

MTR lämnar förarhytten



Ett nytt företag, Connecting Stockholm, har tagit hem en upphandling av trafiken i tunnelbanan. Det nya avtalet gäller från och med nästa år och elva år framöver. Det innebär att MTR lämnar efter att ha haft trafiken sedan år 2009.

Foto MTR



Erfarenhet betyder inget!

Tunnelbanan sysselsätter cirka 3 000 medarbetare. När Connecting tar över får de en ny företagskultur och ny företagsledning. Det får inte leda till konflikter som påverkar trafiken. I dag har vi en mycket väl fungerande tunnelbana utan brist på personal och fordon.

Det verkar som att erfarenhet inte vägts in i den upphandling som skett. Det som MTR byggt upp får inte raseras.

Foto: Vi Resenärer

Om upphandlingen av trafiken i Tunnelbanan

Region Stockholm Pressinfo 2024-01-24

Trafiknämnden i Region Stockholm har i dag beslutat att uppdra åt Connecting Stockholm AB att från 2025 driva tunnelbanan i Stockholm. Fyra anbudsgivare lämnade anbud i upphandlingen. Anbudsutvärderingen har skett med hänsyn till bästa förhållande mellan kvalitet och pris.

Uppdraget innebär ett helhetsåtagande för utförandet av tunnelbanetrafiken. Förutom trafikproduktion ingår exempelvis trafikplanering, trafikledning, bemanning och städning av stationer, trafikinformation, drift och underhåll av SL:s tunnelbanetåg och fordonsdepåer.

Under avtalstiden kommer de utbyggda linjesträckorna till Barkarby, Arenastaden, Nacka och Söderort att börja trafikeras.

– Avtalet är utformat för att skapa drivkrafter för fler, tryggare och nöjdare resenärer, en hållbar trafik och fortsatt hög punktlighet, samt ett ökat fokus på förvaltning av SL:s tillgångar, fordon och utrustning, säger David Lagneholm, chef för trafikförvaltningen och VD för AB SL.

Trafiknämndens tilldelningsbeslut kan överklagas till Förvaltningsrätten senast den 2 februari.

Fakta om avtalet

Planerad trafikstart – maj 2025. Avtalstid – 11 år, ingen möjlighet till förlängning. Värde – cirka 40 miljarder under avtalstiden. Incitament med viten eller möjlighet till bonus för bland annat punktlighet, kundnöjdhet och städning av stationer och fordon.

Om Connecting Stockholm AB

Connecting Stockholm AB är ett svenskt bolag med Go-Ahead och ComfortDelgro som huvudägare.

Go-Ahead är delägare i Govia Thameslink Railway som är en av Storbritanniens största järnvägsoperatörer. Koncernen är också etablerad som kollektivtrafikutförare i Australien, Irland, Singapore, Tyskland och Norge.

ComfortDelgro bedriver spår- och tunnelbanetrafik i Singapore och har verksamhet i sju länder, bland annat Storbritannien, Australien och Nya Zeeland.

Presskommentarer till upphandlingen

Dagens Industri 2024-01-25 ”En av delägarna till Connecting är Go-Ahead som är ett av Storbritanniens mest utskälda transportbolag. Bolaget, som äger 55 procent i Connecting, har varit inblandade i en rad skandaler i Storbritannien. 2016 tvingades bolaget ställa in 60.000 tåg efter personalkonflikter och skador på spåren. 2018 uppstod nya problem med tiotusentals inställda tåg och kraftiga förseningar som påverkade hela det brittiska järnvägsnätet. Go-Ahead har också anklagats för skattefusk. Problemen som omgärdade Go-Ahead var en bidragande faktor till att den brittiska regeringens beslutade att återförstatliga järnvägen, rapporterar SVT Nyheter Stockholm”

Dagens Nyheter 2024-01-27 Valet gjordes med hänsyn till ”bästa förhållande mellan kvalitet och pris”, enligt ett pressmeddelande från Region Stockholm. I tilldelningsbeslutet från upphandlingen framgår det mer tydligt varför valet föll på Connecting Stockholm: övriga kandidater nådde inte upp till kvalitetskraven som regionen hade satt upp och förkastades, vilket gjorde att endast ett anbud kvarstod när det var dags för förhandling.

SVT Pressinfo 2024-01-23. – Avtalet är utformat för att skapa drivkrafter för fler, tryggare och nöjdare resenärer, en hållbar trafik och fortsatt hög punktlighet, samt ett ökat fokus på förvaltning av SL:s tillgångar, fordon och utrustning, säger David Lagneholm, chef för trafikförvaltningen och vd för AB SL.



Seko tidningen — Vår inställning är att tunnelbanan ska drivas i offentlig regi, så för oss spelar det egentligen ingen roll vilket bolag som tar över. Vi får se vilken inställning de har, säger Jannis Konstantis som är ordförande för Seko Tunnelbanan.

Dagens Samhälle Keolis/Alstom lämnade det billigaste anbudet men trafikförvaltningen bedömde att deras it-lösningar inte är tillräckligt bra. Keolis Sverige-VD Jan Kilström har kallat 40-miljarderskontraktet för tunnelbanan för juvelen i kronan i kollektivtrafikvärlden. Nu är han förvånad över att Keolis underkänns på grund av it-systemen, då samma lösningar används i busstrafiken de kör för regionen.

Vad händer med Cityterminalen?

Debattinlägg. Cityterminalen i Stockholm är inte längre vad den var för 30 år sedan. Då hade Flygbussarna och expressbussarna bemannande försäljningsdiskar. Där fanns också en resebyrå, en restaurang och en bemannad informationsdisk.

I dag är all personlig service borta och ersatt av automater.

Vi resenärer skrev till fastighetsägaren, Jernhusen, för mer information och fick detta svar från Erika Wegener på Jernhusens presstjänst.

”Cityterminalen är navet i landets expressbusstrafik. Vi ser service på stationerna som en viktig del av att skapa en trygg plats. En mix av funktioner och människor skapar liv och rörelse vilket som regel ökar tryggheten för de som rör sig i stationen.

Cityterminalen fungerar som en förlängning av Stockholms Centralstation, som binder ihop tåg och buss, och vi ser det som en viktig del av stationen som helhet.

Cityterminalens besökare har nära till Centralstationens stora utbud av restauranger och butiker men vi ser ändå ett stort värde i att utveckla Cityterminalens egna serviceutbud. Den ligger nära WTC och fungerar som en länk mellan Kungsbron och Klarabergsviadukten.

Precis som ni skriver har den tekniska utvecklingen gjort att bemannade biljettdiskar och resebyråtjänster idag sker via nät-, app- och automatförsäljning vilket påverkat utbudet i Cityterminalen som den ser ut idag.

Under pandemin vek också resenärsantalen och därmed kundunderlaget som helhet i Cityterminalen. Bland annat drabbades restaurangen som avvecklade sin verksamhet. Vi har använt den lokalen för flera olika ändamål, bland annat upplåt vi den till vaccinering under pandemin men har också lånat ut det andra pop-up-aktiviteter, bland annat initiativet julbord för hemlösa i december. Dessa initiativ har varit uppskattade och skapat mervärde för många.

Exakt vad som kommer att komma i den lokalen på sikt är något vi arbetar med, parallellt med utveckling av det övriga utbudet.

Vad gäller frågan om bussresandet kan vi konstatera att trafikvolymerna har minskat som helhet jämfört med perioden precis innan pandemin, något som märks i kundunderlaget på just Cityterminalen.



Huvudentré till Cityterminalen

Foto Vi Resenärer



Numera nedlagd service

Foto Vi Resenärer



Swebus höll tempot uppe på Cityterminalen.

Foto: Vi Resenärer

Med det sagt är det fortfarande många som reser med buss och vi tycker att det är viktigt att Cityterminalen åter ska bli en plats med liv och rörelse. Området runt stationen kommer på sikt att utvecklas, något som kan ha stor betydelse för framtida resenärslöden till och från bussarna. Därför har vi stort fokus på utveckling av innehållet i Cityterminalen och kan utlova gradvis förändring av utbudet på sikt.”

Vi tackar Erika Wegener för denna information.

MTR lämnar tunnelbanan med höga betyg

MTR Pressinfo 2024-01-24. Trafikförvaltningen i Region Stockholm lämnade den 23 januari besked om att Connecting Stockholm har tilldelats kontraktet för att driva tunnelbanan från och med nästa kontraktperiod, med planerad trafikstart i maj 2025 (E40).

- Vi är otroligt stolta över den utveckling som tunnelbanan har genomgått sedan MTR tog över ansvaret för driften och underhållet. Stockholmare åker en annan tunnelbana nu än för 15 år sedan. Tillsammans har vi tagit tunnelbanan till nya rekordnivåer när det kommer till bland annat punktlighet och kundnöjdhet, säger Caroline Åstrand vd MTR Nordic.



Caroline Åstrand

Fokus framåt för MTR är att fortsätta driva tunnelbanan med samma höga kvalitet fram till dess att nästa operatör tar vid

Om tunnelbanan sedan år 2009

Stockholms tunnelbana har gjort en enorm utveckling sedan MTR tog över år 2009. Under avtalsperioden har både kundnöjdhet och punktligheten nått nya rekordnivåer.

Den övergripande kundnöjdheten för tunnelbanan i Stockholm har utvecklats från 78 procent år 2010 till 87 procent drygt tio år senare



Tunnelbanan Foto Vi Resenärer

När MTR tog över driften år 2009 var vart 16:e tåg försenat, år 2022 var det vart 83:e tåg.

Under juli 2022 nådde MTR rekordnivå för punktlighet i tunnelbanans historia med 99,1%, vilket är högsta punktlighet en enskild månad, med undantag från några månader under 2020 då antalet resenärer var kraftigt reducerat på grund av pandemin

Punktlighet för tunnelbanan under helåret 2023 låg på 97,9%.

Tunnelbanan i Stockholm har en utförd produktion på höga 99,5%, det innebär att 199 gånger av 200 går tunnelbanan precis som den ska enligt plan.

Så utvecklas resandet med expressbussar

Debattinlägg. Det finns ingen officiell statistik för resandet med expressbussar. Vårt reportage om Cityterminalen indikerar att utvecklingen inte skulle vara bra. Vi frågade Anna Grönlund vice vd på Sveriges Bussföretag. Hon ger denna bild.



"Det mesta av försäljningen till expressbussarna sker idag via Internet och olika appar. Passagerarantalet störtade under pandemin och har återhämtat sig ojämnt över landet och sett till olika linjer. Kampanjer som görs för flyg och tåg påverkar också expressbussresandet mycket. Dessutom ökade ju biltrafiken under pandemin vilket fortsatt påverkar människors resmönster.

Det finns i dagsläget ingen nationell statistik för expressbussresandet som helhet. Vi i Sveriges Bussföretag har ju dialog med våra medlemsföretag och vår bild är alltså att återhämtningen efter pandemin varit väldigt ojämn. I Sverige söder om

Mälardalen är resandet i princip tillbaka på nivåer före pandemin och under vissa perioder har det rentav varit större.



Foto Masexpressen

Norrut i Sverige är återhämtningen svagare, framför allt under veckorna, vilket bland annat har till orsak att en del trafik helt låg nere i perioder och har haft en längre startsträcka att bygga upp volymerna igen. Pandemin fick också effekten att en del linjer som redan innan drogs med låga passagerarantal lades ner eller åtminstone inte har startats upp på nytt, eftersom kostnaderna i en uppbyggnadsfas bedöms för stora (detta rör hela landet). Som helhet menar vi ändå att volymmässigt så har återhämtningen för det långväga resandet med buss varit positivt.

[Vi tackar Anna Grönlund för denna information.](#)

Så sena är tågen i Mälardalen!

Debattinlägg. Uppsalapendlarna skriver dagligen i Face-book om problem. Korta tåg skapar trängsel ombord och inställda avgångar kräver ändringar i resenärernas planering.

SJ har under en längre tid ställt ett antal tåg varje dag, vilket inte gjort det lättare för pendlarna.

Förutom SJ trafikeras Uppsala-Stockholm av MTR genom Mälartåg och SL-pendeltåg.

För oss resenärer säger ofta andelen försenade tåg mer än det traditionella produktionsinriktade måttet, andelen tåg i tid.

MTR redovisar på sin hemsida punktligheten för varje linje och varje månad. Deras siffror är här omräknade till förseningar i procent.

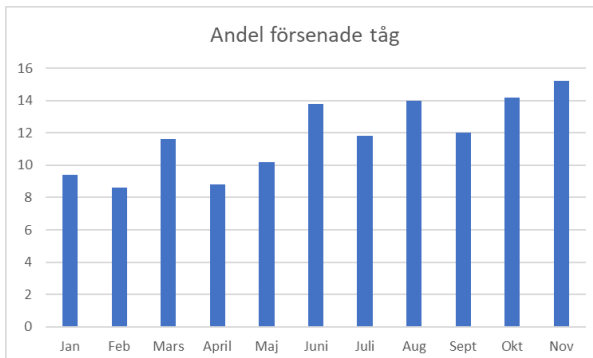
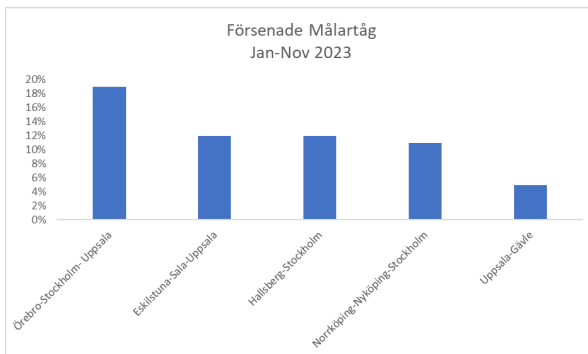
Flest förseningar hade tågen Eskilstuna-Stockholm-Arlanda. I genomsnitt var 19 % av tågen försenade under perioden januari-november.

I trafiken mellan Gävle och Uppsala var bara 5 % av tågen försenade.

I övrig trafik kring Mälaren var 10 % av tågen sena.

Förseningarna har ökat märkbart under året. I januari låg de på knappt 10 % i snitt för all trafik för att efter 11 månader ligga på 15 %.

MTR kommenterar utvecklingen månad för



månad. En genomgående orsak till förseningar är infrastruktur problem. Det rör sig främst om växelfel, växelsprickor, signalfel och kontaktledningsproblem.

SJ och SL redovisar för oss resenärer inga uppgifter på förseningarnas omfattning.

Källa Mälartåg hemsida

Fyra av tio fjärrtåg var försenade i november

Debattinlägg Trafikverket redovisar på sin hemsida att hela 17 % av persontågen kom fram för sent till slutstationen under december månad.

– December kom, trots ljuspunkter som en ny tågplan och öppnandet av nya spår, att bli en tuff månad för hela järnvägsbranschen och därmed också för resenärerna i form av försenade tåg och inställda avgångar. Det myckna snöandet och den ihållande kylan påverkade både spår och fordon och mycket tid fick läggas på snöröjning och avisning säger Anna Ericsson, chef för verksamhetsområde Trafik.

Det som sticker ut i siffrorna för november är att nästa 40 % av de långväga tågen var försenade. Det är en mycket hög siffra som måste påverka förtroendet för tåget som färdmedel. Flertalet förseningar är inte stora men drygt 6 % var försenade en kvart eller mer.

November 2023	Antal tåg	varav försenade	
		Antal	Procent
Pendel- och flygtåg	48 004	4 848	10,1%
Regionaltåg	32 512	6 828	21,0%
Fjärr- och snabbtåg	7 256	2 786	38,4%
	87 772	14 570	16,6 %
Antal tåg i tid		47 134	53,7%
Försenade 1 till 2 minuter		15 799	18,0%
Försenade 2 till 5 minuter		10 269	11,7%
Försenade 5 till 10 minuter		6 144	7,0%
Försenade 10 till 15 minuter		2 809	3,2%
Försenade mer än 15 min		5 617	6,4%
		87 772	100,0%

För resenärerna är punktligheten många gånger avgörande för val av färdmedel. Det gäller för pendlare såväl som för tjänsteresenärer. Tyvärr har informationen försämrats. Både SJ och MTRX har slutat publicera punktlighetsdata.

Vi ger Mälartåg en eloge för deras öppenhet när det gäller punktligheten.

Alla vinner på snabbare bussresor

Nobina Pressinfo 2024-01-17. Kollektivtrafikbranschen i Sverige har enats om att 4 av 10 motoriserade resor ska vara kollektiva senast år 2030. I en omfattande analys av 40 miljarder GPS-datapunkter från Sveriges busstrafik har Nobina analyserat framkomlighetsbrister och bedömt potentialen i att förbättra människors restider. Sammantaget bedöms upp till 18 miljoner fler resor i kollektivtrafiken göras om framkomligheten förbättras.

Genom bättre framkomlighet för busstrafiken bedöms också kostnaderna kunna minska och biljettintäkterna öka med sammantaget nära 800 miljoner kronor varje år. Om den negativa utvecklingen i stället fortsätter och restiderna blir ännu längre bedöms trafikens kostnader öka och trafikens intäkter minska med sammantaget över en miljard kronor varje år.

- Att förbättra framkomligheten borde vara en icke-fråga, eftersom färre behöver välja egen bil samtidigt som samhällets kostnader för trafiken minskar. Korta restider har bara vinnare, säger Martin Pagrotsky, VD för Nobina Sverige.

Nobina har tillsammans med Tyréns under en

längre tidsperiod analyserat GPS-data från busstrafiken i Sverige för att identifiera framkomlighetsbrister i detalj men

också prognosticera effekter av åtgärder. Störst är potentialen att förbättra busstrafiken i Stockholm. Men också risken att trafiken försämras ytterligare.

Rapporten visar samtidigt att det finns betydande potential att hitta finansiering för många av framtidens framkomlighetsåtgärder om samverkan mellan berörda parter görs på rätt sätt.

- Detta skulle kunna ske genom regionala och lokala framkomlighetsförhandlingar mellan väghållare, regional kollektivtrafikmyndighet och trafikoperatör. Samtidigt behövs nationella incitament och prioritet i den nationella planen för transportinfrastruktur för kollektivtrafikens restidsarbete i syfte att locka fler resenärer och i takt med att stadsmiljöavtalen fasas ut, säger Martin Pagrotsky.

Foto Nobina



Flygbussarna och Arlanda Express i topp

Servicescore Pressinfo 2024-01-30 I kategorin Transporter på land ingår rälsbunden trafik, kollektivtrafik på lokal ort och landsvägstrafik i form av bussar. Företagen erbjuder i första hand resor inom Sverige.

Den generella servicenivån för hela klassen har ökat mellan åren 2022 och 2023 i våra mätningarna. Detta har skett mycket beroende på att de främsta aktörerna har fått högre omdömen. De företag som ligger i botten har däremot en marginellt lägre upplevd servicenivå.

Vinnaren 2022 – Flygbussarna – har lyckats försvara sin förstaplats i ServiceScore® 2023. Strax bakom eller hack i häl på Flygbussarna 2023 är Arlanda Express, precis som de var 2022. Ny på tredjeplatsen är FlixBus som därmed petar ner 2022 års trea MTRX.

I ServiceScore® mäts den faktiskt upplevda servicenivån. Traditionella mätningar (SKI m.fl.) fokuserar på kundrelationen. Service ges dock

inte enbart till de befintliga kunderna. I ServiceScore® inkluderas därför alla som har haft en kontakt på något sätt, alltså även de potentiella kunderna!

Nomineringarna till ServiceScore® bygger på svaren från en riksrepresentativ undersökning där drygt 3000 personer i åldrarna 18 - 79 år har svarat. För att vara nominerad ska man vara topp tre i sin respektive kategori.

	Index
Flygbussarna	63,2
Arlanda Express	63,1
FlixBus	60,4
Vy Bus4You	59,9
MTRX	58,2
Trafik hemorten	53,7
SJ	53,1

Så kompenseras sena tågresenärer i Danmark

DSB Pressinfo 2024-01-18. DSB:s pendlare har fått 40 miljoner danska kronor i ersättning.

Under 2023 har DSB betalat tillbaka 40 miljoner danska kronor i ersättning till pendlare som är inskrivna i restidsgarantin. Det är 64 procent mer än 2022.

Banedanmarks omfattande spårarbeten runt om i landet satte sin prägel på kundernas punktlighet. År 2023 anlände totalt 71,7 procent av kunderna med InterCity, InterCityLyn och regionaltåg inom 2 minuter och 59 sekunder, som är måttet på kundpunktlighet. Inställda avgångar räknas också som förseningar, precis som de viktas efter antalet drabbade kunder.

– Under detta år, när järnvägen har förvandlats till en enda stor byggarbetsplats med uppgradering av spår, signaler och installation av drivström, är det förväntat och helt rimligt att vi betalar mer i ersättning, säger Tony Bispeskov, DSB:s informationschef, och fortsätter:

– I de allra flesta fall kör vi i tid. I de fall vi inte gör det måste kunderna känna att vi tar ansvar och kompenserar dem. De höga utbetalningarna som gjordes förra året beror också på att vi har blivit bättre på att uppmärksamma systemet och att allt fler utnyttjar möjligheten att få ersättning. Under det senaste året har 29 procent fler personer anslutit sig till restidsgarantin.

Pendlarna på S-tågen fick nästan ingen ersättning alls.

På S-tågsnätet var det en något annorlunda historia. Under 2023 anlände 95,9 procent av kunderna med S-tåg inom 2 minuter och 59 sekunder, vilket jämfört med liknande linjer runt om i världen är i toppklass."

På S-Bahn, där uppgraderingen av signalsystemet sedan länge är klar, har vi betalat ut mindre än 15 000 danska kronor i ersättning till pendlare under ett helt år", säger Tony Bispeskov, DSB:s informationschef.



DSB:s kunder kommer att få ännu bättre villkor för ersättning 2024

År 2024 förväntas kunderna ha ännu bättre möjligheter till ersättning. I det senaste avtalet mellan staten och DSB har kraven på betalningar skärpts och liksom i det tidigare avtalet har kunderna en bättre position än EU:s krav. Kunder som är 30 minuter försenade kan välja mellan en ny biljett för en likvärdig resa eller en återbetalning på 50 procent av biljettpriset. Fram till och med 2023 kan kunderna få pengarna tillbaka 25 % vid 30 minuters försening.

Kunder som är anslutna till DSB:s restidsgaranti för pendlare kommer att få ersättning när den genomsnittliga punktligheten på deras rutt är under 90 procent. För 2023 var målsiffran 87,4 procent.

Vi Resenärer kommenterar

I Danmark beräknas punktligheten på antalet försenade resenärer och inte, som i Sverige, på antal försenade tåg. Antalet resenärer vägs således in i tågens punktlighet.

Intressant att notera att deras S-tåg, pendeltåg, hade en så hög punktlighet att endast ett marginellt belopp utgick.

SJ offentliggör av konkurrensskäl inte de belopp som utbetalas för förseningar.

En hastig jämförelse mellan länderna visar att resenärer i Sverige får betydligt sämre ersättning när de åker med tåg som går mer än 15 mil. Ersättning om endast 25 % av biljettpriset utgår när förseningen överskrider hela 60 minuter.

Översättning: Google. Foto: DSB



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, mejla " press@vireser.se"
Reservation för ändringar och feltryck i tidtabellsuppgifter.

Besök

www.hemsidatrafik.se