

Till MÄLAB AB, inkl styrelsen och dess ledamöter
SJ AB

Regionaltrafiken i Mälardalen – synpunkter och förslag. Inlägga från föreningen TIM-Pendlare, februari 2017

Föreningen TIM-Pendlare – idag med ca 850 medlemmar – vill lämna synpunkter på och förslag till förbättring av den storregionala tågtrafiken i Mälardalen. Både MÄLAB och SJ har ett ansvar för att trafiken fungerar tillfredsställande.

Föreningen representerar en stor och viktig kundgrupp. Vi har medlemmar i alla delar av systemet. Föreningens mål är att på kort och lång sikt kunna påverka och förändra pendlarnas vardag till det bättre. Vi arbetar både med akuta frågor som bör lösas i närtid och med mera långsiktig utveckling. Vårt huvudfokus är dagligt eller nästan dagligt pendlingsresande till arbete och studier. Intressena för pendlare och andra resenärsgupper sammanfaller dock nästan alltid.

Vad är viktigt för tågpendlaren?

Föreningen har gjort flera enkäter bland tågpendlarna. Den största genomfördes i april 2014, då vi fick in 282 svar, vilket var 38 % av det dåvarande antalet medlemmar. På frågor hur viktiga olika egenskaper i tågpendlingen var, blev svaren på en skala från 1 till 5 följande:

- Punktlighet	4,89
- Att det alltid finns sittplats	4,87
- Sänkta biljettpriser	4,44
- Klimatanläggning	4,31
- Kortare restid	4,19
- Toalett	4,16
- Att kunna sträcka på benen	3,79
- Internet, snabbt och fungerande	3,70
- Att det inte skakar och vibrerar	3,65
- Eluttag vid sittplatsen	3,56
- Färre stopp längs vägen	3,51
- Läsbelysning	3,45
- Tåg över "hela dygnet"	3,36
- Ett resekort för alla anslutningar	3,14
- Bättre information vid störningar	3,13

Endast de 15 enskilt viktigaste faktorerna har här tagits med. Det finns dessutom ett stort antal andra faktorer – framförallt om tågens och sittplatsens funktionella utformning – som tillsammans är mycket viktiga. De finns redovisade i särskilda av föreningen utgivna sammanställningar, bl.a. tillgängliga på www.timpendlare.se/dokumentformalia.

Det finns alltså ett stort antal egenskaper som anses viktiga för att pendlingen ska fungera väl. De högst värderade är basala krav: att det finns sittplats, att restiden är kort och att tågen går i tid, att det finns klimatanläggning och toalett. Om en eller flera av de viktiga egenskaperna fungerar dåligt så kan hela "projektet" med pendling bli oöverstigligt för individen. Pendlingsresorna måste kombineras med både arbete och familjeliv.

Ovanstående värderingar är ett medeltal bland resenärerna. Värderingar i området 3–4 ska inte anses som oviktiga; de är i de flesta fall ett resultat av att de flesta, men inte riktigt alla, resande anser att egenskaperna är viktiga eller mycket viktiga.

Mål för utveckling av tågtrafiken

MÄLAB gav år 2012 ut en skrift som beskrev mål och behov för den framtida storregionala tågtrafiken i Mälardalen. Där ställdes ett antal funktionella krav på trafiken, bl.a. följande:

- Ett sammanhållet system över länsgränserna.
- Långsiktighet i trafikutbudet – förutsägbart över tid.
- Kapacitet för att klara ett ökat resande i framtiden.
- Särskild tillgänglighet till Stockholm och Arlanda.
- Basutbud med timestrafik, i rusningstid förstärkt till halvtimestrafik på vardagar. Enhetligt uppehållsmönster för dessa tåg.
- Arbetspendling mellan storregionala kärnor med restid under 45 minuter. Detta förutsätter i regel att regionala snabbtåg sätts in mellan de större orterna som komplement till basutbudet – förutsatt att resandeunderlaget är tillräckligt.
- Särskild inriktning på arbets- och vardagsresor och även resor för fritid och rekreation.
- Prisnivån ska möjliggöra pendling för flera än ett fåtal.

Föreningen TIM-Pendlare stödjer i allt väsentligt dessa mål. Frågan är hur dessa mål hittills har uppfyllts och hur de kommer att uppfyllas i den fortsatta utvecklingsprocessen.

Vi konstaterar att en del av målen har börjat uppfyllas, medan andra inte har gjort det. Några av besluten och förändringarna har till och med upplevts som mycket negativa och strider enligt vår uppfattning mot några av målen.

Här nedan sammanfattar och motiverar vi våra synpunkter och krav på förbättringar, väl medvetna om att vi i olika sammanhang framfört flera av synpunkterna och kraven tidigare.

Detta är bra

Föreningen anser det vara positivt att vi får ett *sammanhållet system över länsgränserna*. Detta ger åtminstone teoretiskt möjlighet att skapa långsiktighet och stabilitet i trafikutbudet, förutsatt naturligtvis att rätt beslut tas i den löpande utvecklingsprocessen.

Det är också bra att *nya moderna tåg* med goda prestanda har beställts av MÄLAB, även om föreningen endast har fått begränsad information om tågens egenskaper. Den information som hittills kommit oss till del har huvudsakligen varit positiv, även om vi ifrågasätter vissa delar av specifikationen. Vi har framfört detta vid olika tillfällen; se även nedan.

Vi uppskattar att utvecklingen mot *en tätare fast tidtabell med regelbundna avgångar* över trafikdygnet – d.v.s. en regelbunden stomtrafik – har påbörjats. Det finns på flera linjer totalt flera avgångar idag än vad det gjorde tidigare.

De *genomgående tåg som nu delvis införts Örebro-Eskilstuna-Stockholm-Arlanda-Uppsala* skapar nya direktförbindelser utan tågbyte, som på sikt kan komma att utvecklas positivt. En annan positiv förändring är att flera genomgående tåg har satts in mellan Örebro och Eskilstuna, utan tågbyte i Arboga.

Detta är inte bra – och vi förutsätter förbättringar

Vissa av de beslut som tagits och genomförts har enligt vår uppfattning gått i motsatt riktning mot de mål som tidigare presenterats av MÅLAB; se ovan. Det finns även andra icke tillgodosedda önskemål.

Tågplan 2018

Restiderna har tenderat att succesivt bli något längre under de senaste 10 åren. En del av dessa försämringar beror av pågående upprustning av infrastrukturen och måste troligen accepteras. En del av restidsförändringarna beror på försämrade anslutningar mellan olika tåg, vilka åtminstone delvis tillkommit genom dåligt genomtänkta förändringar. Ett sådant fall inträffade vid införandet av Tågplan 2013 norr om Mälaren, vilket senare i viss mån har korrigerats. Kvar står fortfarande dåliga anslutningar i Arboga och Bålsta en stor del av dagen samt mycket dåliga anslutningar i Västerås mellan Mälarbanan och Bergslagspendeln.

Citybanas öppnande under 2017 skapar nya möjligheter att skapa en ny och bättre tågplan. Trängseln på spåren genom Stockholm kommer att minska. Vi vill bl.a. se förändringar i följande avseenden i kommande Tågplan 2018:

- Förkortade restider så långt möjligt.
- Förbättrade anslutningar mellan storregionala tåg och andra tåg i främst Arboga, Västerås och Bålsta.
- Återinförande av direkttåg Örebro–Eskilstuna–Stockholm; se nedan.

Direkta tåg till/från Stockholm – särskilt på Svealandsbanan

Det har länge funnits ett direkttåg på morgnarna från Eskilstuna in mot Stockholm; under åren 2013–2016 även från Örebro. Restiden från Eskilstuna till Stockholm har varierat några minuter genom åren, men har de senaste åren varit runt 50 minuter. Från Örebro har restiden varit c:a 1 tim 35 min. Detta tidigare direkttåg har i regel varit helt eller nära fullbesatt från Eskilstuna, d.v.s. antalet resande har varit mellan 400 och 500. Tåget gav en resmöjlighet som var mycket attraktiv och uppskattad. Det bidrog till att ett betydande antal personer valde att tågpendla från Örebro och Eskilstuna till Stockholm.

Från december 2016 (T17) har detta direkttåg slopats och ersatts med tåg som gör uppehåll på alla mellanstationer. Restiden från Eskilstuna har därigenom förlängts med 17 minuter och från Örebro med 29 minuter. Det innebär en restidsförändring med över 30 %.

Reaktionen bland tågpendlarna har varit kraftigt negativ. Otoliga är de meddelanden och personliga hänvändelser som kommit TIM-Pendlares styrelse till del. Åtskilliga personer har sagt att de nu kommer att sluta tågpendla. Dessa reaktioner är vad som kan förväntas. Enligt forskning och vetenskap ger en restidsförändring på drygt 30 % en minskning av resandet med 25–30 % för dem som berörs. Inom tidsintervallet 45–75 min är pendlarnas känslighet för restiden mycket stor. Vi vet inte hur många som ännu faktiskt hunnit förändra sin arbetsort eller sin bosättning eller börjat åka bil och därigenom kunnat sluta tågpendla – sådant brukar ta en viss tid – men en betydande förändring är som sagt väntad.

I MÅLAB:s ovan nämnda målbeskrivning från 2012 sades bl.a. att man bör möjliggöra arbetspendling mellan ”storregionala kärnor” med restid under 45 minuter. Örebro, Eskilstuna och Stockholm omnämns som några av dessa ”kärnor”. Man säger att det kommer att finnas behov av regionala snabbtåg för att driva på regionförstoringen. Föreningen TIM-Pendlare stödjer helt denna uppfattning. Indragningen av direkttåget går i motsatt riktning.

TIM-pendlare

Det fanns en parallell till det indragna direkttåget på Svealandsbanan när ett direkttåg slopades mellan Västerås och Stockholm i december 2012 (T13) genom en dåligt genomtänkt förändring. I detta fall visade SJ flexibilitet och återinsatte ett direkttåg så snart det gick att få ett tågläge, vilket var i nästa tågplan T14. SJ återinförde även ett direkttåg i motsatt riktning på eftermiddagarna.

Man bör generellt vara mycket försiktig med att genomföra försämringar för stora resenärsgupper. I detta fall har så skett, vilket är rent kontraproduktivt i förhållande till de mål som de regionala myndigheterna genom MÅLAB säger sig ha. Sådana plötsligt genomförda försämringar bidrar definitivt inte till att trafiken ska vara långsiktig och försäglbar.

- *Föreningen TIM-Pendlare förväntar sig att MÅLAB och bakomliggande kollektivtrafikmyndigheter snarast återinför det direkta tåget Örebro–Eskilstuna–Stockholm och även inför ett motsvarande direkttåg i motsatt riktning på eftermiddagarna. På sikt – när trafiken ökat – bör ett andra direkttågspår införas. Det kan även gälla andra linjer än Svealandsbanan.*

Movingo och priserna

MÅLAB planerar att under hösten 2017 införa ett nytt taxesystem, kallat Movingo. Anslutande lokaltrafik i resans båda ändar kommer då att ingå i periodkortet. För dem som utnyttjat lokaltrafiken i åtminstone ena änden blir de dagliga resorna i medeltal något billigare än tidigare. Men för dem som inte utnyttjar lokaltrafiken förefaller resorna i snitt bli något dyrare, även om variationer finns.

Föreningen anser att det kan vara en fördel att periodkortet i normalfallet även kommer att omfatta anslutande lokaltrafik, utöver tågresan. Vi anser dock att det inte bör bli obligatoriskt att behöva betala för detta. Ett något lägre pris – säg c:a 300 kr per månad – kan stimulera till gång och cykling, samtidigt som det avlastar lokaltrafiken i högtrafik som ofta redan har full beläggning. Det ger också en positiv inverkan på folkhälsan.

Mälardalen har mycket höga biljettpriser för långväga pendling jämfört med motsvarande regioner i andra delar av landet. Det nya Movingo-systemet ändrar inte mycket på det förhållandet. Detta försvårar eller omöjliggör t.ex. att låginkomsttagare i praktiken pendlar längre sträckor för att få arbete långt bort från bostadsorten. De höga priserna på vardagsresande har enligt våra undersökningar lett till att pendlarna i Mälardalen har en betydligt högre medelinkomst än genomsnittet av landets inkomsttagare. Låginkomsttagare – vilka som grupp har högst arbetslöshet – har svårt att ekonomiskt motivera att arbetspendla eftersom den höga kostnaden tar en oförsvarligt hög andel av den disponibla inkomsten.

Med nya effektiva egna fordon, successiva förbättringar i infrastrukturen och upphandlad operatör finns förutsättningar för att kostnaderna (per person-km) kommer att minska. Detta bör möjliggöra sänkta biljettpriser med måttlig offentligt betald subvention. Det bidrar till MÅLAB:s år 2012 uttalade mål att prisnivån ska möjliggöra pendling för flera än ett fåtal.

- *Föreningen anser att månadskortet bör ha alternativet med och utan inkluderad lokaltrafik, där det senare alternativet ger en viss rabatt på priset.*
- *Föreningen anser också att prisnivån på vardagsresande generellt bör sänkas.*

De nya tågen

Som sagts ovan, så är den information som hittills kommit oss till del om MÄLABs beställda tåg i huvudsak positiv. Det finns dock oklarheter i vissa frågor rörande inredningens design och vilka krav som ställts. *Vi önskar få ta del av krav och förslaget slutligt utförande, innan alla detaljbeslut är fattade.* Eventuella sekretessfrågor bör kunna lösas på sedvanligt sätt.

Vidare, alla tågsätt har fyra vagnar. Vi anser att de stora sprången i tågstorlek som härigenom uppkommer (4, 8 eller 12 vagnar) medför ökad risk för *ståplatser* i tågen, innan man tar beslut att ta ett stort språng i tågstorlek och därmed i kostnader. Vi är övertygade om att en mera flexibel tågstorlek också skulle minska behovet av totalt antal vagnar hos MÄLAB.

Föreningen anser att tågen bör ha en lämplig blandning av tågsätt med 3 och 4 vagnar. Det ökar chansen för att tågen kommer att kunna ges en sittplatstillgång som motsvarar efterfrågan i den dagliga trafiken. Det totala vagnsbehovet kommer högst sannolikt att minska.

De äldre tågen

De nya tågen dröjer. Om tidsplanen håller så kan MÄLABs beställda tåg sättas in i trafiken med början år 2019. Därefter väntas de successivt sättas in under loppet av c:a 2 år. Men det finns alltid risk för förseningar. SJ ligger senare i sin upphandling av nya fordon; de är ännu inte beställda. Vissa äldre tåg kommer troligen inte att kunna ersättas förrän 2023 eller 2024. Det är sex till sju år dit.

De äldre tågen har generellt varken WiFi eller luftkonditionering. Vissa tåg – de ännu icke ombyggda tågen typ X12 – är i mycket dåligt skick ur komfort- och arbetssynpunkt. Armstöd och bord saknas, toaletterna är i ett miserabelt skick och bullernivån är på vissa platser mycket tröttande. De används även i längre turer, t.ex. Sala–Linköping som tar nästan 3 timmar! Detta är knappast ägnat att stimulera till att ta tåget i ett modernt samhälle som ställer krav och har stark konkurrens av bilen! Det ger ett kraftigt negativt intryck av kollektivtrafiken och i synnerhet av tågtrafikens aktörer.

- *Föreningen anser att alla äldre tågfordon bör ges en viss upprustning, generellt med WiFi. De icke ombyggda X12 bör dessutom åtminstone förses med bord och armstöd på stolarna. Toaletterna bör ges en uppfräschning.*

Samverkan mellan MÄLAB och representanter för resenärerna

Föreningen ser positivt på de samverkansmöten som nu både SJ och MÄLAB har med resenärsorganisationerna. Det möjliggör att resenärernas omfattande erfarenheter och kunskaper kan fångas upp och komma verksamheten till nytta. Det gagnar alla, både kunderna/resenärerna och de som ansvarar för trafiken.

- *Förutsättningen för att den sådan samverkan ska komma till nytta är att synpunkter fångas upp i god tid innan besluten tas.*

För föreningen TIM-Pendlare 2017-03-05.



Christer Jerström
Ordförande

Evert Andersson och Per-Anders Staav har medverkat i inlagans utformning.