

ur funktion
inutilisable
unbenutzbar
unserviceable

Yttranden trafikförsörjningsprogrammen 2012-05-30

Föreningen TIM-pendlares yttrande om *Trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafik - Västmanlands län och Regionalt trafikförsörjningsprogram - Uppsala län*

Om TIM-pendlare:

TIM-pendlare är en ideell förening. Föreningens syfte är att främja situationen för de som arbetspendlar med tåg på Mäljarbanan. Verksamheten ska ske i en konstruktiv anda där lösningar söks istället för att man letar syndabockar. Föreningen ska samverka med andra intressenter för bättre pendlingsituation samt söka vägar för att pendlare med begränsad tillgänglig tid ska kunna engagera sig lätt. Föreningen TIM-pendlares mål är att på kort och lång sikt kunna påverka och förändra pendlarnas vardag till det bättre.

1. Sammanfattning av föreningen TIM-pendlares yttrande

Föreningen TIM-pendlare lämnar ett gemensamt yttrande på *Trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafik- Västmanlands län – remissversion* och *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län – remissversion* då TIM-pendlares medlemmar berörs av båda dessa. Vi är medvetna om att den nya kollektivtrafiklagen är skriven i en form som berör regional trafik. Centralt inom den nya lagstiftningen är dock resenärsperspektivet vilket ger vid handen att den relevanta regionen måste anses vara inom den region som medborgarna de facto reser och inte situationen när länsindelningen gjordes. Praktiska problem med att upprätta en storregion som omfattar alla områden inom politiken kan inte vara motiv för att helt tappa bort resenärsperspektivet på det sätt som sker inom utkastet till Trafikförsörjningsprogrammen.

Vi anser även att man utifrån de olika kollektivtrafikmyndigheterna som bildas i länen måste betrakta region som länsöverskridande vad beträffar tågpendlingen i Mälardalen.

Föreningen TIM-pendlares allvarligaste invändning mot programförslaget för Västmanland är att förslaget saknar tydlig information, inriktning och förslag till åtgärdsplaner för tågtrafik över länsgränserna, trots att myndigheten varit med och tagit fram sådana uppgifter till undersökningen "en bättre sats – Resande undersökning i Mälardalen hösten 2011".

Huvudsaklig kritik mot myndigheten i Uppsala läns programförslag är att detta förslag är för ensidigt inriktat mot centrala Uppsalas omgivningar. Kollektivtrafik är högst relevant även för de delar av länet som ligger längs Mäljarbanan.

Efter att ha läst den nya kollektivtrafiklagen har vi förstått det som att ett trafikförsörjningsprogram ska ge underlaget för de trafikplikter som beslutas om under perioden. För att genomföra ett beslut om trafikplikt med hänvisning till trafikförsörjningsprogrammet måste programmen baseras på den redan befintliga trafiken (buss och tåg) och den önskade trafiken (genom fältundersökningar). Ett uppenbart behov som motiverar resmönster är arbetspendling eftersom merparten av resor samt kollektivresor sker för att komma till arbetet. Trafikförsörjningsprogrammen tappar styrningsfunktion om de endast beskriver dåtid och nuläge

och inte analyserar faktorer och utveckling som gör att folk faktiskt väljer att genomföra en resa med kollektivtrafik.

Enligt uppgift reser mer än 2500 personer från Västerås-Enköping till Storstockholm varje dag. Priset för denna arbetspendling, ca 10 mil, är avsevärt högre än andra motsvarande sträckor i Sverige. Sträckan är också hårt drabbad av platsbrist på tågen i högtrafik. Kostnaden Västerås-Stockholm, inklusive länstrafik, kostar ca 3800 kronor per månad, högre än motsvarande arbetspendling på andra orter nationellt (se tabell s. 2).

Västmanlands- och Upplands län har en mycket hög andel av den regionala tågpendlingstrafiken i Sverige. Sträckorna Uppsala - Stockholm och Västerås – Enköping - Stockholm är bland de mest trafikerade i Sverige.

Genom Uppsala län passerar två av landets stambanor: Mäljarbanan och Upplandsbanan. För kommunerna i länet ter sig dock möjligheterna till tågpendlingen olika på flera plan; det är avsevärd skillnad i biljettpriser, det är avsevärd skillnad i kapacitet, skillnaden är stor i tillgängligheten på Stockholms central. Den enda gemensamma nämnaren är längden på sträckan i kilometer mellan Uppsala-Stockholm och Enköping- Stockholm.

1.1 Våra invändningar till nuvarande programförslag i korthet:

- 1) Programmen adresserar inte arbetspendlingen på Mäljarbanan, bl.a. vad gäller omfattningen av nuvarande arbetspendling jämfört med andra resor och behov/potential för denna pendling om villkoren vore likvärdiga med annan pendling.
- 2) Översyn av biljettpriser för tågresande på Mäljarbanan över länsgränser måste ingå i försörjningsprogrammen
- 3) I de områden de individuella trafikförsörjningsprogrammen inte har enskilda förslag om samverkan mellan länen måste det inkluderas skrivningar som inbjuder till att lärens trafikförsörjningsmyndigheter ska samverka och undanröja praktiska problem genom samarbetsavtal.
- 4) Diskussioner om driftstabilitet och kvalitet i tågresandet måste ingå
- 5) Arbetspendlingsfrågorna över länsgränser bör uppdateras åtminstone årligen i respektive program.

Operatör	Från	Till	Sträcka	Pris*
SJ	Västerås	Stockholm	10 mil	3800 kronor
Öresundståg	Malmö	Halmstad	13 mil	1860 kronor
Öresundståg	Göteborg	Halmstad	14 mil	2360 kronor
Öresundståg	Göteborg	Malmö	27 mil	3280 kronor

*Priser inklusive länstrafik, tågen passerar länsgränser.

- Västtrafik har maxtaxa inom hela Västra Götaland på 1445 kronor.
- Öresundståg har maxtaxa inom hela Skåne på 1150 kronor.

2. TIM-pendlares synpunkter och förslag:

- Kollektivtrafikmyndigheten i båda länen tar fram en åtgärdsplan så att biljettpriserna på Mäljarbanan når en rimlig nivå jämfört med andra sträckor inom – och utanför regionen.
- TIM-pendlare rekommenderar att man i Västmanlands program redovisar väsentligt bättre och uppdaterad statistik gällande tågpendling över regiongränserna. Vi förstår

inte varför man i det nuvarande förslaget inte refererar till undersökningen som kom fram ur projektet "En bättre sits"¹.

- Föreningen TIM-pendlare bedömer det som positivt att man lagt kollektivtrafikmyndigheterna under landstingen i både Västmanland och Uppsala län.
- Vi uppmanar de båda kollektivtrafikmyndigheterna att samarbeta när det gäller trafikförsörjningsprogrammen, särskilt tågtrafik inklusive anslutningstrafik till tåg, på Mäljarbanan. Denna samverkan bör formaliseras och genomföras så snart det är möjligt och inte invänta på att icke relaterade problem inom andra sektorer ska lösas. Programmen bör uppdateras årligen med avseende på arbetspendling.
- Lagen säger i korthet att trafikförsörjningsprogrammet ska möjliggöra trafik över länsgränser, detta saknas i förslaget från Västmanland.
- TIM-pendlare anser att arbetspendling med tåg bör ligga centralt i trafikförsörjningsprogrammen där busstrafik följer i de fall där den ansluter till tåg.
- Vi hävdar att resandestatistiken även ska innehålla pendling till andra delar av Stockholm än Stockholms central. Många varje dag pendlare fortsätter sin resa inom Stor-Stockholm.

3. Detaljerat yttrande om Västmanlands län – Trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafik

Kap 2.2 Restidskvot

Stycke 6, "I regel är tåget snabbare än bilen... men vid stomlinjetrafik med expressbuss är skillnaden mycket liten.."

Kommentar: menas även expressbuss till Stockholm under högtrafik? Vi anser då att skillnaden mellan tåg och expressbuss är stor baserat på den ersättningstrafik med buss vi har erfarenhet av. I snitt 45 min till 1 timma extra tid med buss. I praktiken är alternativet till fungerande tåg på Mäljarbanan enligt vår erfarenhet inte ökad bilpendling då arbetstagare väljer istället att sluta arbeta eller flytta från regionen om det inte finns lokala lämpliga jobb.

Kap 2.3 Dagens linjenät och resandet

Rubriken Tågresandet s. 13

"Observera att RKTm saknar uppgifter om resande med SJ".

Kommentar: I avsaknaden av uppgifter om resande med SJ så måste programmet ha en plan för hur detta ska kunna tas fram med empiriska metoder.

Myndigheterna måste också få igång en dialog med SJ och kräva transparens i statistiken. Annars måste myndigheten kräva en ändring i detta från SJ:s ägare (Staten genom Finansmarknadsdepartementet) så att statistiken blir tillgänglig myndigheterna. Notera att andra kommersiella aktörer som trafikerar tågbanor i Mälardalen lämnar ut sin statistik.

¹ Resandeundersökning i Mälardalen hösten 2011

Kap 2.4 Prissättning

Stycket Övriga biljetter och kort s. 17

Kommentar: antal tågpendlare med TiM-kort (enligt uppgift ca 1600 morgonpendlare från Västerås och 300 från Enköping) måste synliggöras genom en tydlig redovisning i programmen. Förhållandet mellan det totala antal pendlare och de som köper TiM månadskort måste även utredas. Varför köper inte fler TiM-biljett? Är det okunskap?

Kap 3 Utmaningar för kollektivtrafik

Rubriken Arbetspendling 20 procent s. 18, första stycket ” Det krävs en kritisk massa för att en annan region ska vara beroende av en annan region_ _ _ _ ”

Kommentar: Vi hävdar att Västerås, Enköping och Stockholm har skilda arbetsmarknadsområden just eftersom kollektivtrafiken är otillräcklig och dyr. Vi förordar att man vidgar sina vyer och tittar på de bakomliggande faktorer som kan ge integrerade arbetsmarknadsområden. Här kan Mälardalen hämta inspiration från andra delar av landet.

Rubriken Arbetsmarknadsområde Västerås s. 21 sista stycket

Kommentar: Analysen är gedigen och tar upp flera viktiga arbetsgivare m.m. i området. Vi uppskattar särskilt sista stycket att 18 % av de arbetsföra i kommunen arbetspendlar till andra orter, även över länsgränser, och en rad orter nämns. Här saknar vi en redovisning av andelar dock, vilket skulle stärka analysen.

Rubriken Västerås kommuns bedömning s. 22 alla stycken

Kommentar: Som vi förstår är detta bilaga 2 i programförslaget. Den berör endast all samlad kollektivtrafik inom länet. Vi föreslår att man här vidgar sina vyer och åtminstone tar med uppgifterna som framgår i undersökningen ”En bättre sits” om resande med tåg. Om liknande undersökningar om resande med buss mellan länen finns så bör detta också tas med.

Kap 3.1 Viktiga stomlinjer

Rubriken Framtidens kollektivtrafik s. 25 båda styckena

Kommentar: Kommunerna i länet har under de senaste 7 åren satsat på marknadsföring för att locka människor att flytta till Västmanland och pendla. För flertalet som valt att göra detta så har det inneburit att någon i familjen måste pendla. Många upplever sig som lurade. Vi anser att det nya trafikförsörjningsprogrammet måste innehålla en plan för hur dessa resenärer och kommuninnevånare med arbetstillfälle utanför länsgränsen kan få en rimlig pendlingskostnad med tåg och en godtagbar produkt för priset.

Rubriken Kapacitet och utbud s. 25, ”I vissa relationer kan det vara nödvändigt att bedriva tätare trafik, exempelvis inom arbetsmarknadsområden med minst 40 procents arbetspendling”

Kommentar: I och med Citybanans färdigställande hoppas många att kapacitet ska frigöras på Mälärbanan och Svealandsbanan. Av vad vi kan utläsa ur texten är att man anser att persontågtrafiken utanför högtrafik är olönsam. Här uppmanar vi myndigheten

att tänka i vidare banor i sina analyser. Vi förstår att lågtrafik medför högre kostnader (= färre som köper biljett) men en analys av om den ökade kostnaden kan motiveras arbetsmarknadspolitiskt behövs. Västerås kommun har över 9 procent arbetslösa och en ungdomsarbetslöshet på 25 procent. Det måste utredas hur kostnaden för de arbetslösa korrelerar med biljettpriser för tåg över länsgränser. Är det en kostnadsfråga att man inte tar arbete i annat län? Vidare anser vi att myndigheten måste samarbeta med de arbetsgivare nämnda under **Rubriken Arbetsmarknadsområde Västerås s. 21 sista stycket** för att utreda hur biljettpriser med tåg och den produkt man får korrelerar med rekrytering av arbetstagare och studenter. Påverkar denna kostnad och produkt man får valet av arbetsgivare och studieplats?

Rubriken Samverkan, s. 25 sista stycket

Kommentar: Vi uppskattar att myndigheten här tar upp frågan om samverkan, en av föreningen TIM-pendlares viktigaste frågor just nu. Myndigheten skriver "Utvecklingen av det regionala stornätet kräver därför att överenskommelser görs mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inom både TiM och TiB området för att garantera att trafikens omfattning och finansiering". En konkret plan på hur denna samverkan ska initieras behövs. Det kan inte vara rimligt att detta ska vänta på ett eventuellt gemensamt landsting eller i någon annan form upprättas. Utan konkreta förslag tror vi att detta stannar vid ord och inte handling. Trafikförsörjningsprogrammen bör innehålla skrivningar som pekar ut behovet och möjligheten att upprätta konkreta samarbetsavtal för att lösa konkreta problem för varje dag-resenären.

Kap 4. Mål

Rubriken Övergripande mål

Kommentar: vi anser å det bestämdaste att myndigheten bör vidga målbeskrivningen till att även omfatta länsöverskridande trafik med tåg. I övrigt är de övergripande målen rimliga.

Rubriken Förutsättningar för arbetspendling

Kommentar: ett länsöverskridande perspektiv verkar finnas år 2030 men Stor-Stockholm är inte innefattat? Föreningen TIM-pendlare ser med de ständigt ökade huspriserna i Stockholm en stor potential för att fler ska bli intresserade av arbetspendla dit. En utveckling som redan finns idag men som hålls tillbaka av hur styvmoderligt pendlare över länsgränsen behandlas.

Mål 1 Delmål

- **Förenkla resandet över länsgräns**

Kommentar: Vi föreslår istället omskrivning av punkten till

- *Samverkan initieras med angränsande län så att Mäljarbanan bildar ett gemensamt arbetsmarknadsområde.*

Mål 1 Strategi för att nå målen

- **Tillsammans med Mälalab, TiB, Trafikverket och tågoperatörer _____ tågans punktlighet och kvalitet**

Kommentar: Vilka tåg pratar man om i denna punkt? SJ, som enda tågoperatör till och från Stockholm på Mäljarbanan, vägrar konsekvent att lämna ut statistik. Driver myndigheten denna fråga mot SJ:s ägare? Övriga tågoperatörer delar ju med sig av statistik. Vi föreslår att myndigheten tillsammans med föreningar som t.ex. TIM-pendlare

och andra samverkar i att kräva en översyn av SJ:s ägardirektiv med fokus på vinstkrav och transparens.

- **Utveckla samarbetet avseende trafik och taxor över länsgränserna**
Kommentar: Detta är helt i linje med ett av föreningens mål 2012-2013. Hur ser myndigheten att samarbetet idag kan utvecklas? Vi ser det nödvändigt man prioriterar denna fråga och samverkar gärna med myndigheten i detta.

Mål 5 Enkel och attraktiv resa

Ingressen, andra meningen "Kollektivtrafiken ska hjälpa till att förenkla vardagen för invånarna i Västmanland".

Kommentar: Här anser vi att Västmanlands invånare som måste arbetspendla på Mäljarbanan har tuffast situation med höga biljettpriser, svajig driftsäkerhet, lång restid, heterogen prissättning, i högtrafik så kan produkten (tågresan) inte leverera (t.ex. sittplatser) m.m. Förtydligande av detta borde finnas i texten. Dessa innevånare är ofta högtaxerade med kvalificerat arbete över länsgräns och utgör en kategori resenärer som borde få mer gehör för sina problem. Västmanlands län måste uppfattas som attraktivt för såväl in- som utpendlare.

Delmål

- **All kollektivtrafik ska upplevas som attraktiv**
Kommentar: länsöverskridande resor med tåg bör lyftas som en särskild kategori. Vi föreslår tillägget:
- **All kollektivtrafik ska upplevas som attraktiv, särskild vikt läggs vid arbetspendling över länsgränser**

Kap 5 Genomförande och ekonomi

Rubriken Samverkan, tredje stycket "Framtida samverkansformer ska utvecklas _____ . Graden av samverkan kommer troligen att variera från fall till fall och baseras på de övergripande målen och delmålen som framgår __ .

Kommentar: Här vill vi se en redovisning av vad man kan göra idag på samverkansfronten. Mål för framtiden är acceptabelt om det finns konkreta skäl till varför det inte går att utföra dem direkt. Idag är situationen ohållbar och rimmar inte med länets övriga profilering. Här måste ett tydligt mål sättas upp för att få till stånd en godtagbar lösning.

4. Detaljerat yttrande om Uppsala län – Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län

Kap 1.1 Syfte och avgränsningar s.6 sista stycket

Kommentar: Föreningen TIM pendlare tycker det är bra att mer konkreta strategier ska tas fram för trafikens utveckling. Viktigt dock att analys kan göras på all regional kollektivtrafik. Verktyg för detta måste tas fram omgående. Vi anser att länsgränser inte ska definiera hur för hur invånarna faktiskt vill resa.

Kap 1.2 Kraven på ett regionalt trafikförsörjningsprogram

Kommentar: programmet måste uppdateras kontinuerligt för vad är "vid behov"? Hur kan man veta om det finns nya behov om man inte följer upp programmen.

Kap 2.2 Ramverket s.11 sista stycket

Kommentar: Bör skrivas mer konkret. TIM Pendlare ser det som mycket viktigt att Landstinget arbetar utifrån de krav som olika kategorier av resenärer ställer på kollektivtrafiken – att möta resbehoven och hålla vad som utlovas. Det måste således finnas tillräckligt med vagnar på tågen, tågen ska inte ställas in så ofta som de gör idag och infrastrukturen måste klara av den kapacitet som krävs. Anslutningstrafik med buss till tågen måste också vara synkroniserade.

Kap 2.4 Vad får individen att resa s.12-13 alla stycken

Vid arbetspendling måste kapaciteten vara anpassad till antal resande dvs. man ska inte behöva stå. Argument från tågoperatörer om att man "inte säljer sittplats utan en resa" bör inte accepteras av myndighet eller resenärer. Viktigt är också att i många fall är pendlingen inte ett val eftersom alternativet inte finns. Restiden måste kunna utnyttjas till arbete. Man ska kunna lita på att komma fram i tid och fordonen ska vara rena och snygga. Dessutom ska priset vara relevant till sträckan, inte olika priser för samma reslängd beroende på sträcka. Som exempel kan ges sträckan Enköping-Stockholm kontra Uppsala-Stockholm där prisskillnaden är drygt 20% till Enköpings nackdel trots 1 km skillnad i distans.

Kap 3.2 Kollektivtrafikens bidrag till en ekonomiskt hållbar utveckling s.14 sista stycket

Kommentar: Myndigheten måste initiera ett samarbete mellan de olika länen så att man kan bo i ett län och arbeta i ett annat. Bostad finns i praktiken ofta inte där arbetet finns och vice versa.

Kap 3.7 Att få individen att vilja resa s. 17 sista stycket

Kommentar: För personer som har familj är anslutningar mitt på dagen minst varje timme av stor betydelse för livspusslet. Det samma gäller sena arbetstider som behövs för arbetstagare som har kvalificerade tjänster där man arbetar under oregelbundna arbetstider.

Kap 4.2 Funktionsmål: Socialt hållbar utveckling s.18 första stycket

Kommentar: Priset ska vara relevant till sträckan, inte olika pris för samma reslängd för samma sträcka. Alla samhällsgrupper ska ha samma valmöjligheter att pendla oavsett om du är höglönlönad tjänsteman eller studerande.

Kap 4.5 Funktionsmål: Att kunna resa s.21 sista stycket

Kommentar: Tidtabeller och linjenät ska möta behoven. Matartrafik måste vara synkroniserad. Viktigt dock att hänsyn tas till de vanligt förekommande förseningarna på Mäljarbanan. Anslutningstrafik ska inte avgå innan tåget rimligt kommit fram etc. Är det känt att tåget är fördröjt bör anslutande buss vänta. SL:s pendeltåg kommer från och med december 2012 att köras ända till Uppsala via Arlanda vilket är bra. Denna frigjorda kapacitet för Upptåget används till att öka avgångarna Uppsala - Tierp/Gävle och Sala/Heby – Uppsala (från dagens 4 dubbelturer till planerade 12).

Liknande insatser kan mycket väl också göras på Mäljarbanan; 1) ett "Upptåg" kan gå Västerås-Lundby-Enköping-Grillby-Bålsta-Bro-Kungsängen, 2) expressbussar trafikerar Enköping-Bålsta för snabbt byte till pendeltågen, 3) de första 2 pendeltågsavgångarna från Bålsta 05.09 och 05.39 som ankommer Stockholm Central 05.47 respektive 06.17 kan utgå från Västerås och Enköping så fler kan åka spårbundet till jobbet med tidiga avgångar, 4) insatstågen från Jakobsberg i rusningstid mot Stockholm kan istället avgå från Västerås för att avlasta våra tåg.

Kap 4.6 Funktionsmål: Att vilja resa s.21 alla stycken

Kommentar: TIM Pendlare håller med om att viktiga faktorer för att vilja resa kollektivt är komfort och fordonens standard. Priserna spelar också stor roll för att välja kollektivtrafik framför bilen.

Kap 5.1 Integrerad planering av kollektivtrafik och bebyggelse

Kommentar: Det är viktigt att planen inte endast handlar om centrala Uppsala. Det behövs även fokus på hur kommunerna och regionerna samverkar sett till helheten. Arbetspendling sker till stor del över kommun- och länsgränser och måste fungera oavsett var du arbetar eller bor. Resstråket Enköping till Stockholm behöver vara ett eget åtgärdsområde i programmet.

Kap 6.2 Den storregionala tågtrafikens utveckling s27-28 alla stycken

Kommentar: TIM Pendlare instämmer i att den regionala tågtrafiken behöver fungera som ett system. Men det måste också finnas ett gemensamt biljettsystem som fungerar över kommun- och länsgränser med en biljett som fungerar på alla leverantörer oavsett om det är tåg, buss, pendeltåg eller tunnelbana.

Kap 6.4 Biljettsystem och prisbild

Kommentar: Gemensamt biljettsystem fungerar idag inom flyget, internationellt, även om man inte är en region. Varför skulle det inte fungera inom kollektivtrafik, nationellt? Det finns ingen anledning att invänta en nationell lösning utan det går utmärkt att driva på med harmonisering av biljettsystem och rabatter.

7.4 Samspelet mellan idag upphandlad och kommersiell kollektivtrafik s.33 alla stycken

Kommentar: Om de olika trafikföretagen kommunicerar och synkroniserar sina tidtabeller kan alla, både resenärer och trafikföretag, vinna på detta. När samspelet inte fungerar måste det finnas rutiner för att fånga detta så att man inte fortsätter göra samma misstag varje gång.

8.2 Specifika bedömningar s. 35 sista stycket

Kommentar: Vi vill se underlaget till den bedömning som gjorts att storregional tågtrafik inte har möjlighet att vara lönsam. Detta utgör själva kärnan i problematiken med arbetspendling i Mälardalen. Trafiken drivs till stor del på helt kommersiell basis, men påstås ändå inte vara lönsam. Dessa påståenden behöver verifieras med faktauppgifter.

11.1 Det första regionala trafikförsörjningsprogrammet

Kommentar: Revidering av programmet måste ske oftare än en gång per mandatperiod, det måste ske kontinuerligt. Har man inte kontinuerlig uppföljning av hur utvecklingen blir kan man inte utvärdera och möta resenärens behov.

Sammantaget finner föreningen TiM-pendlare att båda trafikprogrammen bör omarbetas så att frågorna och synpunkterna i vårt remissvar adresseras. Föreningen TiM-pendlare bidrar genom styrelsen mycket gärna med mer information och synpunkter från våra medlemmar till förbättrade program som tar hänsyn till tågvardagspendlarnas situation.

Isabel Dellacasa Lindberg, ordf

Marie Zethelius, vice ordf

Per-Anders Staav, kassör

I beredningen av detta yttrande har även styrelsens suppleanter, Margaretha Groth och Mikael Andersson, medverkat.