Vi Resenärer

ISSN 2002-3103 På resenärens sida sedan 1993 2020-07-30 Nr 20

Hur ser framtiden ut för resenärerna?



Kollektivtrafiken tillhör de branscher som tappar kunder och intäkter under pågående corona pandemi. Vem står för förlusterna och hur ser framtiden ut?

Foto: Västtrafik



Nya tåg

Nu rullar helt nya tåg i Mälardalen.



Minskat resande

SJ redovisar en förlust för första halvåret pga minskat resande.



Statliga nattåg?

Snälltåget är kritisk till statligt finansierad nattågstrafik.



Trängsel

Det är trångt för många resenärer även i dessa tider.

Thomas Montgomery; Vem ska stå för förlusterna?

Corona har påverkat de flesta företag och samhällsfunktioner, kollektivtrafiken icke minst! De kommersiella trafikutövarna har inte haft något annat val än att anpassa sin verksamhet till de nya förutsättningarna genom att dra ned på, eller t.o.m. pausa, sin verksamhet.

För den samhällsfinansierade trafiken är läget annorlunda. Myndigheterna framhöll, redan i ett tidigt skede, vikten av att den regionala/lokala kollektivtrafiken trafiken skulle upprätthållas och vid behov även förstärkas, med syfte att minska risken för trängsel. Samtidigt utgick ett påbud till allmänheten om att ”icke nödvändiga” resor skulle undvikas. Detta gällde generellt, men särskilt de som tillhörde riskgrupper, bl.a. personer som fyllt 70.

För RKM (Regionala Kollektivtrafikmyndigheter = f.d. Länstrafiken/SL/UL m.fl.) blev effekten ett minskat resande totalt sett. Särskilt i den lokala och regionala trafiken, utanför vår tre storstadsområden. Detta har givetvis påverkat RKM:s intäkter. Att RKM även ”tvingades” göra avkall på visering (och försäljning) av biljetter i busstrafiken har påverkat intäkterna ytterligare i negativ riktning. Den ekonomiska effekten av bibehållen trafikvolym och minskade intäkter, påverkar givetvis RKM:s ekonomi.

Ett räkneexempel;

Kostnaden för den lokala och regionala kollektivtrafiken under RKM:s ansvar i 18 av landets 21 Regioner (= de utöver RKM i Stockholm/Göteborg/Malmö) kan uppskattas till c:a 20 mdr per år. En intäktfinansieringsgrad på 50% innebär att dessa RKM f.n. behöver ett tillskott på sammantaget 10 mdr av skattemedel. Det finns nu indikationer på att trafikintäkterna minskat med över 70%. Enkel matematik säger att behovet av skattemedel troligen blir 17 mdr i stället för 10 (eller 1,4 mot 0,8, mdr per månad). Detta, eftersom trafikkostnaderna, i princip, är oförändrade i de 18 regionerna utanför storstadsregionerna! Tidigare har alla RKM, sammantaget, utlovats 3 mdr i stöd från staten. Detta belopp torde, mer eller mindre, vara en droppe i havet för landets alla 21 Regioner och kommer knappast att räcka för att rädda RKM:s budgetar.

En intressant fråga i sammanhanget, är hur de nämnda ekonomiska förutsättningarna påverkar de företag som utför trafiken åt RKM. Svaret är: Troligtvis väldigt lite, givetvis beroende på avtalskonstruktioner m.m. Men att, med bibehållen ersättning, köra trafiken åt RKM med färre passagerare, som dessutom har en sämre betalningsvilja, betyder egentligen ingenting. Rätt eller fel? I pressen fanns, för ett tag sedan, en uppgift om att ett av de större (och börsnoterade) trafikföretagen som utför trafik åt RKM, går mycket bra ekonomiskt – vilket inte är så konstigt?

Men, framtiden då?

När det gäller den, i praktiken, slopade biljettförsäljningen/viseringen ombord på bussarna, så har det länge framförts fackliga krav på att bussförarna ska slippa befatta sig med biljetter. Detta krav kan innebära svårigheter att återgå till att föraren ska hantera biljetter, något som riskerar att försämra RKM:s ekonomi, även på längre sikt.

Myndigheternas rekommendationer om att avstå från ”icke nödvändiga resor” och att jobba hemifrån när det är möjligt, har lett till minskat kollektivt resande, andra resmönster och andra färdmedelsval. Denna påverkan av det kollektiva resandet kommer, i större eller mindre utsträckning, att kvarstå på längre sikt.

Regionernas ekonomiska situation i framtiden, ser allt annat än ljus ut. Att skattemedel till kollektivtrafiken skulle prioriteras före sjukvården är knappast troligt. Återstår nedskärningar i trafikutbudet och/eller höjda biljettpriser.

Det sätt på vilket kollektivtrafiken hanterats under pandemin, ger en påminnelse om att det finns vissa brister när det gäller kunskaperna hos RKM och de företag som utför trafiken, om hur resandet ser ut i verkligheten. För, varför skulle annars dåligt utnyttjad trafik på vissa ställen fortsätta att köras, samtidigt som det råder kapacitetsbrist på andra? Kanske beroende på bristande kunskap om trafiken, i kombination med en rädsla för att ”göra fel”?

Trängseln ombord på bussar framställs som ett stort problem, fast det i själva verket handlar om ett, i sammanhanget, begränsat antal turer…

När det gäller kollektivtrafik som är skattefinansierad (RKM-trafik), är det frestande att dra en parallell med diskussionen om ”vinster i vård, skola och omsorg”. Frågan blir också extra intressant utifrån det faktum att flera av de större företagen som utför trafik åt RKM har utländska ägare, oftast dessutom statliga! Ett sätt att undvika bl.a. att svenska skattepengar försvinner utomlands, är att studera vad som skett i RKM i Örebro och Västmanland. Där har RKM tagit över trafiken och kör den i egen regi. En åtgärd som eliminerar risken för RKM att ”sitta fast” i långa och mer eller mindre oflexibla/oförmånliga trafikavtal!

Det förekommer att trafikeringsavtalen mellan RKM och trafikföretaget innehåller klausuler som innebär att ett ökat antal resor ger ökad intäkt, men hur är det med det omvända? Är det rimligt att ett företag som utför trafik åt RKM, enligt avtal, inte behöver ta någon affärsrisk vid minskat resande? Med en stor möjlighet att påverka verksamheten (trafiken) vore det en självklarhet att ökat resande ger mer intäkter, men även att ett minskat resande innebär minskade intäkter. **Det är inte långsiktigt hållbart att RKM alltid ensam ska bära hela de ökade nettokostnaderna, som det t.ex. verkar vara just nu, i pandemitider!**



Thomas Montgomery började som extra busskonduktör under gymnasietiden för att sen bli kollektivtrafiken trogen.... Han har jobbat i, av, för och med kollektivtrafik hos SL, X-Trafik, UL och SJ och har dessutom varit privat engagerad i trafikfrågor. Thomas har (trots att körkort finns) aldrig ägt en bil - det gäller ju att "leva som man lär".. Thomas är numera pensionär.

Mälartåg tydligt koncept och härliga tåg!

Det är inte ofta som nya tågmodeller recenseras. Nya tåg och nya bussar borde ägnas mer intresse i media, som i dag helt domineras av nya bilar.

Vår Jonas Friberg har testat de ny tåg som rullar i Mälardalen. Han skriver följande:

”Jag har haft möjlighet att testa trafiksystemet Mälartåg och de nya Mälartågen och jag kan verkligen rekommendera upplägget.

Nu får Mälardalen sitt tydliga tågkoncept och det ger mersmak.

Trafiken omfattar Stockholm-Nyköping-Norrköping, Stockholm-Katrineholm-Hallsberg och Stockholm-Eskilstuna-Arboga-Örebro-Hallsberg.

SJ trafikerar Stockholm-Västerås-Hallsberg inom ramen för sin egen trafik men ”Mälartåg”-ens periodkort gäller.

Jag har rest till och från Örebro och främst utanför rusningstid, även om jag onsdagen den 22 juli åkte från Flemingsberg kl 15.05. Tågen har inte varit fullsatta utan det har varit gott om plats.

Tågen som används i trafiken (och av Upptåget) är Stadlers dubbeldäckade modell ”Kiss” som i Sverige heter ER1 och är ett motorvagnståg om fyra vagnar med standardklass (i praktiken detsamma som hos SJ X40 men där SJ säljer en del av tåget som 1 klass trots samma inredning).

Hos Mälartåg finns i stället tysta avdelningar och flexvagn där man kan ta med cyklar.

Tågen ger ett gediget intryck och utseendemässigt är de i fronten lika som MTRX Stadlertåg av typen ”Flirt”. (Stadler har också ett höghastighetstågskoncept som heter ”Smile”)”







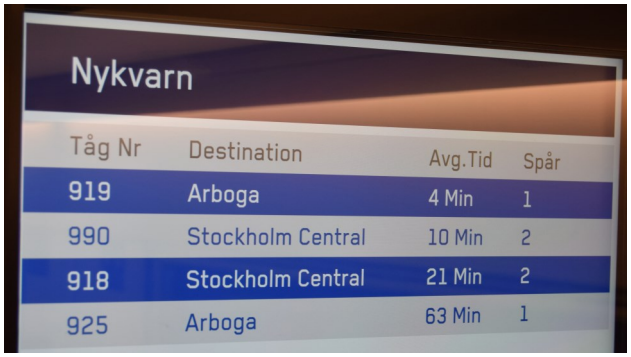
Foto: Ovan Jonas Friberg
Till vänster: Vi Resenärer
Nedan: Vi Resenärer



I varje tåg finns också toaletter och utrymme för större bagage och cyklar. Sex cyklar kan tas med i mån av plats, och det går enkelt att fästa dem vid hållare i väggen så att man reser tryggt och säkert med sin cykel.



Foto: Mälartåg



Minskat resande drog ned resultatet för SJ

SJs omsättning sjönk under första halvåret med 1 403 miljoner kronor, mkr, jämfört med samma period i fjol. Kostnaderna sänktes med 287 mkr, vilket gjorde att rörelseresultatet gick ned med 1 116 mkr kronor till en förlust om 728 mkr. Anledningen till detta är pågående pandemi. SJ räknar med en fortsatt svag försäljning, vilket kommer att påverka helårsresultatet.

SJ aviserar inga förändringar i trafikutbudet som en följd av resultatutvecklingen.

Den 19 juni publicerade SJ en annons om så kallad förhandsinsyn varigenom bolaget informerade om sin avsikt att teckna avtal med Bombardier Transportation Sweden AB avseende köp av nya snabbtåg. Tre leverantörer har inkommit med ansökan om överprövning till Förvaltningsrätten i Stockholm. Det innebär att det inträder en förlängd avtalsspärr, det vill säga SJ är förhindrat att gå vidare i upphandlingen och teckna avtal med Bombardier i avvaktan på att domstolen avgör målen. Hur lång tid dessa överprövningsprocesser tar går inte att uttala sig om.

Förseningarna ligger i nivå med målsättningarna vad gäller regionaltåg och pendeltåg. Hela 15 % av snabbtågen och nattågen var dessvärre försenade.

Tågförseningar

Andel försenade tåg	Jan-Juni 2020	Målsatt	Jan-Juni 2019
Snabbtåg o nattåg	15 %	5 %	17 %
Regionaltåg	6 %	5 %	8 %
Pendeltåg	5 %	5 %	6 %

Källa: SJ Halvårsrapport

Rapporteringen av Nöjd Kund Index har tillfälligtvis upphört.

På tåg med platsbokning har SJ under andra kvartalet spärrat vartannat säte. Nu spärrar SJ istället säten i varje vagn för att minska trängseln och möjliggöra social distansering. Detta gäller tills vidare. I regionaltrafiken, där platsbokning saknas, följs löpande beläggningen för att kunna anpassa antalet avgångar och förlänga tågen med syfte att minska trängseln ombord.

Enligt tillfälliga regler för leverantörer av SJs ersättningstrafik ska hälften av platserna i ersättningsbussar vara tomma och vid taxiresor ska varje familj eller resesällskap få en egen taxi.

Nattåg till Bryssel och Hamburg

Det ska vara lätt att nå europeiska städer på kontinenten med klimatsmarta alternativ. Därför satsar regeringen på nattåg till Europa för att förbättra möjligheterna att resa kollektivt med liten klimatpåverkan. Trafikverket får nu i uppdrag att genomföra en upphandling med ambitionen att upprätta nattågstrafik mellan Malmö-Bryssel och Stockholm-Hamburg, med start senast den 1 augusti 2022

Intresset för att resa klimatsmart ökar hos svenskarna. Allt fler vill ta tåget, både i vardagen men också på semester. För att klara klimatet, bygga ett starkt samhälle och nå målet att bli världens fossilfria välfärdsland, vill regeringen förbättra möjligheterna att resa kollektivt med liten klimatpåverkan. Därför genomför regeringen nu den största järnvägssatsningen i modern tid och har dessutom tidigare aviserat satsningar på sammanlagt 400 miljoner kronor för nattågstrafik till utlandet. Den exakta årliga fördelningen kommer preciseras i höstens budget.



Trafikverket slutredovisade i april uppdraget att utreda förutsättningarna för att upphandla nattåg med dagliga avgångar till flera europeiska städer. Där gjorde myndigheten bedömningen att det inte finns förutsättningar att upphandla nattågstrafik genom Tyskland. Däremot är det möjligt genom Sverige och Danmark och att operatörer bedriver nattågstrafik på kommersiella grunder från den tyska gränsen. Regeringen uppdrar därför åt Trafikverket att upphandla nattågstrafik till gränsen mellan Danmark och Tyskland. Trafiken ska pågå under högst fyra år med möjlighet till förlängning i ytterligare två år. *Foto: SJ*

Nattåg till Malmö, Duved och Umeå

SJ meddelar att man från den 13 december kommer att köra kommersiell nattågstrafik på linjerna Göteborg-Duved och Stockholm/Göteborg-Umeå.
SJ fortsätter även att köra kommersiell nattågstrafik Stockholm-Malmö samt upphandlad Stockholm-Duved.

Om trängsel i kollektivtrafiken

Trängsel på många håll i landet

Ekot har gjort en enkätundersökning om eventuell trängsel i kollektivtrafiken under pandemin. Den visar att en majoritet av regionerna haft trängsel i trafiken i olika grad. Det kan handla om trängsel som uppstått i rusningstrafik i samband med att skolor börjat eller slutat för dagen, eller att det generellt varit trängsel i storstadsområden. Samtidigt uppger flera regioner att man i perioder reducerat trafiken och inte heller förstärkt sommartidtabellen jämfört med en normal sommar utan pandemi.



Arkivbild

Men regionerna har gjort olika. För att motverka trängsel har vissa vid behov till exempel kunnat sätta in extra bussar när det funnits tillgängliga förare. Eller som i region Skåne, sätta in extra långa tåg vid tider då många reser.



”Enkelbiljett till Covid-19”

Aftonbladets Jenny Wennberg skrev den 23 juli om trängseln i kollektivtrafiken. Hon kommenterade SLs ”fruktansvärt” dåliga beslut att köra för få turer när folk ska till sina jobb. Det är trams att säga till resenärerna: ”om bussen är full, avstå från att kliva på och vänta till nästa buss”.

Hon avslutar sin artikel: ”Att åka kollektivtrafik ska inte vara att lösa enkelbiljett till Covid-19.”

Så mycket drog SL ned på kapaciteten

SL har presenterat massor av siffror rörande verksamheten under våren. Vi har hittat uppgifter på antal avgångar i deras busstrafik och de visar att SL drog ned kapaciteten märkbart. Det är inte konstigt att det blev trångt ombord på många av deras bussar.

Antal avgångar i busstrafiken

	2019	2020	Index
Januari	796 081	807 685	101
Februari	722 610	764 555	106
Mars	794 986	767 462	97
April	752 179	714 306	95
Maj	785 232	757 065	96

Källa SL

Trångt på ersättningsbuss

Aftonbladet hade ett reportage om resenärer som åkte ersättningsbuss mellan Sundsvall och Gävle. Bussen var fullsatt och därmed var det trångt ombord. Resenären var upprörd.

Vi har skrivit till X-Trafik och fått följande svar från Andréas Eriksson, Trafikutvecklingschef på X-Trafik.

” Vi försöker alltid köra trafik i en omfattning så att trängsel inte uppstår, vilket ofta är en utmaning eftersom vi inte har platsbokning och därför inte vet hur många som kommer att resa med oss. När vi får rapporter från förare, tågvärdar eller resenärer om att det upplevs trångt på en viss tur så försöker vi att lösa det för kommande turer. När det gäller denna händelse så kan vi konstatera att det varit svårt att upprätthålla det avstånd som är önskvärt, vilket vi verkligen beklagar. Vi kommer att utöka antalet bussar (alt köra med dubbeldäckare) för kommande dagar på denna tur.”

Budskap från infrastrukturminister Tomas Eneroth

Regeringen har avsatt 3 miljarder kronor för att kompensera de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för minskade biljettintäkter under coronapandemin, men också för att upprätthålla trafiken.



Ansvaret för att följa de rekommendationer och råd Folkhälsomyndigheten har för kollektivtrafiken ligger främst på de regioner och kommuner som ansvarar för kollektivtrafiken regionalt. Men det är samtidigt viktigt att alla aktörer bidrar.

Det finns flera goda exempel på hur kollektivtrafikmyndigheter och transportföretag arbetar för att undvika trängsel. Men det är viktigt med en kontinuerlig dialog och samarbete mellan parterna.

I dagsläget pågår därför också diskussioner mellan myndigheter och branschen om vad som mer behöver göras för att minska trängseln i kollektivtrafiken och därmed begränsa smittspridningen. Regeringen är beredd att vidta ytterligare åtgärder om det krävs.

www.vireser.se

Nyhetsbrevet Vi Resenärer

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

Copyright: Idégruppen Vi Resenärer För avbeställning, sänd ett mejl till press@vireser.se