

Nyhetsbrev med senaste nytt. Problem att visa det? [Se det i webbläsaren.](#)

## TIM-pendlare

Nyhetsbrev



### Detta nyhetsbrev innehåller

Detta är föreningens andra nyhetsbrev för 2024 med information om diverse för pendlare relevanta frågor. Följande tas upp i detta nyhetsbrev:

- Förklaring av begreppet nödavtal
- Resebutiker stängs samt något om nya Resplus
- Vår påverkan på politiska partier
- Resecentrum Västerås
- Mäljarbanan vid Sundbyberg
- Nytt från Mälardalstrafik
- Banavstängningar pga kontaktledningsbyte
- Nytt resecentrum i Nyköping
- Förvarning om störningar för kommande år

Sommaren har börjat och föreningen blickar framåt med avsikt att fortsätta verka för en bättre situation för de som arbetspendlar i Mälardalsregionen.

Vi önskar alla medlemmar och övriga läsare en god sommar och ni ska drabbas av få trafikstörningar när ni är ute och reser under sommaren.

### Förklaring av begreppet nödavtal

Under de sista två åren har minst fyra stora regionala trafikavtal havererat i den meningen att avtalet avbrutits i förtid. Det gäller SL:s pendeltåg, Mälartåg, Tåg i Bergslagen och Öresundståg. Det beror i regel på att tågoperatören har gjort ekonomiska förluster och att trafiken har fungerat dåligt.

I ett sådant läge måste en ny trafikoperatör ta över verksamheten med kort varsel, varför EU:s normala upphandlingsregler inte hinner tillämpas. Då upprättas i stället ett s k nödavtal.

I regel betalar man då den nya operatören mer eller mindre mot löpnade räkning. Operatören får full kostnadstäckning utan att behöva ta någon kommersiell risk, men måste så klart redovisa orsaken till kostnaderna för att få ersättning.

Ett exempel är SL:s pendeltågstrafik, där SJ i mars 2024 tog över tågkörning och underhåll från MTR. Trafiken har sedan dess fungerat mycket bättre på grund av att man nu satt till de resurser som krävs för att trafiken ska kunna fungera. Men det blir dyrare; enligt tidningsuppgifter ca 20 %.

Som en resenärsorganisation så anser föreningen att det är oacceptabelt att vi ska behöva dras med dysfunktionell trafik. Om sättet man upphandlar ordinarie trafik på återkommande leder till att tågoperatörer anser sig sakna kostnadstäckning och att resenärerna kommer i kläm pga undermålig trafik så måste något grundläggande vara fel i hur upphandlingarna utformas. Föreningen använder diverse kanaler för att framföra detta budskap.

---

### **Resebutiker stängs samt något om nya Resplus**

Sörmlandstrafiken och Västmanlands lokaltrafik har sedan SJ lade ner sina resebutiker för tioåret sedan haft egna resebutiker i Eskilstuna resp Västerås där man (utöver de egna biljetterna) sålt tågbiljetter, bokade biljetter samt även viss kundinformation om tåg. Dessa butiker läggs nu ner pga minskad efterfrågan av deras tjänster och därav ökande förluster.

Butikerna läggs ner den 1 juli. Det är beklagligt att denna service för resenärerna nu dras in, även om den bara funnits på just dessa orter.

Behöver man nu köpa biljett "manuellt" så går det nu bara att köpa tågbiljetter på Pressbyrå och 7Eleven på de orter där de finns, men de tar ut en mycket hög extra avgift.

Även vissa resebyråer kan sälja tågbiljetter. I övrigt är biljettförsäljning och information numera beroende av att resenären har en dator eller smart mobiltelefon med betalningsmöjlighet.

I sammanhanget är det värt att notera att efter att Tåg i Bergslagen gick in som delägare i Samtrafiken under 2023 så är samtliga av länstrafikbolagen med i Samtrafiken. Samtrafiken driver Resplus samarbetet där resenären kan köpa biljetter för trafik från alla Resplus operatörer.

Antalet fysiska återförsäljare för Resplus har allmänt minskat under senare år och föreningen erfar att en bidragande orsak är att det varit komplicerat att vara ombud för Resplus med svårarbetade administrativa system som kräver mycket utbildning av personalen som hanterar försäljningen.

Förutsättningarna för delta i den biljettförsäljningen förändrades dock rejält när det nya Resplus systemet lanserades våren 2024. Nya administrativa system är tänkt att göra det mycket enklare att vara ombud för Resplus så att tröskeln för att vara ombud sänktes rejält. Detta borde öppna för högre intresse att vara ombud och att merkostnaden för att köpa via ett fysiskt ombud kan sänkas.

Föreningen får återkomma med mer detaljer längre fram gällande nya Resplus, men vi förstår det som att den största förändringen i det nya systemet är man nu följer en EU-

standard för biljettsamverkan samt en förändring av hur ombokning hanteras administrativt. Ett ombud ansvarar nu bara för ombokning av de biljetter de sålt själva och behöver inte kunna lika mycket detaljer om övriga trafikoperatörer. Resplus komma-framgaranti kvarstår så förändringarna gällande ombokning kommer förhoppningsvis inte drabba resenärerna.

Förhoppningsvis kan vi med det nya Resplus systemet på sikt se fram mot fler ombud och att de orter som idag saknar möjlighet att köpa biljett kan kunna få en lösning. Den politiska nivån kommer så klart också ha en roll att spela för att säkra denna samhällsservice.

---

### **Vår påverkan på politiska partier**

Föreningen försöker arbeta både på kort och lång sikt för att förbättra förhållandena för tågresenärerna. Till det långsiktiga arbetet hör påverkan på politiska partier för att de mera långsiktigt ska skapa rätt förutsättningar för den samhällsviktiga verksamhet som resandet är.

Vi har under våren haft tre sådana möten: (1) Liberalerna i Västmanland; (2) Miljöpartiet i Uppsala; (3) Socialdemokraterna i riksdagens trafikutskott. Vi har skickat vår dokumentation även till övriga partier i riksdagen och har fått indikationer på att vi kanske får träffa en del av dessa efter sommaruppehållet.

Vid dessa möten har vi framfört vad vi anser är de strukturella felen i den svenska järnvägen, t ex att både trafik och banunderhåll tilldelas lägstbjudande (om vissa grundläggande krav är uppfyllda). Detta gör att resurserna minimeras, vilket leder till inställda tåg samt otillräckligt underhåll av både tågfordon och infrastruktur. Särskilt prekär blir situationen på vintrarna.

De minimerade resurserna leder också till långa avstängningstider när någon extraordinär händelse inträffat. Vi menar att upphandlingsrutinerna måste kraftigt förbättras, alternativt att verksamheten bedrivs i egen regi, med tillräckliga resurser för att trafik och infrastruktur ska kunna fungera tillförlitligt. Kraven på samhällsägda SJ bör också skärpas.

Se vidare

[https://www.timpendlare.se/pdf/download/Problemanalys\\_jarnvag\\_Trafikutskottet\\_240510.pdf](https://www.timpendlare.se/pdf/download/Problemanalys_jarnvag_Trafikutskottet_240510.pdf)

---

### **Resecentrum Västerås**

Föreningen har tidigare rapporterat att processen med ny detaljplan för Västerås resecentrum pausades i oktober när detaljplanen blev överprövad av länsstyrelsen. Anledningen var höljden på de två Vasatornen där Länsstyrelsen hade invändningar. Den konkreta lösningen på tvisten med länsstyrelsen blev att dessa byggnader lyftes ut till en egen detaljplan. Efter detta kunde den beslutade detaljplanen vinna laga kraft 2024-03-07.

Den andra större förändringen som skett gällande resecentrum i Västerås är att Jernhusen i början av juni kom överens om sälja stationen till Västerås Stad. De redovisade skälen som

anges är att stationsprojektet blir lättare att genomföra med färre aktörer i byggskedet. Tanken är att Jernhusen kan åter köpa stationsdelen när den klar.

Föreningen är inte förvånad över utvecklingen eftersom vi erfarit lågt intresse från Jernhusen att ställa upp med pengar för de ambitiösa byggplanerna. Det blir nu skattebetalarna som tar det ekonomiska ansvaret för både ombyggnad och stationsservicen under byggperioden med de utmaningar som då följer.

Gällande det större hindret om Trafikverket inte har några pengar för sin del av ombyggnaden inom ens deras längsta planeringshorisont så är situationen fortsatt osäker. Utbyggnad av Västerås resecentrum står i konkurrens med andra angelägna behov i landet, men en liknande situation fanns tidigare gällande E18 där Trafikverket även där saknade pengar. Kanske blir det någon form av upplägg där Västerås skattebetalare står för hela investeringen och kompenseras senare.

Föreningen bedömer liksom tidigare nänts att den så kallade lilla bron, uppförd i permanent standard, ger nytta även om inget annat sker vid Västerås eftersom den ger alternativ när man ska ta sig till spåren.

---

### **Mäljarbanan vid Sundbyberg**

Avstängningen för sommaren på Mäljarbanan ligger som vi tidigare nämnt mellan 29 juni och 12 augusti.

Arbeten som ska ske nu i sommar involverar bland annat att gjuta en betongplatta i Solna för skydda ledningar som finns i närheten. I praktiken tar man bort räls, kontaktledningar och banvall för att kunna gjuta plattan. I övrigt byts det ut växlar och görs diverse annat arbete.

En nyhet som är positiv för resenärerna är att man som del av underhållsarbetet kommer installera så kallade läckande kablar i tunnlarna mellan Kallhäll och Kungsängen. Dessa kablar blir en del av antensystemet som förser resenärerna med mobiltäckning i tunnlarna.

Ersättningstrafiken är lite olika beroende på hur man reser. SLs pendeltåg är inställda och ersätts av bussar från Bålsta som ansluter in mot blåa linjen på tunnelbanan. För regionalstågen så gäller att de kommer gå in till Jakobsberg där det blir ersättningsbussar. Föreningen ser positivt på bytet sker i Jakobsberg eftersom den kortare sträckan med buss gör ersättningstrafiken mindre störningskänslig.

Gällande den större frågan om vilket år som utbyggnaden i Sundbyberg verkligen blir klar finnas tyvärr inget att rapportera.

---

### **Nytt från Mälardalstrafik**

Föreningen har haft möte med Mälardalstrafik och sammantaget uppfattar vi situationen som positiv. Bytet från MTR till Transdev av Mälartågs trafiken skedde helgen 15-16 juni efter ett antal månaders arbete och verkar fallit väl ut. Personalen från MTR rapporteras

generellt gått över till Transdev. Det finns dock som oftast vissa utmaningar med lokförare och tågvårdar under sommarperioden, gäller exempelvis helger.

En förändring som negativ, men trolig nödvändig, är att Mälartågs sommartrafik i år är 8 veckor mellan 15 juni till 11 augusti (vecka 25-32). Trafiken är dock något förstärkt i veckorna 25 och 32 för vissa avgångar Uppsala-Stockholm samt Gävle-Uppsala.

Gällande planeringen för tidtabellen nästa år så får vi återkomma till det i kommande nyhetsbrev. Det nästa som händer i processen är att Trafikverket publicerar sitt förslag till trafik i juli.

Föreningen har fått en allmän översikt från Mälardalstrafik och den allmänna bilden är man avser ha samma trafik för hösten som nu under våren, men att man strävar till det ska gradvis ska bli något mer trafik. Ansökan för tidtabell för kommande år har gjorts för att säkerställa att ovan är möjligt att genomföra.

En annan förändring som kan vara värd att nämna är att Mälardalstrafik tittar på om man kan göra omfördelningar av trafiken Uppsala-Tierp så det blir ökad turtäthet när många vill resa och något mindre när det är få resenärer.

Föreningen brukar på våra avstämningar diskutera förseningsläget med Mälardalstrafik och för april var det 28 079 minuter i försening för tågen. Fördelningen av orsaker var:

- Driftledning 19%
- Följdorsaker 19%
- Infrastrukur 18%
- Järnvägsföretag 21%
- Olyckor/Tillbud och yttre faktorer 24%

Större händelser som döljer sig bakom statistiken var

- Ursparning godståg i Linköping
- Flera signalfel
- Kontaktledningsfel
- Obehöriga i spår flera dagar
- Växelfel
- IT-fel hos TRV

---

### **Banavstängningar pga kontaktledningsbyte**

Bland de mer oroande rapporteringen i nyhetsflödet har gällt tågoperatörernas varningar om att Trafikverket planerar kontaktledningsbyten med stor negativ påverkan för resenärerna. SJ i synnerhet har varnat för orimliga konsekvenser på sträckan Göteborg-Stockholm om det blir enkelspårdrift.

Första sträckan där det sker byten är Alingsås-Göteborg. Arbetet börjar i januari, men det är lite oklart när neddragningen av spårkapacitet verkligen slår fullt ut. Det har talats om andra halvåret, men det finns även indikationer om att ett av spåren tas bort i mars.

Trafikverket har inför den första sträcka varken kravställt att bytet ska göras med den snabbaste tekniken eller att arbetet ska begränsas till nätter vilket ger stora konsekvenser de tider när många reser.

Att Trafikverket bestämmer sig för att göra arbetet dagtid utan att gjort en samhällsekonomisk kalkyl av effekten är mycket märkligt. Trafikverkets eget underlag säger alltså att arbete på natten troligen skulle vara samhällsekonomisk fördelaktigt men myndigheten har inte granskat detaljerna utan gått vidare med avstängning dagtid utan utredning av förlusten som uppstår.

Gällande kommande sträckor har Trafikverkets generaldirektör lovat att de ska upphandlas med den bästa tillgängliga trafiken. Detta är oerhört viktigt eftersom det en massiv sträcka kontaktledningar som ska bytas under det kommande decenniet, men tydligen går det inte göra något för det aktuella arbetet.

Enligt vad föreningen har erfart är dock konsekvenserna för arbetspendlare i Mälardalen begränsad från den första sträckan. Nattåg till Göteborg tas helt bort och fjärrtågen drabbas rejält men den konkreta effekten för trafiken på Mälärbanan blir troligen att det blir utökad ståtad i Örebro och viss utglesad trafik till och från Göteborg för SJ tågen.

Det faktum att operatören FlixTrain har lagt ned kan antas vara del av förklaringen till att effekten inte blir större. Eftersom trafiksystemen hänger ihop blir det dock även viss påverkan på Sörmlandspilen, Nyköpingsbanan, Svealandsbanan och UVEN.

---

### **Nytt resecentrum i Nyköping**

Upphandlingen av ny entreprenör för bygget av resecentrum blev klar 3 juni och detta betyder arbetet kan börja i höst som planerat med 2027 som måldatum. Liksom som tidigare nämnts så kommer helheten med ostlänken och bibana Nyköping kommer ta ytterligare ett antal år.

Vårt att notera att i ansökan för tågtidtabeller för kommande år så finns den planerad omläggning av tågen i maj som beror på grund av ombyggnaden av resecentrum och Ostlänken.

---

### **Förvarning om störningar för kommande år**

Föreningen har fått avisering om att det kommer hända en del saker under 2025 som påverkar diverse sträckor. De angivna datumen är preliminära och kommer troligen ändras när planerna blir mer konkreta.

Vi kommer att återkomma med mer detaljer om dessa när vi fått mer detaljer, men nedan följer en lista av det vi känner till i dagsläget.

- Sörmlandspilen: Arbete med nytt sidospår Högsjö leder till hastighetsnedsättning Katrineholm-Hallsberg vilket ger gångtidstillägg på ca 5-6min
- UVEN Trafikavbrott Västerås-Eskilstuna 31/3-13/4, 5-26/5
- UVEN Trafikavbrott Morgongåva-Heby 11/8-5/10 för 2025. Eventuellt blir det tåg på sträckan Uppsala-Morgongåva.
- Norr om Uppsala enkelspårsdrift 15/12-27/4. Upptåget "Tierpstågen" justeras Storvreta-Uppsala (ca 7-8min gångtidstillägg). UVEN justeras med upp till ca 15min beroende på avgång och veckodag. Hela projektet ska bli klart till 2027, men större delen av tiden kommer det alltså inte vara enkelspårsdrift.

Med detta önskar vi åter alla läsare en god sommar!

### **Styrelsen föreningen TIM-Pendlare**

**2 juli 2024**

### **Föreningen behöver ekonomiskt stöd**

**För att föreningen ska kunna leva vidare behöver vi få in pengar till att betala de fasta kostnader vi har för bank, nyhetsbrev och hemsida.**

**Ni får gärna stödja oss med valfritt belopp som kan sättas in på konto som finns angivet nedan.**

---

*Stöd föreningen TIM-pendlare med ett bidrag.*

*Bankgiro: 5096-9294*

*Swish: 123-2591139*

---