

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

## TIM-pendlare

Nyhetsbrev



### Detta nyhetsbrev innehåller

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

- Översikt om trafiklösning 2025
- Fakta om den utökade trafiken från 15 december 2024
- Kompletterande fakta om kapacitet Mälartåg
- Konsekvenser på biljettutbud Uppsala-Stockholm
- Beslutsprocess för ny trafik
- Felaktigheter i medierapporteringen
- Växeln i Härad
- Nyheter från SL-land

Detta är ett nyhetsbrev från föreningen med anledning av att det nu blivit officiellt hur trafiken ska fungera för Uppsala-Stockholm när SJ inte längre deltar.

### Översikt om trafiklösning 2025

Mälardalstrafik beslutade den 23 september att de successivt ska utöka antalet avgångar med Mälartåg på flera sträckor från och med den 15 december 2024. Störst utökning blir det mellan Stockholm och Uppsala i och med att SJ avslutar sin regionaltågstrafik på sträckan.

**För trafiken mellan Stockholm och Uppsala är planen att det ska bli samma utbud av trafik som SJ Regional och Mälartåg erbjuder tillsammans i dag.**

All trafik som körs på Mälartågs fem linjer med Mälartåg planeras att köras under 2025, och på några delsträckor pågår arbete för om se om det utifrån de förutsättningarna som råder går att utöka trafiken.

Mälardalstrafik kommer att utöka sin regionaltågstrafik med Mälartåg som i stort motsvarar dagens trafik som SJ Regional och Mälartåg kör tillsammans mellan Stockholm och Uppsala. Det innebär halvtimmestrafik och ytterligare förstärkning under rusningstrafik på vardagar.

Föreningen bedömer att utökningen av trafik kommer innebära att tåg tillförs som bara går mellan Uppsala och Stockholm. Risken för följdförseningar är klart mindre för sådana avgångar än tåg som kör en längre sträcka vilket talar för god punktlighet. Den totala pålitligheten för trafiken beror dock även på felfrekvensen för fordonen. Föreningen saknas insyn i jämförelse av aktuell felfrekvens för Mälartågs ER1 jämfört SJ RC6 loktåg, men noterar att SJs problem att få fram tillräckligt med fordon under senaste åren talar för fordonen börjar bli mer och mer felbenägna.

Utöver regionaltågstrafiken fortsätter SL att köra sin trafik så som de gör idag mellan Stockholm och Uppsala.

Samtidigt planerar Mälardalstrafik för fler avgångar på sträckan Eskilstuna-Västerås-Sala på vardagar samt Norrköping-Nyköping-Stockholm.

Slutlig tidtabell kan presenteras under första halvan av oktober, förutsatt bland annat beslut inom ramen för Trafikverkets tågplaneprocess.

---

## **Fakta om den utökade trafiken från 15 december 2024**

### **Stockholm-Arlanda/Märsta-Knivsta-Uppsala**

Totalt tillkommer 35 nya avgångar med Mälartåg på vardagar som kommer köra Stockholm-Märsta-Knivsta-Uppsala. På helgerna tillkommer 34 nya avgångar på sträckan. Dessa avgångar sker i samma tidtabellågen som SJ använt vilket innebär att hastigheten begränsas till 160 km/h även om fordonen har kapacitet att gå snabbare.

Parallellt fortsätter Mälartåg att trafikera Arlanda varje timme genom linjen Örebro-Eskilstuna-Stockholm-Arlanda-Uppsala. Dessutom körs insatståg i rusningstid på vardagar via Märsta.

Totalt på sträckan Stockholm-Uppsala planeras för 80 avgångar på vardagar och 72 avgångar på helger. Det innebär halvtimmestrafik och i rusningstrafik på vardagar ännu tätare avgångar, som generellt motsvarar trafiken som körs av Mälartåg och SJ under 2024.

### **Nyköping- Norrköping**

Den första morgonavgången från Nyköping till Norrköping planeras åter köras med tåg i stället för med direktbuss som under 2024.

### **Nyköping-Stockholm**

Totalt tre nya avgångar på lördagar respektive fyra nya avgångar på söndagar planeras från och med våren 2025, fördelat över morgon, dag och kväll. Det innebär utökad timmestrafik under vissa tider på dygnet.

### **Västerås-Sala**

Det planeras bli totalt sex nya avgångar på vardagar, i pendlingstid som utökar halvtimmestrafiken och utökar antalet avgångar där du kan resa med tåg mellan Västerås och Uppsala utan byte i Sala. Merparten av avgångarna har körts med buss under 2024.

### **Eskilstuna-Västerås**

Totalt tio nya tågavgångar planeras på vardagar, fördelat främst i pendlingstid som

utökar halvtimmestrafiken. Merparten av dessa avgångar har körts med buss under 2024.

På helger planeras det även för kompletterande direktbussar mellan Eskilstuna-Västerås, som inte stannar i Kvicksund och Kolbäck, för att det ska vara avgångar varje timme tillsammans tåg och buss, på samma sätt som under 2024.

---

### **Kompletterande fakta om kapacitet Mälartåg**

Dubbla enheter av Mälartågs dubbeldäckare tar drygt 700 resenärer, vilket är jämbördigt med dagens kapacitet för SJs lok-och vagnståg Stockholm-Uppsala.

Mälardalstrafik rapporterar att de gjort en översyn utifrån förutsättningarna. Det är en ansträngning, men genom ett bra fordonsläge kan det frigöras fler Mälartåg och på sätt planera för att bibehålla dagens turtäthet på Stockholm-Uppsala och för fler avgångar på främst Eskilstuna-Västerås-Sala.

Mälardalstrafik trafiksätter två ytterligare fordon jämfört med dagens trafik samtidigt som några långa tåg kommer att köras korta på hela/delar av linjen Örebro-Eskilstuna-Stockholm-Uppsala.

På de tillkommande avgångarna Stockholm-Märsta-Knivsta-Uppsala, som körs med Mälartågs dubbeldäckare, kommer det att köras långa tåg när flest reser.

Mälardalts tågflotta består av 62 Mälartåg, 53 dubbeldäckare ER1 och nio regionalståg av modell Regina. Dubbeldäckarna har plats för sex cyklar, rullstolsplatser och barnvagnsutrymme, allergifri avdelning och lugn avdelning ombord på varje tågenhet.

Liksom föreningen tidigare rapporterat så planerar Mälardalstrafik för att köpa fler fordon för att kunna fortsätta utveckla regionalstågstrafiken. Beställningen kommer göras via AB Transitio, men det är oklart för föreningen hur långt fram i tiden faktisk beställning av de nya fordonen ligger. Den nu aviserade utökningen av trafik handlar alltså om smartare användning av befintliga tåg.

Investering i tågflottan finansieras framåt, liksom tidigare, av Mälardalstrafik sex ägarregioner.

---

### **Konsekvenser på biljettutbud Uppsala-Stockholm**

Movingo periodbiljett och Mälartåg enkelbiljett funkar på samma sätt mellan Stockholm och Uppsala som det gjort tidigare. Ungdomar och studenter har rabatterat pris.

Med Movingo kan man välja mellan 30, 90 eller 365 dagar. Genom att Mälartåg tar över avgångarna kommer det även bli möjligt att för dessa avgångar köpa Movingo 5/30 som låter dig resa fem valfria dagar under en 30-dagarsperiod med Mälartåg och omgivande lokaltrafik.

Även UL:s biljetter gäller på Mälartåg på sträckan Uppsala-Knivsta-Arlanda/Märsta. För dem som reser Märsta-Knivsta-Uppsala betyder det UL-giltighet på alla regionaltågsavgångar, till skillnad från i dag där SJ:s tåg inte har haft UL-giltighet.

Det erbjuds ingen 1:a klass variant utan Mälartåg tillämpar fasta priser. Resan kostar samma oavsett om du köper din resa samma dag du ska åka eller långt i förväg. Syftet är att göra det enklare att köpa och resa med regionaltågstrafiken. Det fasta biljettpriset är i grunden baserat på hur lång sträcka du reser, men är också harmoniserat med länstrafikbolagens biljettpriser.

### **Beslutsprocess för ny trafik**

Föreningen noterar att det kommit mycket kritik i media om trafiken skulle kunna upphöra när SJ drar sig ut från trafiken. Det har också förekommit många mediaröster som mer eller mindre förutsatt att den berörda trafiken försvinner om SJ drar sig ur. Inte sällan så har det varit SJ som varit mål för kritiken och inte Mälardalstrafik och ansvariga politiker.

Det finns saker att invända om informationsinsatsen som skett, men det har också skett mycket fler saker än som varit officiellt känt. Liksom vi informerade om i föregående nyhetsbrev så gav SJ före sommaren slutgiltigt besked till Mälardalstrafik om att de inte kunde köra trafiken kommersiellt.

Att få fram en fungerande trafik görs inte från ena dagen till den andra. SJ uppger att om de skulle genomföra trafiken hade de behövt påbörja planeringsarbetet med detta redan under sommaren. Utifrån den information föreningen har så fick SJ ingen sådan förfrågan utan Mälardalstrafik gick vidare att förhandla med Transdev som från i somras driftar Mälartågstrafiken.

Viktigt att notera är att Mälardalstrafik är en politiskt styrd organisation där beslut i större frågor kan behöva förankras i respektive regionfullmäktige. En process som kan ta åtskilliga månader. Förankringsprocessen börjar dock först efter att det finns ett konkret förslag att besluta om.

I det konkreta fallet handlar det om att Mälardalstrafik och tågoperatören som ska genomföra trafiken behöver ha ett upplägg för fordon, verkstad och personal innan det går att representera ett förslag för ansvariga politiker.

Enligt information till föreningen så har hela processen efter att detta blev officiellt känt i media egentligen legat i stadiet att ett färdigt förslag finns men det behövs politisk förankring. En praktisk lösning för hur trafiken skulle kunna ske från i december har alltså funnits färdig en längre tid.

Allmänt kan sägas att det kan vara frustrerande som pendlare att oroas av varningar i media om avgångarna kommer upphöra utan att få besked. En ordning där politiker ställs för fullbordat faktum innan de haft möjlighet att ta politisk ställning skulle dock föra med sig en hel del negativa effekter.

---

### **Felaktigheter i medierapporteringen**

Det har förekommit en del diskussioner på sociala medier om hur tågen Uppsala-Stockholm kan vara förlustverksamhet för SJ trots alla som reser sträckan.

Föreningen har ingen ambition om att nuläget analysera varför det kan vara brist på lönsamhet på sträckan, men vi har noterat en märklighet i mediadiskussionen som vi vill kommentera.

I den ursprungliga intervjun med SJs VD i Dagens Nyheter så talar hon om konkurrensen från Mälartåg och att de ligger runt 10 kr i lägre i pris med enkelbiljetterna.

När nyheten refererats vidare av andra media, exempelvis SVT, så tappas biten om Mälartåg bort och det skrivs felaktigt att uttalandet skulle gällt konkurrens från pendeltåg utan att regionaltågen nämns alls.

Det finns givetvis resenärer som alternerar mellan regionaltåg och pendeltåg, men föreningens bedömning är det i grunden är olika resandebestånd. Restid, till vilken grad det finns AC och möjligheter att jobba på tåget är viktiga parameter för både den som arbetspendlar och sällan resenären.

---

### **Växeln i Härad**

Inkopplingen av den nya växeln i Härad kommer äntligen att bli av. När växeln kopplas in kommer all tågtrafik förbi Härad (på sträckan Eskilstuna-Strängnäs) att stängas av i ett dygn. Trafiken kommer vara avstängd från kl 7 lördagen 12 oktober till och med kl 7 söndagen den 13 oktober.

Tågen på sträckan har sedan mer än ett år tvingats passera Härad i bara 40 kilometers hastighet, vilket lett till att flertalet tåg försenats. När växeln kopplats in kommer tågen att kunna köra i 160 km i riktning mot Eskilstuna och i 200 km i riktning mot Stockholm.

Inkopplingen skulle ha skett redan förra hösten, men den har försenats med ett helt år. Anledningen till förseningen är, enligt Eskilstuna Kurirens intervju med företrädare för Trafikverket, denna: "Det är en säkerhetsdokumentation från olika leverantörer och vårt interna arbete med att paketera ihop det som har tagit mycket längre tid än vi kunde bedöma. Transportstyrelsen ska ge oss ett godkännande till slut, de kontrollerar av att vi har gjort allt säkerhetsarbete." Den nya växeln är en höghastighetsväxel och den är den första i sitt slag i landet. Därav har arbetet med säkerhetsprocessen kring växeln varit extra komplicerat. Den här typen av växel kommer framledes bli användas i Ostlänken.

---

### **Nyheter från SL-land**

Föreningen har noterat två nyheter för resande i SL som kan vara intresse för våra medlemmar.

En del medlemmar rapporterar problem med få Movingo-appen att öppna spärren i tunnelbanan. Problemet är inte genomgående utan eventuellt kopplat till specifika telefonmodeller. Utifrån detta kan det dock vara värt att nämna att saker som sker

gällande spärrlinjen för SL. Vid 2004 skedde ett försök med öppen spärrlinje i tunnelbanan vid Slussen som avbröts när många plankade. Mycket gällande hur man köper biljett inom SL har dock ändrats sedan dess och SL kommer genomföra ett nytt experiment vid Näckrosen med öppen spärrlinje och biljettvalidering mer liknande den på tvärbanan.

Den andra nyheten gäller möjligheterna att byta till buss vid slussen. Dagliga resenärer känner säkert till detta, men för de som reser lite mer oregelbundet kan det vara värt att nämna. Liksom tidigare rapporterats i media så är den nya bussterminalen i Katarinaberget försenad. Den 19 augusti togs en ny temporär bussterminal i drift som ersätter den tillfälliga som hittills varit i drift. Konsekvensen för resenären är det krävs ca 10 minuter att gå mellan tunnelbanan och bussterminalen.

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

**24 september 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*

---

Du får detta nyhetsbrev eftersom du är en kund till oss eller för att du har skrivit upp dig på vårt nyhetsbrev. Skulle du vilja avsluta din prenumeration, [klicka här](#).