo med linje 70, varför ska en regional ner i Grycksbos villakvarter, men inte stanna utefter lugnetleden där stora bostadsområden finns, liksom inte heller vid Stensnäset Björklunden, med gångväg mot Herrhagen/slätta i Falun. Avståndet upp till hållplatserna utefter riksvägen är ganska kort.

Bra och helst upplysta parkeringar för bilar o cyklar i anslutning till hållplatser/stationer

Utöka tågtrafiken, gör ett stomnät, med matarbussar/anslutningstrafik till tågets knutpunkter.

Återöppna fler stationer efter banorna typ Vikmanshyttan, Repbäcken, Vikarbyn, Garsås, Ornäs, m fl.

Elektrifiera västerdalsbanan och rusta upp den.

Beräkna utsläppsminskningen från tågtrafiken om sträckorna Repbäcken-Vansbro respektive Vansbro-Malung elektrifierades.

Studera hur färdmedelsvalet skulle påverkas från Södra Götaland och Köpenhamnsregionen, om nattåg återinförs som möjliggör resa till stugbyte på lördagar eller söndagar i Dalafjällen. Sådana förbindelser fanns förr.

Beräkna kapacitetsförbättringen som uppstår på enkelspåret mellan Falun och Borlänge, om SJ och TiB slutar att köra tåg i samma riktning tätt efter varandra.

Genomför en kartläggning längs vilka riksvägar med randbebyggelse, där det ej går att cykla trafiksäkert på GC-vägar eller lågt trafikerade parallellvägar.

Beräkna luftföroreningseffekterna i ”grytan” i centrala Falun om lokaltrafikens bussar drevs med el och regionaltrafikens med biogas.

Utveckla Falun - Borlänge området till bandstad betjänad av ett antal regionaltågshållplatser och med gemensam fjärrvärmeledning mellan städerna.

Några goda exempel:

”Byabussen”, projekt i Siljansnäs, 1900 invånare, med Minibuss med 8 platser, 2 års försök. Hushållen hade innan 2,6(!) bilar per hushåll. Bussresandet ökade från knappt 150 till 800 passagerare i månaden. Många sa i utvärdering att de skulle kunna göra sig av med en bil om byabussen blev kvar.

Gröndal i Stockholm. Endast några få åkte buss. Planerarna tänkte vi behöver inte bygga någon pendeltågsstation där. Opinionstrycket gjorde dock att det blev så. Nu är det ofta fullt på pendeltåget från Gröndal. Förutsättningarna ger passagerare.

Nystartade Orsa Bilpool

Avesta kommun som erbjuder gratis kollektivtrafik.