

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

TIM-pendlare

Nyhetsbrev



Detta nyhetsbrev innehåller

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

- Kallelse till årsmöte den 18 mars 2024
- Operatörsbyten
- Inställda och försenade tåg
- Resecentrum Västerås
- Mäljarbanan vid Sundbyberg
- Finnslätten Västerås
- Banavstängningar
- Uppsalabanan
- Svealandsbanan
- Nytt resecentrum i Nyköping
- Kollektivtrafik i Södertälje

Ett nytt år har börjat och det drar ihop för årsmötetider. En glädjande nyhet är att samtliga i styrelsen ställer upp för omval så vi står starkt rustade för kommande år även om vi självklart skulle ha nytta av ytterligare förmågor som vill verka för att göra pendlingen bättre.

Fokus för detta nyhetsbrev är mer sammanfattande beskrivning av situation för diverse aktuella ämnen. Några ämnen som vi normalt tar upp i våra nyhetsbrev kommer dock i senare nyhetsbrev. Anledningen är att föreningens återkommande möten med Mälardalstrafik och SJ ligger i mars i år.

Kallelse till årsmöte den 18 mars 2024

Föreningen TIM-Pendlare kallar till årsmöte måndagen den 18 mars klockan 18:00 till 19:00.

Tag chansen och delta och påverka vilka områden föreningen ska satsa på att påverka under kommande år.

Årsmötet kommer ske digitalt med programmet Microsoft Teams som man antingen kan komma åt via webbläsaren eller via en app som man laddar ned från Microsoft.

Microsoft Teams-möte

Anslut från datorn, mobilappen eller rumenheten

[Klicka här för att ansluta till mötet](#)

Mötes-ID: 355 039 853 408

Lösenord: xiCE9U

[Ladda ned Teams](#) | [Anslut på webben](#)

[Läs mer](#) | [Mötesalternativ](#)

Om man känner sig osäker på tekniken kan man prova att ansluta sig via möteslänken före mötet. Hör av dig till styrelsen om något strular.

Föreningen TIM-Pendlare verkar för en bättre situation för våra pendlare. Detaljerad beskrivning av vad föreningen gjort under verksamhetsåret kommer finnas med i årsmöteshandlingarna.

Utkast på årsmöteshandlingarna kommer publiceras inför årsmötet men slutinnehållet kan komma att revideras av årsmötet.

Dagordning Årsmötet 2024-03-18 18:00

- Öppnande
- Fastställande av röstlängd
- Fråga om årsmötets stadgeenliga utlysande (14 dagar i förväg)
- Fastställande av dagordning
- Val av mötesfunktionärer
 - a) mötesordförande
 - b) mötessekreterare
 - c) justerare och rösträknare
- Verksamhetsberättelse / Kalendarium
- Ekonomisk berättelse
- Revisionsberättelse
- Beslut om ansvarsfrihet
- Verksamhetsplan
- Fastställande av medlemsavgift

- Antagande av budget
 - Val av styrelse
 - a) Val av ordförande
 - b) Val av kassör
 - c) Val av övriga ledamöter
 - d) Val av styrelseersättare
 - Val av revisor
 - Övriga frågor
 - Avslutande av mötet
-

Operatörsbyten

Det har hänt en hel del på operatörsfronten på senare tid. Det viktigaste är att det nu häromdagen blev klart att samarbetet mellan MTR och Mälardalstrafik kommer att avbrytas i förtid. Trafiken med Mälartåg kommer från 16 juni att övertas av Transdev. Transdev är stora på upphandlad trafik och kör i dagsläget bl a Roslagsbanan och Öresundståg. Transdev körde även Upptåget, innan det gick in i Mälartåg.

MTR lämnar även SL:s pendeltågstrafik från början av mars månad. Den trafiken har nu tagits över av SJ genom ett dotterbolag (SJ Stockholmståg). Region Stockholm har även upphandlat ny operatör av tunnelbanan; även detta uppdrag förlorade MTR. Ny operatör av tunnelbanan är Connecting Stockholm, som ägs av brittiska Go Ahead Group och Comfort Delgro med bas i Singapore. Anmärkningsvärt när det gäller tunnelbanan är att tre av fyra anbud underkändes och bara anbudet från Connecting Stockholm ansågs uppfylla kraven. Då MTR även sålt sitt snabbtågsbolag MTRX till finska VR, innebär allt sammantaget att MTR snart inte kommer att ha någon verksamhet kvar i Sverige.

Även Tåg i Bergslagen fick ny operatör nyligen, då VR tog över trafiken 10 december. VR har till stora delar stött på samma problem som MTR gjorde när de fick trafiken med Mälartåg: förarbrist. Det har varit en hel del inställda tåg i Bergslagen, tidvis har 30–40 procent av alla avgångar varit inställda på grund av personalbrist eller fordonsbrist. Trafiken har därför varit planerligt reducerad sedan början av året. Bl a körs färre tåg i den så kallade Bergslagenspendeln mellan Ludvika och Västerås via Fagersta sedan mitten av januari. Även övrig trafik inom TiB har reducerats sedan slutet av januari. För att underlätta situationen har Tågab tagits in som underentreprenör och de kör nu tre av dubbelturerna mellan Ludvika och Västerås med eget fordon och egen personal. Reduceringen av tågtrafiken skulle enligt vad som tidigare meddelats pågå till mars månads slut, men nu har TiB fattat beslut om fortsatt trafikreduktion fram till slutet av juni.

Inställda och försenade tåg

Vad gäller inställda tåg så har vintern varit svår för järnvägen och tålamodsprövande för resenärerna. Vintern har varit svårare än i medeltal, men inte alls extrem. Minst lika hårda vintrar uppträdde t ex 2010, 2011 och 2018. Järnvägens aktörer borde ha klarat årets vinter bättre. Både tågoperatörerna och Trafikverket har enligt vår uppfattning brustit i sitt ansvar. Såväl Mälartåg som SJ och VR har ställt in ett stort antal avgångar med hänvisning till vädret. Fordonsbrist som uppkommit p g a bland annat långa tider för att befria fordonen från snö och is. Skador på hjulen är vanliga i vinterklimat och även här finns klara brister i resurser för nödvändiga åtgärder. Det är uppenbart att verkstadsresurserna är otillräckliga. På Nyköpingsbanan har Trafikverket stoppat trafiken vid två tillfällen med hänvisning till "hårt väder", i det fallet p g a hårda vindar.

Vi anser att hela järnvägsbranschen måste tänka över sina brister och förbereda för en betydligt bättre beredskap inför kommande vintrar. Vinterväder är inget ovanligt och extremt i Sverige.

Resecentrum Västerås

Vi har som nämnts i tidigare nyhetsbrev engagerat oss i det planerade nya resecentrum i Västerås. Vi anser att det är extremt viktigt att man har en fungerande station under byggprocessen och tycker egentligen att det vore bättre att bygga ut nuvarande resecentrum i stället för att bygga ett helt nytt storslaget. När Trafikverket faktiskt kommer få fram pengarna som behövs för att genomföra sin del är också oklart.

Kommunen har i vilket fall, efter de fått en avsiktsförklaring med Trafikverket, gått vidare med detaljplan för den nya stationen. Skulle detaljplanen vinna laga kraft så är tanken att bygga den nya busstationen omedelbart och sedan året efter att börja bygga med den lilla bron som ska användas under byggtiden. Just nu står dock processen stilla eftersom länsstyrelsen den 31 oktober 2023 meddelat att de överprövar beslutet att anta detaljplanen. Detaljplanen är också överklagad.

Ett kanske större hinder på sikt är att Trafikverket inte har några pengar för sin del av ombyggnaden. Det är högst osäkert om statsmakterna kommer att prioritera en ombyggnad av Västerås resecentrum i konkurrens med andra angelägna behov i landet. Föreningen bedömer dock 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

Föreningen ser mycket allvarligt på den försening som Trafikverket aviserat för utbyggnaden av Mäljarbanan där det ska bli fyra spår genom Sundbyberg och Solna. Vad den exakta tidsplanen är för projektet är oklart. Trafikverkets hemsida talar om att det ska göras nytt samråd för järnvägsprocessen 2025 och en möjlig tid för upphandla entreprenör för tillfälliga spår skulle kunna bli 2028. Faktiskt byggstart skulle då kunna bli 4 år senare och ha en byggtid på 8 år.

Många har tolkat detta som är allt är klart till 2040, men föreningen noterar att det årtalet inte finns utskrivet på Trafikverkets hemsida. Vi noterar också att Sundbybergs kommun från Trafikverket hört 2045 som slutdatum för projektet. Det talas också om att Solna vill bygga hus på ytor som Trafikverket anser sig behöva för att genomföra bygget. Det är uppenbart att kommunerna och Trafikverket inte är överens.

En möjlig tolkning är att förhandlingarna mellan Trafikverket och kommunerna går så trögt att ingen egentligen vet när den resterande drygt 3 kilometer långa sträckan genom Sundbyberg och Solna faktiskt kommer bli byggda.

Om bygget fördröjs på detta sätt så kommer det omöjliggöra en nödvändig ökning av antalet tåg in till Stockholm på Mäljarbanan inom rimlig tid. Det gäller både regionala tåg och pendeltåg. Föreningen verkar för att man ska minimera de samhällsekonomiska kostnaderna och bygga så snabbt det går.

Det är enligt vår mening helt oacceptabelt att ett behov som identifierades redan på 1980-talet (eventuellt) skulle bli åtgärdat 60 år senare. Samhället måste allvarligt fundera på hur processerna för utbyggnad av infrastrukturen fungerar.

Finnslätten Västerås

Föreningen har yttrat oss om ett eventuell ny station vid Finnslätten, c:a 5 km norr om Västerås centrum. Området har idag c:a 8000 arbetsplatser men helt undermålig kollektivtrafik. Det planeras stora etableringar från näringslivet och på sikt kan det handla om 20000–40000 anställda. Trafikverket har i dagsläget avvisat tanken på ett nytt uppehåll och anser att trafikförsörjningen blir likvärdig med bussar till och från Västerås C. Vi anser att detta inte alls är likvärdigt. Att Trafikverket landar i den slutsatsen är kanske inte helt oväntat, givet att Trafikverket systematiskt underskattar nyttan av investeringar i järnväg.

Det handlar om ett möjligt läge där det finns flera arbetsplatser på Finnslätten än antal boende människor i de flesta av tätorterna längs Mäljarbanan. Föreningen anser att fakta talar för att station på Finnslätten är rimligt i ett sådant läge. Det gäller dock inte bara Mäljarbanan utan även tåg från Sala-Uppsala som redan passerar samt eventuellt även tåg från Bergslagen.

Den 9 oktober hade föreningen ett möte med Region Västmanland och tog upp frågor om den framtida trafiken, om trafikstörningar och biljettutbud och även om det planerade resecentret i Västerås. Region Västmanland verkar se synergier om man samtidigt kan komma till rätta med problem i busslinjenätet, Föreningen uppfattar dock att näringslivet verkligen vill ha tågstationen, och att Västerås stad, som slagit fast planen för området, gör samma bedömning. Västerås stad har också utlovat ett betydande ekonomiskt bidrag till projektet.

Vi konstaterar att ett extra uppehåll ger ökade restider för dem som inte ska stiga av eller på vid den nya hållplatsen. Vi anser att ett ny station bör kombineras med "snabbtåg", kanske vartannat tåg, som går direkt mellan de stora orterna utan uppehåll. Detta skulle motsvara Region Express som införts på andra sträckor i Mäljarbanan. I detta fall uppstår dock problem med att antalet möjliga tåg på

Mäljarbanan begränsas av den låga kapaciteten genom Sundbyberg tills Mäljarbanan är färdigbyggd.

Idén att alla tåg stannar vid alla stationer kommer vara svårt att upprätthålla. Det gäller inte bara Mäljarbanan vid Finnslätten utan i hela Mälardalen. På Svealandsbanan har "snabbtåg" börjat introduceras genom s k "Region Express" och på Uppsala–Stockholm introducerar SJ direkta tåg utan uppehåll.

Banavstängningar

Föreningen har i tidigare nyhetsbrev rapporterat att Trafikverket haft stora problem med sitt nya planeringssystem och banavstängningar inte alls sker med den framförhållning som krävs enligt lagen. I de mest extrema fallen har det rört sig om några dagars förvarning till tågoperatörerna snarare än de 18 veckor som processen föreskriver.

En glädjande nyhet är att Trafikverket gjort en stor arbetsinsats för att åtgärda problemen med planeringsprocessen och i december åtminstone tillfälligt tangerade de 18 veckor som krävs enligt lagen. SJ:s hemsida anger fortfarande att Trafikverket har problem med framförhållningen och det är nog för tidigt att ropa hej ännu, men föreningen hoppas det rör sig åt rätt håll. Bättre framförhållning gör det lättare för tågoperatören att säkerställa att de har personal tillgänglig för tågen samt ersättningsbussar.

Gällande Mäljarbanan kan vara bra att veta etappen vid Sundbyberg visserligen är försenad men att det fortfarande finns jobb kvar på övriga sträckor. Detta innebär att det blir sommaravstängning i åtminstone i år och nästa år.

Preliminärt planeras för Mäljarbanan i år:

- Påskavstängning vecka 13, från torsdag den 28 mars till tisdag den 2 april.
- Sommaravstängning vecka 26–33, från lördag den 29 juni till måndag den 12 augusti.
- Höstavstängning vecka 44, från fredag den 1 november till måndag den 4 november.

Uppsalabanen

Föreningen har noterat att regeringen godkänt ett projekt i Uppsala för planskilda korsningar för S:t Pers- eller S:t Olofsgatan samt nytt vändspår vid stationen. Arbetet är tänkt att ske perioden 2024–2027 och entreprenör är utsedd, men allting är ännu i sin linda. Planering sker denna vår, men föreningen befarar att dessa välkomna förbättringar för resenärer och boende i Uppsala kommer att innebära icke försumbara störningar för resenärerna under byggtiden.

Svealandsbanan

Det har skett ett växelbyte i Härad sju kilometer väster om Strängnäs. Själva bytet ska vara klart, men det är fortsatt nedsatt hastighet efter växelbytet. Hastighetsnedsättningen beräknas vara fram till någon gång hösten 2024 och medför ett par minuters förlängd restid mellan Eskilstuna och Strängnäs.

Nytt resecentrum i Nyköping

Det faktum att man gör om upphandlingen av entreprenör för bygget av resecentrum förväntas försena bygget med ett år. Nya anbud ska komma in i april och sedan startar arbetet till hösten. Parallellt med detta genomför kommunen förberedande rivning/flytt av byggnader vilket leder till förändringar vad gäller parkering av cyklar och bilar. Planen är att det hela ska bli klart till 2027, men bygget av helheten med ostlänken och bibana Nyköping kommer ta ytterligare ett antal år.

Kollektivtrafik i Södertälje

En så kallad 'åtgärdsvalsstudie' för bättre kollektivtrafik i Södertälje görs av Trafikverket och ett möte hölls i oktober 2023. Trafikverket tillsammans med Region Stockholm, Södertälje kommun och flera andra regioner träffades. Även flera trafikutövare samt bl a SL och Mälardalstrafik var närvarande. Föreningen var på plats som representant för resenärerna.

Södertälje har 4 stationer i tätorten men ingen av dem ligger riktigt bra till. Ett exempel på ett aktuellt problem är att pendeltågen är tänkta att gå till Södertälje hamn och sedan ska vända riktning för att åka till Södertälje Centrum. Problem för resenären uppstår när det är förseningar och pendeltåget sätts att vända i Södertälje hamn i stället för att trafikera den avslutande sträckan till Södertälje Centrum.

Åtgärdsvalsstudie I

Hade fokus på kända problem, brister och behov.

Åtgärdsvalsstudie II

Bliir fokus på kombinationsresor, bytespunkter och infrastruktur.

Målet är att åtgärdsstudierna ska fokusera på att skapa en mer effektiv och attraktiv kollektivtrafik till viktiga målpunkter i Södertälje. Till mars månad fortsätter den andra åtgärdsvalsstudien och föreningen kommer att vara på plats.

Styrelsen föreningen TIM-Pendlare

4 mars 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
