

# Vi Resenärer

ISSN 2002-3103

På resenärens sida sedan 1993

2020-09-08 Nr 24

## Getingmidjan utnyttjas bara till 50 %



Nu rullar tågen över Getingmidjan igen efter den sista sommaravstängningen. Genom att pendeltågen flyttats till Citybanan utnyttjas spåren på Getingmidjan endast till 50 %.

*Foto: Trafikverket*



## Byt bussresan till en promenad

I många län uppmanas resenärerna att inte åka kollektivt. Västtrafik uppmanar skolungdomarna i Borås att gå i stället för att ta bussen. "Förutom att ge motion, vilket gör att man mår bättre, så har gång det i särklass lägsta ekologiska fotavtrycket. Det ligger helt i linje med vår vision att göra hållbart resande till norm," säger Lars Backström, vd Västtrafik.

*Foto: Västtrafik*



## Singelplatser efterfrågas

Det är svårt om inte helt omöjligt att hålla ett avstånd på minst två meter till närmaste resenär i en buss eller på ett tåg. Vissa trafikbolag har blockerat ett antal platser så att man åtminstone inte sitter "i knä" på en okänd person.

Trafikbolagen borde marknadsföra de åtgärder som vidtagits och hur man får den önskade platsen när man på egen hand försöker boka biljetten.

*Foto: Masexpressen*

# Gott om lediga platser på spåren!

När pendeltågen 2017 flyttade till Citybanan frigjordes ett stort utrymme för fler tåg på de två spåren genom Getingmidjan. Enligt Trafikverkets statistik svarade pendeltågen för halva antalet tåg genom Getingmidjan. Då inga nya regional- och fjärrtåg kommit upp på spåren utnyttjas i dag bara hälften av Getingmidjans kapacitet.

Lika många tåg måste ha försvunnit från spåren mellan Tomtebodavägen och Stockholm Central. Sannolikt utnyttjas även här bara hälften av spårkapaciteten. Bilden visar vilken kapacitet som finns norr om Stockholm Central.

Med andra ord så har vi i dag ett kraftigt underutnyttjande av de järnvägsinvesteringar som gjorts i centrala Stockholm.

Debatten om att mer pengar ska satsas på järnvägen kretsar enbart kring investeringar i infrastrukturen, dvs bana, signaler mm. Satsningar på tåg är en fråga för de kommersiella aktörerna och tas aldrig upp i debatten.

Ingen större förändring i tågtrafiken har skett sedan MTRX kom upp på spåren 2015. SJ kan ha satt in ett och annat nytt tåg under de senaste fem åren liksom Arlanda Express och Snälltåget men några större tillskott har inte skett i trafiken till och från Stockholm Central.



Spårkapacitet från norr.

Foto: Vi Resenärer

Blå Tåget har lagts ned och därmed friställdes några platser på spåren.

Flixtåg aviserade tidigare att de skulle komma upp på spåren i år men det blir inte så.

Man kunde ha förväntat sig nya avgångar i och med att Getingmidjans upprustning nu är avslutad men så är det inte. Samma tidtabell gäller för alla tågbolag före som efter upprustningen.

## Nu kan fler välja tåget!

När Trafikverket öppnar en ny motorväg strömmar bilarna dit direkt. Det svarar marknadskrafterna för. Så är det inte inom järnvägen. Det är "höga administrativa murar" för nya företag att komma upp på de svenska spåren. Ett sådant hinder är SJs mycket starka dominans vad gäller biljettförsäljning.

Det finns också ett visst politiskt motstånd mot nya tågbolag.

En av Trafikverkets uppgifter hittills har varit att kompromissa mellan bolagen när spårkapaciteten inte räcker till. Men frågan är om de någon gång gått ut på marknaden och försökt sälja lediga platser på spåren?

Det finns behov av flera tåg då det alltför ofta är fullsatt på tågen Stockholm-Göteborg i första hand.

Svårt att ta tåget gäller även för de resenärer som i samband med stora helger vill åka upp till Dalarna och till Östersund.

Trafikverkets nya uppgift är att verka för att det går så många tåg som möjligt på det svenska järnvägsnätet och speciellt där det finns stor ledig kapacitet.

Järnvägar som inte utnyttjas fullt ut är en belastning för oss skattebetalare tillika resenärer.



Foto: Vi Resenärer

## Längre tåg botar trängsel!



Från och med den 14 september kommer vissa avgångar med Öresundstågen att vara trippelkopplade. Det betyder att ytterligare 229 sittplatser finns till förfogande mellan Helsingborg och Köpenhamn på dessa avgångar. Totalt ökas kapaciteten med 10 procent över bron och med sju procent mellan Malmö och Helsingborg under rusningstid jämfört med före sommartidtabellen.

–Vi är glada att vi kunnat få till längre tåg mellan Helsingborg och Köpenhamn. Vi ser ett ökat resande på sträckan de senaste veckorna och att vi nu får koppla på en vagn till innebär att fler får plats och vi kan undvika trängsel på fler avgångar, säger Mikael Espling, affärschef för Öresundstågen hos Skånetrafiken.

Foto: Skånetrafiken,

# Klart för tåg i 80 år till!

Järnvägen mellan Stockholm Central och Stockholms södra, Getingmidjan, är avgörande för hela landets tågtrafik eftersom spåren är bland de mest trafikerade i Sverige. En sträcka på två kilometer.

Trafikverket avslutade en mycket stor upprustning av Getingmidjan i slutet av augusti. Den har genomförts tre somrar i rad. Då har tågtrafiken mellan Stockholm Central och Stockholm södra varit avstängd.

Trafikverket, SJ, Snälltåget och MTRX har lagt om trafiken på ett berömligt sätt. Inga kritiska röster har dykt upp i media.

Det är svårt för skattebetalare och resenärer att se vilka förbättrade resmöjligheter upprustningen av Getingmidjan ger.

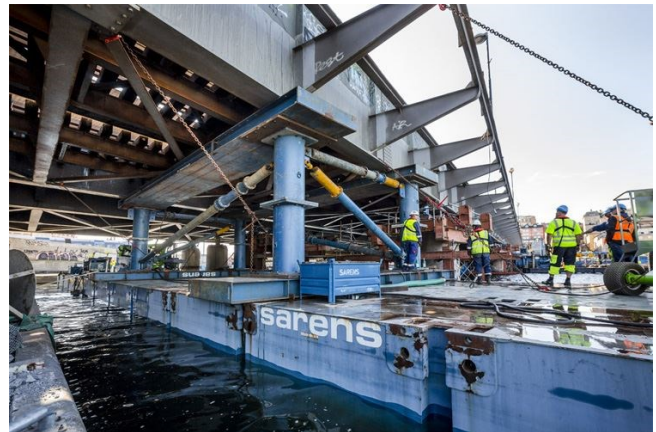
Vi har fått denna projektbeskrivning från Katarina Wolffram, Trafikverket.

”Getingmidjan är från 1950-talet och i stort behov av förnyelse. Upprustningen har varit helt nödvändig och är avgörande för att punktligheten i hela landet ska förbättras men också för att vi ska kunna öka kapaciteten för fler resor och transporter på järnvägen. Uppstår det större trafikstörningar på Getingmidjan påverkas närmare 80% av all tågtrafik i landet. Därför bidrar upprustningen till punktligare och pålitligare tågresande i hela Sverige.



Tre somrar i rad, 2018, 2019 och 2020 har tågsträckan stängts av under 8 veckor. Nu har de mest komplexa och tidskritiska arbetena slutförts vilket innebär att Sveriges viktigaste och mest trafikerade järnvägssträcka fått en modern och framtidssäkrad anläggning med en ny teknisk livslängd på 80 år. Hela upprustningen beräknas vara klar hösten 2021.

Först genomfördes omfattande förberedande arbeten inför Getingmidjans upprustning, bl. a ombyggnader av Stockholms södra och Älvsjö godsbangård och nya växlar installerades i Karlberg. Älvsjö fungerade som depå för uppställning av tåg under avstängningarna och här skapades nya ytor för tågen under Getingmidjans tre sommaravstängningar.



Hösten 2017 påbörjades reparations- och förstärkningsarbeten på broarna över Söderström och Söder Mälarstrand och i tunnelarna under Södermalm och på Riddarholmen.

Under sommaren 2019 byttes järnvägsbroarna över Söderström och Söder Mälarstrand. Bron över Söderström är 200 meter lång och väger 1400 ton.

Sommaren 2020, under vår tredje och sista 8-veckors-avstängning, utfördes bytet av järnvägsbron över Norrström, mellan Tegelbacken och Riddarholmen som var sträckans mest kritiska och komplicerade arbete. Båda broarna lyftes på med hjälp av pråmar och kranar från vattnet. Norrströmsbron är världsunik med sina åtta tätt sammanfogade växlar.

Därefter har flera mil el-, signal- och telekablar installerats på rätt plats och tusentals trådar kopplats samman med ställverk, signalutrymmen och växlar innan järnvägen testades och togs i bruk den 17 aug 2020.”

## Korta fakta

**1871** byggdes två spår genom Stockholm. Då gick det tio tåg per dygn.

**2016** gick det cirka 600 tåg per dygn, men fortfarande på två spår.

**2019** går det cirka 300 tåg per dygn på två spår. Minskningen beror på att all pendeltågstrafik flyttades till den nya pendeltågstunneln under centrala Stockholm 2017.

Upprustningen av Getingmidjan har kostat 3,2 miljarder kronor.



Foto: Trafikverket

# Lyckad ersättningstrafik under långt tågstopp

En hel vecka stod tågtrafiken mellan Malmö och Lund stilla när Trafikverket byggde ut Södra Stambanan.

Under tågstoppet har det rullat ungefär 80 ersättningsbussar mellan Malmö och Lund och ett 40-tal personer från Skånetrafiken och andra aktörer har funnits på plats ute i trafiken för att hjälpa resenärerna att hitta rätt.

Dessutom har regionbusstrafiken till och från Lund förstärkts med cirka 20 bussar.

Även Skånetrafikens resenärer har bidragit positivt. Många har lagt om sina resvanor, cyklat, samkört eller jobbat hemma. Och inte minst har de som behövt resa utvisat stort tålamod och förståelse.

– Vi kan konstatera att trafiken har fungerat bra fastän tusentals pendlare behövt åka buss istället för tåg mellan Malmö och Lund. Vi har knappt fått några rapporter om trängsel på ersättningsbussarna. Många har lyssnat på våra uppmaningar om att undvika rusningstid eller resa på andra sätt, säger Mats Ohlson, affärsutvecklare på Skånetrafiken.

Planeringen av tågstoppet har pågått i ungefär ett år och har berört både Skånetrafiken, Trafikverket och flera kommuner. Under stoppet har 100 personer jobbat dygnet runt för att koppla in de tillfälliga spåren.

– Jag vill tacka alla kommuner som hjälpt oss, Trafikverket som blivit klara i tid samt alla våra resenärer som brukar resa på sträckan för deras stora tålamod. Tillsammans har vi gjort det här möjligt, säger Mats Ohlson.

Framöver stannar tågen på nya stationer i Burlöv, Åkarp och Hjärup. Tågen avgår även från andra peronger på Malmö C, Hyllie och Triangeln. Det beror på att man under stoppet har flyttat växlingen från vänstertrafik till högertrafik från Arlöv till Hyllie.



## Fakta Malmö-Lund

Cirka 460 tåg per dygn passerar på sträckan mellan Malmö och Lund. Under normala förhållanden är det upp till 60 000 människor som förflyttar sig på sträckan varje dygn. Under rusningstid reser cirka 7 000 personer i timmen med tåg.

Ett 80-tal ersättningsbussar har under veckan trafikerat sträckan mellan Malmö och Lund. På de busslinjer som normalt trafikerar sträckan mellan Malmö och Lund har Skånetrafiken dessutom satt in 20 extra bussar för att öka kapaciteten när flest reser.

## Vi Resenärer kommenterar

Vi har följt lokalpressen under veckan och vi kan notera att det inte funnits några kritiska artiklar om ersättningstrafiken.

Vi har talat med Joakim Bergudd på Skånetrafikens presstjänst som bekräftar att ersättningstrafiken fungerat mycket bra. En positiv faktor har varit ett lägre resande på grund av pandemin.

Vi gratulerar Skånetrafiken och önskar att de sprider sina erfarenheter och sin planering till sina kollegor runt om i vårt land.

*Foto: Skånetrafiken*

## Nya spår men inga fler tåg!

Dalabanan har varit avstängd i fem veckor för ett stort underhållsarbete mellan Hedemora och Avesta. Resenärerna har erbjudits att resa med ordinarie tåg över Gävle.

Trafikverket byter spår på en sträcka av drygt 2 mil samt installerar nya spårväxlar på två stationer. Det är en investering på 175 miljoner.

Vad får vi resenärer ut av denna investering? Vi har ställt frågan till Trafikverket och fått följande svar av deras Beisi Sundin.



”Resenärerna får en smidigare resa

på den aktuella sträckan. I Snickarbo och Hedemora placeras nya spårväxlar som ger kortare mötestider för som tåg som möts.”

Hon säger vidare att spårbytet inte innebär någon höjning av hastigheten och inte heller någon ökning av kapaciteten mellan Hedemora och Avesta.

SJ har inte avisat någon utökning av trafiken på Dalabanan

## Snälltåget förstärker jultrafiken

Stor efterfrågan på tågresor till fjällen gör att Snälltåget sätter in fler avgångar med nattåg till Åre under jul-, nyårs- och trettonhelgen.

- Flera av våra nattåg till Åre är redan slutsålda och vi har därför bestämt oss för att öka kapaciteten genom att sätta in fler avgångar mellan Malmö och Åre, säger Marco Andersson, marknadschef, Snälltåget.

Från Malmö till Åre blir det totalt fyra nya avgångar 19/12, 26/12, 2/1 och 9/1 och från Åre till Malmö 20/12, 27/12, 3/1 och 10/1. Tågen kommer även att stanna i Lund och Hässleholm och går därefter direkt till Åre och Duved.



## Expresståg förkortar restider i Skåne

Mellan Malmö och Helsingborg kommer sju procent fler att kunna resa i rusnings-tid. Detta då PågatågenExpress åter kommer att trafikera sträckan eftersom Lommabanan öppnar igen efter att ha varit avstängd. Det betyder att den som reser mellan Helsingborg och Malmö kan göra det på 38 minuter. Även mellan Malmö och Älmhult kör expresstågen igen från 31 augusti med en avgång om dagen på vardagar i vardera riktningen.

- Vi är glada att kunna sätta in fler tåg tack vare att arbete avslutas på Lommabanan. Att kunna öka antalet stolar betyder också att vi kan minska trängseln och ger kunderna ytterligare val-möjligheter att resa i rusningstid. Även de som reser till Älmhult får nu möjligheten att resa med PågatågenExpress igen, säger Linda Westman, affärschef Pågatågen hos Skånetrafiken.



Foto:

## Flixbus köper bussar från Volvo

FlixBus har invigt sin första gröna Volvobuss på sträckan Karlstad-Stockholm. Bussen är en ny Volvo 9700 som erbjuder extra rymlighet för passagerare och trafikeras av bussbolaget Larsson-Resman. Volvo Bussar är nu godkänd leverantör till FlixBus och kommer att leverera bussar efter behov.

"Med Volvo Bussar får vi en partner som delar våra värderingar om ett hållbart resande och samtidigt har premiumbussar som passar väl in för att möta passagerarnas höga krav på komfort och säkerhet," berättar Carl-Johan Hallström, affärsutvecklare på FlixBus.

Foto; Flixbus



## SL näst bäst i världen

SL betraktas redan idag som världens näst bästa kollektivtrafik, enligt UITP. I Samhällsbarometern 2020 sätter nu också stockholmarna SL i topp. Kollektivtrafiken är det som stockholmarna är mest nöjda med. 8 av 10 stockholmare tycker att det finns en välfungerande kollektivtrafik. - Ett kvitto på SL:s arbete för att sätta resenärerna i centrum, säger trafikregionrådet Kristoffer Tamsons (M).

- När 8 av 10 stockholmare anser att det finns en välfungerande kollektivtrafik i Stockholm är det ett kvitto på SL:s arbete för att sätta resenärerna i centrum. I undersökningen är den välfungerande kollektivtrafiken, som möjliggör för många att åka kollektivt, vad som rankas högst i stadens hållbarhetsarbete. Följt av att det är lätt att ta sig fram med cykel och till fots. Det visar att resenärerna delar internationella bedömares värdering av SL-trafiken som världsklass, säger Kristoffer Tamsons (M), trafikregionråd och ordförande för SL.



### Nyhetsbrevet Vi Resenärer

utges av Idégruppen Vi Resenärer KB. Svartviksslingan 45, 1403, 167 38 Bromma. E-post: [press@vireser.se](mailto:press@vireser.se)  
Hemsida [www.vireser.se](http://www.vireser.se) Tel 0735-20 72 75 Org. nr 969618-3004 Ansvarig utgivare: Jan-Åke Bosell.  
Copyright: Idégruppen Vi Resenärer För avbeställning, sänd ett mejl till [press@vireser.se](mailto:press@vireser.se)