

Riv barriärerna

Välkommen till ett nytt år med Nordisk Järnbanetidskrift. Jag får många positiva kommentarer om tidningen och det är glädjande. Något som är mindre positivt är att NJT:s ekonomi blir allt mer ansträngd. Framför allt genom att annonsintäkterna minskar. På uppdrag av NJS nordiska styrelse har redaktionen därför övervägt olika alternativ till kostnadsreducering, utan att göra avkall på tidningens kvalitet och innehåll. Och det är ingen enkel ekvation. NJT är en mycket viktig kanal för NJS i dess arbete med att sprida information om den nordiska järnvägsbranschen till medlemmarna.

Sedan svenska avdelningen tog över ansvaret för NJT har tidningen kunnat produceras utan kostnader för NJS nationella avdelningar med hjälp av annonsintäkter, i huvudsak genom svenska avdelningens försorg. När annonsintäkterna inte längre fullt ut kan finansiera produktionen tydliggörs de fyra nationella avdelningarnas gemensamma ansvar för NJT:s ekonomi och uppgiften att säkra tillräckliga intäkter för att ge ut tidningen, antingen genom annonsförsäljning eller genom den avgift som medlemmarna betalar till föreningen. Jag vill i sammanhanget understryka vikten av en distinkt skillnad mellan redaktionens redaktionella arbete och avdelningarnas gemensamma ågaransvar.

I detta nummer tar NJT upp så kallat sömlöst resande. För mig är det bland annat synkroniserade tidtabeller, taxeyesystem och biljetter. I Danmark kan jag köpa ett Reisekort som gäller över hela landet och med såväl DSB:s tåg som olika regionala och lokala trafiksystem. I Sverige behöver jag åtminstone ett 20-tal olika kort för att kunna resa kollektivt över hela landet. I Norge tycks politikerna vara medvetna om problemet i och med bildandet av företaget Entur AS som ska samordna biljetter när upphandlingar av olika järnvägstrafikpaket står för dörren.

Ytterst är det resenärens som finansierar den spårburna trafiken, såväl över skattsedeln vid upphandlingar av kollektivtrafik och anslag för underhåll och nybyggnad som genom sina biljettköp. Därför måste det vara enkelt för resenären att utnyttja kollektivtrafiken, med samordnade regler, biljettgiltigheter och andra åtgärder som river barriärer mellan operatörer och trafiksystem.



MIKAEL PRENLER
Huvudredaktör

Esteet poistettava

Tervetuloa uuteen vuoteen Nordisk Järnbanetidskriftin parissa. Saan paljon myönteistä palautetta lehdestä ja tämä on ilahduttavaa. Mikä on vähemmän myönteistä, on sen sijaan NJT:n talouden kiristyminen. Erityisesti siitä syystä, että ilmoitustulot ovat vähentyneet. NJS:n Pohjoismaiden hallituksen toimeksiannosta on NJT:n toimitusneuvosto siksi harkinnut erilaisia vaihtoehtoja kustannusten pienentämiseksi, kuitenkin niin ettei heikennetä lehden laatua ja sisältöä. Ja tämä ei ole mikään helppo yhtälö. NJT on erittäin tärkeä kanava välittää tietoa jäsenille pohjoismaisesta rautatiealasta.

Siitä saakka, kun Ruotsin osasto otti vastuun NJT:stä, on lehti voitu tuottaa aiheuttamatta kustannuksia NJS:n kansallisille osastoille. Tämä on onnistunut ilmoitustulojen avulla, pääasiassa Ruotsin osaston toimesta. Kun ilmoitustulot eivät enää täysin pysty kattamaan tuotantoa, kasvaa kansallisten osastojen yhteinen vastuu NJT:n taloudesta ja riittävän rahoituksen varmistamisesta lehden toimittamiseksi, joko ilmoitusmyynnin kautta tai jäsenten yhdistykselle maksaman tuen kautta. Haluan tässä yhteydessä alleviivata eroa toimituksen toimitustyön ja osastojen yhteisen vastuun välillä.

NJT:n tässä numerossa käsitellään niin kutsuttua saumatonta matkustamista. Minulle tämä tarkoittaa mm. yhteen sovitettuja aikatauluja, taksajärjestelmiä ja matkalippuja. Tanskassa pystyn ostamaan Reisekortin joka on voimassa koko maassa ja käy niin DSB:n juniini kuin erilaisiin alueellisiin ja paikallisiin joukkoliikennejärjestelmiin. Ruotsissa tarvitsen ainakin parisenkymmentä korttia voidakseni matkustaa julkisilla koko valtakunnassa. Norjassa poliitikot vaikuttavat olevan tietoisia ongelmasta perustaessaan yrityksen Entur AS, jonka tehtävänä on sovittaa yhteen eri operaattoreiden tarjoamia matkoja, kun eri rautatieliikennepakettien hankinnat ovat ovelia.

Viime kädessä matkustajat rahoittavat raideliikennettä – verotuksen kautta joukkoliikennejärjestelyjä ja lippujen ostolla ylläpitoa ja uudisrakentamista. Tämän takia joukkoliikenteen käytön tulee olla yksinkertaista yhteen sovitettujen säännösten kautta, lippujen voimassaolojen kautta ja muitten sellaisten toimenpiteitten, jotka poistavat esteet eri operaattoreiden ja liikennemuotojen välillä, kautta.

MIKAEL PRENLER
Päätoimittaja