Stockholms läns landsting

Landstingsrådsberedningen

SKRIVELSE
2014-09-24

LS 1405-0694

Landstingsstyrelsen

Överenskommelse om behörighet att fatta beslut om allmän trafikplikt för regional tågtrafik i östra Sverige

Föredragande landstingsråd: Christer G Wennerholm

Ärendebeskrivning

Ärendet gäller godkännande av en överenskommelse om Stockholms läns landstings behörighet att fatta beslut om allmän trafikplikt för regional tågtrafik i Stockholms, Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Östergötlands och Örebro län.

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna överenskommelse avseende behörighet för Stockholms läns landsting att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i östra Sverige.

Landstingsrådsberedningens motivering

Stockholms län och övriga Mälardalsregionen växer i rekordtakt. Tågpendlandet ökar och därför är det viktigt att möta behoven av ett finmaskigt och välfungerande linjenät i östra Sverige.

För att säkerställa en formellt korrekt hantering av beslut om allmän trafikplikt avseende den regionala tågtrafiken i östra Sverige som Stockholms läns landsting överenskommit i samverkansavtal med Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Östergötlands samt Örebro län föreslås fullmäktige godkänna en överenskommelse innebärande att Stockholms läns landsting ges rätt att besluta om allmän trafikplikt i de övriga länen.

Beslutsunderlag

Biträdande landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 11 september 2014

Överenskommelse avseende behörighet för Stockholms läns landsting att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i östra Sverige (Överenskommelsens bilagor bifogas ej, men finns tillgängliga på LSF Kansli)
Trafiknämndens protokollsutdrag den 3 juni 2014
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 16 maj 2014

Torbjörn Rosdahl

Christer G Wennerholm

Carl Rydingstam

Landstingsstyrelsens förvaltning
SLL Juridik och upphandling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-09-11

LS 1405-0694

Handläggare: Maja Eliasson

Ankom
Stockholms läns landsting
2014 -09- 12
Dnr LS 1405-0694
Rokel III

Landstingsstyrelsen

Överenskommelse om behörighet att fatta beslut om allmän trafikplikt för regional tågtrafik i östra Sverige

Ärendebeskrivning

Ärendet gäller godkännande av en överenskommelse om Stockholms läns landstings behörighet att fatta beslut om allmän trafikplikt för regional tågtrafik i Stockholms, Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Östergötlands och Örebro län.

Beslutsunderlag

Biträdande landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 11 september 2014
Överenskommelse avseende behörighet för Stockholms läns landsting att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i östra Sverige (Överenskommelsens bilagor bifogas ej, men finns tillgängliga på LSF Kansli)
Trafiknämndens protokollsutdrag den 3 juni 2014
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 16 maj 2014

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att godkänna överenskommelse avseende behörighet för Stockholms läns landsting att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i östra Sverige.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
För att säkerställa en formellt korrekt hantering av beslut om allmän trafikplikt avseende den regionala tågtrafiken i östra Sverige som Stockholms läns landsting överenskommit i samverkansavtal med Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Östergötlands och Örebro län, föreslås fullmäktige godkänna en överenskommelse innebärande att

Stockholms läns landsting ges rätt att besluta om allmän trafikplikt i de övriga länen.

Bakgrund
Landstingsfullmäktige beslutade den 10 juni 2014, § 114 (LS 1403-0377) att godkänna Samverkansavtal om utveckling av regionaltågstrafiken i Östra Sverige med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Östergötlands och Örebro län.
Landstingsfullmäktige beslutade även, § 99, (LS 1404-0542), att uppdra åt AB Transitio att anskaffa spårfordon m.m. för den avtalade trafiken.
Trafiknämnden beslutade för egen del den 11 mars 2014, § 43 (TN 2014-0103) att fastställa allmän trafikplikt för den i samverkansavtalet överenskomna regionala tågtrafiken i Stockholms, Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Östergötlands och Örebro län.
Trafiknämndens beslut avseende allmän trafikplikt har sedermera överklagats till förvaltningsrätten, enligt det förfarande som anvisas i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Trafikförvaltningens uppfattning är att det överklagade beslutet är korrekt i sak och talan ogrundad, men gör bedömningen att trafiknämnden och övriga regionala kollektivtrafikmyndigheter inte i alla delar följt vissa formella förfaranderegler vad avser etablering av länsöverskridande trafik.

Överväganden
För att säkerställa att trafiknämndens eller något av de övriga länens beslut om allmän trafikplikt inte ska riskera att undanröjas med anledning av överklagandet krävs ett nytt beslut, vars formenlighet inte kan ifrågasättas. En förutsättning för att det nya trafikpliktsbeslutet ska uppfylla de formella kraven är att de övriga regionala kollektivtrafikmyndigheterna ger Stockholms läns landsting behörighet att fatta beslut om allmän trafikplikt inom deras respektive område. Ett sådant bemyndigande kräver enligt kollektivtrafiklagen en överenskommelse mellan myndigheterna som bl.a. ska reglera omfattningen av trafikplikten och finansieringen av trafiken.

Trafiknämnden beslutade den 3 juni 2014, § 112 (TN 2014-0302) under förutsättning av att Stockholms läns landstingsfullmäktige och övriga beslutande församlingar i Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Östergötlands och Örebro län bl.a. godkänner överenskommelsen avseende behörighet för Stockholms läns landsting att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i östra Sverige, att fastställa ett nytt beslut om allmän trafikplikt. Beslutet har i allt väsentligt samma sakinnehåll som det överklagade trafikpliktsbeslutet med undantaget att trafikplikten förlängs från utgången av år 2019 till utgången av år 2029.

Den nu framtagna överenskommelsen med Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Örebro och Östergötlands län om att Stockholms läns landsting ska fatta beslut om allmän trafikplikt för regional tågtrafik i östra Sverige, reglerar utformningen och finansieringen av trafiken i överensstämmelse med vad som beslutats i samverkansavtalet. Mot bakgrund av bestämmelserna i lagen om kollektivtrafik och det ovan anförda, föreslår förvaltningen att överenskommelsen om behörigheten att fatta trafikpliktsbeslut avseende den trafik som ska etableras, ska godkännas.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

De ekonomiska konsekvenserna för Stockholms läns landsting kopplade till den regionala tågtrafiken i östra Sverige behandlas i LS 1403-0377 (Samverkansavtal om utvecklingen av den regionala tågtrafiken i östra Sverige) och LS 1404-0542 (Anskaffning av spårfordon för regional tågtrafik).

Miljökonsekvenser av beslutet

I enlighet med landstingets Miljöpolitiska program 2012-2016 har hänsyn till miljön beaktats och slutsatsen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbedömning i detta ärende.

Catarina Andersson Forsman
Biträdande landstingsdirektör

Anne Rundquist
Chefsjurist

Överenskommelse avseende behörighet för Stockholms läns landsting att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i östra Sverige

Denna överenskommelse avseende behörighet för Stockholms läns landsting att fatta beslut om allmän trafikplikt för regional tågtrafik i östra Sverige (”**Överenskommelsen**”) har denna dag träffats mellan

1. Stockholms läns landsting
2. Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet
3. Landstinget i Uppsala län
4. Örebro läns landsting
5. Landstinget Västmanland
6. Landstinget i Östergötland

nedan var för sig "**Part**" eller ”**Myndigheten**” och, gemensamt, "**Parterna**" eller ”**Myndigheterna**”.

1. Bakgrund

1.1. De regionalt kollektivtrafikansvariga för länen i Mälardalen har sedan år 1991 samverkat om den regionala kollektivtrafiken i Mälardalen.

1.2. I och med ikraftträdandet av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik har ansvaret för den regionala kollektivtrafiken i respektive län överförts till regionala kollektivtrafikmyndigheter. Var och en av Parterna är regional kollektivtrafikmyndighet i respektive län.

1.3. Som regional kollektivtrafikmyndighet åligger det Myndigheterna att, inom sitt län, besluta om övergripande trafikförsörjningsprogram. Baserat på sådana trafikförsörjningsprogram beslutas vidare om s.k. allmän trafikplikt avseende den trafik som enligt Myndigheternas bedömning behöver upphandlas i särskild ordning. Sådan upphandling kan antingen ske genom Myndigheternas försorg eller genom att uppdra åt ett bolag att genomföra upphandling.

1.4. Det nuvarande samarbetsavtalet mellan Parterna och SJ AB avseende kollektivtrafiktrafiken i Mälardalen (*TiM III, Tim = Trafik i Mälardalen*) löper ut i december år 2016. Länen i östra Sverige har därför under åren 2012 och 2013 förhandlat om ett nytt samarbete som resulterat i en *Avsiktsförklaring avseende utvecklingen av den regionala tågtrafiken i östra Sverige*, Bilaga 1, samt ett

Samverkansavtal om utveckling av regionaltågstrafiken i Östra Sverige (”**Samverkansavtalet**”), Bilaga 2.

1.5. Mot bakgrund av ovanstående och i syfte att etablera ett nytt samarbete avseende kollektivtrafiken i Mälardalen från och med december år 2016 ingås Överenskommelsen. Samverkansavtalet är en integrerad del av Överenskommelsen.

2. Trafikutbud

2.1. Den trafik som ska etableras (”**Mälartrafiken**”) beskrivs i Bilaga B till Samverkansavtalet, *Trafikutbud etapp 1*.

3. Finansiering

3.1. Principerna för hur Mälartrafiken ska finansieras framgår av Samverkansavtalets Bilaga C *Finansiering*, Bilaga D *Principer för prissättning* samt Bilaga E *Anskaffning av fordon för trafik i etapp 1*.

4. Allmän trafikplikt

4.1. Ett kommande avtal om allmän trafik avseende Mälartrafiken förutsätter att beslut fattas om allmän trafikplikt avseende den aktuella trafiken. Området för Mälartrafiken omfattar sex län. Enligt kollektivtrafiklagen får en regional kollektivtrafikmyndighet, efter överenskommelse med en eller flera andra sådana myndigheter, fatta beslut om allmän trafikplikt inom myndigheternas gemensamma område. Ett sådant beslut får endast avse regional kollektivtrafik.

4.2. Parterna bedömer att Mälartrafiken utgör regional kollektivtrafik i kollektivtrafiklagens mening.

4.3. Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet, Landstinget i Uppsala län, Örebro läns landsting, Landstinget Västmanland samt Landstinget i Östergötland ger Stockholms läns landsting, i och med ingåendet av Överenskommelsen, behörighet att fatta beslut om allmän trafikplikt inom Myndigheternas gemensamma område vad avser Mälartrafiken.

4.4. Stockholms läns landsting äger fatta beslut om allmän trafikplikt enligt punkt 4.3 under förutsättning av att nödvändiga godkännanden enligt punkt 5.1 sedermera erhålls.

5. Överenskommelsens giltighet

5.1. Överenskommelsen träder i kraft under förutsättning av att den undertecknas av företrädare för respektive Part och sedermera godkänns av behörigt organ inom respektive län samt under förutsättning av att Samverkansavtalet godkänns av behörigt organ inom respektive län.

5.2. Överenskommelsen ska gälla från dagen för godkännande enligt punkt 5.1 och tills vidare.

5.3. Överenskommelsen får sägas upp under iakttagande av en uppsägningstid om tre (3) månader.

6. Ändringar och tillägg

6.1. Samtliga ändringar, förtydliganden och tillägg till Överenskommelsen ska ske skriftligen samt undertecknas och godkännas i enlighet med vad som framgår av punkt 5.1.

7. Tvist

7.1. Tvist angående tillämpning och tolkning av denna Överenskommelse och därmed sammanhängande rättsförhållanden ska i första hand avgöras genom förhandling Parterna emellan.

7.2. Om inte uppgörelse nås genom förhandling ska tvist prövas av allmän domstol med Stockholms tingsrätt som första instans och med tillämpning av svensk lag.

***

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

Stockholm den / 2014

För Stockholms läns landsting

För Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet

För Landstinget i Uppsala län

För Örebro läns landsting

För Landstinget Västmanland

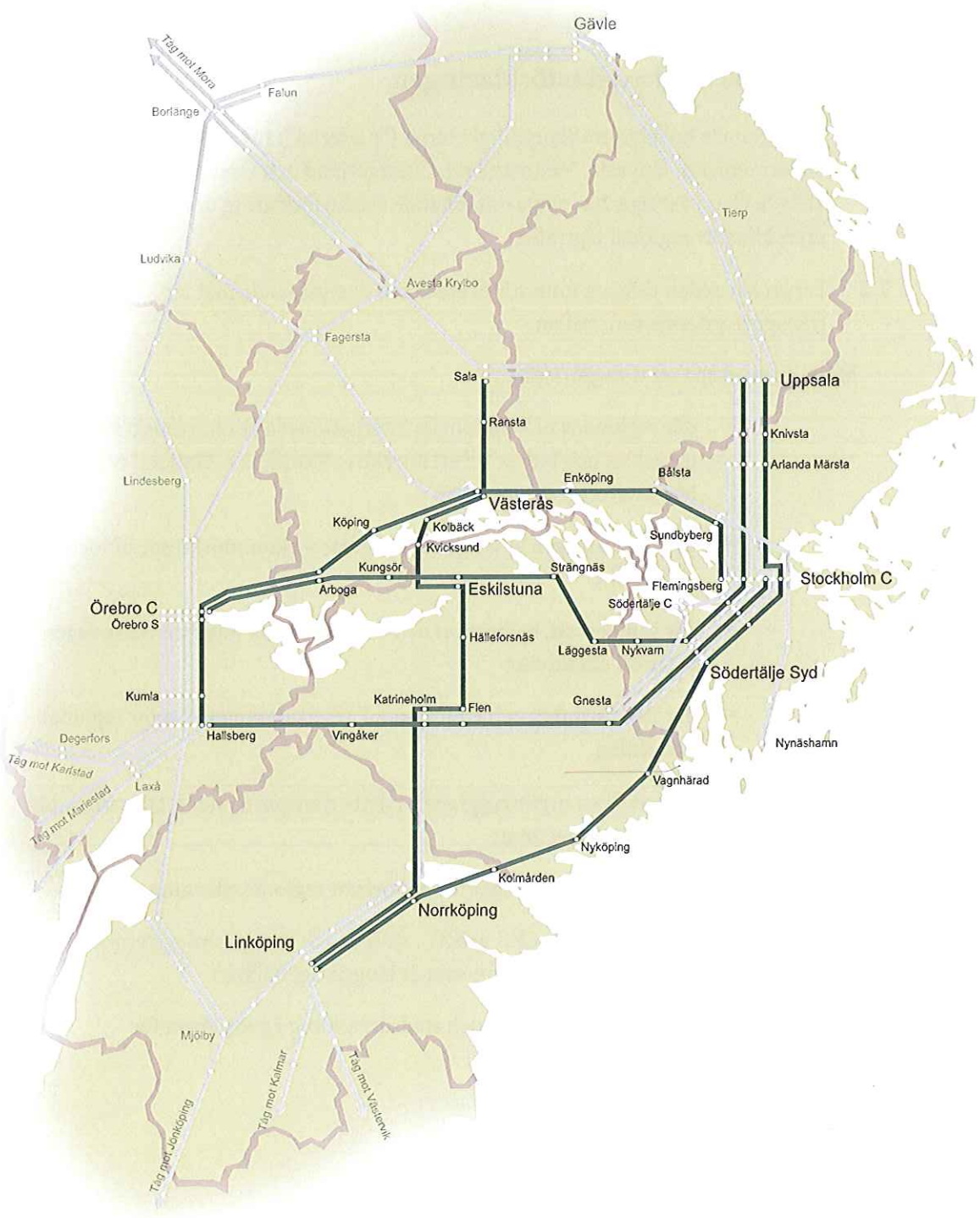
För Landstinget i Östergötland

Bilagor:

Bilaga 1 - Avsiktsförklaring avseende utvecklingen av den regionala tågtrafiken i östra Sverige

Bilaga 2 - Samverkansavtal om utveckling av regionaltågstrafiken i Östra Sverige

Avsiktsförklaring avseende utvecklingen av den regionala tågtrafiken i östra Sverige



1 Parter

1.1 Stockholms läns landsting

1.2 Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet

1.3 Örebro läns landsting

1.4 Landstinget Uppsala

1.5 Landstinget i Östergötland

1.6 Landstinget Västmanland

2 Syftet med avsiktsförklaringen

2.1 De regionala kollektivtrafikmyndigheterna ("parterna") i Stockholm, Södermanland, Uppsala, Västmanland, Östergötland och Örebro län, nedan kallade Östra Sverige, har enats om följande avsiktsförklaring om gemensam utveckling av regional tågtrafik.

2.2 Länen har sedan tidigare kommit överens om övergripande mål för transportsystemet som helhet.

Målet är att skapa ett transportsystem:

- där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till ett attraktivt Stockholm, Gotland och Östra Mellansverige i samverkan
- 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

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

- skapa förutsättningar för en fortsatt regionförstorning
- 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

2.4 De senaste 15 åren har det länsöverskridande resandet ökat kraftigt, vilket gör länsgränserna allt mindre relevanta för arbets- och vardagsresande. Utvecklingen har också gjort att resenärerna och samhället i stort på gott och ont blivit allt mer beroende av regional tågtrafik. På motsvarande sätt har det faktum att allt fler människor rör sig över länsgränserna gjort att länen successivt blivit allt mer beroende av varandra. Den regionala tågtrafikens omfattning, men alltmer också kvalitet och förmåga till stabilitet över tiden, har därmed blivit en kritisk faktor för länens och regionens utveckling.

2.5 Sedan tidigare har länen framgångsrikt inom ramen för den så kallade En Bättre Sits-processen etablerat samarbete om utveckling av transportsystemets infrastruktur. Ett bevis på denna framgång är bygget av Citybanan genom Stockholm, som när den färdigställs år 2017, gör det möjligt att för första gången på ett decennium utöka och förbättra den regionala tågtrafiken även i rusningstid. Citybanan med följdinvesteringar i anslutande banor innebär därmed ett fullbordande av de stora satsningar på spårinfrastrukturen som inleddes i början av 90-talet. På samma sätt som att länen haft och har ett gemensamt intresse av att bidra till att strategiska infrastruktursatsningar kommer still stånd, finns motsvarande gemenensamma intresse av att säkerställa nyttan av investeringarna genom att ny trafik etableras.

2.6 Parterna, som är de regionala kollektivtrafikmyndigheter som sedan årsskiftet 2011/2012 ansvarar för regional kollektivtrafik inom och mellan sina respektive län, är därför överens om att utveckla och förbättra den regionala tågtrafiken. Utvecklingen ska ske genom att länen tillsammans till Citybanans öppnande etablerar ett nytt gemensamt trafiksystem, ett storregionalt stomnät för arbets- och vardagsresande i Östra Sverige.

3 Åtaganden

3.1 Det är parternas avsikt att med denna avsiktsförklaring som grund verka för att efter Citybanans öppnande säkerställa etablerandet av ett storregionalt stomnät baserat på regionaltågstrafik för arbets- och vardagsresande mellan orterna i Östra Sverige.

3.2 Det är parternas avsikt att den fortsatta utvecklingen och genomförandet av trafiken i det storregionala stomnätet ska ta sin utgångspunkt i trafikbeskrivningarna under punkt 5.

3.3 Det är parternas avsikt att man i enlighet med beskrivningarna under punkt 6 ska anskaffa/finansiera för fordon i tillräcklig omfattning för trafiken, i första hand genom upphandling/avrop via Transitio.

3.4 Det är parternas avsikt att MÄLAB ska ges uppdrag och resurser för att etablera en organisation för genomförandeprojekt, förvaltning och utveckling av det storregionala stomnätet i enlighet med punkt 7. Landstinget Östergötland ska erbjudas gå in som delägare i MÄLAB.

3.5 Det är parternas avsikt att sinsemellan ta fram en överenskommelse som definierar ansvar för det storregionala stomnätet och MÄLAB i enlighet med punkt 7. Utifrån denna ansvarsfördelning ska modell och avtal för styrning respektive fördelning av intäkter och kostnader tas fram.

3.6 Det är parternas avsikt att avtal som reglerar genomförande, drift och framtida utveckling av detta trafiksystem ska utarbetas mellan parterna under MÄLAB:s ledning, så ett samlat genomförandebeslut kan fattas under 2013.

4 Bakgrund

4.1 I början av 90-talet gjordes utredningar inför etablerandet av ny regionaltågstrafik i Stockholm – Mälarregionen till det att Svealandsbanan och Mälarbanan skulle tas i bruk. År 1995 bildade trafikhuvudmännen i Stockholm, Södermanland, Uppsala, Västmanland och Örebro län bolaget MÄLAB (under dåvarande firmanamnet Tåg i Mälardalen) med uppgift att handlägga frågor av gemensamt intresse vad gäller regionaltågstrafiken i regionen.

4.2 MÄLAB och trafikhuvudmännen slöt sedermera avtal med SJ, TiM I-II avtalen, med innebörden att SJ från år 1997 åtog sig att etablera och vidmakthålla trafik, till allra största delen utan finansiering från MÄLAB eller länstrafikbolagen. Samverkan var en anpassning till den då ännu inte lösta kapacitetsbristen genom Stockholm, eftersom den regionala trafiken till del kunde samordnas med SJ:s interregionala trafik. SJ:s övergripande trafikåtagande inom TiM II löpte ut år 2010 och därefter har MÄLAB mot ersättning slutit separata trafikavtal på vissa sträckor.

4.3 Åren 2007-2008 gjordes på initiativ av MÄLAB och En Bättre Sits en utredning om kollektivtrafiken i Stockholm – Mälarregionen, Framtidens kollektivtrafik (FramKo). Utredningen lämnade förslag på principer för utveckling av trafikutbud, prissystem och organisationsfrågor. I ljuset av kommande avreglering sågs det som nödvändigt att regionen fick ett större inflytande över den regionala tågtrafiken. MÄLAB föreslogs få rollen som regional samarbetsorganisation med ansvar att gentemot resenärerna tillhandahålla ett sammanhållet trafikutbud bestående av trafik från olika företag och avtalsformer.

4.4 År 2007 tecknades en överenskommelse mellan staten och företrädare för länen i Mälarregionen och Östergötland om medfinansiering med två miljarder kr för bygget av Citybanan. I avtalet åtog sig staten att färdigställa andra infrastrukturobjekt för att möjliggöra utökad storregional tågtrafik och ge länen rätt att gemensamt skapa en storregional trafikhuvudman. År 2010 beslutade Riksdagen om en ny kollektivtrafiklag, vilken bland annat ger de regionala kollektivtrafikmyndigheterna möjlighet att med allmän trafikplikt gemensamt organisera länsöverskridande regional kollektivtrafik

4.5 Sedan år 2010 har MÄLAB tillsammans med trafikhuvudmännen/landstingen/RKTM utrett hur regionaltågstrafiken ska utformas efter 2017 när Citybanans kapacitetsutökning kan tas i anspråk och det nuvarande TiM-avtalet (TiM III) löper ut. Till stöd för utformningen av trafikförsörjningsprogram tog MÄLAB under 2011 fram underlags-pm med förslag till gemensamma beskrivningar om behov av regional tågtrafik och förslag på ett storregionalt stomnät, Trafikplan 2017. Mot bakgrund av långa ledtider har utgångspunkten varit att möjliggöra gemensamma genomförandebeslut under 2013.

5 Beskrivning av det storregionala stomnätet

5.1 Utformningen av trafiksystemets övergripande funktioner har utgått från länsvisa behovsbeskrivningar och de gemensamma regionala målen för transportsystemet i Stockholm – Mälarregionen. Dessa ställer krav på trafikeringen, men också på att trafiken bedrivs inom avtal som säkerställer stabilitet över tiden, hög grad av integration med övrig regional kollektivtrafik och att trafiken oavsett entreprenör eller avtalsform omfattas av ett för trafiksystemet sammanhängande prissystem med gemensamma resevillkor. Behovsbeskrivningarna, de gemensamma målen och hur den regionala tågtrafiken kan bidra till dess uppfyllande, beskrivs i *PM Mål och behov av regional tågtrafik.*

5.2 Trafikutbudet i det storregionala stomnätet beskrivs översiktligt nedan och utgår från *PM Trafikplan 2017 version maj 2012.* Övergripande planeringsprinciper för det storregionala stomnätet är att trafiken ska bedriva som stomtrafik med fasta linjesträckningar, styva tidtabeller och enhetligt uppehållsmönster. Linjenätet bör, förutsatt att det efter Citybanans öppnande bedöms ekonomiskt och kvalitetsmässigt möjligt, i större utsträckning vara genomgående i Stockholm. En turtäthet bör eftersträvas med timmestrafik vardagar 06-23 (ca 18 avgångar per riktning) och därutöver insatståg morgon/kväll på vissa sträckor. Lördag/söndag/helgdag eftersträvas avgångar varannan timme.

5.3 Planeringen av det storregionala stomnätet har utgått från de sträckor inom det så kallade TiM-området där regionaltågstrafik idag bedrivs av SJ med eller utan trafikavtal med MÄLAB. Förutom trafiken i det storregionala stomnätet förutsätts det också finnas andra system med avtalad eller kommersiell regional tågtrafik.

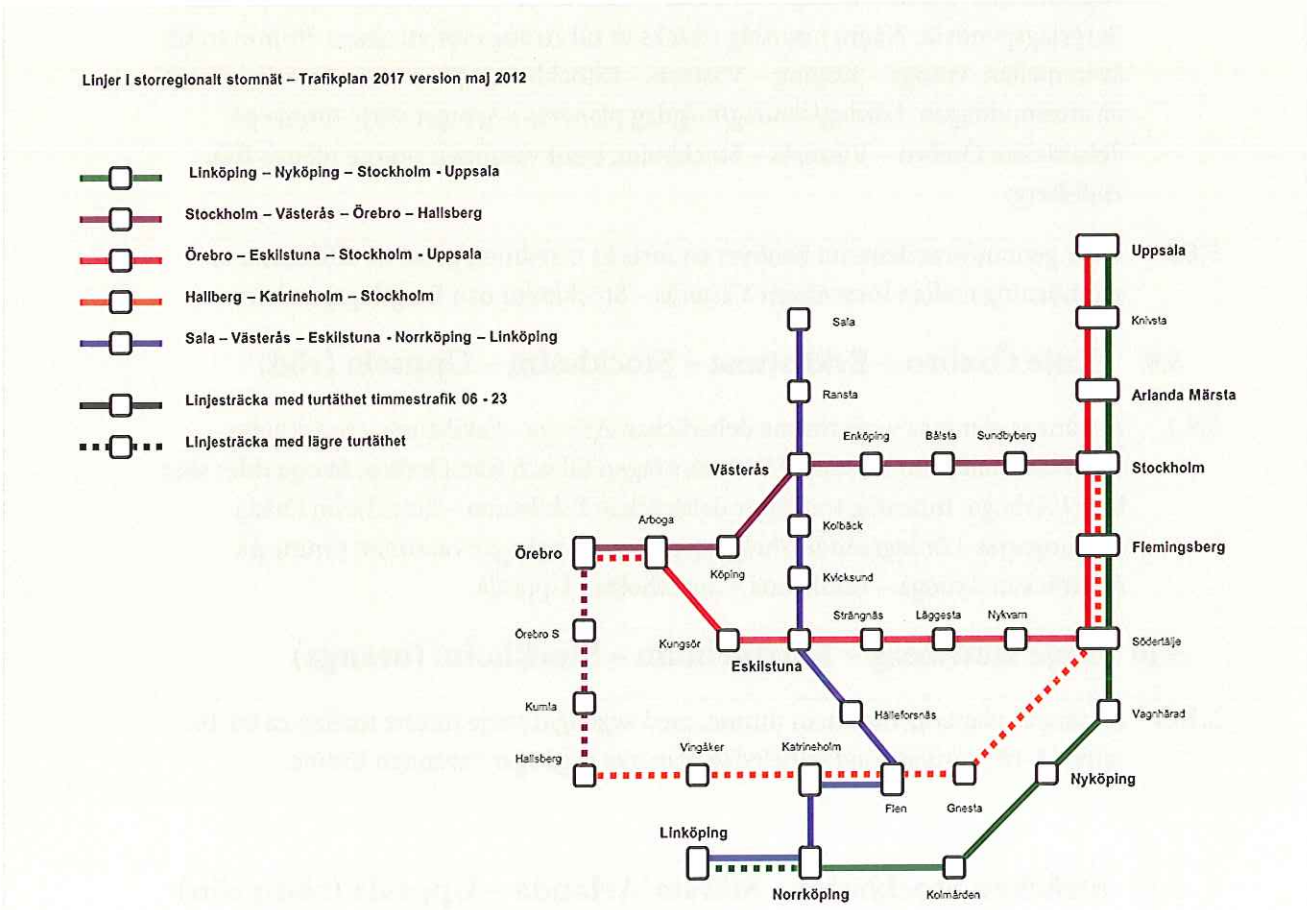
- SL Pendeltåget
- UL Upptåget
- Östgötatrafiken Östgötapendeln
- Tåg i Bergslagen
- Västtrafik Västtågen
- Värmlandstrafik
- SJ Regional Linköping – Stockholm – Gävle via Katrineholm (*den så kallade Ostpendeln*)
- A-train Arlanda Express

Utöver regional tågtrafik förutsätts det också finnas omfattande interregional tågtrafik, exempelvis snabbtåg/Intercity, trafik som till viss utsträckning kan nyttjas för regionalt resande.

5.4 Även efter ett genomförandebeslut kommer det att vara nödvändigt inför genomförande fortsätta utveckla och anpassa trafikutbudet i förhållande till utvecklingen för övrig tågtrafik. Genomförandet av trafiken kan och kommer också att behöva göras etappvis under flera år. Takt för genomförande, ekonomiska kontrollstationer mm kommer att behöva definieras tydligt i kommande genomförandebeslut.

5.5 Inför genomförandebeslut behöver bedömningar (bland annat genom en så kallad Request For Information RFI, som riktas till potentiella leverantörer/trafikföretag) om lämpliga affärsmodeller för hela eller delar av det storregionala stomnätet. Sannolikt kommer det att finnas sträckor där det finns behov av att upphandla trafik och ansvara för fordonsförsörjning, medan det på andra sträckor kan vara mer ändamålsenligt att etablera storregional stomtrafik genom avtal om trafiktjänster som stabilitet i trafikutbudet, biljettgiltighet och kompletterade avgångar från företag som bedriver eller avser bedriva kommersiell trafik på sträckan.

5.6



5.7 Linje Linköping – Nyköping – Stockholm – Uppsala (grön)

5.7.1 Avgångar planeras varje timme på delsträckan Norrköping - Nyköping – Stockholm – Uppsala. Varannan timme körs tågen till och från Linköping. Insatståg trafikerar delsträckan Norrköping – Nyköping – Stockholm i huvudriktningen mot Stockholm på morgonen och från Stockholm på eftermiddagen. Lördag/söndag/helgdag planeras avgångar varannan timme.

5.7.2 Inför genomförandebeslut behöver en fortsatt utredning göras om det totala trafikutbudet på delsträckan Norrköping – Linköping och möjligheterna till integration av trafiken med regionaltåg och Östgötapendeln. Utbudet på delsträckan betraktas tills vidare som preliminärt.

5.8 Linje Stockholm – Västerås – Örebro – Hallsberg (lila)

5.8.1 Avgångar planeras varje timme på delsträckan Örebro – Västerås – Stockholm. Varannan timme körs tågen till och från Hallsberg. Insatståg trafikerar Västerås – Stockholm och antas kopplas ihop med tåg från Bergslagspendeln från Fagersta/Ludvika för att skapa direktförbindelser till Stockholm för orterna utmed Bergslagspendeln. Några insatståg sträcks ut till Arboga för att skapa 30-min trafik även mellan Arboga – Köping – Västerås – (Stockholm) på morgonen och omvänt på eftermiddagen. Lördag/söndag/helgdag planeras avgångar varje timme på delsträckan Örebro – Västerås – Stockholm, samt varannan timme till och från Hallsberg.

5.8.2 Inför genomförandebeslut behöver en fortsätt utredning göras av effekterna av samkörning mellan insatstågen Västerås – Stockholm och Bergslagspendeln.

5.9 Linje Örebro – Eskilstuna – Stockholm – Uppsala (röd)

5.9.1 Avgångar planeras varje timme delsträckan Arboga - Eskilstuna – Stockholm – Uppsala. Mellan 06-09 samt 15-18 körs tågen till och från Örebro, övriga tider sker byte i Arboga. Insatståg trafikerar delsträckan Eskilstuna – Stockholm i båda riktningarna. Lördag/söndag/helgdag planeras avgångar varannan timme på delsträckan Arboga – Eskilstuna – Stockholm - Uppsala.

5.10 Linje Hallsberg – Katrineholm – Stockholm (orange)

5.10.1 Avgångar planeras varannan timme, med avgångar varje timme mellan ca 06-10, samt 14-18. Lördag/söndag/helgdag planeras avgångar varannan timme.

5.11 Sträckan Stockholm – Märsta/Arlanda – Uppsala (röd-grön)

5.11.1 Avgångar planeras varje halvtimme, varannan avgång med trafik på vardera linjen till/från Eskilstuna – Arboga – Örebro (röd) respektive Nyköping – Norrköping –

Linköping (grön), därutöver insatståg. Lördag/söndag/helgdag planeras avgångar varje timme.

5.11.2 Inför genomförandebeslut behöver en fortsatt utredning göras om det totala utbudet på sträckan, inkluderande pendeltågstrafik och med antaganden kring kommersiell trafik. Det finns en stor osäkerhet hur resandet på sträckan Uppsala – Stockholm kommer att utvecklas och fördelas mellan regionaltåg, SL pendeltåg och kommersiell trafik, liksom vilken trafik som spårkapaciteten i slutändan medger. Inom regionen finns också olika behov av trafik via Märsta respektive Arlanda. Utbudet betraktas tills vidare som preliminärt.

5.12 Sala – Västerås – Eskilstuna – Norrköping – Linköping (blå)

5.12.1 Avgångar planeras varje timme. På vissa delsträckor planeras insatståg beroende på vilken kapacitet som infrastrukturen medger. Lördag/söndag/helgdag planeras avgångar varannan timme.

Resande och ekonomi

5.13 Den historiska resandeutvecklingen i SJ:s regionala tågtrafik från första TiM-avtalet, 1997-2011 har i genomsnitt varit 325 000 resenärer, eller ca 2,2 procent per år. Om denna utveckling fortsätter kommer resandet att öka med totalt 19 procent till drygt 18 miljoner resor per år. Denna ökning ligger också i linje med prognoser MÄLAB låtit göra för ett scenario med oförändrad trafik år 2020.

5.14 Nedan redovisas en uppskattning av ekonomin i trafiken i det storregionala stomnätet år 2020 baserat på ett antagande om att resandet år 2020 är ca 30 procent högre än idag. Ökning är större än den trendmässiga ökning som drivs av ekonomisk tillväxt och ökande befolkning, men mindre än den ökning som indikeras i de prognoser som MÄLAB låtit göra över resandet år 2020 med trafik med ett storregionalt stomnät.

Uppskattade bruttokostnader, 2012 års prisnivå	Uppskattade resenärsintäkter, antaget 80 öre/personkm	Resultat
1700 miljoner kr	1400 miljoner kr	-300 miljoner kr

6 Fordonsförsörjning

6.1 I den mån det inte bedöms möjligt eller ekonomiskt försvarbart att avtala om trafik från operatörer med egna moderna fordon, kommer parterna behöva nyanskaffa/finansiera fordon till trafiken.

6.2 De fordon som anskaffas ska tillhandahållas till det gemensamma trafiksystemet och administreras och utvecklas gemensamt av en part i en gemensam fordonspool. Eftersom trafiken är ett långsiktigt åtagande bedöms anskaffning med finansiering med borgen från kommuner/landsting som den modell som är ekonomiskt försvarbar. Inom ramen för en modell för kostnads- och intäktsfördelning ska en form för hyra/ersättning definieras.

6.3 Baserat på tidigare erfarenheter bedöms borgensåtagandet per fordon uppgå till ca 100 miljoner och det totala fordonsbehovet uppskattas, inklusive fordonsreserv, uppgå till 80 fordon räknat på ett antaget typfordon med 275 sittplatser.

6.4 En förstudie inför en fordonsupphandling bedrivs under våren 2012 av Transitio på MÄLAB:s uppdrag. Under hösten 2012 förväntas Transitio påbörja en upphandling av ramavtal för fordon, från vilken avrop kan göras under och efter 2013.

6.5 Depåkapacitet för underhåll och uppställning mm bedöms preliminärt och inledningsvis kunna hanteras i befintlig infrastruktur. Det kan och kommer troligen att bli nödvändigt att utöka depåkapaciteten.

7 Organisation för genomförandeprojekt, förvaltning och långsiktig utveckling

7.1 MÄLAB ska fortsatt ges uppdraget att leda utveckling av trafik i ett storregionalt stomnät och på sikt också för förvaltning och framtida utveckling. Uppdraget ska utformas för att främja utvecklingen av ett gränslöst och sammanhållet kollektivtrafikutbud i enlighet med intentionerna i FramKo-utredningen, exempelvis med ett länsöverskridande prissystem. Det är lämpligt att Landstinget Östergötland erbjuds gå in som ägare i bolaget.

7.2 För genomförande av det storregionala stomnätet behöver en särskild projektorganisation skapas, till vilken MÄLAB kan sluta avtal om resurser från andra organisationer/parter, exempelvis Transitio. Till kommande samlat genomförandebeslut ska en samlad programplan tas fram för de olika delprojekten, inklusive budget och form för finansiering. I programplanen ska också anges hur styrning av program och delprojekt ska gå till. I dagsläget finns en form etablerad för samverkan mellan MÄLAB och ägarna/RKTM, kallad "RKTM-gruppen".

7.3 Utformningen av trafiken i det storregionala stomnätet har gjorts med grund i nytto- och behovsbeskrivningar som dels är gemensamma, dels enskilda för respektive län. Inför ett genomförandebeslut är det nödvändigt att tydligt väga av och definiera ansvaret, enskilt eller länsgemensamt, för enskilda funktioner (pris- och biljettsystem, marknadsföring, resurser för utveckling mm), hela eller delar av trafikutbudet eller trafiksysystemet som helhet. Utifrån hur detta ansvar definieras ska sen modeller tas fram för styrning av MÄLAB och det storregionala stomnätet, respektive hur fördelning av kostnader och intäkter ska hanteras. Utgångspunkten bör här vara att synen på ansvar och i nästa steg styrning och finansiering hänger ihop.

Christer G Wennerholm
Stockholms läns landsting

Åsa Kullgren
Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet

Jonas Karlsson
Örebro läns landsting

Johan Örjes
Landstinget Uppsala län

Göran Gunnarsson
Landstinget Östergötland

Tommy Levinsson
Landstinget Västmanland

Samverkansavtal om utveckling av regionaltågstrafiken i Östra Sverige

Samverkansavtal träffat mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholm, Södermanland, Uppsala, Västmanland, Örebro och Östergötlands län om samverkan i en samordnad och integrerad trafik i östra Sverige.

De regionalt kollektivtrafikansvariga för länen i Mälardalen, nedan kallade *parterna*, har sedan 1991 samverkat om den regionala tågtrafiken i Mälardalen. I december 2012 ingick parterna en avsiktsförklaring, se bilaga H, om gemensam utveckling av regional tågtrafik, nedan kallat *trafiken*, genom att länen tillsammans till Citybanans öppnande ska etablera ett nytt gemensamt trafiksystem, ett storregionalt stomnät för arbets- och vardagsresor.

Detta samverkansavtal reglerar genomförandet av de ambitioner som parterna uttryckt i avsiktsförklaringen och reglera den fortsatta samverkan mellan parterna.

Samverkan mellan parterna ska omfatta ett gemensamt åtagande att genomföra och utveckla ett storregionalt sammanhållet stomnät med samordnad trafikering, garanterad fordonsförsörjning, samordnat pris- och biljettsystem och en gemensam information och marknadsföring.

1 Planerings- och beslutsformer

Parterna är överens om att genomförandet av den nya trafiken ska ske genom bolaget MÄLAB, vilket parterna äger sedan tidigare och för vilket parterna ingått ett aktieägaravtal. MÄLAB:s uppdrag avseende den nya trafiken ska regleras i uppdragsavtal tillika ägardirektiv mellan bolaget och parterna enligt bilaga A.

Principerna för samspelet mellan MÄLAB och parterna för trafiken illustreras i bilaga F Planeringsprocess.

Parterna är överens om att arrangera ett årligt samverkansmöte för uppföljning och diskussion om utveckling av samarbetet och trafiken. Samverkansmötet kan vid behov bereda frågan om inriktningsbeslut och ägardirektiv till MÄLAB.

Parternas beslut om trafiken skall ske i enighet då det avser frågor som avser det gemensamma åtagandet enligt inriktningen angiven i detta avtal. Parterna är vidare överens om att beslut i frågor som endast berör en eller några av parterna ska kunna fattas av berörda parter, exempelvis beslut om trafik som enbart berör en linje eller linjedelsträcka.

Med grund i beslut hos parterna om allmän trafikplikt ska parterna uppdra åt MÄLAB att ingå avtal om allmän trafik samt andra avtal till trafiken anknutna tjänster. Utformning av avtal ska utgå från principer beskrivna i en affärsplan vilken underställs parterna för godkännande.

Parterna är överens om att genomförande av trafiken i enlighet med etapp 1 ska utgå från principerna i framtagen affärsplan bilaga G Affärsmodell.

2 Trafikutbudet

Parterna är överens om att utveckla trafiken med ett trafikutbud i enlighet med den avsiktsförklaring som parterna ingick i december 2012.

I etapp 1 ska trafiken från december 2016 utformas enligt bilaga B Trafikutbud i etapp 1.

Fortsatt utveckling av trafikutbudet ska beslutas i enlighet med de planerings- och beslutsformer samt principer för finansiering som beskrivs i detta avtal.

3 Prissättning

Parterna är överens om att trafiken ska omfattas av ett, tillsammans med parternas egen trafik, gemensamt prissystem utifrån beskrivningen i bilaga D Principer för prissättning.

4 Principer för finansiering

Parterna är överens om att kostnaderna för regionala tågtrafik som bedrivs från och med den 11 december 2016 ska finansieras i enlighet finansieringsmodell i bilaga C Finansiering.

5 Fordon och depåer

Parterna åtar sig att antingen själva tillhandahålla eller ställa säkerhet för anskaffning av fordon i en omfattning som krävs för den trafik som bedrivs inom ramen för samarbetet. Fördelning mellan parterna av tillhandahållande eller säkerhet ska ske i proportion till nyttjandet av fordonen för trafik i respektive län.

Fordonen ska hanteras gemensamt som en flotta och vara tillgängliga för användning i hela trafiksystemet.

Fördelning av kostnader för fordon beskrivs i bilaga C Finansering.

Skulle en situation uppstå där fordon inte behövs eller kan utnyttjas för parternas trafiksystem ska dessa i första hand hyras ut till annan trafik eller på annat sätt avyttras. I andra hand ska kostnaderna för dessa fordon fördelas som generellt påslag på trafikkostnaderna.

Parterna åtar sig att vid behov antingen själva tillhandahålla eller ställa säkerhet vid investering i underhållsdepå eller annan för trafiken nödvändig sidoinfrastruktur. Tillhandahållande eller säkerhet ska ställas av de parter som är berörda av den trafik som nyttjar det aktuella objektet.

Parterna är överens om att för trafiken i etapp 1 anskaffa fordon i enlighet med bilaga E Anskaffning av fordon.

6 Avtalstid

Detta avtal gäller från avtalets undertecknande och till och med december 2019. Avtalet förlängs med fem år i taget om avtalet ej uppsäges senast arton (18) månader före avtalets utgång. Sådan uppsägning skall ske skriftligt och tillställas samtliga parter i avtalet. Annan uppsägningstid kan tillämpas om samtliga parter så beslutar. Avtalet kan dock ej upphöra förrän samtliga parternas ansvar för finansiering och fullgörande av trafikåtaganden enligt avtal om allmän trafik mellan MÄLAB, 556425-0610, och operatörer/leverantörer upphör att gälla, undantaget om part tecknat ett separat borgensåtagande för fordon och depåer.

7 Vid uppsägning skall parterna eftersträva att avtalet ersätts med nytt avtal. Tvister

Eventuella tvister angående tolkningen eller tillämpning av detta avtal, eller ur avtalet härflytande rättsförhållanden, skall hänskjutas till allmän domstol.

Bilagor

Detta avtal omfattar bilagor A-H enligt följande:

Bilaga A	Uppdragsavtal tillika ägardirektiv
Bilaga B	Trafikutbud i etapp 1
Bilaga C	Finansiering
Bilaga D	Principer för prissättning
Bilaga E	Anskaffning av fordon för trafik i etapp 1

Bilaga F Planeringsprocess

Bilaga G Affärsmodell

Bilaga H Avsiktsförklaring om ny trafik

Detta avtal har upprättats i sex originalexemplar, varav parterna tagit var sitt.

Ort/datum

För Stockholms läns landsting

…….

Namn:

För Uppsala läns landsting

…….

Namn:

För Örebro läns landsting

…….

Namn:

För Västmanlands läns landsting

……

Namn:

För Kommunalförbundet Sörmlands
kollektivtrafikmyndighet

…….

Namn:

För Östergötlands läns landsting

…….

Namn:

Bilaga A Uppdragsavtal tillika ägardirektiv

Uppdragsavtal träffat mellan å ena sidan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholm, Södermanland, Uppsala, Västmanland, Örebro och Östergötlands län, i avtalet gemensamt benämnda Uppdragsgivarna, och å andra sidan MÄLAB, 556425-0610, - angående MÄLAB:s uppdrag och roll i en samordnad och integrerad trafik i Östra Sverige.

Genom detta uppdragsavtal, fortsatt benämnt *uppdragsavtalet,* förbinder sig MÄLAB att svara för de uppgifter Uppdragsgivarna överlåter till MÄLAB för att fullfölja samverkan som berör den aktuella trafiken utifrån de grundläggande principer som anges i detta avtal och i samverkansavtalet mellan Uppdragsgivarna, fortsatt benämnt *Samverkansavtalet.* Samverkansavtalet med dess bilagor redovisas som bilaga till detta avtal.

1 Trafik som ingår i uppdraget

Trafiken som omfattas av detta uppdragsavtal skall genomföras av MÄLAB enligt de riktlinjer och principer som anges i Samverkansavtalet mellan Uppdragsgivarna. Uppdraget utgör del i ett gemensamt åtagande mellan Uppdragsgivarna och omfattar järnvägssträckorna och stationerna i den överenskomna trafikeringen enligt bilaga B till Samverkansavtalet.

2 Ansvarsfördelning mellan länen och MÄLAB

Ansvaret för tågtrafiken i Östra Sverige är ett gemensamt ansvar mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholms län, Uppsala län, Västmanlands län, Sörmlands län, Örebro län och Östergötlands län.

Uppdragsgivarna äger MÄLAB som på uppdrag av Uppdragsgivarna, med stöd av 3 kap. 2 § lag (2010:1065) om kollektivtrafik, planerar och genomför den trafik som Uppdragsgivarna beslutat.

Beslut om trafikomfattning och åtaganden som innebär ekonomiska åtaganden för någon av Uppdragsgivarna fattas gemensamt av de Uppdragsgivare som berörs i enligt de principer för finansiering av trafiken som framgår av Samverkansavtalet.

För samverkan i planeringsskeden och förberedelser inför beslut om genomförande och avtal med operatörer skall samverkan ske enligt de principer som redovisas i bilaga F till Samverkansavtalet.

MÄLAB ska ta fram förslag till en utvecklad planeringsprocess med årscykel, vilken ska godkännas av Uppdragsgivarna.

3 Styrning och beslut i löpande verksamhet

Riktlinjer och principer för MÄLAB:s uppdrag som Uppdragsgivarnas gemensamma organ för genomförande och uppföljning regleras i bolagsordning, aktieägaravtalet för MÄLAB, i detta uppdragsavtal tillika ägardirektiv och i separata ägardirektiv som först beslutas av beslutande församling hos respektive Uppdragsgivare och därefter beslutas av MÄLAB:s bolagsstämma.

4 Uppdragsgivarnas ställningstagande och godkännande i särskilda frågor

MÄLAB ska till Uppdragsgivarna underställa frågor som är av principiell betydelse eller annars av större vikt.

5 Ansvarsfördelning mellan MÄLAB och operatör

Uppdragsgivarna överlåter till MÄLAB att upphandla och träffa avtal med tågoperatör och andra tjänsteleverantörer.

Upphandling av tågtrafik och andra tjänster samt ansvarsfördelning mellan MÄLAB och operatör, ska följa principer beskrivna i en affärsplan som MÄLAB ska ta fram inför upphandling och underställa Uppdragsgivarna för godkännande.

En första affärsplan, som ska utgöra underlag för en inledande period, redovisas i bilaga G till Samverkansavtalet.

6 Biljettsystem

Uppdragsgivarna överlåter till MÄLAB att besluta om former för försäljning och samverkan med operatör vad avser biljett- och betalsystem.

MÄLAB ska vid genomförandet och i samarbetet med trafikoperatör säkerställa försäljning och biljetter inom ett gemensamt samordnat system som möjliggör ”en biljett för hela resan” inklusive samordning med Uppdragsgivarna för genomgående resor och samordning med kommersiell trafik och angränsande lokal och regional trafik.

7 Prissättning

Uppdragsgivarna överlåter till MÄLAB att utforma övergripande prissystem utifrån Samverkansavtalets bilaga D Principer för prissättning.

Förslag till prissättning av produkter ska underställas parterna för godkännande. Undantaget är produkter som prissätts av trafikoperatör.

8 Information och marknadsföring

Uppdragsgivarna överlåter till MÄLAB att besluta om former för marknadsföring och information i samverkan med operatör.

MÄLAB skall vid genomförandet säkerställa att marknadsföring och information sker så att resenären upplever ett sammanhållet trafiksystem och får information samlat på ett ställe.

9 Finansiering

Kostnader för genomförande av trafiken avseende dels avtal med operatör och dels avseende övriga kostnader för bedrivande av trafiken skall finansieras enligt principer redovisade i Samverkansavtalet mellan Uppdragsgivarna.

10 Fordon och depåer

Om en eller flera av Uppdragsgivarna så begär skall MÄLAB företräda Uppdragsgivarna vid anskaffning och förvaltning av fordon eller depåer.

Beslut om investeringar eller långsiktiga hyresåtaganden avseende fordon eller depåer ska underställas Uppdragsgivarna för godkännande.

11 Avtalstid

Detta avtal gäller från avtalets undertecknande och till och med december 2019. Avtalet förlängs med fem år i taget om avtalet ej uppsäges senast arton (18) månader före avtalets utgång. Sådan uppsägning skall ske skriftligt och tillställas samtliga parter i avtalet. Annan uppsägningstid kan tillämpas om samtliga parter så beslutar.

12 Tvister

Eventuella tvister angående tolkningen eller tillämpning av detta avtal, eller ur avtalet härflytande rättsförhållanden, skall hänskjutas till allmän domstol.

Bilagor

Bilaga 1 Samverkansavtal med bilagorna B-H

Detta avtal har upprättats i sju originalexemplar, varav parterna tagit var sitt.

Ort/datum

För Stockholms läns landsting

…….

Namn:

För Uppsala läns landsting

…….

Namn:

För Örebro läns landsting

…….

Namn:

För Västmanlands läns landsting

……

Namn:

För Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet

…….

Namn:

För Östergötlands läns landsting

…….

Namn:

För Mälardalstrafik MÄLAB AB

……

Namn:

Bilaga B Trafikutbud etapp 1

Denna bilaga beskriver det trafikutbud i det storregionala stomnätet som parterna kommit överens om att genomföra som etapp 1. Utbudet ligger till grund för gemensamma beslut om fordonsanskaffning och upphandling av trafik och andra tjänster som krävs för att trafiken ska kunna etableras.

Målet är att trafikstart för den nya trafiken ska ske från december 2016. I det fortsatta arbetet kommer detaljerade trafikplaner behöva tas fram där hänsyn tas till när nya fordon levereras samt annan trafik vid tidpunkt för genomförande. Sannolikt kommer upptrappning av trafikutbudet behöva ske under något eller några år.

Beslut om årliga trafikplaner fattas av MÄLAB i enlighet med uppdragsavtal.

1 Begrepp

I stomtrafiken ingår de tåg som vanligen avgår en gång i timmen. Avgångar på en linje som ingår i stomtrafiken benämns *stomtåg*.

Insatståg som går hela eller delar av en linje och har samma uppehållsmönster som den aktuella linjen benämns *insatståg*. Insatståg körs vanligen för att vardagar förstärka trafiken för den dagliga pendlingen morgon respektive eftermiddag, för att skapa 30-minuterstrafik eller tätare. Antalet timmar med insatståg kan skilja mellan linjerna.

Insatståg som passerar en eller flera stationer, benämns *direkttåg*. Direkttåg kan vara ett komplement till stomtrafiken framförallt vid särskilt behov av ökad sittplatskapacitet på enstaka linjer samt för att korta restiden mellan större orter.

2 Trafikutbudet på företagsekonomiskt lönsamma linjer

Det samråd inför upphandling som MÄLAB gjorde under hösten/vintern 2012/2013 indikerar att en eller flera linjer i det storregionala stomnätet kan ha förutsättningar att vara företagsekonomiskt lönsamma. Skulle detta inträffa ska det nedan redovisade utbudet ses som det utbud som parterna sinsemellan kommit överens om att garantera och finansiera, medan det faktiska trafikutbudet kan komma att bli större beroende på de kommersiella förutsättningarna.

3 Linköping – Norrköping – Nyköping – Stockholm – Uppsala

Etapp 1 innebär att trafiken på linjen endast bedrivs på sträckan Norrköping – Nyköping – Stockholm med uppehåll i Norrköping, Kolmården, Nyköping, Vagnhärad, Södertälje syd, Flemingsberg och Stockholm C.

Stomtrafiken vardagar är avgångar varje timme Norrköping - Stockholm, för de sista kvällsturerna planeras avgångar varannan timme. Trafik med insatståg bedrivs på delsträckan Nyköping – Stockholm, mot Stockholm på morgonen och mot Nyköping på eftermiddagen.

Utbudet helger är avgångar varannan timme Norrköping – Stockholm.

Utöver trafik på linjen förväntas det också finnas kommersiell regionaltågstrafik Stockholm – Östergötland via Västra Stambanan, som sannolikt kommer vara det mest attraktiva valet för direkta resor Linköping/Norrköping – Stockholm. Om möjligt ska den faktiska tidtabellen planeras så att utbudet på de två linjerna tidsmässigt kompletterar varandra.

MÄLAB ska också verka för att kommersiell regionaltågstrafik på sträckan Stockholm – Östergötland ska kunna vara integrerad i den övriga regionala kollektivtrafiken, exempelvis genom avtal om giltighet för MÄLAB:s färdbevis.

Linjedelsträcka	Stomtåg vardag	Insatståg vardag	Stomtåg helg
Linköping – Norrköping	0	0	0
Norrköping – Nyköping	17	0	7
Nyköping – Stockholm	17	2	7
Stockholm – Uppsala	0	0	0

4 Örebro – Eskilstuna – Stockholm – Uppsala

Etapp 1 innebär att trafiken på linjen huvudsakligen bedrivs på sträckan Örebro – Eskilstuna – Stockholm, med uppehåll i Örebro, Arboga, Kungsör, Eskilstuna, Strängnäs, Läggesta, Nykvarn, Södertälje syd, Flemingsberg och Stockholm C.

Stomtrafiken vardagar är avgångar varje timme på sträckan Arboga – Eskilstuna – Stockholm, för de sista kvällsturerna planeras avgångar varannan timme. Stomtrafiken trafikerar Örebro morgon och eftermiddag med avgångar varje timme.

Några avgångar på morgonen förlängs till Arlanda och Uppsala, samt omvänt utgår några avgångar från Uppsala och Arlanda på eftermiddagen. Omfattningen av den genomgående trafiken hanteras i kommande trafikplaner och görs utifrån tillgänglig kapacitet samt med hänsyn till helheten av trafik i stråket.

Trafik med insatståg bedrivs vardagar på delsträckan Eskilstuna – Stockholm morgon och eftermiddag.

Utbudet helger är avgångar varannan timme på sträckan Arboga – Eskilstuna – Stockholm, byte i Arboga för resor till och från Örebro.

Linjedelsträcka	Stomtåg vardag	Insatståg vardag	Stomtåg helg
Örebro – Arboga	8	0	0
Arboga – Eskilstuna	17	0	8
Eskilstuna – Stockholm	17	5	9
Stockholm – Uppsala	2	0	0

5 Hallsberg – Katrineholm – Stockholm

Etapp 1 innebär att trafiken bedrivs på sträckan Hallsberg – Katrineholm – Stockholm, med uppehåll i Hallsberg, Vingåker, Katrineholm, Flen, Gnesta, Södertälje syd, Flemingsberg och Stockholm C.

Stomtrafiken vardagar är avgångar varannan timme på hela linjen, förstärkt till avgångar varje timme morgon och eftermiddag.

Utbudet helger är avgångar varannan timme på hela linjen. Det kan bli aktuellt med en glesare spridning av avgångarna för att täcka en större del av trafikdygnet.

Linjedelsträcka	Stomtåg vardag	Insatståg vardag	Stomtåg helg
Hallsberg – Katrineholm	12	0	5
Katrineholm – Stockholm	12	0	5

6 Sala – Västerås – Eskilstuna – Katrineholm – Linköping

Etapp 1 innebär att trafiken på linjen bedrivs på sträckan Sala – Linköping, med uppehåll i Sala, Ransta, Västerås, Kolbäck, Kvicksund, Eskilstuna, Hälleforsnäs, Flen, Katrineholm, Norrköping och Linköping.

Stomtrafiken vardagar är avgångar varje timme Sala – Norrköping. Trafiken bedrivs till Linköping endast morgon och eftermiddag, med avgångar varje timme.

Trafik med insatståg bedrivs på delsträckan Västerås – Norrköping morgon och eftermiddag. Insatstågen delas även upp på olika delsträckor pga av begränsningarna i spårkapaciteten på enkelspårsträckorna. Flest insatståg trafikerar Västerås – Eskilstuna.

Utbudet helger är avgångar varannan timme på delsträckan Sala – Norrköping.

Linjedelsträcka	Stomtåg vardag	Insatståg vardag	Stomtåg helg
Sala – Västerås	16	0	7
Västerås – Eskilstuna	18	4	7
Eskilstuna – Katrineholm	17	2	7
Katrineholm – Norrköping	17	2	7
Norrköping – Linköping	8	0	0

7 (Göteborg) – Hallberg – Örebro Västerås – Stockholm

Etapp 1 innebär att trafiken på linjen bedrivs på sträckan Hallsberg – Västerås – Stockholm med uppehåll i Hallsberg, Kumla, Örebro S/C, Arboga, Köping, Västerås, Enköping, Bålsta, Sundbyberg och Stockholm.

Stomtrafiken vardagar är avgångar varje timme på delsträckan Örebro – Stockholm, Hallsberg trafikeras med avgångar varannan timme.

Trafik med insatståg bedrivs morgon och eftermiddag på delsträckan Västerås – Stockholm, några av dessa tåg körs från Arboga på morgonen respektive till Arboga på eftermiddagen.

Utbudet helger är avgångar varje timme mellan Örebro – Västerås – Stockholm. Hallsberg trafikeras med avgångar varannan timme.

Idag bedrivs trafiken till och från Göteborg med avgångar varannan timme, vilket är önskvärt även efter 2017. Utbudet söder om Hallsberg regleras dock inte i samverkansavtalet mellan MÄLAB:s ägare. Vid trafik söder om Hallsberg förutsätts att tågen gör uppehåll i Laxå.

Linjedelsträcka	Stomtåg vardag	Insatståg vardag	Stomtåg helg
Hallsberg – Örebro	10	0	10
Örebro – Västerås	18	0	18
Västerås – Stockholm	18	10	18

8 Sträckan Stockholm – Uppsala

Etapp 1 innebär att trafiken på sträckan i huvudsak bedrivs som en lokal linje mellan Uppsala – Stockholm med uppehåll i Uppsala, Knivsta, Märsta/Arlanda och Stockholm C. Fördelning av trafiken mellan Märsta respektive Arlanda hanteras i kommande trafikplaner och görs utifrån tillgänglig kapacitet samt med hänsyn till helheten av trafik i stråket.

Målsättningen för stomtrafiken vardagar är avgångar varje halvtimme. Trafik med insatståg bedrivs morgon och eftermiddag.

Några avgångar på sträckan utförs med trafik som är genomgående från Örebro och Eskilstuna till Arlanda och Uppsala och omvänt. Omfattningen av den genomgående trafiken hanteras i kommande trafikplaner och görs utifrån tillgänglig kapacitet samt med hänsyn till helheten av trafik i stråket.

Utbudet helger är avgångar varje timme.

Utöver trafik på linjen förväntas det också finnas kommersiell regionaltågstrafik Stockholm – Gävle med uppehåll i Arlanda, Uppsala och Tierp. MÄLAB ska verka för att kommersiell regionaltågstrafik på sträckan Stockholm – Gävle ska kunna vara integrerad i den övriga regionala kollektivtrafiken, exempelvis genom avtal om giltighet för MÄLAB:s färdbevis.

Linjedelsträcka	Stomtåg vardag	Insatståg vardag	Stomtåg helg
Stockholm – Uppsala	*Det exakta utbudet fastställs efter fortsatt utredning*		

Bilaga C Finansiering

1 Kostnader för MÄLAB:s allmänna förvaltning samt systemkostnader

Kostnaderna för MÄLAB:s allmänna förvaltning ska följa § 3 i parternas Aktieägaravtal för bolaget, vilket säger att kostnader för bolagets allmänna förvaltning ska bestridas av parterna i förhållande till deras aktieinnehav. I kostnaderna för bolagets allmänna förvaltning anses ingå kostnader för att möjliggöra löpande utveckling av trafiksystemet samt att ge stöd till ägarna i hantering av frågor med beröring på den regionala tågtrafiken.

Med systemkostnader avses kostnader för sådana funktioner som krävs för att trafiken ska fungera som ett över linjer, operatörer och trafikslag sammanhållet system. De funktioner som definieras som systemkostnader är den del av marknadsföring, försäljning och kundtjänst som antas ske genom MÄLAB:s upphandlade marknadsorganisation och dess varumärke.

Systemkostnadernas storlek ska utgöras av MÄLAB:s kostnader för dessa funktioner.

Systemkostnader ska fördelas på samma sätt som kostnader för bolagets allmänna förvaltning.

2 Trafikkostnader och biljettintäkter

Med trafikkostnader avses MÄLAB:s kostnader för trafik som inte är kostnader för MÄLAB:s allmänna förvaltning eller systemkostnader. Exempel på trafikkostnader är kostnader för avtal med trafikoperatör, fordonskostnader, banavgifter och annan kostnad för infrastruktur inklusive depåer, drivström mm samt kostnader för försäljning, marknadsföring och kundtjänst utanför MÄLAB:s upphandlade marknadsorganisation.

Fordon som av parterna tillhandahålls trafiksystemet ska ersättas med en självkostnadshyra som täcker fordonens kapital- och förvaltningskostnader samt vissa kostnader för underhåll i enlighet med förvaltnings- eller hyresavtal med AB Transitio. Parterna ska inför beslut om anskaffning av fordon iseparat avtal reglera hur finansiering och förvaltning av dessa fordon ska ske.

Med biljettintäkter avses intäkter för sålda resor, antingen direkt eller indirekt (t ex intäkter där operatör får ersättning för resor gjorda med av beställaren utfärdade biljetter), minus eventuella kostnader för marknadsföring, försäljning och kundtjänst utanför MÄLAB:s upphandlade marknadsorganisation.

För trafik som bedrivs av trafikoperatör under nettoavtal görs en skattad uppdelning av trafikkostnader respektive biljettintäkter.

2.1 Fördelning av trafikkostnader och intäkter

Verkliga och skattade trafikkostnader fördelas mellan linjedelsträckor, definierade enligt punkt 3 nedan, i första hand baserat på kännedom om hur de faktiska kostnaderna fördelas, i andra hand schablonmässigt utifrån tillgängliga mätetal som tidtabellslagda fordonskilometer.

Hyreskostnad för av parterna tillhandahållna fordon ska fördelas så att fordonshyran för varje fordon är lika för respektive fordonstyp.

Intäkter som inte är biljettintäkter, exempelvis intäkter från reklamförsäljning ombord, intäkter från vinstdelning/viten mm fördelas på samma sätt som trafikkostnader.

Verkliga och skattade biljettintäkter fördelas mellan linjedelsträckor i första hand baserat på kännedom om hur de faktiska biljettintäkterna fördelas, i andra hand schablonmässigt utifrån tillgängliga mätetal som personkilometer uppdelat på olika biljettyper.

2.2 Fördelning av resultat mellan parterna

Med resultat avses MÄLAB:s nettokostnader för trafiken med intäkter och kostnader fördelade mellan linjedelsträckor enligt punkt 2.1 ovan.

Resultatet beräknas för respektive linjedelsträcka. På sträckan Stockholm – Uppsala, som består av tre parallella linjer och linjedelsträckor, beräknas resultatet samlat för alla tre linjedelsträckor.

Ett negativt resultat på en linjedelsträcka fördelas mellan berörda län utifrån respektive läns andel av linjedelsträckans totala antal tidtabellslagda fordonskilometer.

Ett positivt resultat på en linjedelsträcka ska i första hand fördelas till linjedelsträckor med negativt resultat på aktuell linje proportion till respektive linjedelsträckas resultat, i andra hand till linjedelsträckor med negativt resultat på övriga linjer, i tredje hand för att finansiera MÄLAB:s systemkostnader och allmänna förvaltning och i fjärde hand tillfalla berörda län utifrån respektive läns andel av linjedelsträckans totala antal tidtabellslagda fordonskilometer.

3 Sammanställning av linjedelsträckor

Linköping – Nyköping – Stockholm – Uppsala (1)				
Linköping – Nyköping	Nyköping – Stockholm	Stockholm – Uppsala		
Örebro – Eskilstuna – Stockholm – Uppsala				
Örebro – Eskilstuna	Eskilstuna – Stockholm	Stockholm - Uppsala		
Hallsberg – Katrineholm – Stockholm				
Hallsberg – Katrineholm	Katrineholm – Stockholm			
Sala – Västerås – Eskilstuna – Katrineholm - Linköping				
Sala – Västerås	Västerås – Eskilstuna	Eskilstuna – Katrineholm	Katrineholm - Linköping	
(Göteborg) - Hallberg – Örebro Västerås - Stockholm				
(Göteborg) – Örebro	Örebro – Västerås	Västerås - Stockholm		
Övrig trafik Stockholm - Uppsala				
Stockholm - Uppsala				

(1) Linjen trafikerar i etapp 1 endast sträckan Norrköping - Stockholm

Bilaga D Principer för prissättning

1. Övergripande utgångspunkt

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

MÄLAB kan i avtal med trafikoperatör uppdra åt denne att själv fatta beslut om prissättning, framförallt för produkter som inte i första hand är ämnade för arbets- och vardagsresande.

Avvägning mellan vilka beslut som ska fattas av MÄLAB eller parterna respektive trafikoperatören ska definieras i den affärsplan som tas fram inför varje upphandling.

2. ”Mälardalstaxan”

För arbets- och vardagsresande ska MÄLAB från december 2016 inrätta ”Mälardalstaxan”, ett sortiment av produkter som säljs och distribueras av MÄLAB under trafiksystemets varumärke.

Mälardalstaxan ska omfatta giltighet för resenären att inom geografiskt sammanhängde områden resa i parternas trafik som bedrivs under avtal om allmän trafik. I detta ingår både den av MÄLAB avtalade regionala tågtrafiken och parternas övriga buss- och spårtrafik.

En part kan begära införande av giltighet för egna produkter i den trafik som upphandlas av MÄLAB. Beslut om sådan giltighet fattas av MÄLAB. Ersättning för giltighet ska ske så att MÄLAB får full kostnadstäckning i förhållande till om resandet skett med Mälardalstaxan eller trafikoperatörens produkter.

a. Prissättning

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. Behov av länsvis anpassning av priserna, som innebär en avvikelse i förhållande till prissystemets övergripande logik, ska ske genom införande av giltighet för parternas egna produkter.
- 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.

På övergripande nivå för hela trafiksystemet ska prissättningen eftersträva att dagens relativa pris- och intäktsnivå upprätthålls.

b. Fördelning av intäkter från Mälardalstaxan

Resandet med produkter i Mälardalstaxan delas in i *regionalt resande* respektive *lokalt resande*.

Med regionalt resande avses resor i den regionala tågtrafiken i en eller flera zoner samt till den regionala tågtrafiken parallella resor i parternas övriga trafik.

9/10 av intäkterna från Mälardalstaxan ska anses vara intäkter från regionalt resande och ska fördelas mellan linjer, linjedelsträckor och län i enlighet med Bilaga C Finansiering.

Om intäkterna från regionalt resande på en linjedelsträcka väsentligen överstiger de förväntade intäkterna, och detta antas bero på att Mälardalstaxan nyttjas för parallella resor i parternas övriga buss- eller spårtrafik, ska dessa merintäkter fördelas mellan berörda parter utifrån en uppskattning av andelar av det faktiska resandet mätt som personkilometer.

Med lokalt resande avses resor i annan trafik än den regionala tågtrafiken inom en zon, antingen som anslutningsresor till en regional resa eller som en fristående resa. En stor del av de lokala resorna antas ske inom Stockholms län.

Av intäkterna från Mälardalstaxan ska 1/10 ses som intäkter för lokala resor.

Intäkter för lokala resor ska fördelas mellan parterna utifrån en uppskattning av andelar av det faktiska resandet mätt som personkilometer. Inledningsvis används en schabloniserad fördelningsnyckel baserad den fördelningsnyckel som används för fördelning av intäkter från TiM Komplett (exklusive fördelning till X-trafik). Fördelningsnyckeln redovisas nedan.

Stockholms läns landsting	50 procent
Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet	7,5 procent
Uppsala läns landsting	28 procent
Västmanlands läns landsting	9 procent
Örebro läns landsting	2 procent
Östergötlands läns landsting	3,5 procent

Efter införandet av Mälardalstaxan ska så snart som möjligt fördelningsnyckeln uppdateras med stöd av resanderäkningar eller annan lämplig metod.

Bilaga E Anskaffning av fordon för trafik i etapp 1

1. Fordonsbehov

I Bilaga G Affärsmodell anges att MÄLAB eller parterna ska tillhandahålla fordon för trafik på linjer som inte bedöms vara kommersiellt lönsamma.

För linjer som bedöms vara kommersiellt lönsamma ska MÄLAB i första hand pröva möjligheten att sluta avtal om allmän trafik med trafikoperatörer som själva avser tillhandahålla fordon för trafiken.

Under perioden 29 november 2012 till 27 januari 2013 genomförde MÄLAB ett samråd inför upphandling riktat till marknadsaktörer och ställde då frågan om det fanns linjer på vilka de svarande skulle vara beredda att bedriva trafik med egna fordon utan ersättning. MÄLAB har också gjort egna kostnads- och intäktsuppskattningar av trafiken. Utifrån detta ska parterna anskaffa fordon till trafiken beskriven i Bilaga B Trafikutbud för nedanstående linjer.

- Linköping – Norrköping – Nyköping – Stockholm – Uppsala
- Örebro – Eskilstuna – Stockholm – Uppsala
- Hallsberg – Katrineholm – Stockholm
- Sala – Västerås – Eskilstuna – Katrineholm – Linköping

Parterna är också överens om att vid behov i ett kommande beslut även anskaffa fordon för nedanstående linjer.

- Hallsberg – Örebro – Västerås – Stockholm
- Lokal trafik Stockholm – Uppsala

De av parterna anskaffade fordonen ska ställas till MÄLAB:s förfogande för utförande av trafiken. Riktlinje för hur hyresavtal ska utformas beskrivs i Bilaga C Finansiering.

2. Form för anskaffning och förvaltning

Anskaffning av fordon ska ske genom att parterna på förslag från MÄLAB tillsammans ingår avtal med AB Transitio om avrop från AB Transitios ramavtal. Avrop ska ske med den kravspecifikation och utifrån det förfrågningsunderlag som utarbetats av Transitio på MÄLAB:s uppdrag, det så kallade AMT-projektet.

Respektive part kan välja att uppdra åt AB Transitio att stå som ägare för sin andel av anskaffade fordon och i så fall ställa fullgod säkerhet för restvärde i form av borgen eller liknande.

Oavsett ägande av fordonen ska parterna sinsemellan sluta avtal om gemensam förvaltning och utveckling av parternas fordon inom en gemensam förvaltningsorganisation. Förvaltning

av fordon ska ske så att fordonen under sin livslängd hanteras och utvecklas som en sammahållen fordonsflotta snarare än enskilda individer tillhöriga en part.

3. Fördelning av anskaffning

Fördelning mellan parterna av anskaffning av antal fordon ska ske utifrån total andel fordonskilometer av trafiken på respektive linje i respektive län.

Nedan redovisas fördelningen av antal fordon utifrån en beräknad trafik med ett typfordon med ca 250-275 sittplatser.

Part	Antal fordon
Stockholms läns landsting	14
Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet	20
Uppsala läns landsting	0
Västmanlands läns landsting	6
Örebro läns landsting	2
Östergötlands läns landsting	4

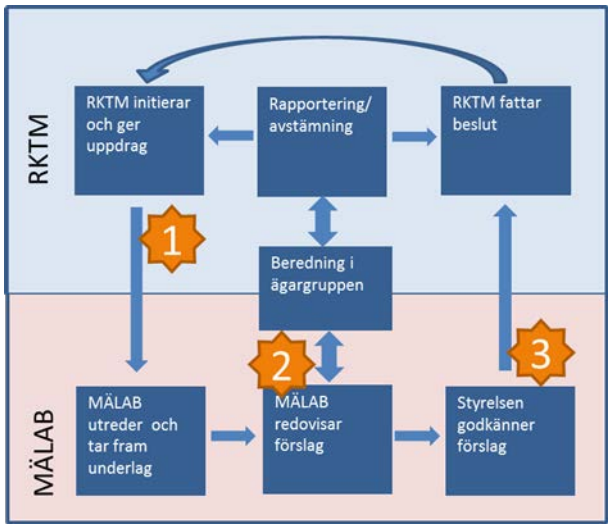
Vid beslut om uppdrag åt AB Transitio att genomföra ett avrop ska fördelningen av andel fordonskilometer och antalet fordon uppdateras utifrån slutliga beslut om exempelvis fordonsreservens storlek samt storlek på fordon.

Landstinget Västmanland förfogar sedan tidigare över fyra stycken fordon av typen X50 ”Regina”. Övriga parter är överens om att låta Landstinget Västmanland som del av sin fordonsanskaffning tillhandahålla dessa fordon till trafiksystemet.

Bilaga F Planeringsprocess

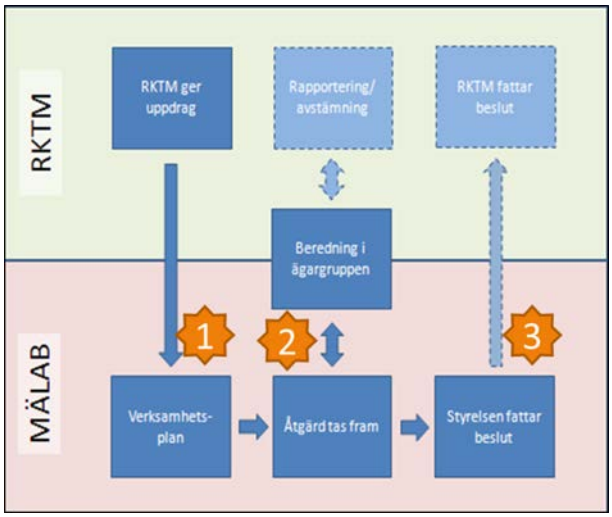
1 Beslutsprocess och samspel mellan Uppdragsgivarna och MÄLAB i utrednings- och planeringsskede

1) Uppdragsgivarena ger uppdrag i form av inriktningsbeslut, vilket är av uppdragsgivarna gemensamt beslutade rekommendationer inom ramen för ett sedan tidigare beslut ägardirektiv
2) MÄLAB tar fram förslag i samråd med ägargruppen som förankrar hos respektive uppdragsgivare
3) MÄLAB antar förslag som föreläggs uppdragsgivarna för beslut, alternativt fattar MÄLAB beslut i de frågor där ägardirektivet har delegerat beslut



2 Beslutsprocess och samspel mellan uppdragsgivarna och MÄLAB i verkställighetsskede

1) Uppdragsgivarna ger uppdrag enligt verksamhetsplan i ett ägardirektiv
2) MÄLAB tar fram förslag efter samråd i ägargruppen som förankrar hos respektive uppdragsgivare
3) MÄLAB fattar beslut i de frågor där ägardirektivet har delegerat beslut, alternativt MÄLAB antar förslag som underställs uppdragsgivarana för beslut i de fall de ej ryms inom avtal och direktiv



Definitioner:

Ägargrupp Tjänstemannagrupp med en representant per uppdragsgivare som utses av respektive uppdragsgivare att företräda uppdragsgivarna i planeringsprocessen

Maj 2013

MÄLAB
Mälardalstrafik AB

Affärsmodell för genomförande av storregionalt stomnät



Bakgrund

Landstingen i Stockholm, Uppsala, Västmanland, Östergötland och Örebro län samt Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet ingick i november 2012 en avsiktsförklaring om utveckling av den regionala tågtrafiken i regionen.

I avsiktsförklaringen anges att det inför genomförandebeslut behöver göras bedömningar om lämpliga affärsmodeller. MÄLAB har därför gjort en förstudie om affärsmodeller inklusive en SIU mot marknadens aktörer.

I detta PM redovisas MÄLAB:s tänkta affärsmodell och upphandlingsstrategi. MÄLAB:s styrelse har fastställt modellen som planeringsinriktning i avvaktan på kommande genomförandebeslut.

De i affärsmodellen redovisade tidpunkterna bygger på antagandet att den nya trafiken gentemot kund etableras i december 2016 genom införande av nya trafikavtal och nytt varumärke. December 2016 är valt utifrån att flera av MÄLAB:s avtal med SJ då löper ut, bland annat TiM III, men ska inte ses som absolut. Utökningen av trafikutbudet och införandet av nya fordon förväntas dock ske under en flerårsperiod.

Affärsmodellens utgångspunkt

Affärsmodellen ska bidra till att avtal skapas som gör att regionaltågstrafiken fyller sin avsedda funktion i regionens transportsystem, uttryckt i form av *funktionella krav* på trafiken. De funktionella kraven refereras i avsiktsförklaringen.

(5.1) *Utformningen av trafiksystemets övergripande funktioner har utgått från länsvisa behovsbeskrivningar och de gemensamma regionala målen för transportsystemet i Stockholm – Mälarregionen. Dessa ställer krav på trafikeringen, men också på att trafiken bedrivs inom avtal som säkerställer stabilitet över tiden, hög grad av integration med övrig regional kollektivtrafik och att trafiken oavsett entreprenör eller avtalsform omfattas av ett för trafiksystemet sammanhängande prissystem med gemensamma resevillkor.*

(5.2) *Övergripande planeringsprinciper för det storregionala stomnätet är att trafiken ska bedriva som stomtrafik med fasta linjesträckningar, styva tidtabeller och enhetligt uppehållsmönster. Linjenätet bör, förutsatt att det efter Citybanans öppnande bedöms ekonomiskt och kvalitetsmässigt möjligt, i större utsträckning vara genomgående i Stockholm. En turtäthet bör eftersträvas med timmestrafik vardagar 06-23 (ca 18 avgångar per riktning) och därutöver insatståg morgon/kväll på vissa sträckor. Lördag/söndag/helgdag eftersträvas avgångar varannan timme.*

I avsiktsförklaringen finns också andra avgränsningar, som att trafiken i första hand är ämnad för arbets- och vardagsresande och att fordonsanskaffning i första hand ska ske via Transitio. Därutöver måste trafiken bedrivas inom randvillkor avseende ekonomisk effektivitet och styrning.

Påverkan på trafiken med hänsyn till de funktionella kraven

Synen på behovet av påverkan på trafiken är central för utformningen av upphandlingar och avtal. Om inga krav ställs på påverkan finns av naturliga skäl ingen anledning att fatta beslut om *allmän trafikplikt*. Nedan de områden där MÄLAB behöver ställa krav.

Fordonsförsörjning	Den långsiktiga fordonsförsörjningen, såväl avseende förnyelse som utökning till följd av ökat resande, måste vara tryggad. Fordonen behöver ha tekniska prestanda som gör att de klarar att hålla styva tidtabeller. Trafikplan 2017 förutsätter att trafiken bedrivs med motorvagnståg med maxhastighet om 200 km/h. Fordonen ska omfattas av samma nivå av tillgänglighet för funktionshindrade som gäller för den länsvisa kollektivtrafiken. MÄLAB ska tillhandahålla fordon för linjer där MÄLAB betalar ut ersättning (utöver periodkortsersättning).
Trafikdrift	Oavsett om linjen förväntas vara företagsekonomiskt lönsam eller inte ska MÄLAB eftersträva avtal som reglerar att de funktionella kraven uppfylls. Avtalstiderna ska vara så långa att MÄLAB kan parera en situation där en operatör säger upp avtalet, utan att riskera att trafiken upphör. Utbudet i stomtrafiken ska vara reglerat över tid. Sannolikt har MÄLAB ramavtal om kapacitet som gör att trafiken måste bedrivas inom vissa givna kanaler, eller så finns motsvarande praktiska begränsningar genom trångsektorplan. Även insatståg bör planeras ihop med stomtrafiken för att skapa jämn halvtimmestrafik. Trafikplanering, information och störningshantering ska ske samordnat för alla linjer i stomnätet och med övrig regional kollektivtrafik.
Marknadsföring och försäljning	Övergripande marknadsföring behöver vara knuten till trafiksystemet snarare än till för tillfället verksam operatör och vara sammanlänkad med övrig regional kollektivtrafik. Försäljningskanaler och produkter måste vara utformade så att de passar med den regionala kollektivtrafiken. Prissystemet behöver vara gemensamt för alla linjer i det storregionala stomnätet och det ska vara möjligt att göra anslutningsresor och parallellresor med samma färdbevis. 30-dagarskort ska utfärdas av MÄLAB eller länen.

Avtalens utformning

Erfarenhetsmässigt finns ett värde i att beställaren har så få avtalsmässiga gränssnitt som möjligt, medan å andra sidan alltför komplexa affärer kan minska antalet potentiella leverantörer och leda till försämrad konkurrens på kort och/eller lång sikt.

Den önskade styrningen av trafiken sätter upp begränsningar för hur tjänsterna kan paketeras. Fordonsanskaffning förutsätts åtminstone till del ske via avrop från Transitio, vilket innebär att MÄLAB kommer tillhandahålla fordon för en del av trafiken.

Marknadsföring och försäljning ska till del vara gemensam för hela trafiksystemet och dessutom vara beständig över tid för operatörsbyten. Detta talar för att dessa tjänster bör organiseras separat, framförallt i ett läge där det finns flera trafikoperatörer.

Avtalsområden

På linje som kan komma att vara företagsekonomiskt lönsamma ser MÄLAB det som affärsmässigt lämpligt pröva upphandling av trafik från operatörer som tillhandahåller egna fordon. Den eller dessa linjer bör handlas upp separat från linjer där MÄLAB tillhandahåller fordon. För att kunna nyttja stordriftsfördelar avseende fordonsreserv, depå mm bör de linjer där MÄLAB tillhandahåller fordon hållas ihop i ett avtalsområde.

Bilden nedan illustrerar ett trafiksystem med två avtalsområden för linjer där operatör respektive MÄLAB tillhandahåller fordon samt därutöver periodkortsavtal med fristående kollektivtrafik.

<table>
<tr><td colspan="3">”Mälardalstrafiken”
För trafiksystemet gemensamt av MÄLAB ägt gränssnitt gentemot resenärerna
• Varumärke
• Försäljningssystem (automater, ombud, appar)
• MÄLAB:s 30-dagarskort (”MÄLAB-taxan”)
• Hemsida med reseplanerare
• Ev kundtjänstfunktion</td></tr>
<tr><td>Avtalsområde 1
Linje/linjer för vilka operatören långsiktigt tillhandahåller fordon
(kan vara flera avtalsområden)</td><td>Avtalsområde 2
Linjer för vilka MÄLAB anskaffat fordon</td><td>Periodkortsavtal
Annan trafik som genom avtal ingår i MÄLAB-taxan
• Regional snabbtågstrafik
• Fjärrtågstrafik i vissa relationer
• Ev busstrafik</td></tr>
</table>

Avtalsstruktur

Nedan redovisas den tänkta avtalsstrukturen för linjer där MÄLAB respektive operatören tillhandahåller fordon. I båda modellerna förutsätts trafikoperatören vara primär avtalspart gentemot MÄLAB och ta ett stort ansvar för trafiken inklusive möjlighet till egen marknadskommunikation, viss försäljning av egna färdbevis och påverkan på trafikutbudet.

- **Där trafikoperatören tillhandahåller fordon** så förutsätts trafikoperatören MÄLAB ha ett helhetsåtagande som omfattar alla delar inklusive underhåll och depåer. Undantaget är systemgemensam marknadskommunikation och försäljning av systemgemensamma färdbevis. Detta liknar till stor del den avtalsmässiga relation som SJ idag har med MÄLAB.
- **Där MÄLAB tillhandahåller fordon** kan det komma att vara nödvändigt att MÄLAB också garanterar viss depåkapacitet genom separat upphandling. Trafikoperatören bör få ansvaret för att organisera fordonsunderhåll. Denna kan i sin tur välja att teckna underhållsavtal med fordonsleverantören.

<table>
<tr><th></th><th>Biljett-försäljning, distribution kundservice</th><th>Trafik-produktion dagligt underhåll</th><th>Periodiskt och felavhjälpande underhåll av fordon</th><th>Leverantör av fordon</th><th>Depåtjänster</th></tr>
<tr><td>Operatören tillhandahåller fordon</td><td rowspan="2">”Mälardalstrafiken”</td><td colspan="4">Avtal med trafikoperatör</td></tr>
<tr><td>MÄLAB tillhandahåller fordon</td><td colspan="2">Avtal med trafikoperatör</td><td>Avtal med fordons-leverantör</td><td>Vakans-garanti gentemot depåföretag</td></tr>
</table>

Avtalsformer

Regionaltågstrafiken i MÄLAB:s område bedrivs idag med stora kommersiella inslag och MÄLAB och RKTM ser det som positivt att även framöver låta trafikoperatörerna påverka såväl prissättning av vissa produkter som delar av trafikutbudet. Detta gör att tjänstekoncessionsavtal är den önskade avtalsformen, oavsett om trafiken bedrivs med operatörens eller av MÄLAB tillhandahållna fordon.

Det faktum att operatören i en tjänstekoncession förutsätts ta en stor del av risken ställer särskilda krav på både beställaren och de leverantörer som deltar i upphandlingen. För att budgivarna ska kunna uppskatta den framtida intäktsutvecklingen behöver beställaren kunna presentera mer detaljerad information inte bara om produktionen, utan också om resandet. Budgivare också kan ha olika förutsättningar att t ex nyttja stordriftsfördelar med anslutande trafik.

MÄLAB har idag begränsad information om dagens trafik att förmedla till marknaden. Framförallt finns stora osäkerheter kring storlek och fördelning av intäkter. Samtidigt har den befintliga operatören full insyn i den egna trafiken och ekonomin.

För trafiken i Trafikplan 2017 finns också osäkerheter som alla budgivare kan tvingas ta höjd för i anbuden.

- Resande och intäkter, framförallt för de delar av trafiken som blir väsentligt annorlunda mot idag. Osäkerheter finns också i vilken mån kommersiella aktörer avser bedriva parallell trafik och om den kompletterar eller konkurrerar med MÄLAB:s trafik.
- Exakt vilket utbud som ska bedrivas, eftersom detta sannolikt kommer vara beroende av hur resande och intäkter utvecklas.
- Kostnaden för fordonsunderhåll är osäker eftersom beslut om depåplacering samt vilka fordon som ska nyttjas för trafiken inte är fattade och fordonstypen dessutom kommer vara ny.
- För tiden fram till dess MÄLAB:s fordon är levererade kommer operatören i likhet med idag behöva tillhandahålla egna, tillfälliga fordon. Detta gör att affären de första åren blir väsentligt annorlunda jämfört med när trafiken bedrivs med MÄLAB:s fordon.

MÄLAB bedömer det därför som olämpligt att direkt göra en upphandling av ett långsiktigt tjänstekoncessionsavtal. Istället planeras för att upphandlingen tidsmässigt delas in i två perioder; ett kortare övergångsavtal och ett därpå följande långsiktigt tjänstekoncessionsavtal. I det inledande övergångsavtalet kan operatören avlastas från vissa av de osäkerheter som är förknippade med övergång från dagens trafik och uppbyggnad av det nya trafiksystemet. MÄLAB kan då också säkerställa full insyn i trafiken och ekonomin för att i nästa skede kunna förmedla denna information till anbudsgivarna i kommande upphandling. I det inledande övergångsavtalet ska också ingå krav på att operatören

tillhandahåller egna fordon som under avtalstiden växlas ut mot MÄLAB:s fordon i takt med att dessa levereras.

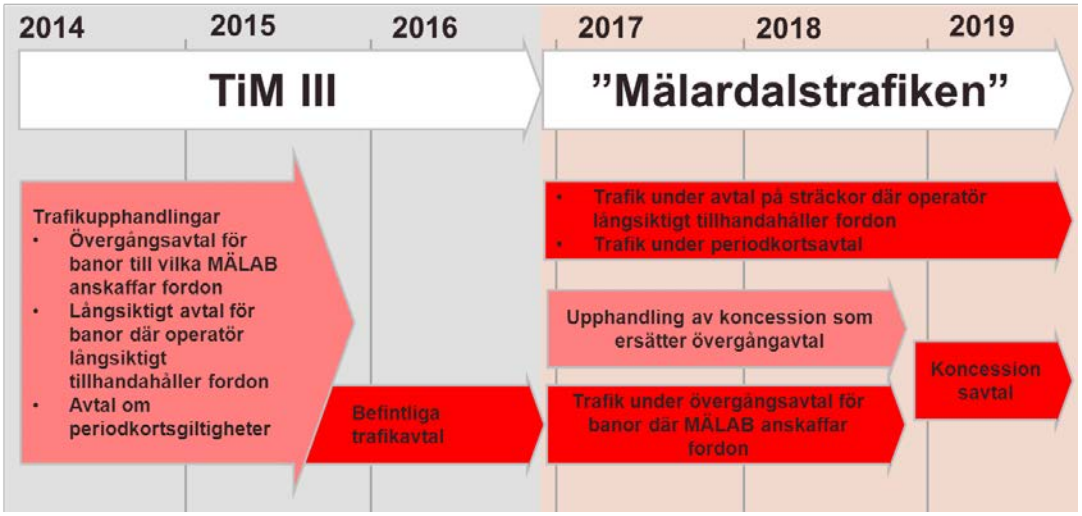
Upphandling av det första kortare övergångsavtalet bör inledas efter att genomförandebeslut om den nya trafiken har fattats, med trafikstart i december 2016 när MÄLAB:s nuvarande avtal för Svealandsbanan löper ut.

Från ca 2019-2020 skulle ett renare tjänstekoncessionsavtal enligt den önskade modellen vara möjligt och lämpligt. MÄLAB:s fordon bör då vara beprövade och de största osäkerheterna kring kostnader, utbud och resande undanröjda. Upphandling av detta andra avtal bör inledas ca 2016.

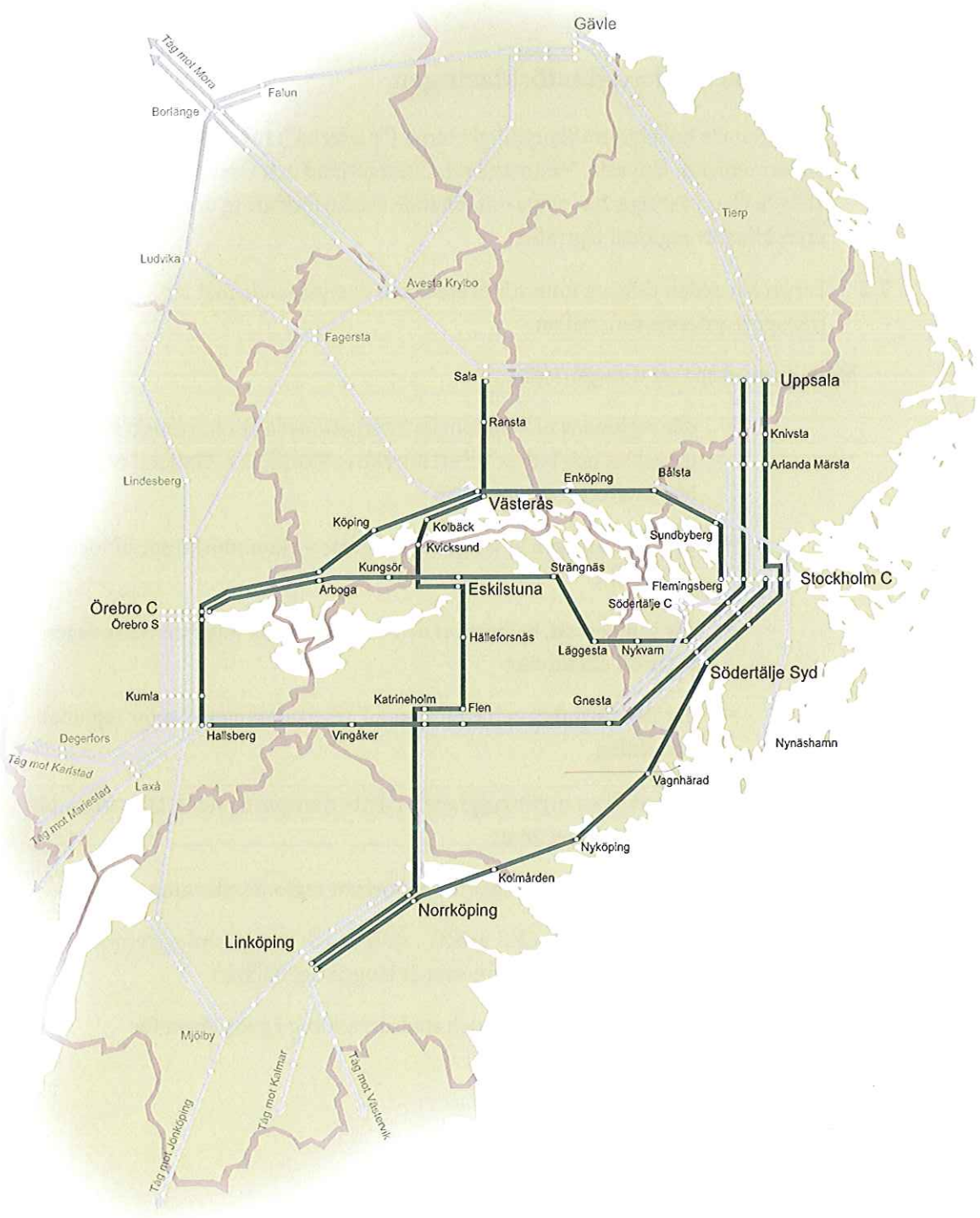
Upphandling av linje där operatören långsiktigt tillhandahåller fordon

För linje där MÄLAB bedömt det kan vara fördelaktivt att överlåta åt operatören att tillhandahålla fordon finns inte samma problem med osäkerheter kopplat till genomförande. Upphandling av dessa bör därför kunna ske utan att gå omvägen via ett övergångsavtal och göras för en trafikstart i december 2016 när nuvarande samverkansavtal med SJ (TiM III) löper ut. En tidig upphandling gör också att MÄLAB, om förutsättningarna för att handla upp trafik av operatör med egna fordon av någon anledning skulle ha missbedömts, skyndsamt kan avropa egna fordon även för denna/dessa linjer.

Bilden nedan illustrerar en möjlig och grov tidplan för kommande trafikupphandlingar och avtal.



Avsiktsförklaring avseende utvecklingen av den regionala tågtrafiken i östra Sverige



1 Parter

1.1 Stockholms läns landsting

1.2 Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet

1.3 Örebro läns landsting

1.4 Landstinget Uppsala

1.5 Landstinget i Östergötland

1.6 Landstinget Västmanland

2 Syftet med avsiktsförklaringen

2.1 De regionala kollektivtrafikmyndigheterna ("parterna") i Stockholm, Södermanland, Uppsala, Västmanland, Östergötland och Örebro län, nedan kallade Östra Sverige, har enats om följande avsiktsförklaring om gemensam utveckling av regional tågtrafik.

2.2 Länen har sedan tidigare kommit överens om övergripande mål för transportsystemet som helhet.

Målet är att skapa ett transportsystem:

- där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till ett attraktivt Stockholm, Gotland och Östra Mellansverige i samverkan
- 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

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

- skapa förutsättningar för en fortsatt regionförstorning
- 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

2.4 De senaste 15 åren har det länsöverskridande resandet ökat kraftigt, vilket gör länsgränserna allt mindre relevanta för arbets- och vardagsresande. Utvecklingen har också gjort att resenärerna och samhället i stort på gott och ont blivit allt mer beroende av regional tågtrafik. På motsvarande sätt har det faktum att allt fler människor rör sig över länsgränserna gjort att länen successivt blivit allt mer beroende av varandra. Den regionala tågtrafikens omfattning, men alltmer också kvalitet och förmåga till stabilitet över tiden, har därmed blivit en kritisk faktor för länens och regionens utveckling.

2.5 Sedan tidigare har länen framgångsrikt inom ramen för den så kallade En Bättre Sits-processen etablerat samarbete om utveckling av transportsystemets infrastruktur. Ett bevis på denna framgång är bygget av Citybanan genom Stockholm, som när den färdigställs år 2017, gör det möjligt att för första gången på ett decennium utöka och förbättra den regionala tågtrafiken även i rusningstid. Citybanan med följdinvesteringar i anslutande banor innebär därmed ett fullbordande av de stora satsningar på spårinfrastrukturen som inleddes i början av 90-talet. På samma sätt som att länen haft och har ett gemensamt intresse av att bidra till att strategiska infrastruktursatsningar kommer still stånd, finns motsvarande gemenensamma intresse av att säkerställa nyttan av investeringarna genom att ny trafik etableras.

2.6 Parterna, som är de regionala kollektivtrafikmyndigheter som sedan årsskiftet 2011/2012 ansvarar för regional kollektivtrafik inom och mellan sina respektive län, är därför överens om att utveckla och förbättra den regionala tågtrafiken. Utvecklingen ska ske genom att länen tillsammans till Citybanans öppnande etablerar ett nytt gemensamt trafiksystem, ett storregionalt stomnät för arbets- och vardagsresande i Östra Sverige.

3 Åtaganden

3.1 Det är parternas avsikt att med denna avsiktsförklaring som grund verka för att efter Citybanans öppnande säkerställa etablerandet av ett storregionalt stomnät baserat på regionaltågstrafik för arbets- och vardagsresande mellan orterna i Östra Sverige.

3.2 Det är parternas avsikt att den fortsatta utvecklingen och genomförandet av trafiken i det storregionala stomnätet ska ta sin utgångspunkt i trafikbeskrivningarna under punkt 5.

3.3 Det är parternas avsikt att man i enlighet med beskrivningarna under punkt 6 ska anskaffa/finansiera för fordon i tillräcklig omfattning för trafiken, i första hand genom upphandling/avrop via Transitio.

3.4 Det är parternas avsikt att MÄLAB ska ges uppdrag och resurser för att etablera en organisation för genomförandeprojekt, förvaltning och utveckling av det storregionala stomnätet i enlighet med punkt 7. Landstinget Östergötland ska erbjudas gå in som delägare i MÄLAB.

3.5 Det är parternas avsikt att sinsemellan ta fram en överenskommelse som definierar ansvar för det storregionala stomnätet och MÄLAB i enlighet med punkt 7. Utifrån denna ansvarsfördelning ska modell och avtal för styrning respektive fördelning av intäkter och kostnader tas fram.

3.6 Det är parternas avsikt att avtal som reglerar genomförande, drift och framtida utveckling av detta trafiksystem ska utarbetas mellan parterna under MÄLAB:s ledning, så ett samlat genomförandebeslut kan fattas under 2013.

4 Bakgrund

4.1 I början av 90-talet gjordes utredningar inför etablerandet av ny regionaltågstrafik i Stockholm – Mälarregionen till det att Svealandsbanan och Mälarbanan skulle tas i bruk. År 1995 bildade trafikhuvudmännen i Stockholm, Södermanland, Uppsala, Västmanland och Örebro län bolaget MÄLAB (under dåvarande firmanamnet Tåg i Mälardalen) med uppgift att handlägga frågor av gemensamt intresse vad gäller regionaltågstrafiken i regionen.

4.2 MÄLAB och trafikhuvudmännen slöt sedermera avtal med SJ, TiM I-II avtalen, med innebörden att SJ från år 1997 åtog sig att etablera och vidmakthålla trafik, till allra största delen utan finansiering från MÄLAB eller länstrafikbolagen. Samverkan var en anpassning till den då ännu inte lösta kapacitetsbristen genom Stockholm, eftersom den regionala trafiken till del kunde samordnas med SJ:s interregionala trafik. SJ:s övergripande trafikåtagande inom TiM II löpte ut år 2010 och därefter har MÄLAB mot ersättning slutit separata trafikavtal på vissa sträckor.

4.3 Åren 2007-2008 gjordes på initiativ av MÄLAB och En Bättre Sits en utredning om kollektivtrafiken i Stockholm – Mälarregionen, Framtidens kollektivtrafik (FramKo). Utredningen lämnade förslag på principer för utveckling av trafikutbud, prissystem och organisationsfrågor. I ljuset av kommande avreglering sågs det som nödvändigt att regionen fick ett större inflytande över den regionala tågtrafiken. MÄLAB föreslogs få rollen som regional samarbetsorganisation med ansvar att gentemot resenärerna tillhandahålla ett sammanhållet trafikutbud bestående av trafik från olika företag och avtalsformer.

4.4 År 2007 tecknades en överenskommelse mellan staten och företrädare för länen i Mälarregionen och Östergötland om medfinansiering med två miljarder kr för bygget av Citybanan. I avtalet åtog sig staten att färdigställa andra infrastrukturobjekt för att möjliggöra utökad storregional tågtrafik och ge länen rätt att gemensamt skapa en storregional trafikhuvudman. År 2010 beslutade Riksdagen om en ny kollektivtrafiklag, vilken bland annat ger de regionala kollektivtrafikmyndigheterna möjlighet att med allmän trafikplikt gemensamt organisera länsöverskridande regional kollektivtrafik

4.5 Sedan år 2010 har MÄLAB tillsammans med trafikhuvudmännen/landstingen/RKTM utrett hur regionaltågstrafiken ska utformas efter 2017 när Citybanans kapacitetsutökning kan tas i anspråk och det nuvarande TiM-avtalet (TiM III) löper ut. Till stöd för utformningen av trafikförsörjningsprogram tog MÄLAB under 2011 fram underlags-pm med förslag till gemensamma beskrivningar om behov av regional tågtrafik och förslag på ett storregionalt stomnät, Trafikplan 2017. Mot bakgrund av långa ledtider har utgångspunkten varit att möjliggöra gemensamma genomförandebeslut under 2013.

5 Beskrivning av det storregionala stomnätet

5.1 Utformningen av trafiksystemets övergripande funktioner har utgått från länsvisa behovsbeskrivningar och de gemensamma regionala målen för transportsystemet i Stockholm – Mälarregionen. Dessa ställer krav på trafikeringen, men också på att trafiken bedrivs inom avtal som säkerställer stabilitet över tiden, hög grad av integration med övrig regional kollektivtrafik och att trafiken oavsett entreprenör eller avtalsform omfattas av ett för trafiksystemet sammanhängande prissystem med gemensamma resevillkor. Behovsbeskrivningarna, de gemensamma målen och hur den regionala tågtrafiken kan bidra till dess uppfyllande, beskrivs i *PM Mål och behov av regional tågtrafik.*

5.2 Trafikutbudet i det storregionala stomnätet beskrivs översiktligt nedan och utgår från *PM Trafikplan 2017 version maj 2012.* Övergripande planeringsprinciper för det storregionala stomnätet är att trafiken ska bedriva som stomtrafik med fasta linjesträckningar, styva tidtabeller och enhetligt uppehållsmönster. Linjenätet bör, förutsatt att det efter Citybanans öppnande bedöms ekonomiskt och kvalitetsmässigt möjligt, i större utsträckning vara genomgående i Stockholm. En turtäthet bör eftersträvas med timmestrafik vardagar 06-23 (ca 18 avgångar per riktning) och därutöver insatståg morgon/kväll på vissa sträckor. Lördag/söndag/helgdag eftersträvas avgångar varannan timme.

5.3 Planeringen av det storregionala stomnätet har utgått från de sträckor inom det så kallade TiM-området där regionaltågstrafik idag bedrivs av SJ med eller utan trafikavtal med MÄLAB. Förutom trafiken i det storregionala stomnätet förutsätts det också finnas andra system med avtalad eller kommersiell regional tågtrafik.

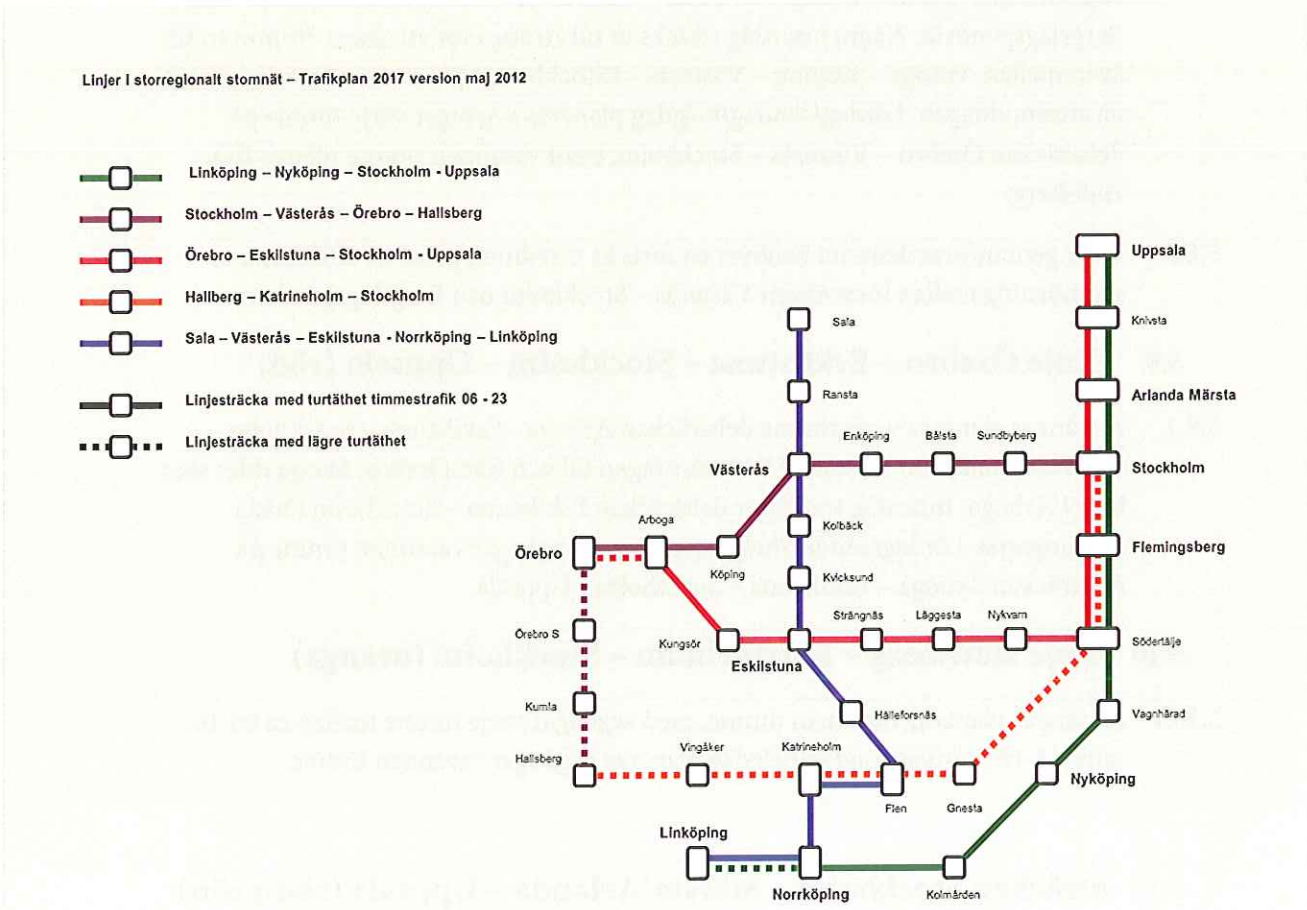
- SL Pendeltåget
- UL Upptåget
- Östgötatrafiken Östgötapendeln
- Tåg i Bergslagen
- Västtrafik Västtågen
- Värmlandstrafik
- SJ Regional Linköping – Stockholm – Gävle via Katrineholm (*den så kallade Ostpendeln*)
- A-train Arlanda Express

Utöver regional tågtrafik förutsätts det också finnas omfattande interregional tågtrafik, exempelvis snabbtåg/Intercity, trafik som till viss utsträckning kan nyttjas för regionalt resande.

5.4 Även efter ett genomförandebeslut kommer det att vara nödvändigt inför genomförande fortsätta utveckla och anpassa trafikutbudet i förhållande till utvecklingen för övrig tågtrafik. Genomförandet av trafiken kan och kommer också att behöva göras etappvis under flera år. Takt för genomförande, ekonomiska kontrollstationer mm kommer att behöva definieras tydligt i kommande genomförandebeslut.

5.5 Inför genomförandebeslut behöver bedömningar (bland annat genom en så kallad Request For Information RFI, som riktas till potentiella leverantörer/trafikföretag) om lämpliga affärsmodeller för hela eller delar av det storregionala stomnätet. Sannolikt kommer det att finnas sträckor där det finns behov av att upphandla trafik och ansvara för fordonsförsörjning, medan det på andra sträckor kan vara mer ändamålsenligt att etablera storregional stomtrafik genom avtal om trafiktjänster som stabilitet i trafikutbudet, biljettgiltighet och kompletterade avgångar från företag som bedriver eller avser bedriva kommersiell trafik på sträckan.

5.6



5.7 Linje Linköping – Nyköping – Stockholm – Uppsala (grön)

5.7.1 Avgångar planeras varje timme på delsträckan Norrköping - Nyköping – Stockholm – Uppsala. Varannan timme körs tågen till och från Linköping. Insatståg trafikerar delsträckan Norrköping – Nyköping – Stockholm i huvudriktningen mot Stockholm på morgonen och från Stockholm på eftermiddagen. Lördag/söndag/helgdag planeras avgångar varannan timme.

5.7.2 Inför genomförandebeslut behöver en fortsatt utredning göras om det totala trafikutbudet på delsträckan Norrköping – Linköping och möjligheterna till integration av trafiken med regionaltåg och Östgötapendeln. Utbudet på delsträckan betraktas tills vidare som preliminärt.

5.8 Linje Stockholm – Västerås – Örebro – Hallsberg (lila)

5.8.1 Avgångar planeras varje timme på delsträckan Örebro – Västerås – Stockholm. Varannan timme körs tågen till och från Hallsberg. Insatståg trafikerar Västerås – Stockholm och antas kopplas ihop med tåg från Bergslagspendeln från Fagersta/Ludvika för att skapa direktförbindelser till Stockholm för orterna utmed Bergslagspendeln. Några insatståg sträcks ut till Arboga för att skapa 30-min trafik även mellan Arboga – Köping – Västerås – (Stockholm) på morgonen och omvänt på eftermiddagen. Lördag/söndag/helgdag planeras avgångar varje timme på delsträckan Örebro – Västerås – Stockholm, samt varannan timme till och från Hallsberg.

5.8.2 Inför genomförandebeslut behöver en fortsätt utredning göras av effekterna av samkörning mellan insatstågen Västerås – Stockholm och Bergslagspendeln.

5.9 Linje Örebro – Eskilstuna – Stockholm – Uppsala (röd)

5.9.1 Avgångar planeras varje timme delsträckan Arboga - Eskilstuna – Stockholm – Uppsala. Mellan 06-09 samt 15-18 körs tågen till och från Örebro, övriga tider sker byte i Arboga. Insatståg trafikerar delsträckan Eskilstuna – Stockholm i båda riktningarna. Lördag/söndag/helgdag planeras avgångar varannan timme på delsträckan Arboga – Eskilstuna – Stockholm - Uppsala.

5.10 Linje Hallsberg – Katrineholm – Stockholm (orange)

5.10.1 Avgångar planeras varannan timme, med avgångar varje timme mellan ca 06-10, samt 14-18. Lördag/söndag/helgdag planeras avgångar varannan timme.

5.11 Sträckan Stockholm – Märsta/Arlanda – Uppsala (röd-grön)

5.11.1 Avgångar planeras varje halvtimme, varannan avgång med trafik på vardera linjen till/från Eskilstuna – Arboga – Örebro (röd) respektive Nyköping – Norrköping –

Linköping (grön), därutöver insatståg. Lördag/söndag/helgdag planeras avgångar varje timme.

5.11.2 Inför genomförandebeslut behöver en fortsatt utredning göras om det totala utbudet på sträckan, inkluderande pendeltågstrafik och med antaganden kring kommersiell trafik. Det finns en stor osäkerhet hur resandet på sträckan Uppsala – Stockholm kommer att utvecklas och fördelas mellan regionaltåg, SL pendeltåg och kommersiell trafik, liksom vilken trafik som spårkapaciteten i slutändan medger. Inom regionen finns också olika behov av trafik via Märsta respektive Arlanda. Utbudet betraktas tills vidare som preliminärt.

5.12 Sala – Västerås – Eskilstuna – Norrköping – Linköping (blå)

5.12.1 Avgångar planeras varje timme. På vissa delsträckor planeras insatståg beroende på vilken kapacitet som infrastrukturen medger. Lördag/söndag/helgdag planeras avgångar varannan timme.

Resande och ekonomi

5.13 Den historiska resandeutvecklingen i SJ:s regionala tågtrafik från första TiM-avtalet, 1997-2011 har i genomsnitt varit 325 000 resenärer, eller ca 2,2 procent per år. Om denna utveckling fortsätter kommer resandet att öka med totalt 19 procent till drygt 18 miljoner resor per år. Denna ökning ligger också i linje med prognoser MÄLAB låtit göra för ett scenario med oförändrad trafik år 2020.

5.14 Nedan redovisas en uppskattning av ekonomin i trafiken i det storregionala stomnätet år 2020 baserat på ett antagande om att resandet år 2020 är ca 30 procent högre än idag. Ökning är större än den trendmässiga ökning som drivs av ekonomisk tillväxt och ökande befolkning, men mindre än den ökning som indikeras i de prognoser som MÄLAB låtit göra över resandet år 2020 med trafik med ett storregionalt stomnät.

Uppskattade bruttokostnader, 2012 års prisnivå	Uppskattade resenärsintäkter, antaget 80 öre/personkm	Resultat
1700 miljoner kr	1400 miljoner kr	-300 miljoner kr

6 Fordonsförsörjning

6.1 I den mån det inte bedöms möjligt eller ekonomiskt försvarbart att avtala om trafik från operatörer med egna moderna fordon, kommer parterna behöva nyanskaffa/finansiera fordon till trafiken.

6.2 De fordon som anskaffas ska tillhandahållas till det gemensamma trafiksystemet och administreras och utvecklas gemensamt av en part i en gemensam fordonspool. Eftersom trafiken är ett långsiktigt åtagande bedöms anskaffning med finansiering med borgen från kommuner/landsting som den modell som är ekonomiskt försvarbar. Inom ramen för en modell för kostnads- och intäktsfördelning ska en form för hyra/ersättning definieras.

6.3 Baserat på tidigare erfarenheter bedöms borgensåtagandet per fordon uppgå till ca 100 miljoner och det totala fordonsbehovet uppskattas, inklusive fordonsreserv, uppgå till 80 fordon räknat på ett antaget typfordon med 275 sittplatser.

6.4 En förstudie inför en fordonsupphandling bedrivs under våren 2012 av Transitio på MÄLAB:s uppdrag. Under hösten 2012 förväntas Transitio påbörja en upphandling av ramavtal för fordon, från vilken avrop kan göras under och efter 2013.

6.5 Depåkapacitet för underhåll och uppställning mm bedöms preliminärt och inledningsvis kunna hanteras i befintlig infrastruktur. Det kan och kommer troligen att bli nödvändigt att utöka depåkapaciteten.

7 Organisation för genomförandeprojekt, förvaltning och långsiktig utveckling

7.1 MÄLAB ska fortsatt ges uppdraget att leda utveckling av trafik i ett storregionalt stomnät och på sikt också för förvaltning och framtida utveckling. Uppdraget ska utformas för att främja utvecklingen av ett gränslöst och sammanhållet kollektivtrafikutbud i enlighet med intentionerna i FramKo-utredningen, exempelvis med ett länsöverskridande prissystem. Det är lämpligt att Landstinget Östergötland erbjuds gå in som ägare i bolaget.

7.2 För genomförande av det storregionala stomnätet behöver en särskild projektorganisation skapas, till vilken MÄLAB kan sluta avtal om resurser från andra organisationer/parter, exempelvis Transitio. Till kommande samlat genomförandebeslut ska en samlad programplan tas fram för de olika delprojekten, inklusive budget och form för finansiering. I programplanen ska också anges hur styrning av program och delprojekt ska gå till. I dagsläget finns en form etablerad för samverkan mellan MÄLAB och ägarna/RKTM, kallad "RKTM-gruppen".

7.3 Utformningen av trafiken i det storregionala stomnätet har gjorts med grund i nytto- och behovsbeskrivningar som dels är gemensamma, dels enskilda för respektive län. Inför ett genomförandebeslut är det nödvändigt att tydligt väga av och definiera ansvaret, enskilt eller länsgemensamt, för enskilda funktioner (pris- och biljettsystem, marknadsföring, resurser för utveckling mm), hela eller delar av trafikutbudet eller trafiksysystemet som helhet. Utifrån hur detta ansvar definieras ska sen modeller tas fram för styrning av MÄLAB och det storregionala stomnätet, respektive hur fördelning av kostnader och intäkter ska hanteras. Utgångspunkten bör här vara att synen på ansvar och i nästa steg styrning och finansiering hänger ihop.

Christer G Wennerholm
Stockholms läns landsting

Åsa Kullgren
Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet

Jonas Karlsson
Örebro läns landsting

Johan Örjes
Landstinget Uppsala län

Göran Gunnarsson
Landstinget Östergötland

Tommy Levinsson
Landstinget Västmanland

Stockholms läns landsting

Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 6/2014

Sammanträdesdatum
2014-06-03

Ankom
Stockholms läns landsting
2014 -06- 27
Dnr. LS 1405-0694

Datum för justering: 2014-06-03

Christer G Wennerholm
Erika Ullberg

---

§ 112

Beslut om allmän trafikplikt för regional tågtrafik i östra Sverige
(TN 2014-0302)

I ärendet förelåg skrivelse 2014-05-16 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt *dels*

att upphäva tidigare fattat beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i östra Sverige (TN 2014-0103) såvitt avser § 43, tredje att-satsen, enligt justerat protokoll den 7 april 2014,

dels besluta, under förutsättning av att de beslutande församlingarna för var och en av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholms, Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Östergötlands och Örebro län fattar nödvändiga beslut innefattande godkännande av

(i) överenskommelse avseende behörighet för Stockholms läns landsting att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i östra Sverige i enlighet med bilaga 1 till detta tjänsteutlåtande,
(ii) samverkansavtal (bilaga 2 till ovan angiven överenskommelse),
(iii) överlämnande av befogenhet att ingå avtal om allmän trafik till Mälardalstrafik MÄLAB AB vad avser regional kollektivtrafik enligt bilaga 1,

att med stöd av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och i enlighet med gällande trafikförsörjningsprogram fastställa allmän trafikplikt för regional tågtrafik i Stockholms, Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Östergötlands och Örebro län i enlighet med vad som framgår av bilaga 1 till detta tjänsteutlåtande, att gälla till och med den 31 december 2029.

forts.

dels besluta att föreslå landstingsstyrelsen besluta att föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna överenskommelsen enligt bilaga 1.

Vid protokollet

Ingela Svanberg Ohlsson

Ingela Svanberg Ohlsson

Utdragsbestyrkande
Sara Catoni

Strategisk Utveckling

Handläggare
Jens Plambeck
08-6861651
Jens.plambeck@sll.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-05-16
Version

Diarienummer
TN 2014-0302

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafiknämnden
2014-06-03, punkt 8

Ankom
Stockholms läns landsting
2014 -06- 27
Dnr LS 1405-0694

Beslut om allmän trafikplikt för regional tågtrafik i östra Sverige

Ärendebeskrivning

Upphävande av tidigare fattat beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i östra Sverige på grund av formfel samt förnyat beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i östra Sverige.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 16 maj 2014
Överenskommelse avseende behörighet för Stockholms läns landsting att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i östra Sverige, bilaga 1

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås *dels* besluta

att upphäva tidigare fattat beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i östra Sverige (TN 2014-0103) såvitt avser § 43, tredje att-satsen, enligt justerat protokoll den 7 april 2014,

dels besluta, under förutsättning av att de beslutande församlingarna för var och en av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholms, Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Östergötlands och Örebro län fattar nödvändiga beslut innefattande godkännande av

(i) överenskommelse avseende behörighet för Stockholms läns landsting att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i östra Sverige i enlighet med bilaga 1 till detta tjänsteutlåtande,

(ii) samverkansavtal (bilaga 2 till ovan angiven överenskommelse),

(iii) överlämnande av befogenhet att ingå avtal om allmän trafik till Mälardalstrafik MÄLAB AB vad avser regional kollektivtrafik enligt bilaga 1,

att med stöd av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och i enlighet med gällande trafikförsörjningsprogram fastställa allmän trafikplikt för regional tågtrafik i Stockholms, Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Östergötlands och Örebro län i enlighet med vad som framgår av bilaga 1 till detta tjänsteutlåtande, att gälla till och med den 31 december 2029.

dels besluta att föreslå landstingsstyrelsen besluta att föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna överenskommelsen enligt bilaga 1.

Förvaltningens förslag och motivering

Bakgrund och sammanfattning

Trafiknämnden beslutade den 11 mars 2014 att för egen del fastställa allmän trafikplikt för regional tågtrafik i Stockholms, Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Östergötlands och Örebro län (TN 2014-0103). Ett motsvarande beslut har fattats av landstinget Östergötland och övriga län har planerat att fatta motsvarande beslut före juni månads utgång.

Trafiknämndens beslut har sedermera överklagats enligt det förfarande som anvisas i kollektivtrafiklagen. Förvaltningen är av uppfattningen att det överklagade beslutet är korrekt i sak och talan ogrundad. Vid den interna utredning som gjorts i och med överklagandet har dock bedömningen gjorts att trafiknämnden och övriga regionala kollektivtrafikmyndigheter inte i alla delar följt vissa formella förfaranderegler vad avser etablering av länsöverskridande trafik. Även om beslutet i sak bedöms vara korrekt och lagenligt skulle det således kunna angripas på rent formella grunder. För att undvika situationen att beslutet undanröjs på sådana grunder i ett sent skede har bedömningen gjorts att det överklagade beslutet bör upphävas och ersättas av ett nytt trafikpliktsbeslut vars formenlighet inte kan ifrågasättas.

Det nya beslutet baseras på att övriga regionala kollektivtrafikmyndigheter ger Stockholms läns landsting behörighet att fatta beslut om allmän trafikplikt på myndigheternas gemensamma område. Ett sådant bemyndigande kräver enligt kollektivtrafiklagen en överenskommelse myndigheterna emellan, i vilken bland annat omfattningen av trafikplikten och finansieringen av trafiken regleras. Överenskommelsen är bifogad detta tjänsteutlåtande som bilaga 1.

Det nya beslutet om allmän trafikplikt har i övrigt i allt väsentligt samma sakinnehåll som det överklagade beslutet, dock föreslås perioden för trafikplikten utökas från utgången av år 2019 till utgången av år 2029. En längre tidsperiod möjliggör att längre trafikavtal kan tecknas, vilket ökar robustheten i trafikförsörjningen.

Övervägande

De kollektivtrafikansvariga i länen har sedan 90-talet samarbetat om den regionala tågtrafiken via bolaget Mälardalstrafik MÄLAB AB ("MÄLAB") genom avtal med Statens Järnvägar (sedermera SJ AB) om det trafiksystem som vanligen benämns Trafik i Mälardalen (TiM). Det nuvarande huvudavtalet TiM III, som avser formerna för övergripande samverkan, samt vissa av trafikavtalen, löper ut i december år 2016.

De senaste 15 åren har det länsöverskridande resandet ökat kraftigt. Utvecklingen har också gjort att resenärerna och samhället i stort blivit allt mer beroende av en väl fungerande regional tågtrafik. På motsvarande sätt har det faktum att allt fler människor rör sig över länsgränserna gjort att länen successivt blivit mer beroende av varandra. Den regionala tågtrafikens omfattning, men också kvalitet och förmåga till stabilitet över tiden, har därmed blivit en kritisk faktor för länens och regionens utveckling.

De berörda länen har inom samarbetet *En Bättre Sits* sedan tidigare kommit överens om övergripande mål för transportsystemet som helhet, där målet är att skapa ett transportsystem

- där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till ett attraktivt Stockholm, Gotland och Östra Mellansverige i samverkan
- 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 antas utgöra ryggraden i detta transportsystem genom att bidra till att skapa förutsättningar för en fortsatt regionförstorning, möjliggöra ett ökat arbets-, studie- och övrigt vardagsresande i en expanderande region som är långsiktigt hållbart. Den ska också främja samhälls- och stadsutveckling i goda lägen för kollektivtrafik och bidra till att göra kollektivtrafiksystemet i sin helhet konkurrenskraftigt och attraktivt.

Beskrivningar av behov av regional tågtrafik i trafikförsörjningsprogram

De berörda kollektivtrafikmyndigheterna har beskrivit behov av regional tågtrafik i sina trafikförsörjningsprogram, vilka är framtagna och antagna i enlighet med kollektivtrafiklagen.

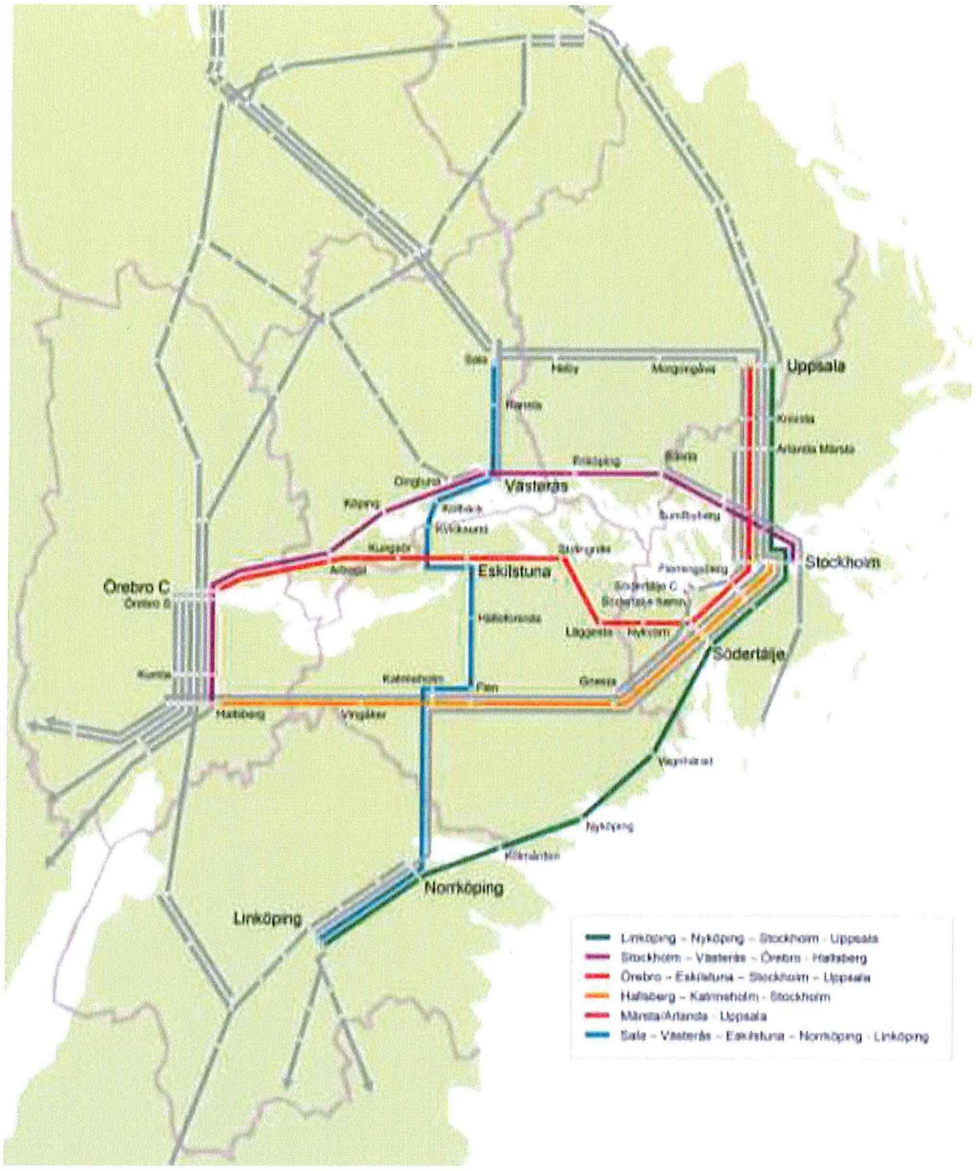
I programmen finns likartade beskrivningar av de krav som behöver ställas på den regionala tågtrafiken.

- För att kollektivtrafiken ska uppfattas som enkel och attraktiv behövs ett hela-resan-perspektiv där resenären kan kombinera olika resesätt på ett effektivt och enkelt sätt. Den regionala trafiken i regionen bör ses som ett sammanhållet system snarare än enskiljda linjer och avgångar. För att detta ska kunna genomföras är det speciellt viktigt att regionaltågen körs enligt en stabil tidtabell för att underlätta för pendlare men även planering av den anslutande lokala kollektivtrafiken. Timmestrafik kompletterad med insatståg i rusningstid eftersträvas för hela trafiksystemet.

- För regionen är tillgängligheten till Stockholm och Arlanda viktig och den regionala stomtrafiken måste därför vara särskilt utvecklad mot dessa målpunkter.

- Det regionala tågsystemet ska uppfattas som förutsägbart, pålitligt och bestående över tid. Ett stabilt trafiksystem skapar långsiktig trygghet för befolkning och näringsliv.

Med grund i länens trafikförsörjningsprogram ingick berörda parter i november år 2012 en avsiktsförklaring om utveckling av den regionala tågtrafiken i form av ett storregionalt stomnät.



I avsiktsförklaringen beskrivs planeringsprinciper för det storregionala stomnätet. Trafiken ska bedrivas som stomtrafik med fasta linjesträckningar, styva tidtabeller och enhetligt uppehållsmönster. Linjenätet bör, förutsatt att det efter Citybanans öppnande bedöms ekonomiskt och kvalitetsmässigt möjligt, i större utsträckning vara genomgående i Stockholm. En turtäthet bör eftersträvas med timmestrafik vardagar kl. 06-23 och därutöver insatståg morgon/kväll på vissa sträckor. Lördag/söndag/helgdag eftersträvas avgångar varannan timme.

Det anges vidare att trafiken ska bedrivas inom avtal som säkerställer stabilitet över tiden, hög grad av integration med övrig regional kollektivtrafik och att trafiken oavsett entreprenör eller avtalsform omfattas av ett för trafiksystemet sammanhängande prissystem med gemensamma resevillkor.

Till skillnad mot den nuvarande trafiken, där länen via MÄLAB "köpt in sig" i SJ:s trafik till stor del på de villkor SJ angett, skulle regionen i det storregionala stomnätet själv definiera systemet utifrån länens behov samt de mål och förutsättningar som anges i beslutade trafikförsörjningsprogram. Ansvaret att genomföra den nya trafiken delegeras från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna till det gemensamt ägda bolaget MÄLAB, vilket i sin tur handlar upp trafikoperatör och andra tjänster som krävs för att trafiken ska komma till stånd.

I december år 2013 ingick företrädare för de sex länen en överenskommelse om att verka för att länen ska ingå ett samverkansavtal om den nya trafiken samt fatta erforderliga beslut om allmän trafikplikt. Samverkansavtalet behandlas för närvarande av de beslutande församlingarna och förväntas träda i kraft under sommaren år 2014.

I samverkansavtalet anges att trafiken ska utvecklas i enlighet med avsiktsförklaringen. Det initiala trafikutbudet som ska genomföras från år 2017 beskrivs i samverkansavtalets bilaga B och innebär i princip timmestrafik på alla linjesträckor, på vissa sträckor med förstärkning till halvtimmestrafik i rusningstid. På vissa sträckor blir utbudet mindre, på andra sträckor mer och i vissa relationer kommer direkt trafik enbart att finnas morgon och kväll medan det övrig tid förutsätts att resenärerna byter tåg. Totalt sett ökar trafikutbudet med ca 30 procent jämfört med dagens trafik. Vissa linjer bedöms enligt avsiktsförklaringen ha förutsättningar att bedrivas med företagsekonomisk lönsamhet. I samverkansavtalet beskrivs regionens övergripande behov av trafik men det exakta utbudet kommer att behöva definieras i kommande upphandlingar.

En effekt av att det i trafiksystemet både antas finnas lönsamma och olönsamma linjer är att trafiken kommer att bedrivas i olika avtalsområden och sannolikt också av olika operatörer.

"Mälardalstaxan"

En viktig del i den nya trafiken är införandet av en "Mälardalstaxa" som är mer integrerad än dagens försäljningssamarbete inom TiM. Produkterna i "Mälardalstaxan" ska säljas under ett för trafiksystemet gemensamt varumärke, t.ex. "Mälartrafiken" (att fastställas senare), som är oberoende av avtalsområde och trafikoperatör.

De övergripande riktlinjerna för "Mälardalstaxan" beskrivs i samverkansavtalets bilaga D och innebär i korthet att taxan ska vara zonbaserad med möjlighet att resa i både den lokala trafiken och regionaltågstrafiken inom de zoner

färdbeviset gäller. Till skillnad mot dagens TiM-taxa innebär detta att parallellresor (t ex med pendeltåg och buss) och lokala resor ska kunna göras. Förändringen kommer få störst betydelse för de som har behov av att göra kombinationsresor med regionaltåg buss och/eller lokal spårtrafik, eller som har möjlighet att kunna växla mellan att resa med t ex regionaltåg och pendeltåg.

Överväganden avseende beslut om allmän trafikplikt

I enlighet med kollektivtrafiklagen ska tecknande av avtal om allmän trafik föregås av ett beslut om allmän trafikplikt. Eftersom trafiken bedrivs över flera län har de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholm, Södermanland, Uppsala, Västmanland, Örebro och Östergötland kommit överens om att Stockholms läns landsting ska fatta beslut om allmän trafikplikt avseende den trafik som ska etableras.

Den 8 december 2012 gjordes förannonsering i EU:s officiella tidning i enlighet med kollektivtrafiklagen. Under perioden den 29 november 2012 – den 27 januari 2013 genomförde MÄLAB ett *samråd inför upphandling* (SIU) riktad till marknadsaktörer och ställde då frågan om det fanns ett intresse av att bedriva kommersiell regional tågtrafik inom området. Vid samrådet och den därpå efterföljande dialogen med marknadsaktörer har det framkommit att det på flertalet linjer eller delsträckor finns intresse av att bedriva kommersiell regional tågtrafik, på några i en omfattning som åtminstone kvantitativt skulle uppfylla de krav regionen ställt upp på trafiken. Kommersiella aktörer bedöms dock totalt sett inte kunna uppfylla de funktionella krav på trafiken som uttrycks i länens trafikförsörjningsprogram.

- På flertalet linjer bedöms en kommersiell trafik kvantitativt sett bli för liten eller på annat sätt avvika från regionens behov, exempelvis avseende trafik med fordon med tillgänglighet för funktionshindrade eller uppehåll även vid mindre orter.

- En rent kommersiell trafik bedöms inte kunna uppfylla den grad av integration som krävs med annan kollektivtrafik, exempelvis i form av trafikslagsövergripande periodkort för arbets- och vardagsresande och sammanhängande trafikplanering.

- Kollektivtrafiklagen tillåter att kommersiell trafik anmäls och avanmäls med tre veckors varsel, vilket inte säkrar den långsiktighet och stabilitet som är nödvändig för kollektivtrafiken i dessa relationer.

Mot nu redovisad bakgrund föreslås trafiknämnden fastställa allmän trafikplikt för regional tågtrafik i Stockholms, Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Östergötlands och Örebro län i enlighet med vad som framgår av bilaga 1 till

detta tjänsteutlåtande, att gälla till och med den 31 december 2029. Det tidigare fattade beslutet gällde till utgången av år 2019, vilket sammanfaller med när samverkansavtalet som tidigast kan sägas upp. En längre tidsperiod möjliggör dock att längre trafikavtal kan tecknas, vilket ökar robustheten i trafikförsörjningen.

De avtal om allmän trafik som tecknas ska utformas utifrån beskrivna behov och mål i trafikförsörjningsprogrammen och därutöver så att de kommersiella förutsättningarna i trafiken tas till vara. På sträckor som bedöms företagsekonomiskt lönsamma ska i första hand avtal prövas där kommersiell trafik funktionellt integreras i det större trafiksystemet. Övergripande riktlinjer för hur detta ska ske beskrivs i den affärsplan som ingår som del i samverkansavtalet.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

De ekonomiska konsekvenserna i stort samt för Stockholms läns landsting beskrivs i ärendena *Beslut om samverkansavtal och allmän trafikplikt för regional tågtrafik i östra Sverige* (TN 2014-0103) samt *Anskaffning av spårfordon för regional tågtrafik* (TN 2014-2043), vilka behandlades av nämnden den 11 mars respektive den 29 april 2014.

Miljökonsekvenser av beslutet

I enlighet med landstingets Miljöpolitiska program 2012-2016 har hänsyn till miljön beaktats och slutsatsen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbedömning i detta ärende.

Anders Lindström
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk Utveckling