

Vi Resenärer

ISSN 2002-3I03

På resenärens sida sedan 1993

2019-II-01 Nr 42

Lyx­tåg eller lågpriståg?



Ingen har talat om vad det kommer att kosta att resa med höghastighetstågen. Billigt blir det inte. Vad järnvägen i vårt land behöver är inga dyra lyx­tåg utan lågpriståg som även familjer har råd att åka med.

Foto: Eurostar, Flixtrain



SJ - Störst och bäst i branschen

SJ är landets största företag inom kollektivbranschen och även det mest lönsamma. Det visar en rapport som Vi Resenärer tagit fram. Omsättningsmässigt kommer Nobina på andra plats och Keolis på tredje. Största arbetsgivare är Nobina med nästan 8 000 anställda. Ett mått på effektivitet är omsättning per anställd. I topp ligger MTR Express.

Crister Fritzon, Vd SJ Foto: Vi Resenärer

Stoppa flytten - Fixa järnvägen först

Trafikverket har sitt huvudkontor i ett höghus vid järnvägsstationen i Borlänge. Enligt lokalpressen har man nu beslutat att flytta de funktioner som finns där till en ny fastighet några kvarter bort. Flytten berör cirka 500 anställda. Alla som varit med om en flytt vet vilken tid den tar med projektgrupper, referensgrupper, studiebesök mm. Detta har Trafikverket inte tid med nu. Deras kunder väntar otåligt på att bana och signaler ska börja fungera så att tågen blir punktligare.

Lena Erixon Generaldirektör Foto: Trafikverket



Har tågen i vårt land en svag ledning?

Tågresenärer drabbas alltför ofta av stora problem då kontaktledningar faller ned eller rivs ned. Nu senast föll en ledning norr om Stockholm ned med timslånga förseningar för resenärerna. Varför faller kontaktledningar ned? Eller varför rivs de ned? Har Trafikverket satt upp för svaga ledningar?

Foto: Vi Resenärer

MTR Tunnelbanan AB

MTR Tunnelbanan AB redovisar ett svagare rörelseresultat för 2018 jämfört med året innan. Nettoomsättningen steg med 2 % till 3,1 miljoner kronor. De stora kostnadsposterna, som personalkostnader och driftskostnader, steg dock mer, eller med 7,6 % respektive 6,3 %. Det gjorde att rörelseresultatet före av- och nedskrivningar sjönk från 145 mkr till 109 mkr.

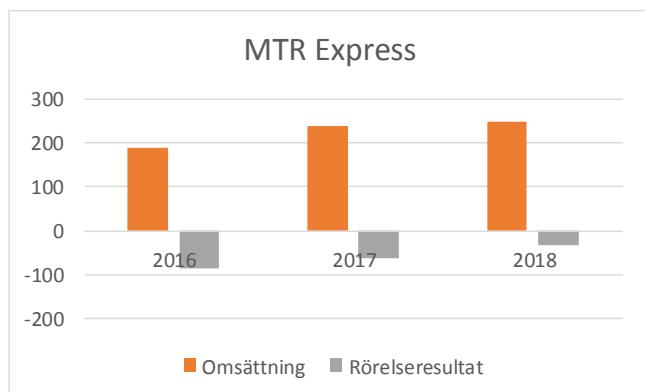


Bolaget lämnade ett koncernbidrag till moderbolaget på 107 mkr och gav en utdelning på 70 mkr.

För andra gången har bolaget erhållit utmärkelsen Svensk Kvalitet från SIQ The Swedish Institute for Quality. Antalet påstigande ökade från 353 miljoner 2017 till 355 miljoner 2018. Kundnöjdheten ligger stabil på 85 % över året.

MTR Express AB

MTR Express AB har ökat omsättningen med 31 % sedan 2016, som var bolagets första fulla verksamhetsår.



Som framgår av diagrammet minskar rörelseförlusten för varje år. Under 2018 låg nettoomsättningen på 249 mkr och rörelseresultatet på -33 mkr. Jämfört med året innan har omsättningen ökat med 5 % samtidigt som driftskostnaderna gick ned 9 % och övriga externa kostnader med 14 %.

Bolaget fick 20 mkr i koncernbidrag och har 35 mkr i eget kapital.

MTR Express efterlyser konkurrens på lika villkor och pekar på att SJ säljer biljetter för alla tågbolag i Sverige utom för MTR Express.

Bolaget utsågs till Sveriges bästa tågbolag för tredje året i rad av Svensk Kvalitetsindex.

MTR Pendeltågen AB

Nettoomsättningen sjönk under bolagets andra fulla verksamhetsår med 7 % till 2,0 mkr. Bakom nedgången ligger ett nytt trafikprogram som startades i mitten av december 2017 samt på en undermålig infrastruktur. Stängningen av ett antal rulltrappor på stationerna Odenplan och Stockholm City påverkade också resultatet.



Rörelseresultatet före av- och nedskrivningar försämrades kraftigt till minus 349 mkr. Bolaget fick ett koncernbidrag från moderbolaget på 123 mkr och redovisar därefter en förlust på 198 mkr. Bolaget har också fått ett aktieägartillskott på 350 mkr.

Lönsamhetsligan

Bolag	Omsättning mkr	Rörelseresultat mkr I)	Rörelseresultat proc	Antal anställda	Omsättning per anställd mkr
SJ AB	7 874	1 222	15,5	3 756	2,1
Nobina Sverige	6 517	436	6,7	7 869	0,8
Keolis Sverige	4 769	139	2,9	6 071	0,8
MTR Tunnelbanan	3 076	109	3,5	2 143	1,4
Arriva Sverige AB	2 668	133	5,0	2 786	1,0
MTR Pendeltågen AB	1 995	- 334	Neg	1 267	1,6
Merresor AB	834	146	17,5	514	1,6
Svenska Tågkomp.	473	- 87	Neg	297	1,6
MTR Express AB	249	- 4	Neg	105	2,4
Nettbuss Travel AB	203	33	16,1	102	2,0
Stockholm Spårvägar	186	0	Neg	175	1,1
Transdev Uppland AB	158	27	17,1	96	1,6
Flixbus Sverige AB	140	-17	Neg	-	-

I) Före avskrivningar

SJ är landets största trafikbolag med en omsättning på 7,9 miljarder kronor. De ligger mycket bra till när det gäller lönsamheten även om Merresor har en högre rörelsemarginal och MTR Express en högre omsättning per anställd. Transdev Uppland, som kör Upptåget, har ingen stor verksamhet men den drivs med hög lönsamhet.

Nu har vi kommenterat lönsamheten för de större trafikbolagen och vi konstaterar att det går att tjäna pengar på att köra tåg och bussar i kollektivtrafiken.

Lyxståg eller lågpriståg?

Det kan kosta 5 000 kr för en familj med två vuxna och två barn att resa fram och tillbaka med SJ-snabbtåg Stockholm-Göteborg. Väljer familjen bilen i stället blir den rörliga kostnaden knappt 1 400 kr.

Om man är flera som åker tillsammans och inte kan boka långt i förväg är det mycket dyrt att ta tåget i dag jämfört med en bilresa. Även om man i bilkostnaden skulle räkna in några andra rörliga faktorer än bensinen så väger det inte över till tågets fördel.

De priser som SJ och de andra tågbolagen tar ut är baserade på mycket låga avgifter till Trafikverket. Men så kör de på en gammal och sliten anläggning.

Vad kommer det att kosta att resa med ett höghastighetståg Stockholm-Göteborg? Ja, den uppgiften finns ännu inte men låt oss se vad det kan röra sig om.

I dag talar man om en investering på 230 miljarder kronor. Men det är bara spåren. Till det kommer tåg och stationer. Säg att dessa investeringar ligger på 50 % av anläggningskostnaden. Då är vi uppe i 345 miljarder. Alla projekt i denna omfattning överskrider beräkningarna. Säg att vi får en fördyring på 10 % eller 35 miljarder. Då är vi uppe i 365 miljarder kronor.

Med en räntesats på 4 % får vi en räntekostnad per dag för höghastighetstrafiken om cirka 40 miljoner.

SJ vill att inga andra tåg än snabbtågen ska trafikera höghastighetsbanorna, vilket måste leda till att banavgifterna blir mycket höga. De ska ju täcka den tillkommande räntekostnaden samt kostnaderna för löpande underhåll av en järnväg som bara används för vissa tåg.

Allt pekar på att höghastighetstågen inte blir några lågpriståg som riktar sig till familjer, ungdomar och studenter. Det blir inte tåg som ingår i "Hela folkets järnväg".

Det man föreslår är lyxståg i stil med Eurostar som går mellan London och Paris. Den resan tar intressant nog samma tid som ett höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg. Priserna för en enkelresa London-Paris för en vuxen ligger kring 360 euro, vilket blir 1 440 euro för fyra resande i en riktning. Vi talar alltså om mycket höga priser för en resa tur och retur. Frågan är om inte flyget blir det enda alternativet för de som har en begränsad reskassa.

De kommersiella aspekterna på en satsning på höghastighetståg har inte tagits upp i den utredning som Stockholms Handelskammare gjort och inte i övriga utredningar heller. Detta påpekade Mats Johannesson, vd för MTR Express, när Handelskammaren presenterade sin utredning.

En annan viktig fråga för resenärerna är vilket eller vilka bolag som får möjlighet att köra på de nybyggda

banorna. SJ är stor förespråkare för höghastighetståg och om ingen annan vill köra så kommer de att få monopol på trafiken. Den service som SJ erbjuder ligger långt ned i de mätningar som Svensk Kvalitetsindex gör.

Frågan är om de stora utländska tågbolagen vill gå in i ett långt finansiellt engagemang i vårt land.

Vi får inte glömma att det ur kommersiell synpunkt är ett högriskprojekt. Som framgår av Handelskammarens

rapport är befolkningsunderlaget i mellersta och södra Sverige mycket lågt jämfört med det underlag som utländska höghastighetsbolag lever på.

Höghastighetståg löser inga av dagens problem. De kapacitetsproblem som finns för tågen löses snabbt och effektivt genom längre tåg. Tack vare MTR Express har kapaciteten Stockholm-Göteborg utökats väsentligt men det behövs fler sittplatser speciellt under helgerna. Det kan SJ lösa genom att köra med dubbla X2000-tåg. En ökning av kapaciteten med 100 %!

FlixTrain har aviserat sin ankomst med trafik Stockholm-Göteborg-Malmö-Stockholm. Det är ett lågpriståg bestående av traditionella lok och vagnar. Det blir ett efterlängtat tillskott av sittplatser på dessa linjer.

Höghastighetståg blir inte folkets järnväg. Det blir en järnväg för de som inte reser för egna pengar. Sannolikt blir det så att dagens flygresenärer flyttar över till tåget om det givetvis inte blir för dyrt.

SJ och de andra tågbolagen är helt inriktade på tjänsteresor, arbets- och studiependling. Dagens tåg och service kring tågresan är inte byggd för familjer med barn, äldre personer, turister och fritidsresor.

SJ avbröt för några år sedan planer på att komplettera tågen med familjevagnar. Resenärer med större eller tungt bagage är hänvisade till expressbussen eller bilen.

Dagens biljettsystem ger inte resenärerna någon flexibilitet. Det är mycket dyrt att boka om en biljett och att få pengarna tillbaka. Detta hämmar fritidsresandet.

Järnvägen måste utvecklas inom ramen för folkets järnväg och ge andra resenärsgupper än tjänstemän och pendlare möjligheter att ta tåget. Priserna måste pressas. Ensamresenärer kan i dag hitta attraktiva priser men är det fler som reser tillsammans blir det oftast mycket dyrare än att bilen.



Snälltåget - ett klassiskt tåg med attraktiva priser. Foto: ViR

Nu hände det igen?

I lördags, 26 oktober, revs en kontaktledning ned i närheten av Knivsta på linjen Stockholm - Uppsala. Enligt Expressen inträffade rivningen kring 17.30. Först i 21-tiden rullade det första tåget förbi olycksplatsen.

Flera resenärer hörde av sig till Expressen om bristen på information. SJ hänvisade till SL och SL återkom med hänvisning till SJ.

Så här redovisades tågen under kvällen.



Till Stockholm från	Tidtabell	Prognos	Försening cirka
Mora	18.15	22.20	4,0 tim
Uppsala C	18.28	23.00	4,5 tim
Gävle	18.38	22.35	4,0 tim
Sundsvall	19.38	22.50	3,5 tim
Falun	20.15	22.40	2,5 tim
Umeå	21.38	23.20	2,0 tim
Till Borlänge från			
Stockholm	20.02	23.05	3,0 tim
Till Gävle från			
Stockholm	19.43	23.23	4,0 tim
Stockholm	19.55	23.47	4,0 tim
Stockholm	20.46	23.56	2,0 tim

Som synes ordentliga förseningar. I många fall längre än planerad restid. De flesta tågen gick längre än 15 mil, vilket innebär en ersättning på halva biljettpriset. En biljett Stockholm-Gävle ligger på cirka 600 kr. Det ger en ersättning om 300 kr. Det är inte mycket för allt det besvär som drabbat varje resenär.

Om oss

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.

Citera gärna våra artiklar
men ange källan.

Hur blir det när snön kommer?

Trots att vintern ännu inte ankommit är ovanligt många tåg försenade.

Under vecka 42 exempelvis var över hälften av SJ-tågen Stockholm - Falun försenade. De flesta tågen Stockholm - Mora var också försenade.

På linjen Stockholm - Göteborg var 25 % av tågen mot Göteborg försenade och 20 % av tågen mot Stockholm.

Resenärer med TiB-tågen drabbades också av många förseningar denna vecka.

Pendlarna Uppsala-Stockholm kunde dock glädjas åt färre förseningar än vanligt.

Fler reser med Dalabanan!

Dalarnas Tidning har skrivit om resandet på Dalabanan. Under 2018 var det en kraftig resandeökning och hittills under 2019 ligger ökningen på 15 %,

enligt Martin Drakenberg, affärschef på SJ. Det är långt över riksgenomsnittet. Han tror att en anledning till den gynnsamma utvecklingen är att tågen nu har trådlöst internet.

Information om Dalabanan finns på www.dalabanan.se



SAS lägger ned inrikeslinje

Enligt Dagens Industri kommer SAS att lägga ned sin linje Arlanda-Örnsköldsvik. Trafiken upphör första februari. Den återupptogs förra året. "Vi har gjort vad vi kunnat men kan inte göra mer, säger Freja Annamatz på SAS till Dagens Industri.

Restiden med snabbtåg ligger på 5,5 timme. Det första tåget mot Arlanda och Stockholm avgår på vardagar 05.06 och är på Arlanda 10.17.

För de som ska hem till Örnsköldsvik på kvällen går ett tåg 16.40 från Arlanda med ankomst 22.21.

Intet nytt i branschen!

I mitten av december går tågtrafiken i vårt land över till ny tidtabell. Av någon anledning har tågbolagen valt mitten av december som "utvecklingsdag". Vad om hittills framkommit innehåller den nya tidtabellen inga intressanta förändringar för resenärerna. Inga nya tåg, inga nya servicekoncept mm.

Vilken annan bransch än kollektivtrafiken lever ett så tråkigt liv. Allt ska gå i gamla hjulspår och på gamla spår.