Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-09-21

Ärende
TN 2021-0577

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-123 316 51
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2021-09-28, punkt 18

Mälardalstrafiks beslut om resevillkor, produkter och priser för Mälardalstaxan etapp 2 samt om tilläggsavtal 2 till Samverkansavtalet

Ärendebeskrivning

Ärendet omfattar att för region Stockholm godkänna beslut fattade av Mälardalstrafiks styrelse.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- Bilaga 1 - Styrelseprotokoll MÄLAB 2020-12-09
- Bilaga 2 - Beslut om Mälardalstaxan Etapp 2
- Bilaga 3 - Beslut om Tilläggsavtal 2 till Samverkansavtalet

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta att regionfullmäktige beslutar följande.

1. Mälardalstrafiks resevillkor, produkter och priser i enlighet med förslag i bilaga 2 godkänns.

2. Mälardalstrafiks beslut om att ta ut en tilläggsavgift om 1 500 kronor, i enlighet med lag (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik till resande utan giltig biljett och där det inte föreligger förmildrande skäl i enlighet med § 2 i enlighet med ovan nämnda lag, godkänns.

3. Mälardalstrafik får genomföra marknadsaktiviteter och kampanjer för att öka attraktiviteten i trafiksystemet enligt av Mälardalstrafiks styrelse årligen antagen budget.

4. Region Stockholm beslutar att ingå tilläggsavtal, bilaga 3, med Mälardalstrafik som uppdaterar Trafikutbud etapp 2, Finansiering etapp 2, Principer för prissättning etapp 2, Planeringsprocess etapp 2 och Affärsplan etapp 2.

5. Paragrafen justeras omedelbart.

Förslag och motivering

Sammanfattning

Mälardalstrafiks, MÄLABs, verksamhet regleras i samverkansavtal som tecknats mellan de sex ägarregionerna. Avtalet beskriver bland annat vilken trafik som ska bedrivas, hur det ska genomföras och hur kostnader och intäkter ska fördelas. I avtalets bilagor regleras Mälardalstrafiks uppdrag i förhållande till ägarna, trafikutbud, finansiering och kostnadsfördelning, prissättning av biljetter, fordon, planeringsprocess och affärsmodell. I etapp 2 avser Mälardalstrafik att upphandla nya trafikavtal, införa fler tågfordon via Transitio, utöka trafiken med fler avgångar, komplettera med egna enkelbiljetter i regionaltågstrafiken samt införa egen biljettförsäljning. För den fortsatta trafikutövningen inom etapp 2 krävs förnyade uppdrag från ägarregionerna.

Enligt Samverkansavtalet ska förslag till prissättning av biljettprodukter underställas parterna för godkännande. Mälardalstrafiks styrelse fattade den 9 december 2020 beslut som enligt samverkansavtalet ska godkännas av de sex ägarregionerna och för Region Stockholms del genom beslut i regionfullmäktige.

Bakgrund

Mälardalstrafiks verksamhet regleras i samverkansavtal som tecknats mellan de sex ägarregionerna, Region Stockholm, Region Uppsala, Region Sörmland, Region Östergötland, Region Örebro län och Region Västmanland. Avtalet beskriver bland annat vilken trafik som ska bedrivas, hur det ska genomföras och hur kostnader och intäkter ska fördelas. Till avtalet finns olika bilagor som reglerar Mälardalstrafiks uppdrag i förhållande till ägarna, trafikutbud, finansiering och kostnadsfördelning, prissättning av biljetter, fordon, planeringsprocess och affärsmodell.

De sex regioner som är delägare i Mälardalstrafik undertecknade i juni 2015 Samverkansavtal om utveckling av regionaltågstrafiken i östra Sverige. Mälardalstrafiks nuvarande trafikavtal med SJ AB löper ut i december 2021. Under 2019 undertecknade ägarregionerna tilläggsavtal 1 till samverkansavtalet, som möjliggjorde kompletterande fordonsanskaffning för ett utvecklat trafikutbud samt att upphandling av ny trafikoperatör påbörjades. Den 9 december 2020 beslutade Mälardalstrafik att tilldela MTR Jota AB uppdraget att vara operatör för Mälartågstrafiken och ansvara för fordons- och depåunderhåll från den 12 december 2021. Tilldelningsbeslutet har därefter överklagats och är nu föremål för rättslig prövning.

Mälardalstrafiks etapp 2 innebär bland annat nya upphandlade trafikavtal med en förändrad avtalsmodell för regionaltågstrafiken under varumärket Mälartåg, fler tågfordon via Transitio, fler avgångar, egen biljettförsäljning och införande av egna enkelbiljetter i regionaltågstrafiken som komplement till tidigare införda periodbiljetten.

Inför trafikstarten av etapp 2 behöver ägarregionerna ingå tilläggsavtal 2, bilaga 3, som innefattar en uppdatering av Samverkansavtalets bilagor B, C, D, F och G. Övriga bilagor, Bilaga A Uppdragsavtal, E Anskaffning av fordon och H Avsiktsförklaring är oförändrade sedan tidigare.

Vid Mälardalstrafiks styrelsemöte 9 december 2020 beslutades även att fastställa övergripande resevillkor, produkter och priser i enlighet med förslag och att tilläggsavgift om 1 500 kronor ska ställas ut i enlighet med lag (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik till resande utan giltig biljett och där det inte föreligger förmildrande skäl i enlighet med § 2 i enlighet med ovan nämnda lag. Mälardalstrafik ska även få genomföra marknadsaktiviteter och kampanjer för att öka attraktiviteten i trafiksystemet enligt av styrelsen årligen antagen budget.

Förslaget till produktsortiment och principer för prissättning och priser för enkel- och periodbiljetter samt resevillkor för resor med Mälartåg ska gälla från 12 december 2021. Principen medger avvikelser från den i grunden avståndsbaserade taxan inom Mälardalstrafik.

Efter samråd med Region Uppsala föreslås att prisnivån för Movingo prissätts med utgångspunkt i årligen beslutat pris för UL/SL 30 dagar vuxen, med ett tillägg om antingen cirka 250 kronor i kortare reserelationer eller cirka 400 kronor för mellanlånga och längre reserelationer. Movingobiljetter i de kortare

reserelationerna med ett tillägg om cirka 250 kronor föreslås vara sträckbundna, det vill säga gälla i Mälartågstrafiken och i berörd SJ-trafik enbart på angivna sträckor. Movingobiljetter för övriga reserelationer föreslås inte vara sträckbundna, utan istället gälla i Mälartågstrafiken och i berörd SJ-trafik inom hela Region Stockholms och Region Uppsalas trafikområde som ett komplement till UL/SL-biljetternas enhetsprissättning. Detta skapar en enkelhet gentemot resenärerna, förenklar visering och bidrar till ökad intäktssäkring. Aktuella sträckor vilka är berörda i taxesamverkan med Region Uppsala är; Knivsta-Stockholm C samt Bålsta-Stockholm C i båda riktningarna.

För Region Stockholm och Region Uppsala med enhetstaxor och ett etablerat taxesamarbete föreslås att prisnivån för periodbiljetter prissätts till det månatliga periodkortspris som årligen beslutas för det ingångna avtalet om biljettsamverkan med Region Uppsala med ett tillägg om 400 kronor. Lägsta pris för Mälartåg enkelbiljetter föreslås i enskilda reserelationer utgöras av motsvarande pris för UL- respektive SL/UL-biljett (vuxen).

Överväganden och motivering
Trafikförvaltningen föreslår trafiknämnden att beslut fattas i enligt Mälardalstrafikens styrelses förslag, vilket innebär att samarbetet kring regionaltågstrafik mellan regionerna i Stockholm, Uppsala, Sörmland, Östergötland, Örebro och Västmanland kan fortsätta. Besluten om Mälardalstrafiken ger bland annat förutsättningar för att resevillkor, taxor och trafikutbud kan harmoniseras med den regionala kollektivtrafiken. Förslaget kring finansieringen innebär också att respektive ägare ska bära sina kostnader och kunna erhålla intäkter i korrelerande utsträckning.

Vidare ska prissystemet utformas så att det uppfattas som ett länsövergripande och sammanhållet trafiksystem. I enlighet med bilaga 2 fastställs övergripande resevillkor, produkter och priser. Tilläggsavgift om 1 500 kronor ska ställas ut i enlighet med lag (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik till resande utan giltig biljett och där det inte föreligger förmildrande skäl.

Mälardalstrafik, MÄLAB AB, får genomföra marknadsaktiviteter och kampanjer för att öka attraktiviteten i trafiksystemet enligt av styrelsen årligen antagen budget.

I och med beslut i enlighet med bilaga 3 ingås de tilläggsavtal med Mälardalstrafik, som uppdaterar bilagorna Bilaga B – Trafikutbud etapp 2,

Bilaga C – Finansiering etapp 2, Bilaga D – Principer för prissättning etapp 2, Bilaga F – Planeringsprocess etapp 2 och Bilaga G – Affärsplan etapp 2.

Ekonomiska konsekvenser
Föreslagna övergripande resevillkor, produkter och priser utgår i huvudsak från nuvarande biljettsystem och SJ:s prissättning av enkelbiljetter. Med dessa fördelningsprinciper som grund beräknas kostnaden för Region Stockholm kvarstå på 2021 års nivåer under 2022, enligt Mälardalstrafiks kalkylmodell.

Riskbedömning
Några särskilda risker i samband med att beslut fattas såsom föreslaget har inte identifierats. För det fall det inte fattas beslut i enlighet med förslag finns en uppenbar risk att nödvändiga beslut i bl.a. Regionfullmäktige försenas med konsekvenser för Mälardalstrafiks egna och upphandlade verksamhet som följd.

Konsekvenser för miljön
Några särskilda konsekvenser för miljön har inte identifierats.

Sociala konsekvenser
Några särskilda sociala konsekvenser har inte identifierats.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

PROTOKOLL

Fört vid sammanträde med styrelsen för Mälardalstrafik MÄLAB AB onsdag den 9 December 2020 kl. 13.00 - 15.30
Kollektivtrafikens hus, Stockholm samt via Teams

Närvarande

Ledamöterna: Kristoffer Tamsons (ordförande), Monica Johansson, Jens Sjöström, Johan Örjes, Tomas Högström, Tommy Levinsson, Julie Tran, Jan Owe-Larsson, Nina Höijer, Magnus Leivik, Oskar Svärd, Bengt-Olov Eriksson.

Suppleanterna: Bawer Kevir, Daniel Portnoff, Mattias Claesson, Helena Proos, Jenny Landernäs, Per Larsson, Martin Tollén, Magnus Lagergren, Jenny Lundström, Tomas Eriksson.

Tjänstemännen: David Lagneholm, Arne Andersson, Sofia Malander, Johan Ljung, Kenneth Hagström, Mats Ellman, Göran Gullbrand, Mattias Askerson, Stefan Adolfsson vid §§ 60 - 70 Johan Wadman, Helena Ekroth, Ulla Markström, Mona Dalmats, Charlotte Harald vid §§ 60 - 72, Oskar Jonsson vid §§ 67 - 68.

§ 60 Godkännande av dagordning

Ordförande öppnade sammanträdet och föreslagen dagordning godkändes.

§ 61 Val av justeringsmän

Styrelsen beslutade

att utse Monica Johansson till att jämte ordförande justera dagens protokoll.

§ 62 Val av styrelsesekreterare

Styrelsen beslutade

att utse Mona Dalmats till styrelsens sekreterare.

§ 63 Godkännande av protokoll från föregående sammanträde

Styrelsen beslutade

att godkänna protokoll från sammanträdet den 14 oktober 2020.

§ 64 Verksamhetsrapport nr 4 2020

Vd Helena Ekroth informerade om bolagets aktuella verksamhet gällande trafik, ekonomi med utfall och prognos samt övrig pågående intern verksamhet.

Styrelsen beslutade

att notera lämnad information.

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/2870ecc4-6c99-42cf-9231-65a3be53bfeb
VISMA Sign
www.vismasign.com

§ 65 Information från vd

Vd gav styrelsen en kort utblick inför 2021 i frågor rörande årsplan och hur kansliet arbetar vidare med etableringen av Etapp 2 och för måluppfyllelse.

Styrelsen beslutade

att notera lämnad information.

§ 66 Beslut om aktieköp i Samtrafiken i Sverige AB

Ingen muntlig föredragning gavs av ärendet. Redovisas enligt utskickade handlingar.

Styrelsen beslutade

att köpa 30 aktier i Samtrafiken i Sverige AB till kostnad av 60 000 kr.

att ge VD i uppdrag att teckna Samtrafikens Konsortialavtal ”KA-05”.

§ 67 Beslut om Mälardalstaxan Etapp 2

Oskar Johnsson, Region Västmanland redogjorde för resevillkor, produkter och priser för Mälardalstaxan Etapp 2.

Styrelsen beslutade

att övergripande resevillkor, produkter och priser fastställs i enlighet med förslag

att tilläggsavgift om 1500 kr ska ställas ut i enlighet med lag (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik till resande utan giltig biljett och där det inte föreligger förmildrande skäl i enlighet med § 2 i enlighet med ovan nämnda lag.

att ge vd i uppdrag att fastställa mer detaljerade köp- och resevillkor samt taxehandbok inom ramen för styrelsens beslut

att Mälardalstrafik MÄLAB AB föreslås få genomföra marknadsaktiviteter och kampanjer för att öka attraktiviteten i trafiksystemet enligt av styrelsen årligen antagen budget

att föreslå ägarregionerna Region Stockholm, Region Uppsala, Region Sörmland, Region Östergötland, Region Örebro län samt Region Västmanland att godkänna styrelsens beslut att fastställa övergripande resevillkor, produkter och priser i enlighet med förslag, att tilläggsavgift om 1500 kr ska ställas ut i enlighet med lag (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik till resande utan giltig biljett och där det inte föreligger förmildrande skäl i enlighet med § 2 i enlighet med ovan nämnda lag samt att Mälardalstrafik MÄLAB AB får genomföra marknadsaktiviteter och kampanjer för att öka attraktiviteten i trafiksystemet enligt av styrelsen årligen antagen budget.

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/2870ecc4-6c99-42cf-9231-65a3be53bfeb
VISMA Sign
www.vismasign.com

§ 68 Beslut om Tilläggsavtal 2 till Samverkansavtalet

Vd Helena Ekroth redogjorde på en övergripande nivå om bakgrund, process och innehåll i

Tilläggsavtal 2 till Samverkansavtalet. Göran Gullbrand redovisade Bilaga B Trafikplan Etapp 2 och Oskar Johnsson, Region Västmanland redovisade särskilt om Bilaga C -Finansiering intäkts- och kostnadsfördelningsmodellen samt lyfte innehåll i Bilaga D – Principer för prissättning Etapp 2.

Vid sammanträdet lyftes nytt förslag till beslut.

Styrelsen beslutade

att föreslå ägarregionerna Region Stockholm, Region Uppsala, Region Sörmland, Region Östergötland, Region Örebro län samt Region Västmanland, var för sig besluta ingå det tilläggsavtal som uppdaterar bilagorna Bilaga B – Trafikutbud Etapp 2, Bilaga C – Finansiering Etapp 2, Bilaga D – Principer för prissättning Etapp 2, Bilaga F – Planeringsprocess Etapp 2 och Bilaga G – Affärsplan Etapp 2.

§ 69 Beslut om arbetsordning för styrelse och VD för år 2021

Ingen muntlig föredragning gavs av ärendet. Redovisas enligt utskickade handlingar.

Styrelsen beslutade

att fastställa arbetsordning för styrelse och VD för år 2021 enligt bifogat förslag.

§ 70 Beslut om delegationsordning

Ingen muntlig föredragning gavs av ärendet. Redovisas enligt utskickade handlingar.

Styrelsen beslutade

att fastställa delegationsordning för Mälardalstrafik MÄLAB AB.

§ 71 Beslut om tilldelning Mälartåg Etapp 2

Ulla Markström redogjorde för arbetet med utvärdering av anbud och förslag till tilldelning av uppdraget.

Styrelsen beslutade

att tilldela MTR Jota AB uppdraget Mälartåg Etapp 2.

att uppdra åt VD att teckna nödvändiga avtal och i övrigt verkställa beslutet.

att förklara ärendet omedelbart justerat.

§ 72 Övriga frågor

Inga övriga frågor förelåg för diskussion varvid mötet avslutades.

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/2870ecc4-6c99-42cf-9231-65a3be53bfeb
VISMA Sign
www.vismasign.com

Vid protokollet

Mona Dalmats

Justerat

Kristoffer Tamsons

Monica Johansson

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/2870ecc4-6c99-42cf-9231-65a3be53bfeb
VISMA Sign
www.vismasign.com

SIGNATURES **ALLEKIRJOITUKSET** **UNDERSKRIFTER** **SIGNATURER** **UNDERSKRIFTER**

This documents contains 4 pages before this page
Tämä asiakirja sisältää 4 sivua ennen tätä sivua
Detta dokument innehåller 4 sidor före denna sida
Dokumentet inneholder 4 sider før denne siden
Dette dokument indeholder 4 sider før denne side

authority to sign	asemavaltuutus	ställningsfullmakt	autoritet til å signere	myndighed til at underskrive
representative	nimenkirjoitusoikeus	firmateckningsrätt	representant	repræsentant
custodial	huoltaja/edunvalvoja	förvaltare	foresatte/verge	frihedsberøvende

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/sv/document-check/2870ecc4-6c99-42cf-9231-65a3be53bfeb
VISMA Sign
www.vismasign.com

Mälardalstrafik

Styrelsen 2020-12-09

Ärende 8 - Beslut om Mälardalstaxan Etapp 2

Bilaga: Prismatris för period- och enkelbiljetter

Sammanfattning

Inför Etapp 2 har ett arbete genomförts med att ta fram förslag till resevillkor, produkter och priser för Mälardalstaxan Etapp 2. Detta ärende redogör för förslag till övergripande resevillkor, produkter och priser samt ett antal övriga förutsättningar exempelvis hantering av kampanjer och tilläggsavgifter.

Styrelsen föreslås besluta,

att övergripande resevillkor, produkter och priser fastställs i enlighet med förslag

att tilläggsavgift om 1500 kr ska ställas ut i enlighet med lag (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik till resande utan giltig biljett och där det inte föreligger förmildrande skäl i enlighet med § 2 i enlighet med ovan nämnda lag

att ge vd i uppdrag att fastställa mer detaljerade köp- och resevillkor samt taxehandbok inom ramen för styrelsens beslut

att Mälardalstrafik MÄLAB AB föreslås få genomföra marknadsaktiviteter och kampanjer för att öka attraktiviteten i trafiksystemet enligt av styrelsen årligen antagen budget

att föreslå ägarregionerna Region Stockholm, Region Uppsala, Region Sörmland, Region Östergötland, Region Örebro län samt Region Västmanland att godkänna styrelsens beslut att fastställa övergripande resevillkor, produkter och priser i enlighet med förslag, att tilläggsavgift om 1500 kr ska ställas ut i enlighet med lag (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik till resande utan giltig biljett och där det inte föreligger förmildrande skäl i enlighet med § 2 i enlighet med ovan nämnda lag samt att Mälardalstrafik MÄLAB AB får genomföra marknadsaktiviteter och kampanjer för att öka attraktiviteten i trafiksystemet enligt av styrelsen årligen antagen budget.

Inledning

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholm, Uppsala, Sörmland, Östergötland, Örebro och Västmanland, (nedan benämnda RKTM), ingick år 2014 ett avtal om att tillsammans etablera en ny regionaltågstrafik och nya pendlarbiljetter, Mälardalstaxan, som gäller både i regionaltågstrafiken och i den anslutande och parallella lokala spår- och busstrafiken.

Mälardalstaxan infördes hösten 2017 i form av periodbiljetter med tillhörande resevillkor. Till följd av ny affärsmodell för regionaltågstrafiken kommer Mälardalstrafik från och med 12 december 2021 (T22) att ansvara för hela produktsortimentet på de sträckor som omfattas av Mälardalstrafik upphandlade trafik. Till följd av detta ingår även enkelbiljetter med tillhörande resevillkor i Mälardalstrafiks sortiment.

Principiell utformning av Mälardalstaxan

Det framtagna förslaget till Mälardalstaxa utgår från de principer som anges i Samverkansavtalets Bilaga D Principer för prissättning.

Vidare ska principerna i Mälardalstaxan ta hänsyn till de förutsättningar avseende återföring av intäkter som anges i Samverkansavtalets Bilaga C Finansiering.

Förslaget till prissättning är skapad utifrån Samverkansavtalets krav att vara lättbegriplig och logisk samt att prisnivån i jämförbara relationer bör vara likartad. I princip gäller samma förutsättningar för övergripande resevillkor och prissättning av periodbiljett som för enkelbiljett. Periodbiljett kan förutsatt att särskilda avtal för detta har upprättats, säljas till/från stationer och för sträckor som inte omfattas av Mälardalstrafiks upphandlade trafik medan enkelbiljett av Mälardalstrafik endast säljs för sträckor som trafikeras inom ramen för Mälardalstrafiks trafikavtal.

Den föreslagna utformningen av Mälardalstaxan innebär en relationsbaserad prissättning ”station till station”, där priset i grunden styrs av avståndet mellan regionaltågsstationerna för en given färdväg. För bytesresor redovisas den närmsta eller trafikalt mest naturliga resvägen även om det i teorin går att resa på flera olika sätt i många relationer. Detta gäller även eventuellt nya relationer.

För periodbiljettsgiltigheten i RKTM-trafiken, dvs all upphandlad trafik *förutom* de regionaltåg Mälardalstrafik sluter avtal om är utgångspunkten att giltigheten utformas som ett geografiskt zonsystem motsvarande en zon för respektive läns trafikområde. En periodbiljett för en sträcka gäller för RKTM-resor i zonerna längs sträckan oavsett start- eller slutstation.

Det innebär exempelvis att för en periodbiljett som säljs Eskilstuna-Kungsör ingår giltighet i all busstrafik under varumärket Sörmlandstrafiken samt all busstrafik under varumärket VL. Däremot gäller biljetten inte för resa med regionaltåg mellan Kungsör och Arboga eller Eskilstuna och Strängnäs.

Zongränserna för anslutande trafik kan över tid komma att behöva justeras, exempelvis i samband med att ändringar av zonsystem görs för den lokala trafiken inom ett län.

Därutöver föreslås respektive RKTM kunna fatta beslut om avsteg från grundprinciper förutsatt att de RKTM som är direkt berörda av intäkter, i enlighet med bilaga C, för den aktuella relationen är överens om detta. I princip innebär detta att ex RKTM i Sörmland kan besluta om avsteg från grundpriset för sträckan Gnesta-Flen medan RKTM Sörmland och RKTM Stockholm gemensamt kan besluta om avsteg från grundprincipen för sträckan Gnesta-Södertälje C. Även dessa avsteg behöver i huvudsak följa grundprincipen för prissättning.

Övergripande resevillkor och sortiment i Mälardalstaxan

Resevillkor för resande i kollektivtrafik utformas dels med hänsyn till de krav som ställs för trafikslaget (till exempel regler om att ta med cykel där praktiska möjligheter kan skilja mellan buss och regionaltåg), betalsystemets begränsningar (t ex hur ett köp går till eller hur validering ska ske) och villkor kopplade till den aktuella biljettypen (t ex rätt att ta med barn utan kostnad eller villkor för resegaranti).

Resevillkor för Mälardalstaxan och Mälardalstrafiks trafik ska harmonisera med den regionala kollektivtrafiken snarare än den interregionala. I den mån skillnader finns mellan länen eftersträvas en harmonisering med SL-trafiken, då huvuddelen av de resenärer som gör parallella och anslutande resor kommer att göra detta med SL:s trafik.

Från SL:s reseregler finns några undantag, exempelvis villkor för barn och seniorer.

Biljetterna i Mälardalstaxan föreslås säljas till helt respektive reducerat pris, där biljetter för reducerat pris kan användas av barn upp till och med 6 år, ungdomar från 7 till och med 19 år samt studenter med minst 75 procent studietakt. Priset för biljetter till reducerat pris utgörs av 75 procent av priset för en biljett till helt pris.

Resenär med giltig biljett har rätt att ta med två barn upp till och med 6 år utan avgift.

För åldersgränsen 19 år gäller datum för biljettens inköp. För att berättigas att resa till reducerat pris som student ska resenär vid aktuell resa kunna visa upp giltig studentlegitimation.

Mer detaljerade resevillkor för Mälardalstaxan och resande med Mälardalstrafiks tåg fastställs av Mälardalstrafik vid senare tillfälle.

Mälardalstaxans sortiment ska utgöras av periodbiljetter avsedda för arbets-, studie och annat vardagligt resande samt enkelbiljetter giltig för specifik avgång. Sortiment för periodbiljetter omfattar 30-dagarsbiljett, 90-dagarsbiljett och 365-dagarsbiljett.

Geografisk giltighet periodbiljett:

1. **Periodbiljett Sträcka:** Gäller för resa mellan två stationer samt mellanliggande stationer. För varje relation finns en definierad tågsträcka för vilken biljetten är giltig. Vissa sträckor kan gälla för två alternativa vägar. Lokal giltighet i respektive läns lokala buss- och spårtrafik omgivande giltiga stationer ingår.
2. **Periodbiljett Alla Sträckor**: Samtliga sträckor som omfattas av periodbiljettsgiltighet samt samtliga ingående regioners lokala buss- och spårtrafik. Om priset för en Movingo Sträcka uppnår takpris blir periodbiljetten automatiskt uppgraderad att gälla Alla sträckor. Det är också möjlighet att välja att köpa till giltighet för Alla sträckor, priset är då takpris minus priset för aktuell sträcka. Tillägg för Arlanda C enligt punkt 4 krävs fortsatt för resor till/från Arlanda.
3. **Periodbiljett Län:** Giltig på alla sträckor inom ett län samt inom länets egna trafiksystem. Respektive län väljer om produkten ska erbjudas samt prisnivå. För att undvika barriäreffekter mellan län ska priset som lägst vara i nivå med golvpris. Vid införande av periodbiljett Län ersätter detta periodbiljett Sträcka enligt punkt 1 för relationer inom det aktuella länet.
4. **Arlandatillägg**: För resor till Arlanda C tas ett särskilt tillägg ut oavsett biljettyp som följd av den stationsavgift som tas ut av A-train.

Mälardalstrafik behöver säkerställa att köp av biljetter är enkelt och att biljetter kan betalas via för tillfället vanligast förekommande betalsätt. Resenärer åläggs att ha biljett innan avresa. Ingen försäljning sker ombord.

Prissättning

Enkel- och periodbiljett prissätts utifrån princip om avståndsbaserad prissättning mellan station och station. Avrundning görs uppåt/nedåt till närmsta 10 kr för periodbiljett och avrundning uppåt för enkelbiljett till närmsta 5 kr.

För relationer utanför centrala Stockholm har tåget en lägre konkurrenskraft gentemot bilen, där bilister slipper ta hänsyn till köer, trängselskatt och parkeringsproblem. Till följd av detta har alla biljetter som inte gäller för resor till/från Flemingsberg, Stockholm C och Sundbyberg ett avdrag.

Produkt	Princip för prissättning för resor centrala Stockholm	Princip för prissättning för reserelationer utanför centrala Stockholm
Enkelbiljett	20 kr + 1,2 kr km	10 kr + 1,2 kr/km
30-dagar	800 kr + 20 kr/km	400 kr + 20 kr/km
90 dagar	Pris 30 dagar x 2,9	Pris 30 dagar x 2,9
365 dagar	Pris 30 dagar x 10,5	Pris 30 dagar x 10,5

I nedan tabell redovisas exempel på prissättning och giltighet för två relationer.

Sträckan Stockholm C – Nyköping C är 102 km.

1. En enkelbiljett på sträckan kostar 150 kr (20 kr + 1,2 kr x 102 km), avrundat uppåt till närmsta 5 kr. Reducerat pris kostar till 115 kr.
2. En 30-dagars periodbiljett på sträckan kostar 2 840 kr (800 kr + 20 kr x 102 km). Reducerat pris kostar 2 130 kr.
3. En 90-dagars periodbiljett på sträckan kostar 8 240 kr (2 840 x 2,9, avrundat till närmsta 10-tal). Reducerat pris kostar 6 180 kr (2 130 x 2,9, avrundat till närmsta 10-tal).
4. En 365-dagars periodbiljett på sträckan kostar 29 820 kr (2 840 x 10,5, avrundat till närmsta 10-tal). Reducerat pris kostar 22 370 kr (2 130 x 10,5, avrundat till närmsta 10-tal).

Periodbiljett (2-5 ovan) gäller i:

- Av Mälardalstrafik avtalad regionaltågstrafik på Nyköpingsbanan mellan Stockholm C, Flemingsberg, Södertälje Syd, Vagnhärad och Nyköping C
- SL:s trafik inom Stockholms län
- Sörmlandstrafikens trafik inom Södermanlands län

Sträckan Västerås C – Örebro C är 98 km

1. Enkelbiljett säljs ej av Mälardalstrafik då sträckan inte ingår i Mälardalstrafik upphandlade trafik.
2. En 30-dagars periodbiljett på sträckan kostar 2 360 kr (400 kr + 20 kr x 98km). Reducerat pris kostar 1 770 kr.
3. En 90-dagars periodbiljett på sträckan kostar 6 840 kr. Reducerat pris kostar 5 130 kr.
4. En 365-dagars periodbiljett på sträckan kostar 24 780 kr. Reducerat pris kostar 18 590 kr.

Periodbiljett (2-5 ovan) gäller i:

- Avgångar med av Mälardalstrafik upprättade periodkortsavtal på Mälarbanan mellan Västerås C, Köping, Arboga och Örebro C.
- Av Mälardalstrafik avtalad regionaltågstrafik på Svealandsbanan mellan Arboga och Örebro C.
- VL:s trafik inom Västmanlands län.
- Länstrafikens Örebros trafik inom Örebro län.

I bilaga redovisas matriser med priser mellan alla relationer. Priserna avser enkelbiljett samt 30-dagars periodbiljetter, inklusive moms.

Prisgolv

Prisgolv för 30-dagars periodbiljett, oavsett kilometeravstånd, uppgår till 1 100 kr alternativt RKTM:s pris för motsvarande biljett ifall dessa är högre. Syftet med golvet är att säkerställa att Mälardalstaxans biljetter inte får ett lägre pris än en RKTM-biljett med motsvarande giltighet.

Besluten hos ägarna föreslås utformas så att Mälardalstrafik vid behov kan höja priset på biljetter i Mälardalstaxan, ifall motsvarande höjning görs av en RKTM-biljett med motsvarande giltighet.

Prisgolv för lägsta pris enkelbiljett är 50 kr.

Takpris

Takpris för 30-dagarsbiljett uppgår till 3 200 kr. Vid takpris blir biljetten automatiskt giltig för alla relationer inom Mälardalstaxans område (alla sträckor och alla anslutande zoner).

För biljetter som kostar mindre än takpris kan biljetten frivilligt uppgraderas till takpris motsvarande priset för takpris minus pris för aktuell relation. Exempelvis kan en biljett Nyköping C – Stockholm C uppgraderas till giltighet för Alla Sträckor för en kostnad motsvarande 360 kr (3 200 kr – 2 840 kr).

Takpris för enkelbiljett uppgår till 250 kr.

Tillägg för Arlanda C

Ett särskilt tillägg föreslås finnas för biljetter till/från Arlanda, på motsvarande sätt som idag gäller för resor med SL:s pendeltåg. Tillägget motiveras av de speciella villkor med av- och påstigningsavgifter till infrastrukturförvaltaren A-Train som gäller för Arlanda C. Besluten hos ägarna föreslås utformas så att Mälardalstrafik kan justera priset på biljetter med giltighet för Arlanda C utifrån aktuella kostnader för av- och påstigande. För en SL 30-dagarsbiljett är Arlandatillägget idag 300 kr. För en SL enkelbiljett är Arlandatillägget idag 120 kr.

Resegaranti

Avtalade trafikföretag åläggs att tillämpa en resegaranti för Mälardalstaxan motsvarande den resegaranti som gäller för operatörernas egna biljetter. För RKTM:s trafik gäller den resegaranti som finns i respektive län.

Tilläggsavgifter

Tilläggsavgift om 1 500 kr utställs i enlighet med lag (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik till resenär som inte kan uppvisa giltig biljett och det inte föreligger förmildrande skäl i enlighet med § 2 i nämnda lag. Vid accepterad tilläggsavgift har resenären möjlighet att resa till avgångens ändstation. Resenär som motsätter sig tilläggsavgift anses ha förbrukat sin möjlighet att resa med tåget.

Kampanjer

Därutöver föreslås att Mälardalstrafik erhåller rätt att fastställa tillfälliga priser inom ramen för marknadsaktiviteter och kampanjer för utvalda sträckor.

Pris Vuxen 30 dagar (Arlandatillägget ingår inte i Alla sträckor)

	Uppsala C	Bålsta	Enköping	Knivsta	Stockholm	Sundbyber	Arlanda C	Märsta	Flemingsbe	Södertälje	Nykvarn	Eskilstuna	Nyköping C	Vagnhärad	Gnesta	Flen	Katrineholm	Vingåker	Läggesta	Strängnäs	Kvicksund	Hälleforsn	Västerås C	Kolbäck	Köping	Arboga	Kungsör	Sala	Ransta	Örebro C	Örebro Söc	Kumla	Hallsberg	Laxå
Uppsala C	ej	2 580	3 200	1 100	2 200	ej	1 400	1 100	2 420	2 440	2 700	3 200	3 200	3 000	2 980	3 200	3 200	3 200	3 060	3 200	3 060	3 200	2 420	2 800	3 100	3 200	3 200	1 640	1 920	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200
Bålsta	2 580	ej	1 100	2 240	1 700	1 700	2 340	2 000	1 980	2 000	2 260	2 600	3 200	2 560	2 540	3 200	3 200	3 200	2 600	2 900	2 280	3 120	1 640	2 020	2 320	2 660	3 020	2 220	1 940	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200
Enköping	3 200	1 100	ej	2 780	2 200	2 200	2 880	2 540	2 520	2 540	2 800	2 060	3 200	3 100	3 080	2 880	3 200	3 200	2 980	2 700	1 740	2 580	1 100	1 480	1 780	2 120	2 480	1 660	1 400	3 040	3 040	3 200	3 200	3 200
Knivsta	1 100	2 240	2 780	ej	1 780	ej	1 400	1 100	2 080	2 100	2 360	3 200	3 200	2 660	2 640	3 200	3 200	3 200	2 720	3 000	3 200	3 200	2 760	3 140	3 200	3 200	3 200	1 980	2 260	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200
Stockholm Central	2 200	1 700	2 200	1 780	ej	ej	1 880	1 540	1 100	1 540	1 820	3 080	2 860	2 100	2 080	2 980	3 200	3 200	2 140	2 440	3 200	3 200	2 900	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200
Sundbyberg	ej	1 700	2 200	ej	ej	ej	ej	ej	ej	ej	ej	ej	ej	ej	ej	ej	3 200	3 200	ej	ej	3 200	3 200	2 900	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200
Arlanda C	1 400	2 340	2 880	1 400	1 880	ej	ej	ej	2 180	2 200	2 480	3 500	3 500	2 760	2 760	3 500	3 500	3 500	2 820	3 120	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	2 580	2 840	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500
Märsta	1 100	2 000	2 540	1 100	1 540	ej	ej	ej	1 840	1 860	2 140	3 200	3 180	2 420	2 400	3 200	3 200	3 200	2 480	2 760	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	2 220	2 500	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200
Flemingsberg	2 420	1 980	2 520	2 080	1 100	ej	2 180	1 840	ej	1 220	1 500	2 760	2 540	1 780	1 760	2 660	3 120	3 200	1 840	2 120	3 080	2 960	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200
Södertälje Syd	2 440	2 000	2 540	2 100	1 540	ej	2 200	1 860	1 220	ej	1 100	1 940	1 720	1 100	1 100	1 840	2 300	2 720	1 100	1 300	2 260	2 140	2 900	2 520	2 820	2 820	2 460	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200
Nykvarn	2 700	2 260	2 800	2 360	1 820	ej	2 480	2 140	1 500	1 100	ej	1 680	2 000	1 220	1 220	2 100	2 560	2 980	1 100	1 100	2 000	2 200	2 640	2 260	2 560	2 560	2 200	3 200	3 140	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200
Eskilstuna C	3 200	2 600	2 060	3 200	3 080	ej	3 500	3 200	2 760	1 940	1 680	ej	3 200	2 500	2 100	1 220	1 680	2 100	1 340	1 100	1 100	1 100	1 360	1 100	1 620	1 280	1 100	2 140	1 860	2 200	2 200	2 540	2 700	3 200
Nyköping C	3 200	3 200	3 200	3 200	2 860	ej	3 500	3 180	2 540	1 720	2 000	3 200	ej	1 160	1 900	3 160	2 560	3 200	2 340	2 640	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200
Vagnhärad	3 000	2 560	3 100	2 660	2 100	ej	2 760	2 420	1 780	1 100	1 220	2 500	1 160	ej	1 120	2 020	2 480	2 900	1 580	1 860	2 820	2 320	3 200	3 080	3 200	3 200	3 020	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200
Gnesta	2 980	2 540	3 080	2 640	2 080	ej	2 760	2 400	1 760	1 100	1 220	2 100	1 900	1 120	ej	1 300	1 760	2 160	1 560	1 860	2 420	1 580	3 080	2 700	3 200	2 980	2 640	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 060	3 200
Flen	3 200	3 200	2 880	3 200	2 980	ej	3 500	3 200	2 660	1 840	2 100	1 220	3 160	2 020	1 300	ej	1 100	1 280	2 140	1 860	1 540	1 100	2 180	1 800	2 440	2 100	1 740	2 960	2 680	2 680	2 680	2 320	2 180	2 780
Katrineholm C	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 500	3 200	3 120	2 300	2 560	1 680	2 560	2 480	1 760	1 100	ej	1 100	2 620	2 320	2 000	1 160	2 640	2 260	2 900	2 560	2 200	3 200	3 140	2 200	2 200	1 860	1 720	2 320
Vingåker	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 500	3 200	3 200	2 720	2 980	2 100	3 200	2 900	2 160	1 280	1 100	ej	3 020	2 720	2 400	1 580	3 060	2 680	3 060	2 720	2 620	3 200	3 200	1 800	1 800	1 440	1 300	1 900
Läggesta	3 060	2 600	2 980	2 720	2 140	ej	2 820	2 480	1 840	1 100	1 100	1 340	2 340	1 580	1 560	2 140	2 620	3 020	ej	1 100	1 640	1 860	2 300	1 920	2 560	2 200	1 860	3 060	2 800	3 120	3 120	3 200	3 200	3 200
Strängnäs	3 200	2 900	2 700	3 000	2 440	ej	3 120	2 760	2 120	1 300	1 100	1 100	2 640	1 860	1 860	1 860	2 320	2 720	1 100	ej	1 360	1 560	2 000	1 620	2 260	1 920	1 560	2 780	2 500	2 840	2 840	3 180	3 200	3 200
Kvicksund	3 060	2 280	1 740	3 200	3 200	3 200	3 500	3 200	3 080	2 260	2 000	1 100	3 200	2 820	2 420	1 540	2 000	2 400	1 640	1 360	ej	1 240	1 100	1 100	1 740	1 120	1 240	1 820	1 560	2 520	2 520	2 860	3 000	3 200
Hälleforsnäs	3 200	3 120	2 580	3 200	3 200	3 200	3 500	3 200	2 960	2 140	2 200	1 100	3 200	2 320	1 580	1 100	1 160	1 580	1 860	1 560	1 240	ej	1 880	1 500	2 140	1 800	1 440	2 660	2 380	2 720	2 720	2 620	2 480	3 080
Västerås C	2 420	1 640	1 100	2 760	2 900	2 900	3 500	3 200	3 200	2 900	2 640	1 360	3 200	3 200	3 080	2 180	2 640	3 060	2 300	2 000	1 100	1 880	ej	1 100	1 100	1 440	1 780	1 160	1 100	2 360	2 360	2 700	2 860	3 200
Kolbäck	2 800	2 020	1 480	3 140	3 200	3 200	3 500	3 200	3 200	2 520	2 260	1 100	3 200	3 080	2 700	1 800	2 260	2 680	1 920	1 620	1 100	1 500	1 100	ej	1 480	1 820	1 500	1 560	1 280	2 740	2 740	3 100	3 200	3 200
Köping	3 100	2 320	1 780	3 200	3 200	3 200	3 500	3 200	3 200	2 820	2 560	1 620	3 200	3 200	3 200	2 440	2 900	3 060	2 560	2 260	1 740	2 140	1 100	1 480	ej	1 100	1 100	1 860	1 600	1 660	1 660	2 020	2 160	2 760
Arboga	3 200	2 660	2 120	3 200	3 200	3 200	3 500	3 200	3 200	2 820	2 560	1 280	3 200	3 200	2 980	2 100	2 560	2 720	2 200	1 920	1 120	1 800	1 440	1 820	1 100	ej	1 100	2 200	1 940	1 320	1 320	1 680	1 820	2 420
Kungsör	3 200	3 020	2 480	3 200	3 200	3 200	3 500	3 200	3 200	2 460	2 200	1 100	3 200	3 020	2 640	1 740	2 200	2 620	1 860	1 560	1 240	1 440	1 780	1 500	1 100	1 100	ej	2 660	2 400	1 680	1 680	2 020	2 160	2 760
Sala	1 640	2 220	1 660	1 980	3 200	3 200	2 580	2 220	3 200	3 200	3 200	2 140	3 200	3 200	3 200	2 960	3 200	3 200	3 060	2 780	1 820	2 660	1 160	1 560	1 860	2 200	2 660	ej	1 100	3 120	3 120	3 200	3 200	3 200
Örebro C	3 200	3 200	3 040	3 200	3 200	3 200	3 500	3 200	3 200	3 200	3 200	2 200	3 200	3 200	3 200	2 680	2 200	1 800	3 120	2 840	2 520	2 720	2 360	2 740	1 660	1 320	1 680	3 120	2 860	ej	1 100	1 100	1 100	1 500
Örebro Södra	3 200	3 200	3 040	3 200	3 200	3 200	3 500	3 200	3 200	3 200	3 200	2 200	3 200	3 200	3 200	2 680	2 200	1 800	3 120	2 840	2 520	2 720	2 360	2 740	1 660	1 320	1 680	3 120	2 860	1 100	ej	1 100	1 100	1 500
Kumla	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 500	3 200	3 200	3 200	3 200	2 540	3 200	3 200	3 200	2 320	1 860	1 440	3 200	3 180	2 860	2 620	2 700	3 100	2 020	1 680	2 020	3 200	3 200	1 100	1 100	ej	1 100	1 140
Hallsberg	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 500	3 200	3 200	3 200	3 200	2 700	3 200	3 200	3 060	2 180	1 720	1 300	3 200	3 200	3 000	2 480	2 860	3 200	2 160	1 820	2 160	3 200	3 200	1 100	1 100	1 100	ej	1 100
Laxå	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 500	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	2 780	2 320	1 900	3 200	3 200	3 200	3 080	3 200	3 200	2 760	2 420	2 760	3 200	3 200	1 500	1 500	1 140	1 100	ej

Pris Ungdom/Student 30 dagar (Arlandatillägget ingår inte i Alla sträckor)

	Uppsala C	Bålsta	Enköping	Knivsta	Stockholm	Sundbyber	Arlanda C	Märsta	Flemingsbe	Södertälje	Nykvarn	Eskilstuna	Nyköping C	Vagnhärad	Gnesta	Flen	Katrineholm	Vingåker	Läggesta	Strängnäs	Kvicksund	Hälleforsn	Västerås C	Kolbäck	Köping	Arboga	Kungsör	Sala	Ransta	Örebro C	Örebro Söc	Kumla	Hallsberg	Laxå
Uppsala C	ej	1 940	2 400	830	1 650	ej	1 130	830	1 820	1 830	2 030	2 400	2 400	2 250	2 240	2 400	2 400	2 400	2 300	2 400	2 300	2 400	1 820	2 100	2 330	2 400	2 400	1 230	1 440	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400
Bålsta	1 940	ej	830	1 680	1 280	1 280	1 830	1 500	1 490	1 500	1 700	1 950	2 400	1 920	1 910	2 400	2 400	2 400	1 950	2 180	1 710	2 340	1 230	1 520	1 740	2 000	2 270	1 670	1 460	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400
Enköping	2 400	830	ej	2 090	1 650	1 650	2 240	1 910	1 890	1 910	2 100	1 550	2 400	2 330	2 310	2 160	2 400	2 400	2 240	2 030	1 310	1 940	830	1 110	1 340	1 590	1 860	1 250	1 050	2 280	2 280	2 400	2 400	2 400
Knivsta	830	1 680	2 090	ej	1 340	ej	1 130	830	1 560	1 580	1 770	2 400	2 400	2 000	1 980	2 400	2 400	2 400	2 040	2 250	2 400	2 400	2 070	2 360	2 400	2 400	2 400	1 490	1 700	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400
Stockholm Central	1 650	1 280	1 650	1 340	ej	ej	1 490	1 160	830	1 160	1 370	2 310	2 150	1 580	1 560	2 240	2 400	2 400	1 610	1 830	2 400	2 400	2 180	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400
Sundbyberg	ej	1 280	1 650	ej	ej	ej	ej	ej	ej	ej	ej	ej	ej	ej	ej	ej	2 400	2 400	ej	ej	2 400	2 400	2 180	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400
Arlanda C	1 130	1 830	2 240	1 130	1 490	ej	ej	ej	1 710	1 730	1 940	2 700	2 700	2 150	2 150	2 700	2 700	2 700	2 190	2 420	2 700	2 700	2 700	2 700	2 700	2 700	2 700	2 010	2 210	2 700	2 700	2 700	2 700	2 700
Märsta	830	1 500	1 910	830	1 160	ej	ej	ej	1 380	1 400	1 610	2 400	2 390	1 820	1 800	2 400	2 400	2 400	1 860	2 070	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	1 670	1 880	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400
Flemingsberg	1 820	1 490	1 890	1 560	830	ej	1 710	1 380	ej	920	1 130	2 070	1 910	1 340	1 320	2 000	2 340	2 400	1 380	1 590	2 310	2 220	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400
Södertälje Syd	1 830	1 500	1 910	1 580	1 160	ej	1 730	1 400	920	ej	830	1 460	1 290	830	830	1 380	1 730	2 040	830	980	1 700	1 610	2 180	1 890	2 120	2 120	1 850	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400
Nykvarn	2 030	1 700	2 100	1 770	1 370	ej	1 940	1 610	1 130	830	ej	1 260	1 500	920	920	1 580	1 920	2 240	830	830	1 500	1 650	1 980	1 700	1 920	1 920	1 650	2 400	2 360	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400
Eskilstuna C	2 400	1 950	1 550	2 400	2 310	ej	2 700	2 400	2 070	1 460	1 260	ej	2 400	1 880	1 580	920	1 260	1 580	1 010	830	830	830	1 020	830	1 220	960	830	1 610	1 400	1 650	1 650	1 910	2 030	2 400
Nyköping C	2 400	2 400	2 400	2 400	2 150	ej	2 700	2 390	1 910	1 290	1 500	2 400	ej	870	1 430	2 370	1 920	2 400	1 760	1 980	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400
Vagnhärad	2 250	1 920	2 330	2 000	1 580	ej	2 150	1 820	1 340	830	920	1 880	870	ej	840	1 520	1 860	2 180	1 190	1 400	2 120	1 740	2 400	2 310	2 400	2 400	2 270	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400
Gnesta	2 240	1 910	2 310	1 980	1 560	ej	2 150	1 800	1 320	830	920	1 580	1 430	840	ej	980	1 320	1 620	1 170	1 400	1 820	1 190	2 310	2 030	2 400	2 240	1 980	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 300	2 400
Flen	2 400	2 400	2 160	2 400	2 240	ej	2 700	2 400	2 000	1 380	1 580	920	2 370	1 520	980	ej	830	960	1 610	1 400	1 160	830	1 640	1 350	1 830	1 580	1 310	2 220	2 010	2 010	2 010	1 740	1 640	2 090
Katrineholm C	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 700	2 400	2 340	1 730	1 920	1 260	1 920	1 860	1 320	830	ej	830	1 970	1 740	1 500	870	1 980	1 700	2 180	1 920	1 650	2 400	2 360	1 650	1 650	1 400	1 290	1 740
Vingåker	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 700	2 400	2 400	2 040	2 240	1 580	2 400	2 180	1 620	960	830	ej	2 270	2 040	1 800	1 190	2 300	2 010	2 300	2 040	1 970	2 400	2 400	1 350	1 350	1 080	980	1 430
Läggesta	2 300	1 950	2 240	2 040	1 610	ej	2 190	1 860	1 380	830	830	1 010	1 760	1 190	1 170	1 610	1 970	2 270	ej	830	1 230	1 400	1 730	1 440	1 920	1 650	1 400	2 300	2 100	2 340	2 340	2 400	2 400	2 400
Strängnäs	2 400	2 180	2 030	2 250	1 830	ej	2 420	2 070	1 590	980	830	830	1 980	1 400	1 400	1 400	1 740	2 040	830	ej	1 020	1 170	1 500	1 220	1 700	1 440	1 170	2 090	1 880	2 130	2 130	2 390	2 400	2 400
Kvicksund	2 300	1 710	1 310	2 400	2 400	2 400	2 700	2 400	2 310	1 700	1 500	830	2 400	2 120	1 820	1 160	1 500	1 800	1 230	1 020	ej	930	830	830	1 310	840	930	1 370	1 170	1 890	1 890	2 150	2 250	2 400
Hälleforsnäs	2 400	2 340	1 940	2 400	2 400	2 400	2 700	2 400	2 220	1 610	1 650	830	2 400	1 740	1 190	830	870	1 190	1 400	1 170	930	ej	1 410	1 130	1 610	1 350	1 080	2 000	1 790	2 040	2 040	1 970	1 860	2 310
Västerås C	1 820	1 230	830	2 070	2 180	2 180	2 700	2 400	2 400	2 180	1 980	1 020	2 400	2 400	2 310	1 640	1 980	2 300	1 730	1 500	830	1 410	ej	830	830	1 080	1 340	870	830	1 770	1 770	2 030	2 150	2 400
Kolbäck	2 100	1 520	1 110	2 360	2 400	2 400	2 700	2 400	2 400	1 890	1 700	830	2 400	2 310	2 030	1 350	1 700	2 010	1 440	1 220	830	1 130	830	ej	1 110	1 370	1 130	1 170	960	2 060	2 060	2 330	2 400	2 400
Köping	2 330	1 740	1 340	2 400	2 400	2 400	2 700	2 400	2 400	2 120	1 920	1 220	2 400	2 400	2 400	1 830	2 180	2 300	1 920	1 700	1 310	1 610	830	1 110	ej	830	830	1 400	1 200	1 250	1 250	1 520	1 620	2 070
Arboga	2 400	2 000	1 590	2 400	2 400	2 400	2 700	2 400	2 400	2 120	1 920	960	2 400	2 400	2 240	1 580	1 920	2 040	1 650	1 440	840	1 350	1 080	1 370	830	ej	830	1 650	1 460	990	990	1 260	1 370	1 820
Kungsör	2 400	2 270	1 860	2 400	2 400	2 400	2 700	2 400	2 400	1 850	1 650	830	2 400	2 270	1 980	1 310	1 650	1 970	1 400	1 170	930	1 080	1 340	1 130	830	830	ej	2 000	1 800	1 260	1 260	1 520	1 620	2 070
Sala	1 230	1 670	1 250	1 490	2 400	2 400	2 010	1 670	2 400	2 400	2 400	1 610	2 400	2 400	2 400	2 220	2 400	2 400	2 300	2 090	1 370	2 000	870	1 170	1 400	1 650	2 000	ej	830	2 340	2 340	2 400	2 400	2 400
Ransta	1 440	1 460	1 050	1 700	2 400	2 400	2 210	1 880	2 400	2 400	2 360	1 400	2 400	2 400	2 400	2 010	2 360	2 400	2 100	1 880	1 170	1 790	830	960	1 200	1 460	1 800	830	ej	2 150	2 150	2 400	2 400	2 400
Örebro C	2 400	2 400	2 280	2 400	2 400	2 400	2 700	2 400	2 400	2 400	2 400	1 650	2 400	2 400	2 400	2 010	1 650	1 350	2 340	2 130	1 890	2 040	1 770	2 060	1 250	990	1 260	2 340	2 150	ej	830	830	830	1 130
Örebro Södra	2 400	2 400	2 280	2 400	2 400	2 400	2 700	2 400	2 400	2 400	2 400	1 650	2 400	2 400	2 400	2 010	1 650	1 350	2 340	2 130	1 890	2 040	1 770	2 060	1 250	990	1 260	2 340	2 150	830	ej	830	830	1 130
Kumla	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 700	2 400	2 400	2 400	2 400	1 910	2 400	2 400	2 400	1 740	1 400	1 080	2 400	2 390	2 150	1 970	2 030	2 330	1 520	1 260	1 520	2 400	2 400	830	830	ej	830	860
Hallsberg	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 700	2 400	2 400	2 400	2 400	2 030	2 400	2 400	2 300	1 640	1 290	980	2 400	2 400	2 250	1 860	2 150	2 400	1 620	1 370	1 620	2 400	2 400	830	830	830	ej	830
Laxå	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 700	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 090	1 740	1 430	2 400	2 400	2 400	2 310	2 400	2 400	2 070	1 820	2 070	2 400	2 400	1 130	1 130	860	830	ej

Pris Vuxen (Arlandatillägget ingår)

	Gävle	Tierp	Uppsala C	Knivsta	Stockholm	Arlanda C	Märsta	Flemingsbe	Södertälje	Nykvarn	Eskilstuna	Nyköping C	Vagnhärad	Gnesta	Flen	Katrineholm	Vingåker	Läggesta	Strängnäs	Kvicksund	Hälleforsn	Västerås C	Kolbäck	Arboga	Kungsör	Sala	Ransta	Örebro C	Örebro Söc	Kumla	Hallsberg	Norrköping	Linköping C	Kolmården
Gävle		75	150	170	240	310	180	255	270	285	360	350	305	300	355	385	410	305	325	305	360	270	290	330	330	220	240	385	385	405	415	420	480	400
Tierp	75		85	105	180	250	120	195	210	225	300	290	240	240	295	325	350	245	265	245	295	210	230	270	270	160	180	325	325	345	355	360	415	335
Uppsala C	150	85		50	105	175	50	120	135	150	225	215	170	165	220	250	275	170	190	170	220	135	155	195	195	85	105	250	250	270	280	285	340	265
Knivsta	170	105	50		80	175	50	100	115	130	205	195	150	145	200	230	255	150	170	190	220	155	175	215	215	105	125	270	270	290	300	265	320	240
Stockholm Central	240	180	105	80		195	65	50	65	80	160	145	100	100	155	180	205	100	120	175	170	150	170	210	190	175	165	265	265	265	260	215	275	195
Arlanda C	310	250	175	175	195			210	225	245	320	305	260	260	315	340	365	265	280	335	330	310	320	360	350	250	265	425	425	430	420	380	435	355
Märsta	180	120	50	50	65			85	100	115	190	180	135	130	185	215	240	135	155	205	205	180	190	230	225	120	140	285	285	300	295	250	305	230
Flemingsberg	255	195	120	100	50	210	85		50	65	140	125	80	80	135	160	185	85	100	160	150	165	175	190	170	195	185	250	250	250	240	200	255	175
Södertälje Syd	270	210	135	115	65	225	100	50		50	105	90	50	50	100	125	150	50	65	125	115	160	140	155	135	210	195	210	210	215	205	165	220	140
Nykvarn	285	225	150	130	80	245	115	65	50		90	110	60	60	115	140	165	50	50	110	120	145	125	140	120	195	175	195	195	215	220	180	235	155
Eskilstuna C	360	300	225	205	160	320	190	140	105	90		185	140	115	60	90	115	70	50	50	50	70	50	65	50	115	100	120	120	140	150	145	205	170
Nyköping C	350	290	215	195	145	305	180	125	90	110	185		60	100	180	140	230	130	145	235	185	260	255	270	250	320	305	250	250	230	220	85	140	60
Vagnhärad	305	240	170	150	100	260	135	80	50	60	140	60		55	110	135	160	85	100	155	125	195	175	210	170	240	225	245	245	245	245	130	185	105
Gnesta	300	240	165	145	100	260	130	80	50	60	115	100	55		65	95	120	80	100	135	85	175	150	165	145	220	205	200	200	180	170	150	210	150
Flen	355	295	220	200	155	315	185	135	100	115	60	180	110	65		50	65	115	100	80	50	120	95	115	90	165	150	150	150	125	120	95	155	120
Katrineholm C	385	325	250	230	180	340	215	160	125	140	90	140	135	95	50		50	145	125	110	60	145	125	140	120	195	175	120	120	100	90	70	125	95
Vingåker	410	350	275	255	205	365	240	185	150	165	115	230	160	120	65	50		170	150	130	85	170	150	150	145	215	200	95	95	75	65	95	150	100
Läggesta	305	245	170	150	100	265	135	85	50	50	70	130	85	80	115	145	170		50	85	100	125	105	120	100	170	155	175	175	195	205	200	255	225
Strängnäs	325	265	190	170	120	280	155	100	65	50	50	145	100	100	100	125	150	50		70	80	110	85	105	80	155	140	160	160	180	185	185	240	210
Kvicksund	305	245	170	190	175	335	205	160	125	110	50	235	155	135	80	110	130	85	70		60	50	50	55	60	95	80	140	140	160	170	165	220	190
Hälleforsnäs	360	295	220	220	170	330	205	150	115	120	50	185	125	85	50	60	85	100	80	60		100	80	95	75	150	130	150	150	145	135	115	170	140
Västerås C	270	210	135	155	150	310	180	165	160	145	70	260	195	175	120	145	170	125	110	50	100		50	75	95	60	50	130	130	150	160	205	260	230
Kolbäck	290	230	155	175	170	320	190	175	140	125	50	255	175	150	95	125	150	105	85	50	80	50		95	80	80	65	150	150	175	180	180	240	205
Arboga	330	270	195	215	210	360	230	190	155	140	65	270	210	165	115	140	150	120	105	55	95	75	95		50	120	105	65	65	90	95	200	255	220
Kungsör	330	270	195	215	190	350	225	170	135	120	50	250	170	145	90	120	145	100	80	60	75	95	80	50		150	130	90	90	110	120	180	235	200
Sala	220	160	85	105	175	250	120	195	210	195	115	320	240	220	165	195	215	170	155	95	150	60	80	120	150		50	175	175	195	205	250	305	275
Ransta	240	180	105	125	165	265	140	185	195	175	100	305	225	205	150	175	200	155	140	80	130	50	65	105	130	50		160	160	180	190	235	290	260
Örebro C	385	325	250	270	265	425	285	250	210	195	120	250	245	200	150	120	95	175	160	140	150	130	150	65	90	175	160		50	50	50	180	235	200
Örebro Södra	385	325	250	270	265	425	285	250	210	195	120	250	245	200	150	120	95	175	160	140	150	130	150	65	90	175	160	50		50	50	180	235	200
Kumla	405	345	270	290	265	430	300	250	215	215	140	230	245	180	125	100	75	195	180	160	145	150	175	90	110	195	180	50	50		50	155	170	180
Hallsberg	415	355	280	300	260	420	295	240	205	220	150	220	245	170	120	90	65	205	185	170	135	160	180	95	120	205	190	50	50	50		150	165	170
Norrköping C	420	360	285	265	215	380	250	200	165	180	145	85	130	150	95	70	95	200	185	165	115	205	180	200	180	250	235	180	180	155	150		70	50
Linköping C	480	415	340	320	275	435	305	255	220	235	205	140	185	210	155	125	150	255	240	220	170	260	240	255	235	305	290	235	235	170	165	70		90
Kolmården	400	335	265	240	195	355	230	175	140	155	170	60	105	150	120	95	100	225	210	190	140	230	205	220	200	275	260	200	200	180	170	50	90	

Pris Ungdom/Student (Arlandatillägget ingår)

	Gävle	Tierp	Uppsala C	Knivsta	Stockholm	Arlanda C	Märsta	Flemingsbe	Södertälje	Nykvarn	Eskilstuna	Nyköping C	Vagnhärad	Gnesta	Flen	Katrineholm	Vingåker	Läggesta	Strängnäs	Kvicksund	Hälleforsn	Västerås C	Kolbäck	Arboga	Kungsör	Sala	Ransta	Örebro C	Örebro Söc	Kumla	Hallsberg	Norrköping	Linköping C	Kolmården
Gävle		55	110	125	180	265	135	190	205	215	270	265	230	225	270	290	310	230	245	230	270	205	220	250	250	165	180	290	290	305	310	315	360	300
Tierp	55		65	80	135	220	90	145	160	170	225	215	180	180	220	245	260	185	200	185	225	155	175	205	205	120	135	245	245	260	265	270	315	255
Uppsala C	110	65		40	80	165	40	90	100	115	170	160	125	125	165	185	205	130	140	130	165	100	120	150	145	65	80	190	190	205	210	215	255	200
Knivsta	125	80	40		60	165	40	75	85	100	155	145	110	110	150	170	190	115	125	145	165	115	135	165	160	80	95	205	205	220	225	200	240	180
Stockholm Central	180	135	80	60		180	50	40	50	60	120	110	75	75	115	135	155	75	90	135	130	110	130	160	145	135	125	200	200	200	195	165	205	145
Arlanda C	265	220	165	165	180			190	200	215	275	260	230	230	265	290	305	230	245	285	280	265	270	300	295	220	230	350	350	355	345	315	360	300
Märsta	135	90	40	40	50			65	75	85	145	135	100	100	140	160	180	105	115	155	155	135	145	175	170	90	105	215	215	225	220	190	230	170
Flemingsberg	190	145	90	75	40	190	65		40	50	105	95	60	60	100	120	140	65	75	120	115	125	130	145	130	145	140	185	185	190	180	150	190	135
Södertälje Syd	205	160	100	85	50	200	75	40		40	80	70	40	40	75	95	115	40	50	95	90	120	105	120	105	160	145	160	160	160	155	125	165	105
Nykvarn	215	170	115	100	60	215	85	50	40		70	80	45	45	85	105	125	40	40	80	90	110	95	105	90	145	135	150	150	165	165	135	175	120
Eskilstuna C	270	225	170	155	120	275	145	105	80	70		140	105	85	45	70	85	50	40	40	40	55	40	50	40	90	75	90	90	105	115	110	155	130
Nyköping C	265	215	160	145	110	260	135	95	70	80	140		45	75	135	105	175	95	110	180	140	195	190	205	190	240	230	190	190	170	165	65	105	45
Vagnhärad	230	180	125	110	75	230	100	60	40	45	105	45		40	85	105	120	65	75	120	95	150	130	160	130	180	170	185	185	185	185	100	140	80
Gnesta	225	180	125	110	75	230	100	60	40	45	85	75	40		50	70	90	60	75	100	65	130	115	125	110	165	155	150	150	135	130	115	155	115
Flen	270	220	165	150	115	265	140	100	75	85	45	135	85	50		40	50	90	75	60	40	90	75	85	70	125	115	115	115	95	90	75	115	90
Katrineholm C	290	245	185	170	135	290	160	120	95	105	70	105	105	70	40		40	110	95	80	45	110	95	105	90	145	135	90	90	75	70	55	95	70
Vingåker	310	260	205	190	155	305	180	140	115	125	85	175	120	90	50	40		130	115	100	65	130	115	115	110	165	150	75	75	55	50	70	115	75
Läggesta	230	185	130	115	75	230	105	65	40	40	50	95	65	60	90	110	130		40	65	75	95	80	90	75	130	120	130	130	150	155	150	195	170
Strängnäs	245	200	140	125	90	245	115	75	50	40	40	110	75	75	75	95	115	40		55	60	80	65	80	60	115	105	120	120	135	140	140	180	155
Kvicksund	230	185	130	145	135	285	155	120	95	80	40	180	120	100	60	80	100	65	55		45	40	40	40	45	75	60	105	105	120	125	125	165	140
Hälleforsnäs	270	225	165	165	130	280	155	115	90	90	40	140	95	65	40	45	65	75	60	45		75	60	75	55	110	100	115	115	110	105	85	130	105
Västerås C	205	155	100	115	110	265	135	125	120	110	55	195	150	130	90	110	130	95	80	40	75		40	55	70	45	40	100	100	115	120	155	195	170
Kolbäck	220	175	120	135	130	270	145	130	105	95	40	190	130	115	75	95	115	80	65	40	60	40		75	60	60	50	115	115	130	135	135	180	155
Arboga	250	205	150	165	160	300	175	145	120	105	50	205	160	125	85	105	115	90	80	40	75	55	75		40	90	80	50	50	70	75	150	190	165
Kungsör	250	205	145	160	145	295	170	130	105	90	40	190	130	110	70	90	110	75	60	45	55	70	60	40		110	100	70	70	85	90	135	175	150
Sala	165	120	65	80	135	220	90	145	160	145	90	240	180	165	125	145	165	130	115	75	110	45	60	90	110		40	130	130	150	155	190	230	205
Ransta	180	135	80	95	125	230	105	140	145	135	75	230	170	155	115	135	150	120	105	60	100	40	50	80	100	40		120	120	135	145	175	220	195
Örebro C	290	245	190	205	200	350	215	185	160	150	90	190	185	150	115	90	75	130	120	105	115	100	115	50	70	130	120		40	40	40	135	175	150
Örebro Södra	290	245	190	205	200	350	215	185	160	150	90	190	185	150	115	90	75	130	120	105	115	100	115	50	70	130	120	40		40	40	135	175	150
Kumla	305	260	205	220	200	355	225	190	160	165	105	170	185	135	95	75	55	150	135	120	110	115	130	70	85	150	135	40	40		40	120	130	135
Hallsberg	310	265	210	225	195	345	220	180	155	165	115	165	185	130	90	70	50	155	140	125	105	120	135	75	90	155	145	40	40	40		115	125	130
Norrköping C	315	270	215	200	165	315	190	150	125	135	110	65	100	115	75	55	70	150	140	125	85	155	135	150	135	190	175	135	135	120	115		50	40
Linköping C	360	315	255	240	205	360	230	190	165	175	155	105	140	155	115	95	115	195	180	165	130	195	180	190	175	230	220	175	175	130	125	50		70
Kolmården	300	255	200	180	145	300	170	135	105	120	130	45	80	115	90	70	75	170	155	140	105	170	155	165	150	205	195	150	150	135	130	40	70	

Mälardalstrafik

Styrelsen 2020-12-09

Ärende 9 - Beslut om Tilläggsavtal 2 till Samverkansavtalet

Bilagor: Förslag till Tilläggsavtal 2

Bilaga B – Trafikutbud Etapp 2

Bilaga C – Finansiering Etapp 2

Bilaga D – Principer för prissättning Etapp 2

Bilaga F – Planeringsprocess Etapp 2

Bilaga G – Affärsplan Etapp 2

Sammanfattning

Samverkansavtal om utveckling av regionaltågstrafiken i Östra Sverige (”Samverkansavtalet”) ingicks mellan Parterna den 22 juni 2015. Därefter har Tilläggsavtal 1 tecknats under 2019 som inledande förberedelser inför Etapp 2. Behov av att säkerställa genomförandet av Etapp 2 ger skäl till nedan framlagt förslag om Tilläggsavtal 2 innehållande uppdateringar av vissa bilagor.

Styrelsen föreslås besluta,

att ingå de tilläggsavtal som uppdaterar bilagorna Bilaga B – Trafikutbud Etapp 2, Bilaga C – Finansiering Etapp 2, Bilaga D – Principer för prissättning Etapp 2, Bilaga F – Planeringsprocess Etapp 2 och Bilaga G – Affärsplan Etapp 2.

att föreslå ägarregionerna Region Stockholm, Region Uppsala, Region Sörmland, Region Östergötland, Region Örebro län samt Region Västmanland att godkänna styrelsens beslut.

Mälardalstrafik

Styrelsen 2020-12-09

Ärende 9 - Beslut om Tilläggsavtal 2 till Samverkansavtalet

Bilagor: Förslag till Tilläggsavtal 2

Bilaga B – Trafikutbud Etapp 2

Bilaga C – Finansiering Etapp 2

Bilaga D – Principer för prissättning Etapp 2

Bilaga F – Planeringsprocess Etapp 2

Bilaga G – Affärsplan Etapp 2

Sammanfattning

Samverkansavtal om utveckling av regionaltågstrafiken i Östra Sverige (”Samverkansavtalet”) ingicks mellan Parterna den 22 juni 2015. Därefter har Tilläggsavtal 1 tecknats under 2019 som inledande förberedelser inför Etapp 2. Behov av att säkerställa genomförandet av Etapp 2 ger skäl till nedan framlagt förslag om Tilläggsavtal 2 innehållande uppdateringar av vissa bilagor.

Styrelsen föreslås besluta,

att ingå de tilläggsavtal som uppdaterar bilagorna Bilaga B – Trafikutbud Etapp 2, Bilaga C – Finansiering Etapp 2, Bilaga D – Principer för prissättning Etapp 2, Bilaga F – Planeringsprocess Etapp 2 och Bilaga G – Affärsplan Etapp 2.

att föreslå ägarregionerna Region Stockholm, Region Uppsala, Region Sörmland, Region Östergötland, Region Örebro län samt Region Västmanland att godkänna styrelsens beslut.

Tilläggsavtal 2 till samverkansavtal om utveckling av regionaltågstrafiken i Östra Sverige avseende uppdateringar inför Etapp 2

Tilläggsavtal 2 (i det följande ”Tilläggsavtalet”) träffat mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholm, Södermanland, Uppsala, Västmanland, Örebro samt Östergötlands län (gemensamt ”Parterna”) om bilageförändringar till det Samverkansavtal om utveckling av regionaltågstrafiken i Östra Sverige (”Samverkansavtalet”) som ingicks mellan Parterna den 22 juni 2015. Förändringarna som följer av Tilläggsavtalet ska gälla för den trafik som omfattas av Etapp 2. De berörda bilagorna i sina äldre lydelser ska alltjämt vara gällande för den trafik som omfattas av Etapp 1.

Parterna är överens om att

- Bilaga B – Trafikutbud Etapp 2 ersätts av ny Bilaga B – Trafikutbud Etapp 2
- Bilaga C – Finansiering Etapp 1 ersätts av Bilaga C – Finansiering Etapp 2
- Bilaga D – Principer för prissättning Etapp 1 ersätts av Bilaga D – Principer för prissättning Etapp 2
- Bilaga F – Planeringsprocess Etapp 1 ersätts av Bilaga F – Planeringsprocess Etapp 2
- Bilaga G – Affärsplan Etapp 2 ersätts av ny Bilaga G – Affärsplan Etapp 2

Därutöver är parterna överens om att Bilaga A kvarstår. Bilaga E är sedan tidigare uppdaterad. Bilaga H ligger fast.

Samverkansavtalet ska i övrigt bestå oförändrat.

Tilläggsavtalet är villkorat av att de beslutande församlingarna hos Parterna, ställer sig bakom Tilläggsavtalet. Tilläggsavtalet är bindande först när samtliga beslutande församlingar har beslutat att tillträda Tilläggsavtalet.

Tilläggsavtalet har upprättats i sex (6) exemplar, av vilka Parterna har tagit var sitt.

REGION STOCKHOLM, ORGNR 232100-0016

_____ _____

Namn: Ort/datum:

REGION UPPSALA, ORGNR 232100-0024

_____ _____

Namn: Ort/datum:

REGION ÖREBRO LÄN, ORGNR 232100-0164

_____ _____

Namn: Ort/datum

REGION VÄSTMANLAND, ORGNR 232100-0172

_____ _____

Namn: Ort/datum

REGION SÖRMLAND, ORGNR 232100-0032

_____ _____

Namn: Ort/datum

REGION ÖSTERGÖTLAND, ORGNR 232100-0040

_____ _____

Namn: Ort/datum

Bilaga B -Mälardalstrafiks Trafikplan med trafikutbud i Etapp 2

December 2020



Mälardalstrafik, Mälardalstrafik MÄLAB AB, bildades 1991, då som Tåg i Mälardalen. Bolaget ägs numera av regionerna Stockholm, Sörmland, Uppsala, Västmanland, Örebro län och Östergötland. Mälardalstrafiks verksamhet är att handlägga frågor av gemensamt intresse för ägarna vad gäller regionaltågstrafik, särskilt i Mälarregionen. Bolagets ändamål är att bidra till ägarnas fullgörande av sina uppgifter som regionala kollektivtrafikmyndigheter, innefattande även fullgörande av i behörig ordning lämnad befogenhet att upphandla och ingå avtal om allmän trafik samt upphandling och tillhandahållande av andra persontransport- och samordningstjänster inom ramen för ägarnas beslut och kommunala kompetens.

Denna Trafikplan avser Etapp 2 med start i december år 2021. Trafikplanen är tillika bilaga B i det Samverkansavtal mellan ägarna som reglerar uppdrag och utveckling.

Trafikplanen beskriver det trafikutbud i det storregionala stomnätet i Mälardalen som ägarna sedan tidigare kommit överens om att genomföra inom ramen för Mälartågslinjerna. Därutöver kompletterad med inriktningen för övrig tågtrafik som planeras att bedrivas inom avtal om Movingo, samt den busstrafik som beslutats ingå i Movingo-systemet.

Trafiken i nedanstående beskrivning ska ses svara upp mot regionens behov över de inledande åren och vara gällande från tidtabellsskiftet i december 2021.

På Mälartågslinjerna ses att trafikutbudet är gällande för hela avtalsperioden inom det trafikavtal som tecknas för perioden fram till 2029, under förutsättning att ägarna inte fattar beslut om förändringar.

Trafiken ingående i Movingo-avtalen bedrivs historiskt utan ekonomiskt stöd för trafikutbudet och utvecklingen på dessa linjer är därmed mer osäker. Pågående utredningar kan leda till en utveckling som går mot ett utökat trafikutbud på hela eller delar av dessa linjer, och ses i första hand avse

tidshorisonten efter 2023–2024. Det innebär också att avtalen för trafiken inom Movingo-linjerna från december 2021, planeras gälla för en kortare tidsperiod (2–5 år).

Utbudet i Trafikplanen ska samtidigt ses vara ett grundutbud som under perioden successivt kan komma att justeras i takt med att resandet och trafikbehoven förändras.

Nedanstående bild visar Mälardalstrafiks styrmodell som utgör basen i uppdrag, vision, värdegrund och kundlöften. Utförligare innehåll och mer om verksamhetsmålen kan läsas i Mälardalstrafiks verksamhetsplan.



Figur: Det strategiska ramverket för Mälardalstrafik vägleder verksamheten i riktning mot visionen.

Mål, behov och förutsättningar

De kollektivtrafikansvariga i Stockholm – Mälarregionen ingick hösten 2012 en *Avsiktsförklaring* att etablera ny regionaltågstrafik med ett storregionalt stomnät för arbets- och vardagsresande. Syftet var att dra nytta av den regionala medfinansieringen av Citybanan och bidra till att uppnå de regionala mål för transportsystemet, de så kallade EBS-målen, som de länsplane- och kollektivtrafikansvariga kommit överens om. Avsiktsförklaringen drog också upp riktlinjer för hur trafiken skulle genomföras. I detta ingick att främja utvecklingen av ett gränslöst och sammanhållet trafikutbud, exempelvis genom ett länsöverskridande prissystem.

Det storregionala trafiksystemet utgår från de övergripande mål som satts upp för transportsystemet. De regionala målen har dels samlats i de styrdokument som fastställs inom ramen

för En Bättre Sits (EBS), dels genom tidigare versioner samt i den reviderade systemanalysen som fastställdes i oktober 2020. EBS administreras av Mälardalsrådet och inkluderar den politiska ledningen samt med stöd från tjänstemän i regionen. Dels är mål utpekade för regionaltågstrafiken i trafikförsörjningsprogrammen som Mälardalstrafiks ägare fastställer.

EBS Systemanalys som fastställdes i oktober 2020 pekar på följande övergripande mål. Dessa beskrivs mer i detalj i nämnda systemanalys.

Målet är att skapa ett transportsystem:

- *där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm-Mälarregionen*
- *där utvecklingen är långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt*
- *där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet*
- *där flerkärnighet och en förstorad arbetsmarknad främjar regional utveckling*

Den regionala tågtrafiken utgör ryggraden i detta transportsystem. Dess särskilda bidrag till transportsystemet är att:

- *skapa förutsättningar för en fortsatt regionförstoring*
- *möjliggöra ett ökat arbets-, studie- och övrigt vardagsresande i en expanderande region som är långsiktigt hållbart*
- *främja en samhälls- och stadsutveckling i goda lägen för kollektivtrafik*
- *bidra till att göra kollektivtrafiksystemet i sin helhet konkurrenskraftigt och attraktivt*

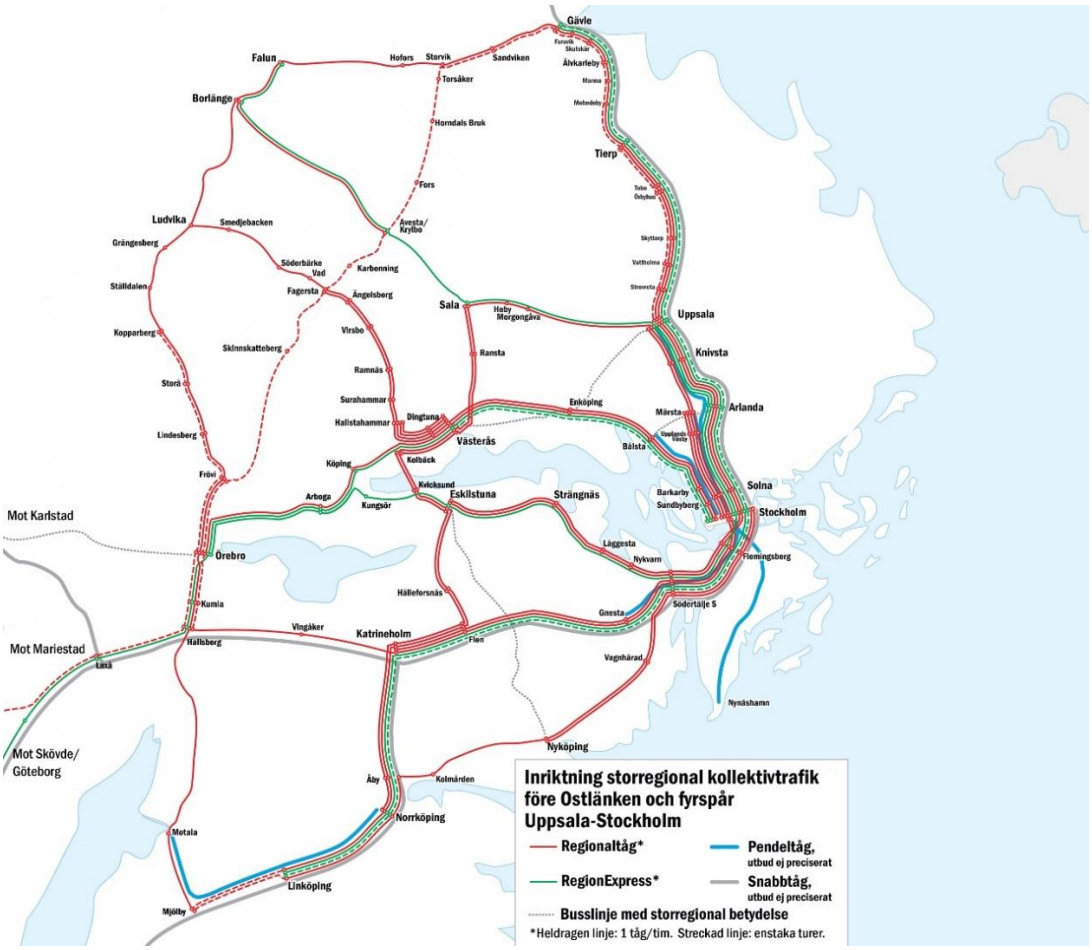
Nedan redovisas de funktioner som den regionala tågtrafiken bör ha för att kunna sträva mot målbilden:

- *Sammanhållet system över geografiska och organisatoriska gränser*
- *Kvalitet, förutsägbarhet och långsiktighet i trafikutbudet*
- *Särskild tillgänglighet till Stockholm och Arlanda samt kopplingar till nationell kollektivtrafik*
- *Möjliggöra arbetspendling mellan storregionala kärnor på restid <45 min*
- *Basutbud med timmestrafik på alla regionala länkar*
- *Särskild inriktning på arbets- och vardagsresor samt resmöjligheter för fritid och rekreation*
- *Möjligt att utnyttja för alla resenärsgrupper*
- *Kapacitet att klara ett fortsatt ökat resande*
- *Attraktivitet och konkurrenskraft i förhållande till bilresande*

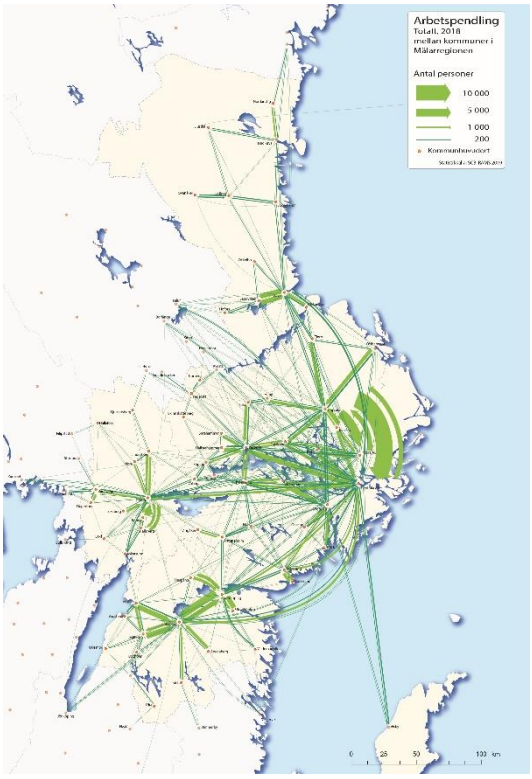
EBS Systemanalys har pekat ut inriktningen för den storregionala kollektivtrafiken både före och efter att Ostlänken respektive fyrspår Uppsala – Stockholm är utbyggd. Tidshorisonten i denna Trafikplan utgår från den utpekade inriktningen före dessa nämnda objekt. Inriktningen är också vägledande för trafikutbudets utformning.

Resandet inom Stockholm-Mälarregionen är omfattande, arbets- och studiependlingen både inom länen och över länsgräns är stort. Resandet till Stockholm dominerar samtidigt pendlingen över länsgränsen.

Se infogade figurer 5a respektive 18a från systemanalysen.



Figur 18a. Inriktning storregional kollektivtrafik före Ostlänken och fyrspår Uppsala – Stockholm.



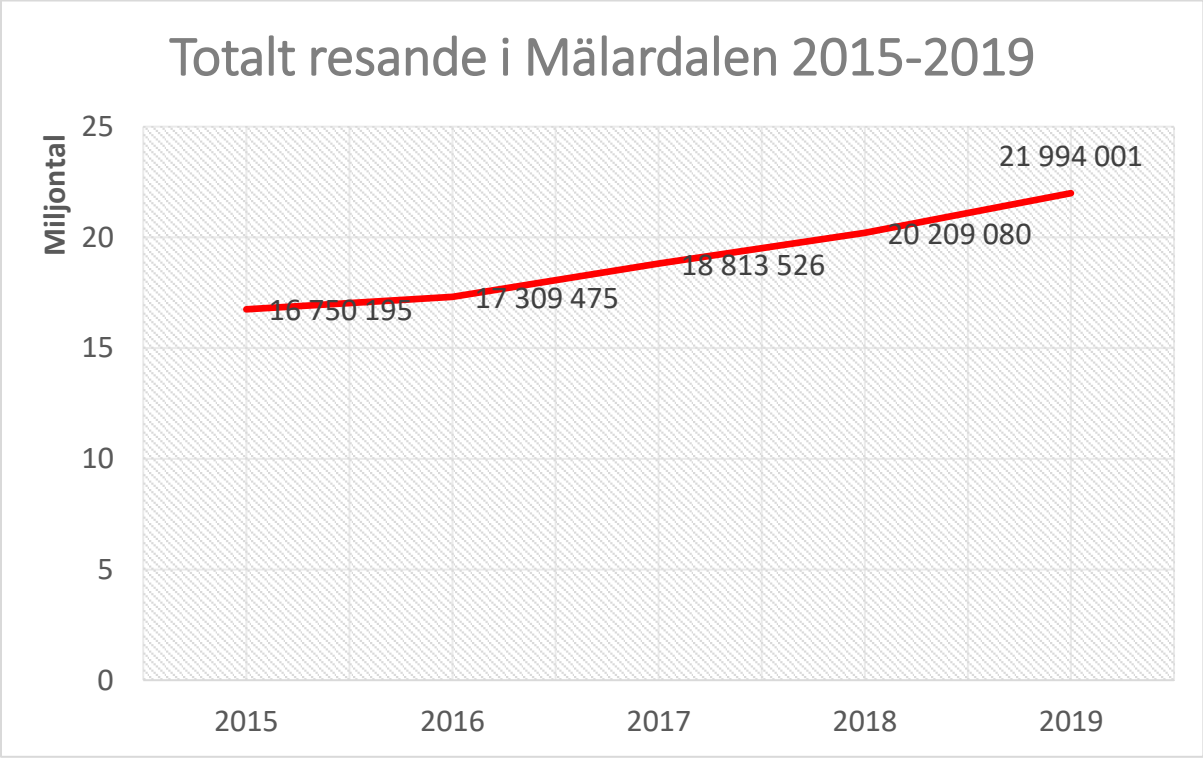
Figur 5a: Arbetspendling i Stockholm-Mälardalen och Stockholms län 2018. Källa: EBS Systemanalys.

Resandeutveckling

Resandeutvecklingen i det storregionala trafiksystemet har varit stort under många år. Nedanstående tabell visar en resandeutveckling på ca trettio procent totalt under åren 2015–2019.

I de aktuella trafikplanerna har det tagits höjd för att möta en viss fortsatt resandeutveckling. Covid-19 pandemin har dock påverkat resande kraftigt under 2020. Det finns därmed skäl att följa konsekvenserna hur detta kan komma att påverka resandeutvecklingen och om detta motiverar förändringar i aktuella planer.

Mälardalsregionen har samtidigt en kraftig befolkningstillväxt, i kombination med en omställning mot ett resande i mer hållbara transportslag, kan det ändå vara rimligt att anta att resandet i regionaltågen efterhand pandemin avvecklas fortsatt kommer vara omfattande och utvecklas.



Tabell: Resandet per år, totalt på linjerna Svealandsbanan, Nyköpingsbanan, UVEN, Sörmlandspilen, Upptåget, SJ:s Uppsalapendel, Mälarbanan samt Ostpendeln.

Planeringsprinciper

Nedanstående principer beskriver den övergripande inriktningen för planeringen av regionaltågen.

Begrepp

Stomtrafik	De tågavgångar som vanligen avgår en gång i timmen under större delen av trafikdygnet, om möjligt på samma klockslag varje timme. På vissa linjer med stort resandeunderlag kan stomtrafiken även ses omfatta halvtimmestrafik som bas under stora delar av dagen. Generellt eftersträvas timmestrafik mellan cirka 06 – 23, vardagar.
Insatstrafik	De tågavgångar utöver stomtågen som utförs i rusningstid morgon och eftermiddag/kväll i syfte att skapa ett tätare och därmed mer attraktivt trafikutbud och/eller för att skapa tillräcklig sittplatskapacitet. Generellt eftersträvas insatstrafik mellan stomtrafikens avgångar under cirka tre timmar morgon respektive eftermiddag, där stom- och insatstrafiken tillsammans skapar ett utbud med cirka en avgång varje halvtimme under perioden.
Region Express	De tågavgångar som på vissa linjer utförs utöver stom- och insatstrafik och som syftar till att skapa kortare restider mellan de större städerna i Mälardalen. Region Express stannar normalt enbart vid vissa större stationer/orter.

Prioritering mellan Stomtrafik, Insatstrafik och Region Express

Generellt eftersträvas i första hand att stomtrafik etableras över hela trafikdygnet, därefter etableras insatstrafik och därefter etableras avgångar med Region Express.

På linjer eller delar av linjer där resande och ekonomi inte motiverar fullt utbud med stomtrafik hela trafikdygnet kan det ändå vara motiverat att tillskapa vissa kompletterande avgångar med insatstrafik. Det gör då i syfte att skapa en tätare trafik i rusningstid för att möta pendlarnas särskilda behov av större utbud.

Avgångar med Region Express förutsätter att det på samma sträcka och tid finns minst stomtrafik med uppehåll vid alla regionaltågsstationer.

Trafikutbud på helger

Generellt eftersträvas stomtrafik (timmestrafik) på helger. Initialt kommer dock trafikutbudet på de flesta sträckor och linjer vara lägre. Utbudet mellan de största städerna planeras dock vara något större än övriga delsträckor. För vissa relationer och delsträckor kan förbindelsen under helger innehålla tågbyten, till exempel Svealandsbanan till och från Örebro.

Därutöver behöver en anpassning av utbudet göras efter resandebehovet på helger, exempelvis genom senarelagda sista turer på kvällar/nätter mot lördag och söndag.

Trafiken inom Mälartågslinjerna

Trafiken inom Mälartågslinjerna ingår i trafikavtal med trafikutövare som planeras gälla under perioden december 2021 till december 2029. Till dessa linjer tillhandahåller Mälardalstrafik egna fordon. Nedanstående trafikutbud är beskrivningar av det trafikutbud som tidigare fastställts inom ramen för ägarnas beslut. Förutom förändringar i trafikutbudet jämfört med Etapp 1 är den största förändringen i Etapp 2 att Region Uppsalas trafiksystem Upptåget även ingår i Mälardalstrafiks tågsystem och trafikavtal, som därmed ansvarar för förvaltning av trafik och fordon.



Örebro – Eskilstuna – Stockholm – Uppsala, ”Svealandsbanan”

I Etapp 2 trafikeras linjen med timmestrafik vardagar på sträckan Arboga - Stockholm och vidare till och från Arlanda och Uppsala.

På delsträckan Eskilstuna - Stockholm kompletteras stomtrafiken av insatståg som ger halvtimmestrafik i högtrafik i båda riktningarna. På delsträckan Uppsala-Stockholm kompletteras stomtrafiken med ett antal insatståg i högtrafik i rusningsriktningen för att öka sittplatskapaciteten. Dessa planeras att trafikeras via Märsta.

Morgon och eftermiddag/kväll förlängs timmestrafiken till och från Örebro. Den exakta omfattningen av trafiken till Örebro avgörs av resandebehoven sett till det totala trafikutbudet till Örebro och resandebehoven till och från Arlanda.

Helger trafikeras linjen med varannantimmestrafik på sträckan Arboga – Eskilstuna – Stockholm – Uppsala. Linjen trafikerar normalt inte Örebro och byte sker i Arboga under helger. Delsträckan Eskilstuna – Stockholm trafikeras med ytterligare ett antal avgångar i vardera riktningen som ger timmestrafik när efterfrågan är störst. Därutöver kompletteras trafiken med lokala avgångar mellan Uppsala-Stockholm som skapar timmestrafik under hela trafikdygnet.

På delsträckan Uppsala-Stockholm förutsätts också att regionaltågstrafiken inom Mälartågslinjerna kompletteras med annan regelbunden regionaltågstrafik inom avtal om Movingo, i syfte att klara det totala behovet av trafikutbud på sträckan samt trafikering av Märsta. Se vidare nedan under Movingo-avtal Stockholm – Uppsala.

Region Express-avgångar

För att korta restiderna mellan nodstäderna Örebro, Eskilstuna och Stockholm kompletteras utbudet av stomtrafik och insatståg med Region Express-avgångar. Utgångspunkten är att Region Express-

avgångar körs enkelriktat morgon till Stockholm och eftermiddag/kväll i riktning mot Örebro. Varken ekonomi eller spårkapacitet medger parallell trafik med stomtrafik och Region Express-tåg väster om Eskilstuna, varför Region Express-tågen i dessa tidslägen ersätter stomtågen på den delsträckan och också gör uppehåll i Arboga och Kungsör.

Som inriktning planeras för tre Region Express-avgångar i vardera riktningen morgon respektive eftermiddag, fördelat på en avgång per timme.

Svealandsbanan Etapp 2	Örebro – Arboga	Arboga – Eskilstuna	Eskilstuna – Stockholm	Stockholm – Uppsala
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	13/0	19/8	29/12	23/17

Anm.) Fredag och lördag kväll tillkommer vissa sena avgångar på vissa sträckor.

Hallsberg – Katrineholm – Stockholm, ”Sörmlandspilen”

I Etapp 2 trafikeras linjen med varannantimmestrafik, förstärkt till timmestrafik morgon och eftermiddag/kväll. För att klara sittplatskapaciteten körs, förutsatt att spårkapaciteten medger, ett insatståg enkelriktat morgon i riktning mot Stockholm och eftermiddag/kväll i riktning från Stockholm.

Helger trafikeras linjen med varannantimmestrafik mellan Vingåker/Katrineholm – Stockholm, med något färre avgångar till och från Hallsberg.

I Etapp 2 är utbudet något större mellan Vingåker – Katrineholm – Stockholm än till och från Hallsberg. Detta innebär inledningsvis att ett tågpar vardagar samt tre tågpar helger planeras för vändning i Vingåker. Spårkapaciteten är dock hårt belastad och marginalerna därmed små för dessa vändningar. Vändningar kan därför behöva göras både i Vingåker alternativt i Katrineholm samt med variationer mellan tågplaner.

Generellt är resandet och behovet av trafik större närmare Stockholm. Under perioden ska därför möjligheten prövas att utöka trafikutbudet Katrineholm – Stockholm, något som också möter ambitionerna enligt trafikeringsmålbilden för 2030 i senaste Systemanalysen.

Sörmlandspilen Etapp 2	Hallsberg – Vingåker	Vingåker – Stockholm
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	12/5 [1)]	13/8 [1)]

1)Tillkommer 1 tur Katrineholm-Hallsberg vardagar.

Uppsala – Sala – Västerås – Eskilstuna – Linköping, ”UVEN”

I Etapp 2 slås trafiken inom UVEN och Upptåget tillsammans och linjen omfattar trafik på hela sträckan Uppsala – Sala – Västerås – Eskilstuna – Katrineholm – Norrköping – Linköping.

Linjen uppdelas i två strukturer som tillsammans skapar halvtimmestrafik vardagar mellan Sala – Västerås – Eskilstuna, respektive timmestrafik helger:

- Timmestrafik vardagar Uppsala – Sala – Västerås – Eskilstuna
- Timmestrafik Sala – Västerås – Eskilstuna – Norrköping – Linköping

På delsträckan Uppsala – Sala, respektive Norrköping – Linköping något lägre utbud. Vissa tidpunkter bedrivs trafik varannan timme på vardagar på dessa delsträckor.

Vissa insatståg kompletterar timmestrafiken mellan Eskilstuna-Norrköping för att erbjuda halvtimmestrafik under någon timme i högtrafik.

Helger trafikeras linjen med varannantimmestrafik på ovanstående delsträckor, vilket tillsammans skapar timmestrafik Sala – Västerås – Eskilstuna.

UVEN Etapp 2	Linköping – Norrköping	Norrköping – Eskilstuna	Eskilstuna – Västerås	Västerås – Sala	Sala – Uppsala
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	14/7	19/7	31/15	31/15	14/8

Uppsala – Tierp – Gävle, ”Upptåget”

I Etapp 2 ingår Upptåget som del i Mälartågslinjerna. Linjen trafikeras med timmestrafik både vardagar och helger på sträckan Uppsala – Tierp – Gävle.

Delsträckan Uppsala – Tierp trafikeras med halvtimmestrafik både vardagar och helger. I högtrafik på vardagar bedrivs även halvtimmestrafik till och från Gävle.

På sträckan finns skillnader i medelhastigheten mellan Upptåget och fjärrtåg. För att skapa en god framkomlighet för systemen kan det få till konsekvens att vissa insatståg mellan Tierp och Gävle har färre uppehåll. Ambitionen är uppehåll på alla stationer.

Upptåget Etapp 2	Uppsala – Tierp	Tierp – Gävle
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	39/34	26/19

Anm.) Fredag och lördag kväll tillkommer vissa sena avgångar på vissa delsträckor.

Norrköping – Nyköping – Stockholm ”Nyköpingsbanan”

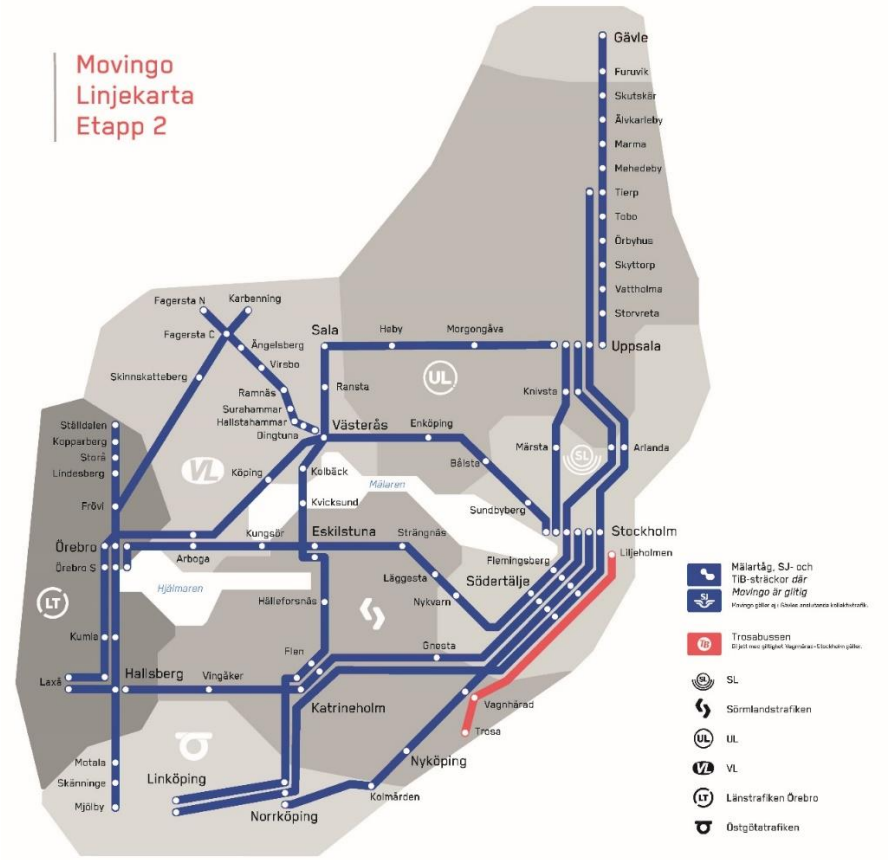
I Etapp 2 trafikeras linjen med timmestrafik vardagar på sträckan Norrköping – Nyköping – Stockholm.

På delsträckan Nyköping – Stockholm kompletteras stomtrafiken av insatståg som ger halvtimmestrafik i högtrafik i båda riktningarna.

Helger trafikeras linjen med varannantimmestrafik på sträckan Norrköping – Stockholm. Delsträckan Nyköping – Stockholm trafikeras med ytterligare ett antal avgångar i vardera riktningen som ger timmestrafik när efterfrågan är störst.

Nyköpingsbanan Etapp 2	Norrköping – Nyköping	Nyköping – Stockholm
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	18/8	23/12

Trafiken inom avtal för Movingo-giltighet



I Mälardalen bedrivs historiskt en regionaltågstrafik som kan ses vara kommersiell och har inte haft behov av ekonomiskt stöd från regionen. Regionaltågstrafiken bedrivs historiskt av SJ AB och ingår i det storregionala trafiksystemet och regleras inom ramen för Movingo-avtal. SJ har tillhandahållit avgångar och sittplatskapacitet för resenärer med Movingos periodkort och Mälardalstrafik har ersatt SJ för dessa resor.

Trafiken på dessa linjer bidrar till trafikförsörjningen i flera viktiga stråk och relationer. Dessa linjer täcker och knyter samman flera stora orter. Resandet är omfattande och bidrar därför också till att linjerna kunnat bedrivas utan ekonomiskt stöd.

Delar av trafiken antas även framöver kunna utföras kommersiellt och regleras därmed inom ramen för Movingo-avtal. Movingo-avtalen föreslås reglera, utöver giltighet för Movingo, att övriga regionala krav på trafiken uppfylls, exempelvis:

- *Trafikutbud, som antal turer, uppehållsmönster mm*
- *Fordonsprestanda, som tågens lämplighet för trafiken inklusive tillgänglighet för personer med funktionsvariationer, nödvändig sittplatskapacitet mm*
- *Process för löpande utveckling i takt med förändrade behov samt samverkan avseende trafikplanering, redovisning av statistik mm*

Stockholm – Enköping – Västerås – Örebro – Hallsberg – Laxå (Göteborg), ”Mälarbanan”

I Etapp 2 är inriktningen att linjen trafikeras med timmestrafik vardagar på sträckan Hallsberg – Örebro – Västerås – Stockholm.

På delsträckan Hallsberg-Laxå, bedrivs i huvudsak timmestrafik under delar av dagen, men vissa tider varannan timme. Det är eftersträvansvärt att merparten av denna trafik även bedrivs vidare till och från Göteborg med uppehåll i Västra Götaland för att knyta ihop denna region med norra och västra delen av Mälardalen.

Delsträckan Västerås – Stockholm kompletteras stomtrafiken av insatståg som ger halvtimmestrafik i högtrafik i båda riktningarna med uppehåll i Enköping, Bålsta och Sundbyberg.

För delsträckan Arboga – Köping – Västerås kompletteras timmestrafiken med vissa insatståg som ger halvtimmestrafik i högtrafik och i rusningsriktningen. Dessa avgångar eftersträvas vara genomgående till och från Stockholm.

Helger trafikeras linjen med timmestrafik på sträckan Västerås – Stockholm under stor del av dagen, merparten av denna trafikerar även till och från Örebro och Hallsberg. På delsträckan Hallsberg – Laxå (Göteborg) eftersträvas trafik minst varannan timme.

Region Express-avgångar

För att korta restiderna mellan Västerås och Stockholm kan utbudet komma att kompletteras med ett antal Region Express-avgångar. Utgångspunkten är att Region Express-avgångar körs enkelriktat morgon i riktning mot Stockholm och eftermiddag/kväll i riktning mot Västerås. Behovet av Region Express-avgångar kan antas öka när Barkarby station tas i bruk och antalet stationsuppehåll ökar.

Barkarby station

Barkarby station kan komma att öppnas och trafikeras av regionaltåg under perioden. Framöver behöver det fastställas vilken del av trafikutbudet som ska planeras med uppehåll. Uppehållet i Barkarby innebär att det skapas goda anslutningar till både pendeltåg och tunnelbana och bidrar därmed till en utveckling av resandet till och från bostäder samt många arbetsplatser i området.

Mälarbanan Etapp 2	Stockholm – Västerås	Västerås – Arboga	Arboga – Örebro	Örebro – Hallsberg	Hallsberg – Laxå
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	29/17	20/14	18/14	18/14	14/7

Stockholm – Uppsala, ”Uppsalapendeln”

Tågtrafiken i stråket bedrivs i flera parallella regionala och interregionala system. Mellan Stockholm och Knivsta finns också alternativa vägar via Märsta respektive Arlanda.

Utgångspunkten är att den samlade trafiklösningen för Stockholm – Uppsala ska bedrivas på ett ekonomiskt effektivt sätt, säkerställa en grundtrygghet för den stora volymen pendling och övrigt vardagsresande i stråket samt uppfylla de regionala funktionella kraven.

Inom ramen för *Mälartågslinjerna* trafikeras stråket med linjen Uppsala – Arlanda – Stockholm – Eskilstuna – Örebro enligt tidigare beskrivning i detta dokument. Linjen trafikerar sträckan Stockholm – Uppsala med uppehåll i Arlanda och Knivsta med en systematisk timmestrafik vardagar. För att klara det stora resandet i stråket kompletteras stomtrafiken med insatståg morgon och

eftermiddag/kväll. Insatstågen körs av *Mälartåg*, antingen som lokal trafik eller som en förlängning av genomgående linjer söderifrån, exempelvis insatståg eller avgångar med Region Express från Örebro och Eskilstuna. Insatstågen planeras att köras med uppehåll i Märsta och Knivsta. Helger bedrivs trafiken med Mälartåg med timmestrafik på delsträckan Uppsala – Stockholm, varav ungefär varannan är genomgående till Eskilstuna och Arboga. Avgångar med Mälartåg körs även under helger i huvudsak via Arlanda. Vissa lokala avgångar kan vid behov planeras via Märsta.

Därutöver behövs ytterligare lokal regionaltågstrafik för att möta upp det omfattande resandet på sträckan, som de senaste åren dessutom befunnit sig i en kraftig utveckling. Utgångspunkten i denna Trafikplan är att det bedrivs en kommersiell trafik, utöver ovan beskrivna trafik inom Mälartågslinjen, inom ramen för Movingo-avtal enligt nedanstående omfattning.

I Etapp 2 är inriktningen att den lokala linjen inom Movingo-avtal trafikeras med timmestrafik, med uppehåll i Märsta och Knivsta.

Inriktningen för de båda linjerna enligt beskrivningen ovan är att sträckan tillsammans trafikeras med en systematisk halvtimmestrafik vardagar samt stora delar av helgtrafiken. Varannan avgång via Arlanda och varannan via Märsta. Därutöver insatståg i högtrafik med Mälartåg som möter behovet av sittplatskapacitet.

Spårkapacitet på sträckan och inte minst avseende vändkapaciteten på Uppsala C är ansträngd. I avvaktan på framtida utbyggnader av spårkapaciteten kan trafiken mellan de olika linjerna och systemen på stråket behöva synkroniseras och anpassas till att möta den spårkapacitet som vid aktuell tågplan är gällande.

Uppsalapendeln Etapp 2		**Stockholm – Uppsala via Arlanda**	**Stockholm – Uppsala via Märsta**
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	*Lokalt utbud inom Movingoavtal*		18/17
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	*Svealandsbanan-Uppsala med Mälartåg*	18/17	5/0

Linköping – Stockholm – Tierp (Gävle), ”Ostpendeln”

Ostpendeln kompletterar den ordinarie regionala tågtrafiken och erbjuder kortare restider framförallt i relationerna Östergötland – Stockholm samt Gävle/Tierp – Uppsala/Stockholm. På dessa sträckor ses linjen motsvara regionens behov av avgångar som Region Express, eftersom det parallellt med denna linje bedrivs olika regionala tågtrafiksystem med fler uppehåll. Därutöver skapar linjen direktförbindelse med Arlanda flygplats.

Ostpendeln ingår i det regionala trafiksystemet och omfattas av Movingos ordinarie regler. Tillsvidare ingår inte Gävle som tågdestination i Movingos ordinarie periodkort, dock ingår Gävle som del i Mälartågslinjen Upptåget.

För att möta behovet av en rimlig sittplatskapacitet för denna linje kan det dock finnas behov av någon form av Movingo-tillägg (motsvarande modell under Etapp 1) för lokala resor mellan Uppsala – Stockholm på denna linje.

I Etapp 2 är inriktningen att avtal tecknas om varannantimmestrafik vardagar på sträckan (Gävle)Tierp – Stockholm – Linköping.

Helger bedrivs trafik varannan timme under delar av dagen.

I Etapp 2 gör linjen uppehåll i Flemingsberg och bidrar därmed till att förbättra trafikutbudet och bidra till kortare restider för det lokala resandet inom Storstockholm, delen Södertälje – Flemingsberg – Stockholm C – Arlanda – Uppsala. Nämnda delsträcka ska i det sammanhanget ses verka tillsammans med Svealandsbanans utbud och skapar en till två avgångar i timmen under stora delar av vardagarna.

Ostpendeln Etapp 2	(Gävle) –Tierp – Stockholm	Stockholm – Linköping
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	7/5	8/7

Tåg i Bergslagen

Tåg i Bergslagen är ett bolag samägt av regionerna i Dalarna, Gävleborg, Västmanland och Örebro län. Bolagets uppgift är att planera, upphandla och genomföra tågtrafiken inom Tåg i Bergslagens trafikområde och ses samordna kollektivtrafikmyndigheternas behov av kollektivtrafik i form av tågtrafik.

Trafikutbudet i Tåg i Bergslagen upphandlas och regleras i trafikavtal mellan bolaget Tåg i Bergslagen och dess trafikutövare. Utbudet beskrivs därmed inte i Mälardalstrafiks Trafikplan.

Den tågtrafik som bedrivs inom Tåg i Bergslagen i de län som ingår i Mälardalstrafiks ägarkrets ingår också i Movingos periodkortssystem, dvs trafik inom Västmanland, Örebro och Östergötland.

Mälardalstrafik tecknar avtal om Movingo-giltighet direkt med Tåg i Bergslagens trafikutövare.

Trosabussen

Åkerbergs trafik bedriver sedan maj 2010 Trosabussen på sträckan Trosa – Vagnhärad – Liljeholmen (Stockholm). Busstrafiken kompletterar tågtrafiken på Nyköpingsbanan dels genom att nå en annan målpunkt i södra Stockholm, dels skapa bytesfri relation från Trosa. Busstrafiken bedrivs sedan ett antal år utan ekonomiskt stöd från regionen.

Trosabussen ses som ett viktigt komplement till Nyköpingsbanans tågtrafik och ingår därför i Movingo-systemet. Kunder med Movingo periodbiljett kan därmed resa både med tåg och på Trosabussen.

Trafiken förväntas bedrivas med minst nedanstående trafikutbud, som dock kan variera under året med hänsyn till en varierad efterfrågan.

Trosabussen Etapp 2	Buss Trosa – Vagnhärad – Liljeholmen
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	13/4

Övrig trafik som ingår i det storregionala trafiksystemet

I Mälardalen bedriver Region Stockholm pendeltåg i Stockholmsområdet, Östgötatrafiken bedriver Östgötapendeln.

Pendeltågen kan ses ha till syfte att vara trafiksystemet för det närliggande resandet framförallt inom respektive län eller till angränsande läns målpunkt. Pendeltågen gör generellt uppehåll på samtliga tågstationer. Inom Stockholm finns delar av trafiken där restiden kortas genom färre uppehåll.

Regionaltågen trafikerar hela Mälardalen och kan ses bidra till korta restider genom färre uppehåll.

Därutöver ingår anslutande och parallell kollektivtrafik i Movingo-systemets biljettgiltighet. framförallt den busstrafik som bedrivs inom ramen för ägarnas uppdrag. I detta finns även viss trafik med taxi och båttrafik, i Stockholm även tunnelbanan. Genom anslutningar skapas möjlighet till resa närmare bostad, arbetsplats och andra målpunkter.

Mellan pendeltåg, regionaltåg och fjärrtåg skapas anslutningar. Det totala trafiksystemet ses även vara viktigt för anslutning till flyg- och båttrafik.

Infrastruktur och stationer

Det storregionala tågsystemet bedrivs på merparten av järnvägsnätet i Stockholm – Mälarregionen. På stora delar av järnvägsnätet bedrivs även annan tågtrafik såsom fjärrtåg och godståg. Regionaltågssystemet samsas med övrig tågtrafik och på flera banor är utnyttjandet av spårkapaciteten mycket högt.

Trots omfattande åtgärder i infrastrukturen de senaste åren i form av finansiering av och öppnande av Citybanan och till exempel invigning av dubbelspår Strängnäs-Härad är det fortsatt trångt på spåren. Fyra spår (Stockholm) Arlanda – Uppsala och öppnande av Ostlänken ligger långt bortom denna plans period. För att komma till start av Etapp 2 och nå målen för regionaltågstrafiken är det väsentligt att enkla och mer omfattande förbättringar i infrastrukturen genomförs. För järnvägsanläggningen generellt kan sägas att den är sliten och inte anpassad för efterfrågan. Under hela planperioden kommer det vara trångt på spåren.

Den regionala tågtrafiken och utvecklingen av densamma är i högsta grad beroende av en väl fungerande infrastruktur. Spårkapaciteten ska kunna möta den beslutade Trafikplanens behov av önskade tåglägen. Infrastrukturen måste även ha ett bra underhåll i syfte att hålla en hög robusthet så att trafiken kan bedrivas med en hög punktlighet och regularitet för att möta kundernas behov av hög kvalitet i tågtrafiken. Mälardalstrafik arbetar löpande för att påverka infrastrukturförvaltare att underhålla och utveckla infrastrukturen samt dess trafikledning för att möta verksamhetens behov.

De behov av åtgärder i infrastrukturen som regionen utpekat är beskrivet i En Bättre Sits Storregional systemanalys för Stockholm – Mälarregionen, uppdaterad oktober 2020. Systemanalysen innehåller beskrivningar av nuläge och utmaningar med strategier och åtgärder. Inte minst regionens prioriterade behov av åtgärder samt prioriterade funktioner kopplade till tillgängligheten i de storregionala stråken in mot Stockholm och Stockholms regionala stadskärnor, internationell tillgänglighet samt en effektiv godshantering och varuförsörjning.

Därutöver har Mälardalstrafik samverkansavtal med Trafikverkets region Stockholm samt region Östra. Inom denna samverkan finns ett Mälardalspaket som framförallt innehåller trimningsåtgärder som är nödvändiga för att regionaltågstrafiken ska kunna etableras, vidmakthållas och utvecklas över

tid. Genom löpande dialog med Trafikverket eftersträvas att åtgärder inarbetas i Trafikverkets verksamhetsplan och budget.

Trafikverkets tilldelningskriterier missgynnar lokal och regional tågtrafik. Mälardalstrafik fortsätter därför att verka för att prioriteringsreglerna förändras.

Stationsmiljöerna behöver utvecklas samtidigt som ansvaret för stationernas kundutrymmen idag delas mellan många aktörer. Mälardalstrafik idkar påverkan mot aktörerna, samt i samverkan med ägarna, i syfte att utveckla stationsmiljöerna för att hela resan ska bli attraktiv.

Regionaltågen gör uppehåll på de stationer som visas i de kartor som är infogade i denna trafikplan.

Fordon

Mälartåg

Mälartågslinjernas fordonsförsörjning beskrivs i separata dokument, bland annat bilaga E till Samverkansavtalet.

Inriktningen är att regionaltågstrafiken under Etapp 2 bedrivs med tågfordon med god kvalitet och komfort för resor upp mot två timmar. Fordonen ska ha en hög driftsäkerhet för att bidra till en hög punktlighet. Därtill eftersträvas att fordonen ska ha en hastighetsprestanda på 200 km/h för att bidra till korta restider samt underlätta framkomligheten på sträckor där regionaltågen samsas med interregional trafik och spårkapaciteten är ansträngd.

Tågfordonen ska i huvudsak vara anpassade för att tillgängligheten för alla kunder ska vara god. Det innefattar att på- respektive avstigning kan ske i plan mellan plattform och tågentré, i minst en av fordonens entréer. Dessutom tillräcklig sittplatskapacitet för att möta resandebehovet samt förutsättningar att anpassa för att bidra till utökat resande. Vidare eftersträvas att fordonen är försedda med klimatsystem för jämn och god luftkvalitet och temperatur ombord året runt. Därutöver toaletter, samt system för god wifi-uppkoppling och eluttag till merparten av sittplatserna samt bra system för trafikinformation. En utgångspunkt är också att fordonen ska kunna ta ombord cyklar (cirka 3 – 6 platser).

Mälardalstrafik tillhandahåller samtliga de fordon som behövs i Etapp 2 för Mälartågslinjerna. Mälartågslinjerna trafikeras av nya Stadler Dosto ER1 samt till en mindre del av Regina X50. För Etapp 2 ingår 53 ER1 samt 9 X50 i systemet, där X50 framförallt trafikerar UVEN. Sannolikt kommer fordonsbehovet att öka under Etapp 2 för att ta hänsyn till resandetillväxt, kvalitet samt stora underhållsrevisioner.

Tågfordon inom Movingolinjerna

För övriga tåglinjer ingående i Movingo-avtalen är utgångspunkten att trafikoperatören tillhandahåller egna för trafiken ändamålsenliga fordon, som i huvudsak ska svara mot bland annat ovanstående övergripande krav.

Under övergångsperiod kan det finnas vissa fordon som avviker mot de övergripande kraven, men dessa ska framförallt undvikas i den systematiska stomtrafiken och då prioriteras till kompletterande insatståg.

Trafikproduktion

Nedanstående tabell redovisar en grov beräkning av tågkilometer per linje och år med utgångspunkt i ovan redovisat trafikutbud. Hänsyn har inte fullt ut tagits till reduceringar för sommar och storhelger.

Linje	Örebro – Eskilstuna – Stockholm – Uppsala	Norrköping – Nyköping – Stockholm	Hallsberg – Katrineholm – Stockholm	Uppsala – Sala Västerås – Eskilstuna – Linköping	Uppsala – Tierp – Gävle (Upptåget)
Tågkm	3 850 000	2 100 000	1 600 000	3 800 000	2 500 000
Linje	**Uppsala – Stockholm (inom Movingoavtal)**	**Stockholm – Västerås – Örebro – Laxå**	**Linköping – Stockholm – Tierp (Ostpendeln)**		**Total antal tågkm**
Tågkm	840 000	3 700 000	1 850 000		**20 200 000**

Bilaga C - Finansiering

Principer

Principerna för finansiering ska:

- gå att förstå, vara enkel att hantera och vara rättvis - i den ordningen
- Styra mot ett effektivt resursutnyttjande
- fungera för kort- och långsiktig utveckling

Vidare ska principerna skapa förtroende mellan Mälardalstrafiks ägare och mellan Mälardalstrafik och ägarna och vara transparent, rättvis och spegla respektive läns nytta av verksamheten.

Principerna för finansiering utgår från följande fyra huvudpunkter:

1. Indelning görs i linjer och linjesträckor där respektive ägare bär kostnader och tilldelas intäkter för definierade linjesträckor.
2. Intäkter från försäljning av enkelbiljetter återförs fullt ut till ägarna utifrån den sträcka som biljetten har sålts i enlighet med punkt 1. För periodbiljetter återförs på motsvarande sätt 90 procent av intäkterna till den sträcka som biljetten har sålts medan 10 procent fördelas till ägarna utifrån en särskild pott som ska kompensera för att Movingo har giltighet inom respektive ägares lokala trafiksystem.
3. Mälardalstrafik kostnader ses som en helhet som fördelas fullt ut till de linjer som definieras som Mälartågslinjer. För de linjer som berör mer än en ägare fördelas därefter kostnader mellan ägarna utifrån indelning enligt punkt 1.
4. Undantaget från punkt 3 är kostnader för att köpa kapacitet av externa trafikutövare, så kallade Movingoavtal. Eventuella kostnader för dessa och eventuell fördelning mellan berörda ägare fördelas enligt särskilda överenskommelser.

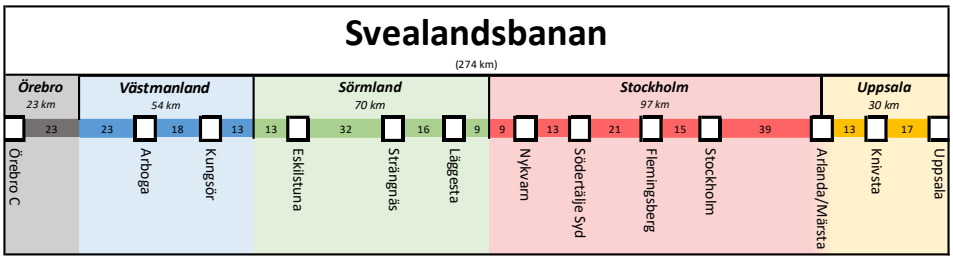
Princip 1 – indelning av linjer och linjesträckor

För samtliga linjer som trafikeras av Mälartåg samt Mälarbanan definieras vilken del av respektive linje som tillhör respektive ägare vilka därefter i enlighet med princip 2 tilldelas intäkter och i enlighet med princip 3 bär kostnader för dessa.

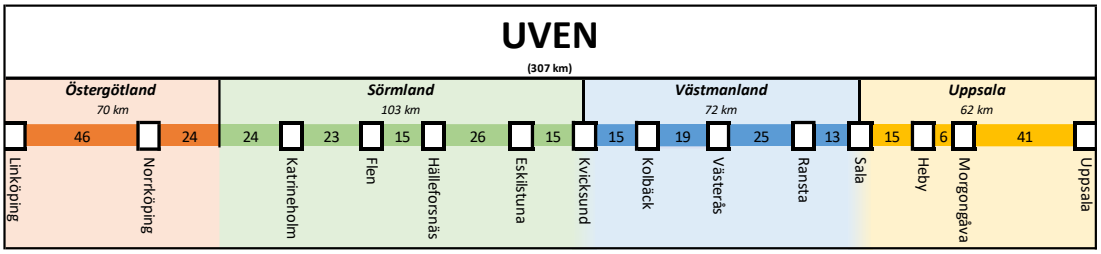
Grundregeln är att en sträcka som korsar länsgräns delas mellan berörda län. Undantag finns.

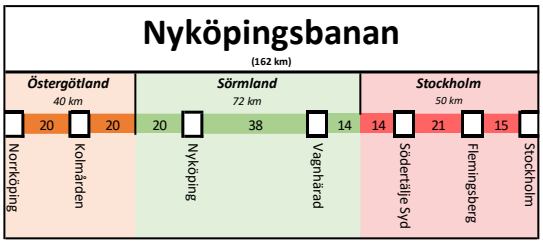
Indelning av linjer och linjesträckor

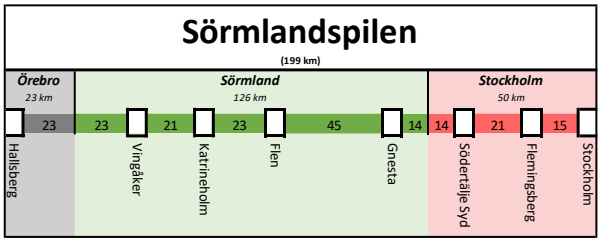
Mälartåg

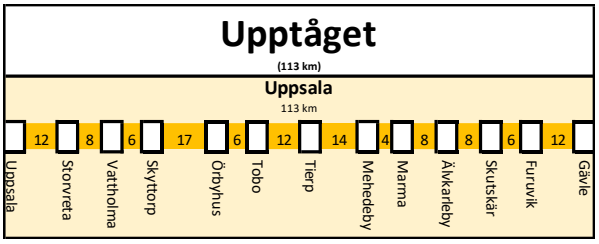


Svelandsbanan antas för enkelhets skull utgå från Örebro C. Avståndet mellan Örebro S och Örebro C är 1 km.

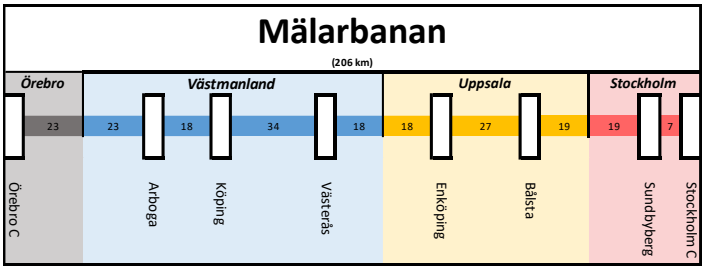








Observera att hela linjen Upptåget räknas till Region Uppsala även om den trafikeras över länsgränsen till Region Gävleborg. Eventuell finansiering från Region Gävleborg räknas därmed som en egen affär mellan Region Uppsala och Region Gävleborg.



Mälarbanan är endast aktuell för återföring av intäkter enligt princip 2. Linjen utgår i fördelning av intäkter från Örebro även om Mälardalstrafiks periodbiljetter kan säljas även från Laxå, Hallsberg och Kumla.

Princip 2 – Återföring av intäkter

Mälardalstrafik har försäljning av enkelbiljetter för sträckor som trafikeras med av Mälardalstrafik ägda fordon (Mälartåg) samt av periodkortsbiljetter som även kan ha giltighet för sträckor som trafikeras av andra trafikutövare samt inom länens trafiksystem.

Grundprincipen för såväl enkelbiljetter som periodbiljetter är att intäkten, exklusive moms och eventuell administrativ avgift, återförs, i enlighet med princip 1, till de linjer och linjesträckor för vilken biljetten har sålts (station till station). Denna princip gäller även för biljetter med tillägget ”Alla sträckor”.

För resor som sålts vilket omfattar mer än en linje återförs intäkterna till samtliga berörda linjer utifrån samma princip. Exempelvis återförs en enkelbiljett såld mellan Arboga-Flen till Svealandsbanan (Arboga-Eskilstuna) och UVEN (Eskilstuna-Flen).

Enkelbiljetter återförs fullt ut till respektive linje(r) och linjesträckor.

För periodbiljetter, som gäller mellan två stationer som korsar en länsgräns, avsätts 10 % av intäkten till en särskild pott för lokal giltighet som fördelas till ägarna. Denna pott ska kompensera för att biljetten används inom respektive läns lokala trafik. Inledningsvis fördelas potten enligt följande:

Region Stockholm:	50 procent
Region Uppsala:	28 procent
Region Sörmland:	7,5 procent
Region Östergötland:	3,5 procent
Regoin Örebro län:	2 procent
Region Västmanland:	9 procent

Ägarna är överens om att potten, när tekniska förutsättningar finns för detta hos samtliga ägare, istället ska fördelas utifrån faktiskt användning. Det vill säga andel valideringar inom respektive ägares lokala trafiksystem. Detta kan genomföras tidigast för budgetåret 2024 och uppdateras då årligen.

Resterande 90 procent fördelas på samma sätt som enkelbiljetter. För periodbiljett med giltighet i hela trafiksystemet ska det finnas en definierad huvudsträcka till vilken intäkten återförs.

För periodbiljett som endast är giltig inom en eller flera sträckor inom ett län återförs dock intäkten till 100 procent till berörd ägare (då biljetten enbart kan användas inom den aktuella ägarens trafik).

Intäkter kan även återföras till sträckor som inte trafikeras av Mälartåg, där kapacitet har köpts av extern trafikutövare. De sträckor där sådana intäkter återförs är följande:

Stockholm-Uppsala

Mälarbanan: För periodbiljetter Örebro-Stockholm C respektive Arboga-Stockholm C fördelas intäkterna dessförinnan mellan Mälarbanan och Svealandsbanan utifrån respektive linjes andel av utbud (antal avgångar).

Trosabussen: Första året återförs 50 procent av intäkterna för periodbiljetter Vagnhärad-Stockholm C till linje Trosabussen. Andelen intäkter som ska återföras till linje Trosabussen kalibreras årligen utifrån särskilda analyser av resandets fördelning men kan aldrig överstiga 50 procent.

Intäkter från linje Trosabussen återförs fullt ut till Region Sörmland.

Ostpendeln Östergötland-Stockholm: Första året återförs 80 procent av intäkter från periodbiljetter Linköping-Stockholm till Ostpendeln och två tredjedelar av intäkter från periodbiljetter Norrköping-Stockholm C till Ostpendeln. Andelen intäkter som ska återföras till linje Ostpendeln kalibreras årligen utifrån särskilda analyser av resandets fördelning men kan aldrig överstiga 80 respektive två tredjedelar.

Intäkter från linje Ostpendeln Östergötland-Stockholm återförs fullt ut till Region Östergötland.

För eventuella övriga sträckor/linjer med Movingoavtal görs ingen återföring av intäkter såvida inte samtliga ägare är överens om att så ska ske.

Princip 3 – Fördelning av kostnader

Mälardalstrafiks samlade kostnader för trafikavtal, depå, kansli, system, banavgifter etc. finansieras fullt ut av bolagets ägare och fördelas fullt ut mellan de linjer som trafikeras av Mälartåg. Fördelningen mellan linjer görs utifrån andel sittplatskilometer som respektive linje står för. Med sittplatskilometer menas antal utbudskilometer x antal sittplatser.

Om en linje trafikerar över minst en länsgräns och således berör mer än ett län ska kostnaden för linjen fördelas mellan berörda ägare utifrån dels andel personkilometer (75 %), dels andel linjelängd (25 %) för den sträcka som respektive ägarlän ansvarar för i enlighet med princip 1. Med personkilometer avses det sammanlagda antalet km resenärer i ett fordon transporteras och tas fram i första hand genom system för automatisk passagerarräkning. Det innebär också att alla resenärer påverkar kostnaden oavsett om de reser med Mälardalstrafiks produkter eller länens egna produktsortiment. Därmed finns också automatiskt en kostnad för respektive ägare att ha giltighet för inomlänsprodukter vilket innebär att någon ytterligare reglering kopplat till detta inte är nödvändig.

Princip 4 – Periodkortsavtal Movingo

För sträckor som inte trafikeras av Mälartåg men som bedöms vara en del av det storregionala trafiksystemet finns möjlighet för Mälardalstrafiks ägare att köpa kapacitet för att låta Mälardalstrafiks periodkortsprodukter (Movingo) vara giltiga i trafikutövares trafik.

Förutsättningar och affärsmodeller skiljer sig åt mellan dessa linjer. Kostnader för dessa trafikavtal hanteras av berörda ägare utanför den finansiering som omfattar denna bilaga.

Avslutning

Ovan nämnda principer utgår från det gemensamma åtagandet i enlighet med samverkansavtalet. Principernas effekt ska utvärderas efter ett helt trafikår, det vill säga efter utgången av T22.

Bilaga D - Principer för prissättning

Prissystemet för den regionala tågtrafiken ska utformas i syfte att bidra till att trafiken fungerar som ett över linjer, operatörer och trafikslag sammanhållet system.

Mälardalstrafik ska erbjuda och prissätta period- och enkelbiljetter mellan samtliga de stationer som omfattas av Mälardalstrafiks avtalade trafik under varumärket Mälartåg samt för periodbiljett även för de relationer som omfattas av så kallad Movingogiltighet.

För produkter i Mälardalstaxan ska prissättningen utformas utifrån nedanstående riktlinjer.

- Mälardalstaxan och prissättningen av dess produkter ska bidra till att trafiken uppfattas som ett länsövergripande och sammanhållet trafiksystem. Prissättningen ska vidare kunna uppfattas som lättbegriplig och logisk och prisnivån i jämförbara relationer bör vara likartad.
- För att undvika oönskad överströmning mellan Mälardalstaxan och parternas egna prissystem ska priset på produkterna i Mälardalstaxan som lägst vara samma som priset för produkter i parternas trafik med motsvarande geografisk giltighet.

Övergripande resevillkor

Resenär med giltig biljett har rätt att ta med två barn upp till och med 6 år utan avgift.

Biljetterna i Mälardalstaxan har två prisnivåer, helt respektive reducerat pris.

Priset för biljetter till reducerat pris utgörs av 75 procent av priset för en biljett till helt pris.

Berättigade att köpa biljett för reducerat pris är barn/ungdom upp till och med 19 år samt studenter med minst 75 procent studietakt.

För åldersgränsen 19 år gäller datum för biljettens inköp. För att berättigas att resa till reducerat pris som student ska resenär vid aktuell resa kunna visa upp giltig studentlegitimation.

Enkelbiljett

Enkelbiljetter säljs mellan station och station för sträckor som trafikeras av Mälardalstrafiks upphandlade trafik. Enkelbiljetter är giltiga för definierad avgång och mellan två stationer. En enkelbiljett med Mälartåg kan omfatta en eller flera avgångar för att ta sig från punkt A till punkt B.

Vid resor där Mälardalstrafiks upphandlade trafik är en del av en resa men i övrigt sker med andra trafikutövare är biljetten att betrakta som en resplusbiljett och regleras inom ramen för de villkor som Samtrafiken sätter upp. I takt med den tekniska utvecklingen och i

samverkan mellan Mälardalstrafik och ägarlänen kan överenskommelse träffas för hantering utanför resplus.

Periodbiljett

För arbets- och vardagsresande ska Mälardalstrafik erbjuda ett sortiment av periodbiljetter.

Periodbiljett säljs mellan station och station för sträckor som trafikeras av Mälardalstrafik upphandlad trafik, Mälartåg, samt, förutsatt att särskilda avtal har upprättats, även till, från och mellan stationer som kan trafikeras av andra trafikutövare.

Periodbiljett ska omfatta giltighet för resenären att inom geografiskt sammanhängde områden resa i Mälardalstrafiks ägarläns trafik som bedrivs under avtal om allmän trafik. I detta ingår både den av Mälardalstrafik avtalade regionala tågtrafiken för den sträcka som biljetten är giltig samt i ägarlänens lokala buss- och spårtrafik.

Geografisk giltighet periodbiljett:

1. **Periodbiljett Sträcka:** Gäller för resa mellan två stationer samt mellanliggande stationer. För varje relation finns en definierad tågsträcka för vilken biljetten är giltig. Vissa sträckor kan gälla för två alternativa vägar. Lokal giltighet i respektive läns lokala buss- och spårtrafik omgivande giltiga stationer ingår.
2. **Periodbiljett Alla Sträckor**: Samtliga sträckor som omfattas av periodbiljettsgiltighet samt samtliga ingående regioners lokala buss- och spårtrafik.

   Om priset för en Movingo Sträcka uppnår takpris blir periodbiljetten automatiskt uppgraderad att gälla Alla sträckor.

   Det är också möjlighet att välja att köpa till giltighet för Alla sträckor, priset är då takpris minus priset för aktuell sträcka.

   Tillägg för Arlanda C enligt punkt 4 krävs fortsatt för resor till/från Arlanda.
3. **Periodbiljett Län:** Giltig på alla sträckor inom ett län samt inom länets egna trafiksystem. Respektive län väljer om produkten ska erbjudas samt prisnivå. För att undvika barriäreffekter mellan län ska priset som lägst vara i nivå med golvpris. Vid införande av periodbiljett Län ersätter detta periodbiljett Sträcka enligt punkt 1 för relationer inom det aktuella länet.
4. **Arlandatillägg**: För resor till Arlanda C tas ett särskilt tillägg ut oavsett biljettyp som följd av den stationsavgift som tas ut av A-train.

Prissättning och sortiment

Grundprincip för prissättning av såväl enkelbiljetter som periodbiljetter är avståndsbaserad prissättning per km med grundavgift.

För relationer utanför centrala Stockholm har tåget en lägre konkurrenskraft gentemot bilen, där bilister slipper ta hänsyn till köer, trängselskatt och parkeringsproblem. Som följd av detta har alla biljetter som inte gäller för resor till/från Flemingsberg, Stockholm C och Sundbyberg ett avdrag på grundpriset motsvarande 50 procent.

För resor till/från Arlanda C tillkommer stationsavgift Arlanda C.

Produkt	**Princip för prissättning för resor centrala Stockholm**	**Princip för prissättning för reserelationer utanför centrala Stockholm**
Enkelbiljett	Grundavgift x kr + x kr km	Grundavgift x kr/2 + x kr/km
Periodbiljett		
30-dagar	Grundavgift x kr + x kr/km	Grundavgift x kr/2 + x kr/km
90 dagar	Pris 30 dagar x 2,9	Pris 30 dagar x 2,9
365 dagar	Pris 30 dagar x 10,5	Pris 30 dagar x 10,5

Avsteg från prissättning

För enstaka reserelationer kan de län som direkt berörs av den intäkt som biljetten genererar komma överens om avsteg från grundprincip för prissättning.

Syftet med dessa avsteg ska vara att skapa exempelvis följsamhet gentemot länens prissättning för motsvarande sträcka eller att hantera att en sträcka som följd av att tågets sträckning innebär en omväg gentemot andra transportslag. Dessa avsteg behöver i huvudsak följa grundprincipen för prissättning.

Bilaga F - Planeringsprocess

Inledning

Denna bilaga behandlar relationen mellan Mälardalstrafik och dess ägare.

Mälardalstrafik är konstituerat utifrån Aktiebolagslagen (ABL). Bolagets ändamål är att bidra till ägarnas fullgörande av sina uppgifter som regionala kollektivtrafikmyndigheter. Intentionen med dess verksamhet är att utveckla trafiken och de trafikstödjande funktionerna genom att agera som ett samlat trafiksystem utan hinder för medborgarna att resa i systemet.

Planeringsprocess

Planeringsprocessen byggs kring Mälardalstrafiks verksamhetsplan- och budgetprocess som omfattar 1+3 år respektive uppföljningsprocessen som omfattar månad och år.

Samverkan

För att fullgöra uppdraget har bolaget ett samverkande arbetssätt med ägarna men även med andra parter såsom AB Transitio, Trafikverket, Samtrafiken, trafikföretag och andra leverantörer tillika samverkansparter t ex Mälardalsrådet. Frågor av principiell karaktär till exempel taxor samt frågor om fordonsanskaffning tillställs alltid, efter styrelsebehandling, ägarnas fullmäktige för godkännande.

Samverkansmodellen behandlar relationen mellan ägarna och Mälardalstrafik såväl i rollen som ägare som i rollen som resurs.

- För strategisk vägledning finns ett ägarråd som styrelsen kallar till och som sammanträder minst en gång per år i god tid före ordinarie årsstämma.
- För strategisk vägledning respektive beredning av ärenden finns tjänstemannaberedningen som sammanträder sex gånger per år, dels i januari/februari årligen samt i augusti/september årligen respektive tre veckor före varje styrelsesammanträde. Därutöver kan tjänstemannaberedningen inrätta arbetsgrupper för behandling av sakfrågor.

Bilaga G - Affärsplan Etapp 2

Denna bilaga beskriver affärsmodell/-plan för hur Mälardalstrafik ska ingå trafikavtal och periodkortsavtal Etapp 2.

Sedan tidigare har affärsmodell/-plan beslutats för Mälartåg Etapp 2 vilket innebär ett bruttoavtal kombinerat med incitament för exempelvis kvalitet och/eller resandeutveckling.

För periodkortsavtal Etapp 2 är kommande affärsmodell/-plan utformad efter varje linjes förutsättningar. Affärsmodell/-plan är i dessa fall antingen upphandling enligt LUF eller direkttilldelning.