



Sandra Ångman, Michael Holst och Valdet Sojeva ser till att resenärerna påverkas så lite som möjligt av ombyggnaden av Malmö central.

”Skönt att slippa all logistik”

SJs pressinformatör **Sven-Ingvar Häkansson** är lite extra spänd inför helgen i december när spårhallen stängs av och flera av SJs tåg därefter ska avgå från Malmö Syd/Svägertorp istället för Malmö C.

– Den helgen måste vi ha i fokus. Då får vi en ny tidtabell, tågen flyttas till andra spår och dessutom sker det mitt under det stora klimatmötet i Köpenhamn.

Inne i resebutiken intill vänthallen förbereder sig även **Carina Kronvall**, butikschef med regionansvar i södra Sverige, inför spårbytet 13 december. Kanske kommer hon utöka personalen med en stationsvärd till, men det beror på hur läget utvecklar sig.

En annan plan är att flytta incheckningskuren för natttågen närmare den

tillfälliga stationen, den så kallade Pågatågsstationen. Här ska det kunna sitta en resesäljare och hjälpa resenärerna med biljetter.

– Jag är rädd att det annars hamnar många resenärer på tåget utan biljett, de som inte hunnit få ut sina biljetter för att butiken ligger för långt från plattformarna. Vi vill ju inte skapa merarbete ombord, säger Carina.

Ser fram emot slutet

Men det är roligare att tänka på hur det blir när allt är klart. Det blir en helt ny resebutik, byggd efter SJs nya butikskoncept och med ett helt nytt läge i den nya Glashallens entré, berättar Carina entusiastiskt.

– Butiken byggs helt efter våra behov, med en mer effektivt använd yta och ett läge mitt i besöksströmmarna. Det kommer att bli toppen när det är klart.

Michael Holst ser också fram emot tiden då byggdammets har lagt sig. Då ska punktligheten och spårkapaciteten bli bättre, det är ju de främsta skälen till att Malmö central byggs om.

– Men mina förväntningar handlar om mer än det. Bland annat kommer vi att nå en större kundkrets när Citytunneln får en station vid Triangeln i centrala Malmö och det ser vi fram emot.

– Och även om det är historiskt att Malmö central inte längre kommer att vara en säckstation – så ska det bli skönt att slippa all logistik som det innebär.



Marina Lorentzon (till höger) jobbar i Malmö resebutik, en av de butiker som Carina Kronvall ansvarar för. "Det kommer att bli toppen när det är klart", säger Carina om att Resebutiken byggs om helt efter medarbetarnas behov.

MAJORITET POSITIVA TILL OMBYGGNADEN

Kännedomen om ombyggnaden av Malmö C är stor och hela 66 procent av resenärerna är positiva till den. Det visar en undersökning som gjorts bland 500 resenärer på Malmö centralstation. Drygt hälften av de tillfrågade uppger att de inte alls har påverkats av ombyggnaden, medan nästan en tredjedel har påverkats en del. Tre fjärdedelar säger att de är nöjda med den information som de har fått.

FÖLJ ARBETET

Vad händer härnäst? Följ arbetet på Malmö central på intranätet. Under Trafik/Produktionsområde Syd Väst/Bangårdsombyggnad Malmö C hittar du den senaste informationen.

1,5 miljoner reser med tunnelbanan varje dag

Synkat i Singapore

I Singapore trängs 4,5 miljoner invånare på en yta hälften så stor som Öland. Frekventa avgångar och låga priser på buss och tunnelbana gör att 86 procent av Singapores befolkning dagligen åker kollektivt, en siffra som efter Hong Kong är näst högst i världen.

Stommen i Singapores tunnelbanesystem utgörs av 66 stationer och 113 kilometer spår. Tågen utmärks av sin renlighet, punktlighet och billiga priser. En halvtimmes resa från flygplatsen till någon av de centrala stationerna kostar cirka 10 kronor.

Två kontrakterade företag

Singapores kollektivtrafik sköts av två företag på kontrakt av stationer; SMRT ansvarar för två av tunnelbanelinjerna, och SBS Transit sköter en av linjerna samt busstrafiken.

Dessa två företag sköter vissa av stationerna tillsammans och samarbetar för att synka tider mellan

tunnelbana och bussar. På SMRT:s hemsida kan läsas att företaget registrerade över 41 miljoner resor under januari 2009 – en siffra som alltså bara inkluderar två av MRT:s tre linjer.

Ny cirkellinje invigdes

Tågen är ofta fullsatta men behovet är ännu större. Mer frekventa avgångar är första steget, och i en reklamkampanj utlovar SMRT maximal väntetid på 3,5 minuter vid de största stationerna under lunchtid. Systemet är under utbyggnad. I maj invigdes en 35 kilometer lång cirkellinje med 31 stationer. Målet är att 2015 ha dubblat antalet kollektiva resor jämfört med 2008. Och till år 2030 planeras 540 kilometer spår; betydligt längre än tunnelbanan i dagens London.

Vaksamhet mot terror
Säkerheten på tunnelbanan är rigorös, och jag tillåts inte fotografera eller tala med de anställda ens efter att ha besökt SMRT:s kontor.

Man fruktar terrordåd, säger pressansvarige **Bernadette Low**. Singapores befolkning är en smältdegel av kineser, malajer, indier, araber och eurasier. Mångfalden har gett Singapore dess dynamik och utveckling, men inte varit helt fri från konflikter. Särskilt har landets muslimer fått se sina rättigheter inskränkta på senare år. Bernadette Low talar hellre om villkoren på tunnelbanan:

– Våra anställda tjänar bättre än många kontorsanställda. Vi har internerade över 41 miljoner resor under januari 2009 – en siffra som alltså bara inkluderar två av MRT:s tre linjer.

Fräscht och modernt

Tunnelbanan ger ett oerhört modernt intryck. Biljetterna köps i automater och de anställdas uppgifter består främst av att uppdatera dataregister, svara på passagerarnas frågor eller växla pengar.

Man är även noga med att styra passagerarna. Tunnelbanan är full med förbudsskyltar, och på de många tv-apparaterna visas en man i sjaskiga kläder och svart keps som placerar sin väska under ett av sätena. Sedan sprängs vagnen. "Hall utkik efter misstänkta personer", meddelar videon resenärerna.

JOJJE OLSSON



Biljetthanteringen är automatiserad – personalens främsta uppgift är att hjälpa resenärerna till rätta och ge service.



Banan går ofta högt upp över stadens gator.



Tunnelbanan i Singapore öppnade i maj 35 nya stationer på en ny ringlinje.

FAKTA TUNNELBANA STOCKHOLM/SINGAPORE

SINGAPORE
Spårängd: 113,2 kilometer
Stationer: 66
Pris per resa: 4-12 kronor
Resenärer/dag: 1,5 miljoner

STOCKHOLM
Spårängd: 110 kilometer
Stationer: 100
Pris per resa: 20-60 kronor
Resenärer/dag: 1,1 miljoner

Kyligt mellan DB och SNCF

I en intervju med tyska Financial Times uppger Deutsche Bahns persontrafikdirektör **Ulrich Homburg** att företaget bereder sig på en "blodig strid" med franska statsjärnvägen SNCF. Orsaken är SNCFs planer på att utveckla interregionala förbindelser i Tyskland. Homburg avser att uppmärksamma förbundskansler **Angela Merkel** att försvara DB.

Barcelona-linjen gick om flyget

Under tredje kvartalet i år gick Spaniens senaste snabbtågslinje, mellan Madrid och Barcelona, om flyget i antal passagerare.

Medan 21 procent flera valde tåget på sträckan, reste 7 procent färre med flyget.

Till salu: tågresor för tusen pund

Storbritanniens tågpriser är dyrast i Europa. En tur-och-retur-resa i första klass från Newquay i Cornwall till Kyle i skotska högländerna kostar nu ett tusen pund.

Buffett satsar på järnväg

Miljardären **Warren Buffett** köper godsjärnvägsbolaget Burlington Northern Santa Fe för drygt 180 miljarder kronor. Nyheten fick hela den amerikanska tågsektorn att lyfta på finansmarknaden.

Förstudie om baltisk järnväg

Lettlands Transportministerium går nu ut och bjuder in internationella företag att lägga anbud på att få göra en förstudie om Rail Baltica, en ny normalspårsjärnväg mellan Helsingfors och Warszawa via Estland, Lettland och Litauen. 10 miljoner satsas av de baltiska staterna på förstudien.

Tyska biljetter säljs i Indien

För att få snurr på indiska turistbesök i Tyskland ska det nu bli möjligt att köpa tyska tågbiljetter i Kolkata, Bangalore, New Delhi och Mumbai.

Brittisk design i Kinas snabbtåg

Den Londonbaserade designfirman Priestmangoode har tecknat ett åttaårigt kontrakt med Kinas största tågtilverkare Sifang om design av ett nytt snabbtåg. Kinas nya snabbtåg blir över en halv kilometer långa, med nossektioner på hela 12 meter för att möjliggöra färter upp till 350 km/h.