

2014-06-17

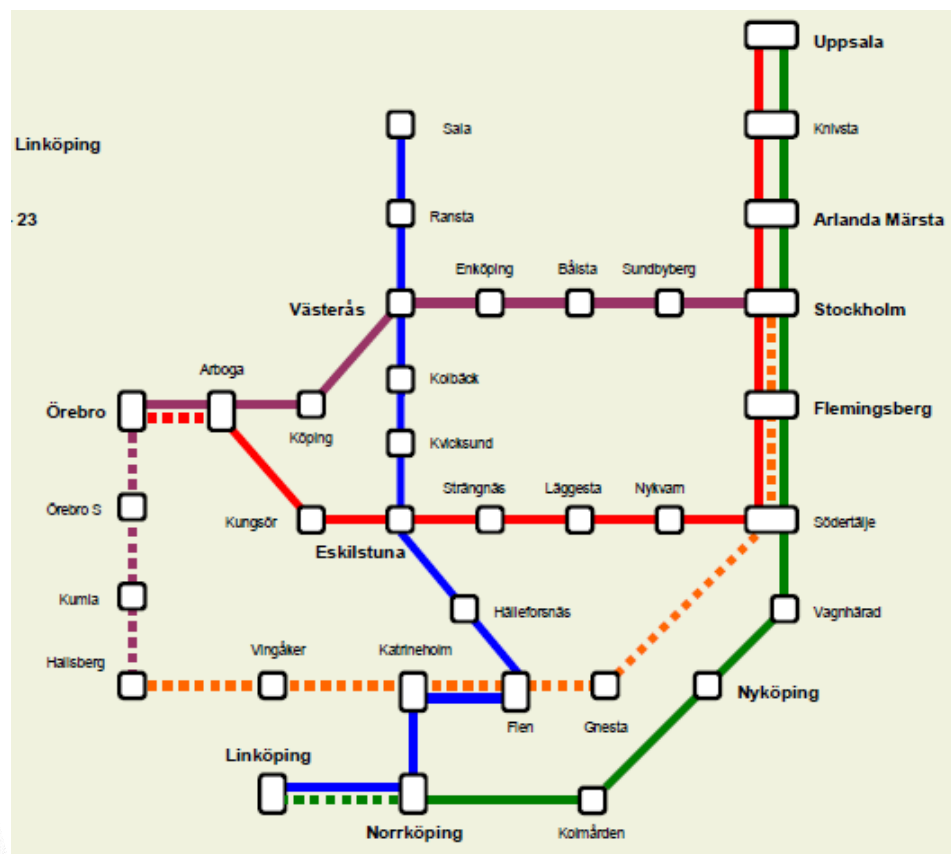
---

## Frågor till MÄLAB / SJ



2014-06-17

- Kommersiella operatörer
- Trafik och priser
- Fordon
- Kapacitet
- Biljettsystem
- Infrastruktur



2014-06-17

---

**MÄLABs kommande upphandling av tåg avser enligt ny uppgift trafik på icke-kommersiellt lönsamma banor.**

**Mälarbanan, Uppsalabanen och Linköping–Gävle trafikeras kommersiellt – hur är den trafiken tänkt att utformas? Enligt vår förenings enkät vill pendlarna åka snabbt, bekvämt och med hög punktlighet.**

- Vid vilka stationer är det tänkt att tågen ska stanna? Hur blir det med Bålsta?
- Omfattas även den kommersiella trafiken av det gemensamma biljettsystemet?
- Gäller det även om det blir flera kommersiella operatörer?
- Det har sagts att 30-dagars korten kommer att kosta ungefär som idag. Är det inklusive lokaltrafiktillägg (SL m fl), eller kommer det att kosta extra jämfört med priset idag?
- Finns planer på att effektivisera trafiken så att priserna kan sänkas?

## **Fordonsfrågan är avgörande för en kostnadseffektiv och bra tågtrafik, vilka krav har ni ställt i specifikationerna?**

- Vilka krav ställs på fordonens kapacitet (t. ex. antal bekväma och funktionella sittplatser per meter tåg)?
- Vilka krav ställs på utformning för arbete och vila?
- En grundförutsättning för ett bra utfall av förra frågan är den inre bredden. Vilka krav ställs för att uppfylla detta?
- Vilka krav ställs på tågens tillgänglighet (för trafikinsats) och tillförlitlighet?
- Vilken dokumenterad erfarenhet betr. förra frågan krävs av leverantörerna? Det gäller i vinterklimat såväl som i normalt väder.

2014-06-17

---

**Kapaciteten** (antal sittplatser per meter tåg) är kritisk för flera önskvärda egenskaper i Trafikplan 2017. Nedan exempel på vad en kapacitetsökning på 25 % åstadkommer:

- Att kostnaderna per plats-km minskar med 10-12 %
- Att energiförbrukningen per plats-km minskar med c:a 15 %
- Att det blir lättare att med en begränsad kapacitet i infrastrukturen transportera ett stort antal resande i framtiden. Härutöver krävs även att långa tåg kan tillåtas.

## Frågor

- Vilken kapacitet krävs av er (platser per meter tåg; se förra sidan)?
- Vilken maximal tåglängd planeras för?
- Vad räknar ni med för resandeökning?
  - när Trafikplan 2017 är i huvudsak genomförd (2022?)
  - 10 år senare

2014-06-17

---

**Ett sammanhållet, enhetligt och enkelt biljettsystem underlättar i hög grad resandet.**

Giltigheten för biljetter på olika typer av tåg är en kritisk fråga, liksom giltighet inom de lokala kollektivtrafiksystemen (SL, UL, VL m fl)

## Frågor

- Kommer det att finnas biljetter både med och utan lokal giltighet?
- För biljetter med lokal giltighet (SL m fl): blir det prisökning jämfört med idag?
- Om systemet omfattar flera operatörer, omfattar biljettsystemet dessa operatörers trafik också?  
Finns strategi för att åstadkomma detta?

2014-06-17

---

**För att Trafikplan 2017 ska kunna genomföras med avsedd omfattning och kvalitet behöver ett antal åtgärder i järnvägens infrastruktur genomföras.**

MÄLAB har gjort en ambitiös detaljstudie kring nödvändiga åtgärder.

TIM-pendlare har föreslagit ett par kompletteringar (viktigast: plattformslängd).

- Mindre justeringar av signal-, el- och spårssystem, för ökad kapacitet och punktlighet samt viss hastighetsökning
- Åtgärder för snabbare omkörning av tåg (fr a Järna–Hallsberg)
- Fyrspår Kallhäll–Tomtebodan (inkl nedgrävning av jvg i Sundbyberg)
- Ökad plattformslängd för längre tåg (fr allt Mälardalen + Uppsala)
- Vissa dubbelspår Arboga–Örebro + Svealand

## Frågor

- Hur är status för var och en av dessa åtgärder? Hur påverkar Ni TrV?
- Vad är beslutat i dagsläget?

**Föreningen upprepar begäran att bilda en referensgrupp mellan MÅLAB och föreningen TIM-pendlare, för att behandla fordons-, infrastruktur- och trafikeringsfrågor.**

**Det borde alla parter kunna vinna på.**