Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-04-09

Ärende
TN 2019-0524TN
2019-0524

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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

Trafiknämnden
2019-05-14, punkt 13

Beslut om bl.a. godkännande av och borgensåtagande för anskaffning av fordon för regional tågtrafik i Mälarregionen

Ärendebeskrivning

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Region Stockholm och Mälarregionen ingick hösten 2012 en avsiktsförklaring om att etablera ny regionaltågtrafik med ett stomnät för arbets- och vardagsresande.
Syftet var att dra nytta av den regionala medfinansieringen av Citybanan och bidra till att uppnå de regionala mål för transportsystemet, de så kallade EBS-målen (En Bättre Sits – ett transportpolitiskt samarbete mellan ett stort antal intressenter i de sju länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland), som de länsplane- och kollektivtrafikansvariga kommit överens om.

Detta ärende innehåller förslag till ägarna om att uppdatera de avtal som finns tecknade mellan ägarna, Mälardalstrafik och Transitio. Syftet med besluten är att ange ramarna för den trafik som ska bedrivas med Mälartåg efter december 2021. Besluten innebär också att Mälardalstafik får ett formellt uppdrag att inom dessa ramar genomföra trafikupphandling samt att Transitio får i uppdrag att anskaffa de ytterligare fordon som krävs för att trafiken ska kunna bedrivas. Detta är beslut som kommer utav de beslut som fattades i ärenda TN-2014-0103

Beslutsunderlag

Förslag till uppdatering av samverkansavtal samt uppdragsavtal inför upphandling av Mälartåg Etapp 2
Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag

- Bilaga 1: Tilläggsavtal 1 till Samverkansavtal om utveckling av regionaltågstrafiken i Östra Sverige avseende uppdateringar inför Etapp 2
- Bilaga 2: Nya avtalsbilagor A, B, E, G till Samverkansavtal
- Bilaga 3: Inriktningsbeslut inför upphandling av regionaltågstrafiken Etapp 2
- Bilaga 4: Mälardalstrafiks Förslag till uppdatering av samverkansavtal samt uppdragsavtal inför upphandling av Mälartåg Etapp 2

Förslag till beslut

Förvaltningschefen föreslår att trafiknämnden föreslår regionstyrelsen att föreslå regionfullmäktige att fatta följande beslut.

1. Tilläggsavtalet till samverkansavtalet om regional tågtrafik i Östra Mellansverige med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Östergötlands och Örebro län (nedan ”Samverkansavtalet”), bilaga 2, som uppdaterar bilagorna A, B, E och G till Samverkansavtalet godkänns.

2. Uppdragsavtalet med Mälardalstrafik AB, bilaga A till Samverkansavtalet, godkänns i uppdaterad version i enlighet med bilaga 2 till detta tjänsteutlåtande.

3. AB Transitio ges i uppdrag att avropa och anskaffa spårfordon, högvärdeskomponenter, strategisk utrustning samt upphandla finansiering därför i enlighet med vad som framgår av detta tjänsteutlåtande.

4. Regionen ingår borgen såsom för egen skuld (proprieborgen) till ett värde om högst 345 miljoner kronor.

5. Mälardalstrafik MÄLAB AB ges i uppdrag att gentemot AB Transitio företräda Region Stockholm i arbetet med att avropa, anskaffa, förvalta och utveckla spårfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning.

Trafiknämnden föreslås för egen del besluta följande.

Paragrafen justeras omedelbart.

Förslag och motivering

Sammanfattning

Mälardalstrafiks nuvarande trafikavtal (det s.k. ”Övergångsavtalet”) med SJ AB för den trafik som framöver ska ingå i Mälartåg löper ut i december 2021. För att Mälardalstrafik MÄLAB AB (nedan ”Mälardalstrafik”) ska kunna nyupphandla trafiken krävs förnyade uppdrag från ägarna, inklusive beslut om allmän trafikplikt.

I mars 2018 fattade styrelsen för Mälardalstrafik ett förslag till inriktningsbeslut avseende regionaltågstrafiken efter december 2021. Inriktningsbeslutet har därefter behandlats av ägarna.

Detta ärende innehåller förslag till ägarna om att uppdatera de avtal som finns tecknade mellan ägarna, Mälardalstrafik och Transitio. Syftet med besluten är att ange ramarna för den trafik som ska bedrivas med Mälartåg efter december 2021. Besluten innebär också att Mälardalstafik får ett formellt uppdrag att inom dessa ramar genomföra trafikupphandling samt att Transitio får i uppdrag att anskaffa de ytterligare fordon som krävs för att trafiken ska kunna bedrivas. Innehållet följer i stora delar tidigare fattat inriktningsbeslut.

Inriktningsbeslutet omfattar, utöver den trafik som ska organiseras i Mälartåg, också ett antagande om att Movingo-avtal (ett avtal om Movingo-biljettgiltighet) ska ingås med kommersiell regionaltågstrafik på vissa sträckor. Ett eventuellt förnyat uppdrag att ingå denna typ av avtal väntas fattas vid senare tillfälle.

För att hålla tidplanen för genomförande, med trafikstart i december 2021, behöver beslut om uppdatering av avtal och nya uppdrag till Mälardalstrafik och Transitio vara fattade före halvårsskiftet 2019.

Bakgrund

Innan nuvarande trafikavtal för regionaltåg, fanns TiM III där all trafik genomfördes av SJ. Då avtalet löpte ut december 2016 föranledde detta att ägarna av Mälardalstrafik MÄLAB AB under 2012 och 2013 förhandlade fram ett nytt trafiksystem och överenskommelse för samverkan inom Mälabs trafiksystem i regionen.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholm, Sörmland, Uppsala, Västmanland, Örebro och Östergötlands län ingick hösten 2012 en avsiktsförklaring om hur den regionala tågtrafiken skulle utvecklas efter Citybanans öppnande. Med grund i avsiktsförklaringen fördes förhandlingar mellan företrädare för länen och i december 2013 tecknades en förhandlingsöverenskommelse om att ingå samverkansavtal om den nya trafiken samt att fatta erforderliga beslut om allmän trafikplikt.
De kollektivtrafikansvariga i länen har sedan 90-talet samarbetat om den regionala tågtrafiken via bolaget MÄLAB genom avtal med SJ (sedermera SJ AB) om det trafiksystem som vanligen benämns Trafik i Mälardalen (TiM).
Den nuvarande TiM-trafiken byggde ursprungligen på principen att SJ skulle bedriva regional tågtrafik på kommersiella villkor, d v s utan ekonomisk ersättning från länen, medan länen åtog sig att bedriva anslutande busstrafik. I SJ:s åtagande ingick också att anskaffa fordon för trafiken och upprätthålla trafik reglerat som ett minimiutbud. För att skydda SJ från konkurrens från länens trafik fanns ett uttryckligt förbud för länen att bedriva direkt trafik mellan ett antal orter, i första avtalet både med tåg och buss, i det senare avtalet enbart med tåg.

TiM-trafiken startade år 1997 och ganska snart visade det sig att tågtrafiken inte skulle kunna bli lönsam i den omfattning som SJ förutsatt. En konsekvens av detta blev att trafiken och utvecklingen stagnerade; utbudet drogs ner mot det avtalade minimiutbudet och den anskaffning av nya tågfordon som planerats för hela trafiksystemet kom bara att genomföras till del. Således har det fattats ett antal beslut om närmare samverkan mellan Mälardalstrafikens ägare samt om ökade investeringar för att skapa förutsättningar för bättre kollektivtrafik mellan de olika regionerna.

Mälardalstrafiks nuvarande trafikavtal (det s.k. ”Övergångsavtalet”) med SJ AB för den trafik som framöver ska ingå i Mälartåg löper ut i december 2021. För att Mälardalstrafik MÄLAB AB (nedan ”Mälardalstrafik”) ska kunna nyupphandla trafiken krävs förnyade uppdrag från ägarna, inklusive beslut om allmän trafikplikt.

I mars 2018 fattade styrelsen för Mälardalstrafik ett förslag till inriktningsbeslut avseende regionaltågstrafiken efter december 2021. Inriktningsbeslutet har därefter behandlats av ägarna.

Detta ärende innehåller förslag till ägarna om att uppdatera de avtal som finns tecknade mellan ägarna, Mälardalstrafik och Transitio. Syftet med besluten är att ange ramarna för den trafik som ska bedrivas med Mälartåg efter december 2021. Besluten innebär också att Mälardalstafik får ett formellt uppdrag att inom dessa ramar genomföra trafikupphandling samt att Transitio får i uppdrag att anskaffa de ytterligare fordon som krävs för att trafiken ska kunna bedrivas. Innehållet följer i stora delar tidigare fattat inriktningsbeslut.

Inriktningsbeslutet omfattar, utöver den trafik som ska organiseras i Mälartåg, också ett antagande om att Movingo-avtal ska ingås med kommersiell regionaltågstrafik på vissa sträckor. Ett eventuellt förnyat uppdrag att ingå denna typ av avtal väntas fattas vid senare tillfälle.

För att hålla tidplanen för genomförande, med trafikstart i december 2021, behöver beslut om uppdatering av avtal och nya uppdrag till Mälardalstrafik och Transitio vara fattade före halvårsskiftet 2019.

Överväganden och motivering

Bilaga A Uppdragsavtal Etapp 2

Uppdragsavtalet tecknas mellan ägarkretsen och bolaget Mälardalstrafik och beskriver ägarnas respektive Mälardalstrafiks skyldigheter gentemot varandra. I korthet anges att Mälardalstrafik ska handla upp trafiken därtill hörande tjänster i enlighet med de riktlinjer som anges i samverkansavtalet och att ägarna å sin sida ska finansiera Mälardalstrafiks kostnader för detta samt att tillhandahålla fordon.

Det uppdaterade avtalet innebär att de förändringar som ägarna kommer överens om för Etapp 2 förs vidare till bolaget Mälardalstrafik. Därutöver har en

översyn av avtalstexten gjorts i syfte att öka tydligheten och ta bort upprepningar i förhållande till de texter som återfinns i övriga bilagor.

Bilaga B Trafikutbud Mälardalstrafik Etapp 2
I bilagan beskrivs den trafik som ägarna är överens om att Mälardalstrafik ska handla upp inom ramen för Mälartåg och det är också den trafik som motiverar ytterligare anskaffning av Mälartåg-fordon. Trafikutbudet följer i huvudsak den trafik som beskrevs i inriktningsbeslutet, med nedanstående undantag:

- För Sörmlandspilen föreslås den mellan alla ägare beslutade trafiken vara oförändrad i förhållande till Etapp 1. Däremot öppnas för en utökning av trafiken på delsträckan mellan Sörmland och Stockholm. Bakgrunden till förändringen är att behoven längs linjen är olika.
- För UVEN (sträckan Sala–Västerås–Eskilstuna–Norrköping-Linköping) pågår studier av alternativa trafikupplägg, där delar av trafiken längs linjen skulle kunna komma att integreras i annan trafik. Detta beslut avser därför enbart trafik och fordonsanskaffning för stomtrafik Norrköping – Sala och det förutsätts att kompletterande beslut avseende trafik med insatståg kommer fattas vid senare tillfälle.

Som samverkansavtalet är utformat är det möjligt för en eller flera ägare att komma överens om att ändra trafiken, under förutsättning att detta är praktiskt möjlighet med hänsyn till exempelvis trafikavtalets utformning och tillgängliga fordon. Det är därmed sannolikt att det kommer ske en utökning av trafiken under avtalsperioden i takt med att resandet ökar.

I nu gällande trafikbeskrivning för Etapp 1, samt i inriktningsbeslutet för Etapp 2, fanns beskrivningar av behov av trafik på de linjer och sträckor på vilka SJ idag bedriver trafik inom ramen för Movingo-avtal. Beslut om sådana avtal ska tecknas, och beskrivning av trafikbehov för sådan trafik, antas fattas vid senare tillfälle och ingår därför inte i den här trafikplanen.

Bilaga E – Tillhandahållande av fordon för Mälartåg Etapp 2
I bilagan beskrivs det antal Mälartåg-fordon (fordon av typen Mälartåg ER1) som varje ägare föreslås tillhandahålla till Mälardalstrafik för Mälartåg Etapp 2. Fördelning av fordon mellan ägare är framräknad genom att respektive linje tilldelats ett antal fordon utifrån det faktiska fordonbehovet i dimensionerande tid. Mellan ägarna fördelas därefter fordonbehovet och fordonsreserv utifrån andel fordonskilometer i respektive län.

I jämförelse med Etapp 1 krävs ytterligare 12 Mälartåg-fordon, vilka nyanskaffas av Transitio genom option i tecknat avropsavtal med tillverkaren Stadler. Om trafik med insatståg på UVEN ska bedrivas inom ramen för Mälartåg i den omfattning som anges i inriktningsbeslutet, tillkommer därutöver fem Mälartåg-fordon. I fordonsflottan om totalt 45 fordon ingår fem reservfordon.

De ytterligare fordonen krävs dels för att förlänga befintliga avgångar för att klara att ta emot de nya resenärer som förväntas tillkomma, dels för att kunna införa ytterligare avgångar framförallt på sträckan Stockholm – Uppsala. Därutöver nyttjas i Etapp 1 fyra mindre fordon av typ X50 (Regina) för trafiken på UVEN, vilka i Etapp 2 ersätts av Mälartåg-fordon.

För de fordon som nyanskaffas ska berörd ägare ställa proprieborgen (borgen såsom för egen skuld) till Transitio om 115 miljoner kr per fordon.

I den nu gällande bilagan fanns skrivningar som möjliggjorde att en ägare själv anskaffade och tillhandahöll Mälartåg-fordon. Dessa skrivningar har tagits bort, eftersom det avropsavtal som sedermera tecknades mellan Transitio och Stadler bara har Transitio som möjlig köpare.

Bilaga G Affärsplan Mälartåg Etapp 2
I samverkansavtalet anges Mälardalstrafik inför upphandling ska ta fram en affärsplan som ska godkännas av landsting/regioner. Inom ramen för affärsplanen fattas beslut om upphandlingsform, avtalskonstruktion samt avtalslängd (maximal avtalslängd för spårtrafik är enligt EU:s kollektivtrafikförordning 15 år) av Mälardalstrafik.

Sammanfattningsvis innebär affärsplanen att Mälartåg ska handlas upp som ett bruttoavtal vilket är samma grundkonstruktion som normalt nyttjas för regionernas buss- och spårtrafik. Den stora skillnaden mot det befintliga övergångsavtalet, som är ett koncessionsavtal, är att trafikoperatörens risk för försäljningsintäkterna minskar. En följd av detta är att möjligheterna ökar att göra förändringar av trafikutbudet under avtalsperioden vilket bedöms som viktigt mot bakgrund av den snabba utveckling som trafiken för närvarande genomgår. Ett bruttoavtal bedöms också minska SJ:s informationsövertag i förhållande till övriga anbudsgivare och därmed vara en förutsättning för en god konkurrens i upphandlingen av trafikoperatör för Mälartåg.

I nu gällande affärsplan för Etapp 1, samt i inriktningsbeslutet för Etapp 2, fanns beskrivningar om hur avtal om giltighet för Movingo i kommersiell trafik skulle tecknas, på liknade sätt som de avtal Mälardalstrafik idag har med SJ och Trosabussen. Beslut om sådana avtal ska tecknas, och särskild affärsplan för dessa, antas fattas vid senare tillfälle.

Ekonomiska konsekvenser
Trafikens kostnader
Totalt sett uppskattas bruttokostnaderna för trafiken i Mälartåg komma att uppgå till ca 1,1 miljarder kr per år (inklusive kostnader för insatståg på UVEN med Mälartåg-fordon). Av dessa utgörs ca 410 miljoner kr av hyreskostnader till Transitio (370 miljoner exklusive fordon för insatståg på UVEN) för Mälartåg-fordon och till Eskilstuna kommun för Eskilstunadepån.

Övriga delar av trafikkostnaderna utgörs av banavgifter, el och ersättning till trafikoperatör för att driva trafiken och underhålla fordonen. Framförallt för kostnadsnivån för trafikoperatör finns osäkerheter då trafiken inte tidigare konkurrensupphandlats och att både trafikupplägg och tåg är nya. Kostnadsnivån för trafikoperatör är därför skattad framförallt utifrån kostnaderna i nuvarande avtal med SJ, med ett visst antagande om effektivisering på grund av konkurrensutsättning.

Nedan redovisas en skattning av bruttokostnaderna för trafiken för respektive ägare. Till dessa kostnader tillkommer Mälardalstrafiks kostnader för administration samt systemkostnader för framförallt biljettförsäljning vilka är schablonuppskattade till 30 miljoner kr per år totalt. Dvs. en tillkommande kostnad om ca 5 mkr/år per ägare.

Part	Buttokostnad/år
Region Stockholm	400
Region Sörmland	440
Region Uppsala	60
Region Västmanland	120
Region Örebro län	40
Region Östergötland	60

Det är viktigt att förstå att kostnaden ovan inte är den faktiska nettokostnaden för region Stockholm. Nettokostnaden är skattad till mellan 60-70 mkr/år från 2022, detta är dock en skattat kostnad och beroende på resenärsunderlag och

trafikproduktion kan den variera något. Underlag och beräkningar går att finna i föregående beslut, det är dock värt att notera att det inte går att ange en exakt summa då resandet med tåg ökar starkt vilket gör det svårt att skatta framtida trafikkostnader så långt som tre år bort.

Resande och intäkter
För att uppskatta intäkterna har resandet beräknats för respektive linje för år 2024. Som grund för beräkningarna har används prognosdata för år 2022 samt data över resandet år 2017.

Trafikutökningen i Etapp 2 antas generellt leda till ökat resande. För Svealandsbanan antas att överströmning av resande kommer ske från Mälarbanan till följd av den utökade trafiken till Örebro. På sträckan Stockholm – Uppsala antas det att resandet med Mälartåg respektive SJ fördelas proportionerligt mellan systemen med hänsyn till utbud.

Intäkterna i trafiken styrs dels av prisnivå för biljetter och dels hur intäkterna för biljetter antas fördelas mellan olika trafikslag. I dagsläget finns inga beslut om vilka biljetter eller biljettpriser som ska gälla för Mälartåg, utan de intäktsberäkningar som gjorts bygger på antagandet att biljetterna genererar samma intäkter som nuvarande Movingo- och SJ-biljetter.

Täckningsgrad
Resande och intäkter varierar kraftigt mellan olika delar av systemet. Sträckan Stockholm – Uppsala bedöms, givet ovan antaganden, ha förutsättningar att bära sina egna kostnader eller ge ett positivt resultat. Sträckorna Eskilstuna/Nyköping/Katrineholm – Stockholm bedöms ha en kostnadstäckningsgrad över 70 procent. För sträckorna bortom tiomilaradien från Stockholm samt UVEN bedöms täckningsgraden vara ca 50 procent eller lägre.

Förutsättningar att påverka intäkter och kostnader under avtalsperioden

Under avtalsperioden har Mälardalstrafik och ägarna möjlighet att direkt och indirekt på olika sätt påverka intäkter och kostnader, exempelvis för att parera en utebliven resandeutveckling eller allmänna behov av kostnadsreduceringar. Påverkan på trafikkostnader Inom ramen för avtalet förutsätts finnas konstruktioner för frivolym, där Mälardalstrafik har möjlighet att som beställare justera trafikutbudet uppåt eller nedåt under vissa givna

förutsättningar. Frivolym används normalt för att kunna utöka trafiken i takt med att resandet ökar, men kan också användas för att reducera trafiken och därmed ersättningen till trafikoperatören. Frivolymen påverkar den del av kostnaderna som är rörlig, dvs ej den tredjedel av kostnadsmassan som utgörs av fordons- och depåhyra.

Beslut om avtalskrav avseende frivolym fattas i samband med beslut om upphandling.

Om behov finns att reducera trafiken med en omfattning som gör att anskaffade Mälartågfordon blir överflödiga finns möjlighet att söka hyra ut dessa på kort eller längre sikt. Generellt har fordon flyttats mellan olika trafiksystem i Sverige, bland annat i samband med att anskaffning skett snabbare än trafikutökningar kunnat göras.

Ägarna kan, beroende på förutsättningarna, eventuellt också välja att hänvisa resenärer till Mälartåg och därmed reducera kostnader i annan trafik.

Påverkan på intäkter

Mälardalstrafik och ägarna styr över prissättningen i trafiken och kan därmed öka intäkterna genom prishöjning. En förutsättning är att priserna inte är så höga att resandet minskar alltför mycket. På vissa sträckor kommer också risk finnas att resenärerna strömmar över till parallell SJ-trafik. På de sträckor där det kan komma att finnas parallell kommersiell regionaltågstrafik som omfattas av Movingo finns möjlighet att styra hur dessa avtal utformas så att kostnaderna för ersättning för Movingo-giltighet inte blir för stora.

Riskbedömning
En riskanalys har gjorts för avropsprojektet. De främsta riskerna som identifierats.

- Förseningar uppstår i andra projekt, vilka som påverkar avropsprojektet.
- Förskjutning i genomförandebeslut med följd att projektorganisationen måste avvecklas, vilket i sin tur kräver uppstartstid och ökade projektkostnader
- Eventuell överprövning
- Risk för informationsspridning och påverkan från lobbying

Samtliga risker hanteras inom ramen för projektet samt inom Mälardalstrafiks arbete.

Konsekvenser för miljön
Liksom dagens loktåg är de nya fordonen eldrivna, men med väsentligt högre grad av energieffektivitet än dagens RC-lok.

Huvuddelen av fordonen ska kunna återvinnas. Materialval och tillverkningsprocesser ska följa det så kallade REACH-direktivet.

Sociala konsekvenser
De fordon som anskaffas kommer i huvudsak ersätta äldre lokdragna personvagnar som tillverkades på 1980-talet. I Stockholm län kommer fordonen i detta avrop framförallt trafikera linjerna söder om Mälaren mot Eskilstuna, Hallsberg och Norrköping.

Jämfört med dagens loktåg innebär de nya fordonen en avsevärd standardhöjning. Nya fordon möjliggör också en utökning av trafiken med fler avgångar. Högre topphastighet samt bättre acceleration och retardation kommer också möjliggöra kortare restider jämfört med dagens loktåg samt att trafiken bedrivs med styva tidtabeller. För trafiken på Västra Stambanan, där regionaltågstrafiken idag konkurrerar om kapaciteten med snabbtågen, skapas förutsättningar för bättre tidtabeller genom att behovet av förbigångar (tillfällen när långsamtgående tåg ställs åt sidan för att snabbtåg ska kunna köra om) minskar. Sammantaget kommer detta öka trafikens attraktivitet och också möjliggöra för personer som idag inte kan nyttja trafiken att resa kollektivt.

En stor del av utformningen av fordonen, bland annat förarmiljö och tillgänglighet för funktionshindrade, styrs av tvingande europeiska bestämmelser, så kallade TSD-krav. I projektet har avstämning också gjorts mot Trafikförvaltningens RiTill.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Jens Plambeck

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-04-09

Ärende
TN 2019-0524

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Chef Strategisk utveckling

Mälardalstrafik

BESLUTSFÖRSLAG STYRELSEN

Styrelsen 2018-12-05

Bilaga 1 - TN 2019-0524

Ärende 6 – Bilaga 1

Sammanfattning

Tilläggsavtal 1 till Samverkansavtal om utveckling av regionaltågstrafiken i Östra Sverige avseende uppdateringar inför Etapp 2 enligt nedan.

TILLÄGGSAVTAL 1 TILL SAMVERKANSAVTAL OM UTVECKLING AV REGIONALTÅGSTRAFIKEN I ÖSTRA SVERIGE AVSEENDE UPPDATERINGAR INFÖR ETAPP 2

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

Parterna är överens om att

- Bilaga A ersätts av Bilaga A – Uppdragsavtal Etapp 2
- Bilaga B ersätts av Bilaga B – Trafikutbud Etapp 2
- Bilaga E ersätts av Bilaga E – Tillhandahållande av fordon Etapp 2
- Bilaga G ersätts av Bilaga G – Affärsmodell Etapp 2

Samverkansavtalet ska i övrigt bestå oförändrat.

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

Bilagor till Tilläggsavtalet

Bilaga 1 – Uppdragsavtal Etapp 2

Bilaga 2 – Trafikutbud Etapp 2

Bilaga 3 – Tillhandahållande av fordon Etapp 2

Bilaga 4 – Affärsmodell Etapp 2

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

REGION STOCKHOLM (STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING), ORGNR 232100-0016

_____ _____
Namn: Ort/datum:

REGION UPPSALA (UPPSALA LÄNS LANDSTING), ORGNR 232100-0024

_____ _____
Namn: Ort/datum:

REGION ÖREBRO LÄN (ÖREBRO LÄNS LANDSTING), ORGNR 232100-0164

_____ _____
Namn: Ort/datum

REGION VÄSTMANLAND (VÄSTMANLANDS LÄNS LANDSTING), ORGNR 232100-0172

_____ _____
Namn: Ort/datum

REGION SÖRMLAND (SÖDERMANLANDS LÄNS LANDSTING), ORGNR 232100-0032

_____ _____
Namn: Ort/datum

REGION ÖSTERGÖTLAND (ÖSTERGÖTLANDS LÄNS LANDSTING), ORGNR 232100-0040

_____ _____
Namn: Ort/datum

Bilaga 2 - TN 2019-0524

Ärende 6 – Bilaga 2

Sammanfattning

Följande avtalsbilagor till *Tilläggsavtal 1* till *Samverkansavtal om utveckling av regionaltågstrafiken i Östra Sverige avseende uppdateringar inför Etapp 2* redovisas på följande sidor enligt nedan,

Bilaga A – Uppdragsavtal Etapp 2

Bilaga B – Trafikutbud Etapp 2

Bilaga E – Tillhandahållande av fordon Etapp 2

Bilaga G – Affärsmodell Etapp 2

Bilaga A - Uppdragsavtal Etapp 2

Avtal träffat mellan å ena sidan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholm, Södermanland, Uppsala, Västmanland, Örebro och Östergötlands län (gemensamt ”Ägarna”) och å andra sidan Mälardalstrafik MÄLAB Aktiebolag, 556425-0610 (”Mälardalstrafik”/ ”Bolaget”), om Mälardalstrafiks uppdrag och roll.

Ägarna har tidigare ingått *Samverkansavtal om utveckling av regionaltågstrafiken i Östra Sverige* (”Samverkansavtalet”). Ägarna har sedermera ingått *Tilläggsavtal 1 till Samverkansavtal om utveckling av regionaltågstrafiken i Östra Sverige avseende uppdateringar inför Etapp 2* (”Tilläggsavtalet”).

Mälardalstrafik förbinder sig att svara för de uppgifter som Ägarna överlåter till Mälardalstrafik, i syfte att fullfölja Ägarnas samverkan avseende den gemensamma utvecklingen av regional tågtrafik i Mälardalen, i enlighet med Samverkansavtalets Bilaga B – *Trafikutbud Etapp 2* (”Trafiken”) med utgångspunkt i de grundläggande principer som anges i detta avtal. Det tidigare uppdragsavtal som ingicks mellan Ägarna och Mälardalstrafik den 22 juni 2015, Bilaga A till Samverkansavtalet, ska alltjämt vara gällande för den trafik som omfattas av Etapp 1.

Ägarna förbinder sig att finansiera Mälardalstrafiks kostnader för trafikoperatörer, andra tjänsteleverantörer samt egna kostnader i enlighet med Samverkansavtalets Bilaga C *Finansiering*. Ägarna förbinder sig vidare att tillhandahålla fordon i enlighet med Samverkansavtalets Bilaga E *Tillhandahållande av fordon Etapp 2*.

Ansvarsfördelning mellan Ägarna och Mälardalstrafik

Mälardalstrafik agerar med stöd av, och inom ramen för, den befogenhet som Ägarna överlämnar till Bolaget i enlighet med 3 kap. 2 § lag (2010:1065) om kollektivtrafik, för genomförandet av Trafiken.

Mälardalstrafik har att, inom ramen för denna befogenhet och vad som anges i Samverkansavtalet, ansvara för frågor av operativ karaktär avseende den dagliga driften i relation till tågoperatörer och andra tjänsteleverantörer. I detta ingår bl.a. att

- Upphandla och ingå avtal med trafikoperatörer och andra tjänsteleverantörer utifrån de principer som anges i Samverkansavtalets Bilaga G *Affärsplan Etapp 2* och med ett trafikutbud enligt Samverkansavtalets Bilaga B *Trafikutbud Etapp 2*
- Utforma övergripande prissystem utifrån principerna för prissättning i Samverkansavtalets bilaga D *Principer för prissättning*
- Besluta om former för och genomföra marknadsföring och information av trafiken och dess kringtjänster. Mälardalstrafik ska säkerställa att marknadsföring och information sker så att resenären upplever ett sammanhållet trafiksystem och kan få information samlat på ett ställe
- Besluta om former för och genomföra försäljning av biljetter
- Företräda Ägarna vid anskaffning och förvaltning av fordon eller depåer

Mälardalstrafik ska till Ägarna underställa frågor som inte följer av ovanstående befogenhet eller av Samverkansavtalet respektive Tilläggsavtalet. Mälardalstrafik ska till Ägarna även underställa frågor som är av principiell betydelse eller annars av större vikt.

Uppdragsavtalet har upprättats i sju (7) exemplar, av vilka Parterna har tagit var sitt.

REGION STOCKHOLM (STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING), ORGNR 232100-0016

_____ _____
Namn: Ort/datum:

REGION UPPSALA (UPPSALA LÄNS LANDSTING), ORGNR 232100-0024

_____ _____
Namn: Ort/datum:

REGION ÖREBRO LÄN (ÖREBRO LÄNS LANDSTING), ORGNR 232100-0164

_____ _____
Namn: Ort/datum

REGION VÄSTMANLAND (VÄSTMANLANDS LÄNS LANDSTING), ORGNR 232100-0172

_____ _____
Namn: Ort/datum

REGION SÖRMLAND (SÖDERMANLANDS LÄNS LANDSTING), ORGNR 232100-0032

_____ _____
Namn: Ort/datum

REGION ÖSTERGÖTLAND (ÖSTERGÖTLANDS LÄNS LANDSTING), ORGNR 232100-0040

_____ _____
Namn: Ort/datum

MÄLARDALSTRAFIK MÄLAB AB

_____	_____
Namn:	Ort/datum

Bilaga B -Trafikutbud Etapp 2

Denna bilaga beskriver den del av trafikutbudet i det storregionala stomnätet som parterna kommit överens om att genomföra inom ramen för Mälartåg i Etapp 2 med start i december år 2021. Utbudet ska ses som ett grundutbud som under perioden successivt kan komma att utökas i takt med att resandet och trafikbehoven ökar.

Trafiken i denna trafikbeskrivning utgör en delmängd av den trafik som beskrivs i *Inriktningsbeslut inför upphandling av regionaltågstrafiken Etapp 2,* vilken därutöver också omfattar tågtrafik som idag beskrivs kommersiellt av SJ inom ramen för Movingo-avtal. Beslut om trafikbehov på dessa linjer/sträckor, och hur trafiken ska organiseras, antas fattas vid senare tillfälle.

Begrepp

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

Prioritering mellan Stomtrafik, Insatstrafik och Region Express

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

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

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

Trafikutbud på helger

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

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

Örebro – Stockholm – Uppsala via Eskilstuna – ”Svealandsbanan”

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

På delsträckan Eskilstuna - Stockholm kompletteras stomtrafiken av insatståg som ger halvtimmestrafik i högtrafik i båda riktningarna.

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

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

Region Express-avgångar

För att korta restiderna mellan nodstäderna Örebro, Eskilstuna och Stockholm kompletteras utbudet av stomtrafik och insatståg med Region Express-avgångar. Utgångspunkten är att Region Express-avgångar körs enkelriktat morgon till Stockholm och eftermiddag/kväll i riktning mot Örebro. Vare sig ekonomi eller spårkapacitet medger parallell trafik med stomtrafik och Region Express-tåg väster om Eskilstuna, varför Region Express-tågen i dessa tidslägen ersätter stomtågen på den delsträckan och också gör uppehåll i Arboga och Kungsör.

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

	Etapp 1			
	Örebro - Arboga	Arboga – Eskilstuna	Eskilstuna – Stockholm	Stockholm – Uppsala
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	8/0	17/8	23/9	2/0

	Etapp 2			
	Örebro - Arboga	Arboga – Eskilstuna	Eskilstuna – Stockholm	Stockholm – Uppsala
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	13/0	19/8	29/12	22/12

Hallsberg – Stockholm via Katrineholm – ”Sörmlandspilen”

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

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

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

Generellt är resandet och behovet av trafik större närmare Stockholm. Under perioden ska därför prövas möjligheten att utöka trafikutbudet upp mot timmestrafik mellan Vingåker/Katrineholm-Stockholm.

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

1) Tillkommer 1 tur Katrineholm-Hallsberg vardagar.

Sala – Norrköping via Västerås och Eskilstuna – ”UVEN”

För Etapp 2 trafikeras linjen med timmestrafik vardagar på hela sträckan Sala – Norrköping.

Helger trafikeras linjen med varannantimmestrafik på hela sträckan Sala - Norrköping. Delsträckan Eskilstuna - Västerås trafikeras med ytterligare ett antal avgångar i vardera riktningen som ger timmestrafik när efterfrågan är störst.

	Etapp 1			
	Linköping – Norrköping	Norrköping – Eskilstuna	Eskilstuna – Västerås	Västerås – Sala
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	16/7	19/7	22/8	17/8

	Etapp 2		
	Norrköping – Eskilstuna	Eskilstuna – Västerås	Västerås – Sala
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	17/8	18/12	17/8

I inriktningsbeslutet anges att stomtrafiken vardagar ska kompletteras med insatståg. Beslut om hur trafiken med insatståg ska utformas studeras vidare och blir föremål för kommande beslut.

Norrköping – Stockholm via Nyköping – ”Nyköpingsbanan”

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

Delsträckan Nyköping - Stockholm kompletteras stomtrafiken av insatståg som ger halvtimmestrafik i högtrafik i båda riktningarna.

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

	Etapp 1		Etapp 2	
	Norrköping – Nyköping	Nyköping – Stockholm	Norrköping – Nyköping	Nyköping – Stockholm
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	17/7	19/7	18/8	23/12

Bilaga E - Tillhandahållande av fordon Etapp 2

Denna bilaga beskriver tillhandahållande av fordon av typ ER1 Mälartåg för trafiken med Mälartåg Etapp 2.

Fordon ska tillhandahållas genom att ägarna uppdrar åt AB Transitio att anskaffa och därefter till Mälardalstrafik hyra ut ytterligare fordon av typen ER1 Mälartåg, samt därtill hörande tillgång till högvärdeskomponenter och strategisk utrustning. Utöver nyanskaffning av fordon för Etapp 2 ska ägarna tillhandahålla de fordon av typ ER1 Mälartåg som sedan tidigare beslutat anskaffas för trafiken i Etapp 1.

Nyanskaffning av fordon ska göras så att tillverkning och leverans kan ske direkt efter nuvarande leverans av fordon för Etapp 1.

För anskaffade fordon ska respektive ägare ställa proprieborgen till AB Transitio.

Ägarna ska också uppdra åt Mälardalstrafik att företräda ägarna gentemot AB Transitio i arbetet med att anskaffa och i nästa steg förvalta fordonen. Fordonen ska förvaltas som en enhetlig flotta.

Fördelning av tillhandahållande samt borgensåtagande

Fördelning mellan parterna av anskaffning av antal fordon ska ske utifrån total andel fordonskilometer av den planerade trafiken med Mälartåg i Etapp 2 i respektive län.

	Totalt tillhandahållna fordon ER1 Mälartåg Etapp 2	Nyanskaffning fordon ER1 Mälartåg Etapp 2	Tillkommande proprieborgen till AB Transitio, miljoner kr
Region Stockholm	15	3	345
Region Sörmland	18	0	0
Region Uppsala	2	2	230
Region Västmanland	5	4	460
Region Östergötland	3	3	345
Region Örebro län	2	0	0

Bilaga G - Affärsplan Upphandling Etapp 2

Denna bilaga beskriver affärsplan för hur Mälardalstrafik ska ingå avtal om allmän trafik för Mälartåg Etapp 2.

Mälartåg

Inför beslut om Etapp 2 har en översyn gjorts av vilken avtalsform som är lämplig för Mälartåg. Översynen har inbegripit en dialog med potentiella anbudsgivare i form av en SiU (Samråd inför Upphandling).

Slutsatsen av översynen är att en upphandling av Mälartåg i Etapp 2 ska göras som ett bruttoavtal kombinerat med incitament för exempelvis kvalitet och/eller resandeutveckling.

Mälardalstrafik ska vid utformning av upphandlingen säkerställa god konkurrens i upphandlingsskedet och att det kommande avtalet styr trafikoperatören mot att de regionala trafikpolitiska målen uppfylls. Avtalet ska också möjliggöra att trafiken kan utvecklas under avtalsperioden för att både möta förändringar i resandeefterfrågan och utvecklade behov hos regionerna.

Mälardalstrafik

BESLUTSFÖRSLAG STYRELSEN

Vd Mårten Levin

Styrelsen 2018-12-05

Bilaga 4 - TN 2019-0524

Ärende 6 – Förslag till uppdatering av samverkansavtal samt uppdragsavtal inför upphandling av Mälartåg Etapp 2

Föredragande: Mårten Levin

Bilaga:
1) Tilläggsavtal 1 till Samverkansavtal om utveckling av regionaltågstrafiken i Östra Sverige avseende uppdateringar inför Etapp 2

2) Nya avtalsbilagor A, B, E, G till Samverkansavtal

3) Överenskommelse avseende behörighet för Region Stockholm att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i östra Sverige

4) Inriktningsbeslut inför upphandling av regionaltågstrafiken Etapp 2

5) PM Förutsättningar för skattning av kostnader, resande och intäkter för Mälartåg etapp 2

Mälardalstrafiks nuvarande trafikavtal (*övergångsavtalet)* med SJ AB för den trafik som framöver ska ingå i Mälartåg löper ut i december 2021. För att Mälardalstrafik ska kunna nyupphandla trafiken krävs förnyade uppdrag från ägarna, inklusive nytt beslut om allmän trafikplikt.

I mars 2018 fattade styrelsen ett förslag till *inriktningsbeslut* avseende regionaltågstrafiken efter december 2021. Inriktningsbeslutet har därefter behandlats av ägarna.

Detta ärende innehåller förslag till ägarna om att uppdatera de avtal som finns tecknade mellan ägarna, Mälardalstrafik och Transitio. Syftet med besluten är att ange ramarna för den trafik som ska bedrivas med Mälartåg efter december 2021. Besluten innebär också att Mälardalstafik får ett formellt uppdrag att inom dessa ramar genomföra trafikupphandling samt att Transitio får i uppdrag att anskaffa de ytterligare fordon som krävs för att trafiken ska kunna bedrivas. Innehållet följer i stora delar inriktningsbeslutet.

Inriktningsbeslutet omfattar, utöver den trafik som ska organiseras i Mälartåg, också ett antagande om att Movingo-avtal ska ingås med kommersiell regionaltågstrafik på vissa sträckor. Ett eventuellt förnyat uppdrag att ingå denna typ av avtal väntas fattas vid senare tillfälle.

För att klara tidplanen för genomförande, med trafikstart i december 2021, måste beslut om uppdatering av avtal och nya uppdrag till Mälardalstrafik och Transitio vara fattade innan halvårsskiftet 2019.

Styrelsen föreslås besluta föreslå Region Stockholm (Stockholms läns landsting), orgnr 232100-0016, Region Uppsala (Uppsala läns landsting), orgnr 232100-0024, Region Sörmland (Sörmlands läns landsting), orgnr 232100-0032, Region Västmanland (Västmanlands läns landsting) orgnr 232100-0172, Region Örebro län (Örebro läns landsting) orgnr 232100-0164 samt Region Östergötland (Östergötlands läns landsting), orgnr 232100-0040 var för sig besluta

att ingå det tilläggsavtal som uppdaterar bilagorna A, B, E och G till Samverkansavtalet;

att ingå uppdaterat uppdragsavtal med Mälardalstrafik, vilket även utgör bilaga A till Samverkansavtalet;

att ingå separat överenskommelse om att Region Stockholm får fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i östra Sverige;

att ge AB Transitio i uppdrag att avropa och anskaffa spårfordon, högvärdeskomponenter, strategisk utrustning samt upphandla finansiering därför;

att ingå borgen såsom för egen skuld (proprieborgen) för upphandlad finansiering;

att ge Mälardalstrafik i uppdrag att gentemot AB Transitio företräda [●] i arbetet med att avropa, anskaffa, förvalta och utveckla spårfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning;

att godkänna att [●] ingår avtal med AB Transitio om att AB Transitio ska avropa och anskaffa spårfordon, högvärdeskomponenter, strategisk utrustning samt att Mälardalstrafik ingår hyresavtal med AB Transitio beträffande spårfordon; samt

att godkänna att [●] ingår avtal med Mälardalstrafik om att Mälardalstrafik ska företräda [●] gentemot AB Transito i arbetet med att avropa, anskaffa och förvalta spårfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning.

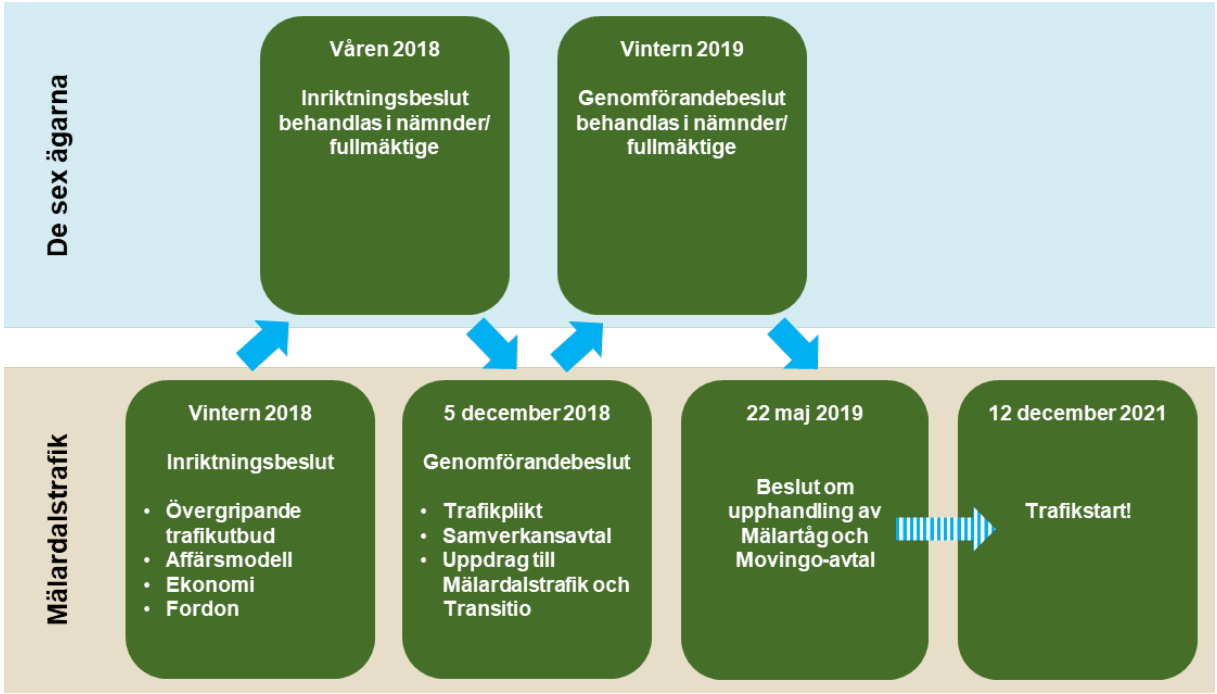
Bakgrund

Mälardalstrafiks nuvarande trafikavtal (*övergångsavtalet)* med SJ AB för den trafik som framöver ska ingå i Mälartåg löper ut i december 2021. För att Mälardalstrafik ska kunna nyupphandla trafiken krävs förnyade uppdrag från ägarna samt ett beslut om allmän trafikplikt.

Inför den nya avtalsperioden genomförde Mälardalstrafik tillsammans med ägarna under 2017 en förstudie av vilken trafik som skulle handlas upp. För sträckan Stockholm – Uppsala genomförde Stockholms läns landsting och Region Uppsala en särskild utredning som också inkluderade behovet av annan tågtrafik i stråket, framförallt pendeltåg. Förstudien avsåg både de linjer som ingår i det nuvarande *övergångsavtalet* samt den trafik som idag bedrivs kommersiellt av SJ inom ramen för avtal om giltighet för Movingo.

En marknadsdialog (en så kallad SIU) genomfördes också om utformningen av det kommande avtalet för Mälartåg.

Med grund i studierna fattade styrelsen i mars ett förslag till *inriktningsbeslut*. I inriktningsbeslutet beskrivs viken trafik som regionen behöver under den kommande avtalsperioden, fordonsbehov för Mälartåg, samt grundläggande riktlinjer för hur avtal ska utformas. Inriktningsbeslutet har därefter överlämnats till ägarna för vidare handläggning. I dagsläget har inriktningsbeslutet behandlats av nämnd eller fullmäktige i Region Uppsala, Region Örebro samt av kommuner och landsting samt SKTM i Sörmland.



Beslutsprocess och tidplan för genomförande av Etapp 2

Beslut hos ägarna om ett uppdaterat samverkansavtal, med tillhörande uppdrag till Mälardalstrafik och Transitio, är en förutsättning för att Mälardalstrafik i nästa steg ska kunna genomföra upphandling av Mälartåg Etapp 2 och för att Transitio ska kunna avropa fordon för denna trafik.

Kommande beslut om upphandling av trafikoperatör för Mälartåg Etapp 2

Efter att ägarna uppdaterat samverkansavtal samt uppdragsavtal genomför bolaget Mälardalstrafik trafikupphandling av Mälartåg, inom de ramar som ägarna angett.

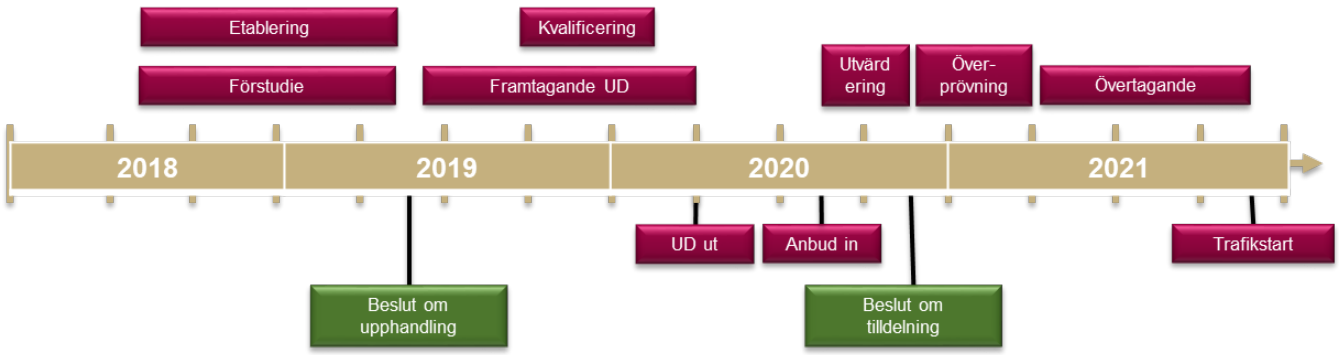
Enligt nuvarande tidplan planeras beslut om upphandling av Mälartåg fattas av styrelsen i maj 2019. Inför styrelsesammanträdet planeras en utbildningsdag för styrelsen den 26 april.

I upphandlingsbeslutet anges riktlinjerna för hur kraven i upphandlingen och de kommande avtalen ska utformas, exempelvis avseende trafikomfattning, kvalitet, hantering av fordonsunderhåll mm. Med grund i dessa krav utformas upphandlingsdokument (tidigare benämnt förfrågningsunderlag). Parallellt sker också kvalificering av anbudssökande, dvs den första del i upphandlingen som syftar till att sålla bort aktörer som saknar tillräcklig erfarenhet, ekonomiska förutsättningar eller som enligt lag ska sållas bort på grund av att exempelvis deras företrädare är dömda för brott.

Beslut om publicering av upphandlingsdokument antas fattas i början av 2020 och tilldelningsbeslut samma höst. Däremellan sker anbuds- och utvärderingsprocess i vilken leverantörerna utformar och lämnar in anbud vilka därefter utvärderas.

Efter tilldelningsbeslut finns drygt ett års tid för hantering av överprövning samt för trafikoperatören att förbereda trafikstart.

Trafikstart sker vid starten för Tågplan 2022 (T22) den 12 december 2021.



Avrop av ytterligare Mälartåg-fordon för Etapp 2

För att kunna bedriva den trafik med Mälartåg som planeras för Etapp 2 behöver ägarna ge Transitio i uppdrag att anskaffa och därefter hyra ut ytterligare Mälartåg-fordon, utöver de 33

som redan beställts. Transitio beställer fordonen ur den optionsvolym som finns i det nuvarande avropsavtalet med Stadler.

De ytterligare beställda fordonen tillverkas i nära anslutning till den leverans som nu pågår, så att fordonen levereras under 2021 och finns på plats till trafikstarten i december. För att detta ska vara avtalsmässigt möjligt har Transitio angett att man bör ha bindande uppdrag på plats från respektive ägare, inklusive borgensåtaganden, senast halvårsskiftet 2019.

Förutsättningar för hantering av förseningar i besluts- och genomförandeprocess

Genomförandet av Etapp 2 styrs till ganska lika delar av tidplanen för upphandling av trafikoperatör och leverans av ytterligare Mälartåg-fordon. Därutöver tillkommer en parallell process för utredning och beslut om priser samt beslut om och eventuellt upphandling av försäljningssystem.

Leverans av ytterligare Mälartåg-fordon

Leveranstidplanen för ytterligare Mälartåg-fordon är framförallt känslig för förseningar i beslutsprocessen hos ägarna, eftersom Transitio inte kan beställa fordon utan bindande uppdrag. När avropsavtal väl är tecknade mellan Transitio och Stadler och en leveranstidplan finns fastställd bör risken för förseningar vara mindre eftersom detta rör sig om en tilläggsbeställning och eventuella problem i produktionen då bör vara kända.

Om fordonsleveransen försenas, antingen av utdragna beslut eller av idag okända förseningar i tillverkning och leverans, finns möjlighet dela upp trafikstarten i etapper. I praktiken innebär detta att trafikstart för Mälartågs förlängning Stockholm – Uppsala senareläggs, eftersom huvuddelen av de ytterligare Mälartåg-fordon som beställs ska nyttjas för den trafiken. Det nuvarande Movingo-avtalet med SJ är skrivet så att det kan förlängas ytterligare ett år, till december 2022, om båda parter är överens. En sådan förlängning måste i så fall beslutas i oktober 2020.

Upphandling av Mälartåg Etapp 2

Upphandlingsprocessen för Mälartåg är mindre känslig för förseningar av besluten hos ägarna, eftersom förberedelserna för upphandling kan drivas utan formella beslut. Däremot minskar det faktiska handlingsutrymmet mycket snabbt vilket gör att uteblivna beslut, eller annorlunda beslut eller förutsättningar än vad som förväntats, leder till försening.

Om upphandlingen av Mälartåg försenas finns möjlighet att senast oktober 2019 avropa ytterligare ett optionsår inom ramen för nuvarande avtal med SJ. Denna option är ensidig, dvs den kan göras utan SJ:s aktiva medgivande. Prisnivån för detta optionsår är fördefinierad och motsvarar den nuvarande.

Om ytterligare ett optionsår avropas uppstår dock en kostnad för de nya fordon som levereras, men som ännu inte kan sättas i trafik. Det är orimligt att tänka sig ett läge där 17 nya fordon beställs och levereras utan att trafiksättas. I praktiken kräver detta därför sannolikt att en överenskommelse kan nås med SJ om att trappa upp trafiken mot Etapp 2 under optionsåret.

Uppdatering av samverkansavtal och uppdragsavtal

Bifogat detta ärende finns förslag till ägarna om uppdatering av de avtal som sedan tidigare finns tecknade mellan ägarna, Mälardalstrafik och Transitio avseende Mälartåg. De berörda bilagorna i sina äldre lydelser ska alltjämt vara gällande för den trafik som omfattas av Etapp 1.

- En uppdatering av det befintliga *samverkansavtalet* mellan ägarna avseende *uppdragsavtal, trafikutbud*, *fordonsanskaffning* och *affärsplan* för Etapp 2, genom ingåendet av ett tilläggsavtal.
- En uppdatering av *uppdragsavtalet* mellan Ägarna och Mälardalstrafik, vilket reglerar Mälardalstrafiks uppdrag att genomföra trafiken.
- Uppdrag åt AB Transitio att anskaffa de ytterligare fordon som krävs för trafiken med Mälartåg i Etapp 2, vilka i nästa steg ska hyras ut till Mälardalstrafik.
- En överenskommelse om att Region Stockholm fattar *beslut om allmän trafikplikt* å övriga ägares vägnar.

Övriga delar i samverkansavtalet, själva huvuddokumentet samt bilagorna *finansiering (kostnadsfördelningsmodellen), principer för prissättning* och *planeringsprocess* föreslås tills vidare behållas oförändrade.

Närmare inför trafikstart kommer det finnas behov av att besluta om priser för biljetter på Mälartåg och i samband med det kan bilagan om prissättning komma att uppdateras.

Färdiga förslag till besluts-attsatser för beslut hos ägarna

För att underlätta besluten hos ägarna har färdiga besluts-attsatser tagits fram avseende de beslut som föreslås fattas, på motsvarande sätt som när beslut tidigare fattats om att ingå det ursprungliga samverkansavtalet och att anskaffa fordon för Etapp 1. Attsatserna har stämts av med Transitio.

Bilaga A Uppdragsavtal Etapp 2

Uppdragsavtalet tecknas mellan ägarkretsen och bolaget Mälardalstrafik och beskriver ägarnas respektive Mälardalstrafiks skyldigheter gentemot varandra. I korthet anges att Mälardalstrafik ska handla upp trafiken därtill hörande tjänster i enlighet med de riktlinjer som anges i samverkansavtalet och att ägarna å sin sida ska finansiera Mälardalstrafiks kostnader för detta samt att tillhandahålla fordon.

Det uppdaterade avtalet innebär att de förändringar som ägarna kommer överens om för Etapp 2 förs vidare till bolaget Mälardalstrafik. Därutöver har en översyn av avtalstexten gjorts i syfte att öka tydligheten och ta bort upprepningar i förhållande till de texter som återfinns i övriga bilagor.

Bilaga B Trafikutbud Mälardalstrafik Etapp 2

I bilagan beskrivs den trafik som ägarna är överens om att Mälardalstrafik ska handla upp inom ramen för Mälartåg och det är också den trafik som motiverar ytterligare anskaffning av

Mälartåg-fordon. Trafikutbudet följer i huvudsak den trafik som beskrevs i *inriktningsbeslutet*, med nedanstående undantag.

- För Sörmlandspilen föreslås den mellan alla ägare beslutade trafiken vara oförändrad i förhållande till Etapp 1. Däremot öppnas för en utökning av trafiken på delsträckan mellan Sörmland och Stockholm. Bakgrunden till förändringen är att behoven längs linjen är olika.
- För UVEN pågår studier av alternativa trafikupplägg, där delar av trafiken längs linjen skulle kunna komma att integreras i annan trafik. Detta beslut avser därför enbart trafik och fordonsanskaffning för stomtrafik Norrköping – Sala och det förutsätts att kompletterande beslut avseende trafik med insatståg kommer fattas vid senare tillfälle.

Som samverkansavtalet är utformat är det möjligt för en eller flera ägare att komma överens om att ändra trafiken, under förutsättning att detta är praktiskt möjlighet med hänsyn till exempelvis trafikavtalets utformning och tillgängliga fordon. Det är därmed sannolikt att det kommer ske en utökning av trafiken under avtalsperioden i takt med att resandet ökar.

I nu gällande trafikbeskrivning för Etapp 1, samt i inriktningsbeslutet för Etapp 2, fanns beskrivningar av behov av trafik på de linjer och sträckor på vilka SJ idag bedriver trafik inom ramen för Movingo-avtal. Beslut om sådana avtal ska tecknas, och beskrivning av trafikbehov för sådan trafik, antas fattas vid senare tillfälle och ingår därför inte i den här trafikplanen.

Bilaga E – Tillhandahållande av fordon för Mälartåg Etapp 2

I bilagan beskrivs det antal Mälartåg-fordon (fordon av typen Mälartåg ER1) som varje ägare föreslås tillhandahålla till Mälardalstrafik för Mälartåg Etapp 2. Fördelning av fordon mellan ägare är framräknad genom att respektive linje tilldelats ett antal fordon utifrån det faktiska fordonbehovet i dimensionerande tid. Mellan ägarna fördelas därefter fordonbehovet och fordonsreserv utifrån andel fordonskilometer i respektive län.

I jämförelse med Etapp 1 krävs ytterligare 12 Mälartåg-fordon, vilka nyanskaffas av Transitio genom option i tecknat avropsavtal med tillverkaren Stadler. Om trafik med insatståg på UVEN ska bedrivas inom ramen för Mälartåg i den omfattning som anges i inriktningsbeslutet, tillkommer därutöver fem Mälartåg-fordon. I fordonsflottan om totalt 45 fordon ingår fem reservfordon.

De ytterligare fordonen krävs dels för att förlänga befintliga avgångar för att klara att ta emot de nya resenärer som förväntas tillkomma, dels för att kunna införa ytterligare avgångar framförallt på sträckan Stockholm – Uppsala. Därutöver nyttjas i Etapp 1 fyra mindre fordon av typ X50 (Regina) för trafiken på UVEN, vilka i Etapp 2 ersätts av Mälartåg-fordon.

För de fordon som nyanskaffas ska berörd ägare ställa proprieborgen till Transitio om 115 miljoner kr per fordon.

I den nu gällande bilagan fanns skrivningar som möjliggjorde att en ägare själv anskaffade och tillhandahöll Mälartåg-fordon. Dessa skrivningar har tagits bort, eftersom det avropsavtal som sedermera tecknades mellan Transitio och Stadler bara har Transitio som möjlig köpare.

Bilaga G Affärsplan Mälartåg Etapp 2

I samverkansavtalet anges Mälardalstrafik inför upphandling ska ta fram en affärsplan som ska godkännas av landsting/regioner. Inom ramen för affärsplanen fattas beslut om upphandlingsform, avtalskonstruktion samt avtalslängd (maximal avtalslängd för spårtrafik är enligt EU:s kollektivtrafikförordning 15 år) av Mälardalstrafik.

Sammanfattningsvis innebär affärsplanen att Mälartåg ska handlas upp som ett *bruttoavtal* vilket är samma grundkonstruktion som normalt nyttjas för regionernas buss- och spårtrafik. Den stora skillnaden mot det befintliga övergångsavtalet, som är ett *koncessionsavtal*, är att trafikoperatörens risk för försäljningsintäkterna minskar. En följd av detta är att möjligheterna ökar att göra förändringar av trafikutbudet under avtalsperioden vilket bedöms som viktigt mot bakgrund av den snabba utveckling som trafiken för närvarande genomgår. Ett bruttoavtal bedöms också minska SJ:s informationsövertag i förhållande till övriga anbudsgivare och därmed vara en förutsättning för en god konkurrens i upphandlingen av trafikoperatör för Mälartåg.

I nu gällande affärsplan för Etapp 1, samt i inriktningsbeslutet för Etapp 2, fanns beskrivningar om hur avtal om giltighet för Movingo i kommersiell trafik skulle tecknas, på liknade sätt som de avtal Mälardalstrafik idag har med SJ och Trosabussen. Beslut om sådana avtal ska tecknas, och särskild affärsplan för dessa, antas fattas vid senare tillfälle.

Överenskommelse om beslut om allmän trafikplikt

För att Mälardalstrafik ska kunna teckna trafikavtal krävs ägarna kommit överens om att en av ägarna fattat beslut om allmän trafikplikt samt att ett sådant beslut därefter fattats.

Beslut om allmän trafikplikt föreslås, liksom för dagens avtalsperiod, fattas av SLL (framöver Region Stockholm) efter överenskommelse med övriga landsting/regioner.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Beslutet innebär att trafiken med Mälartåg och därmed också trafikens kostnader ökar i förhållande till den trafik som bedrivs i Etapp 1. Samtidigt leder nytt och ökat resande till ökade biljettintäkter.

Trafikens kostnader

Totalt sett uppskattas bruttokostnaderna för trafiken i Mälartåg komma att uppgå till ca 1,1 miljarder kr per år (inklusive kostnader för insatståg på UVEN med Mälartåg-fordon). Av dessa utgörs ca 410 miljoner kr av hyreskostnader till Transitio (370 miljoner exklusive fordon för insatståg på UVEN) för Mälartåg-fordon och till Eskilstuna kommun för Eskilstunadepån.

Övriga delar av trafikkostnaderna utgörs av banavgifter, el och ersättning till trafikoperatör för att driva trafiken och underhålla fordonen. Framförallt för kostnadsnivån för trafikoperatör finns osäkerheter då trafiken inte tidigare konkurrensupphandlats och att både trafikupplägg och tåg är nya. Kostnadsnivån för trafikoperatör är därför skattad framförallt utifrån kostnaderna i nuvarande avtal med SJ, med ett visst antagande om effektivisering på grund av konkurrensutsättning.

Nedan redovisas en skattning av bruttokostnaderna för trafiken för respektive ägare. Till dessa kostnader tillkommer Mälardalstrafiks kostnader för administration samt systemkostnader för framförallt biljettförsäljning vilka är schablonuppskattade till 30 miljoner kr per år.

Region Stockholm	400
Region Sörmland	440
Region Uppsala	60
Region Västmanland	120
Region Örebro län	40
Region Östergötland	60

Resande och intäkter

För att uppskatta intäkterna har resandet beräknats för respektive linje för år 2024. Som grund för beräkningarna har används prognosdata för år 2022 samt data över resandet år 2017.

Trafikutökningen i Etapp 2 antas generellt leda till ökat resande. För Svealandsbanan antas att överströmning av resande kommer ske från Mälarbanan till följd av den utökade trafiken till Örebro. På sträckan Stockholm – Uppsala antas det att resandet med Mälartåg respektive SJ fördelas proportionerligt mellan systemen med hänsyn till utbud.

Intäkterna i trafiken styrs dels av prisnivå för biljetter och dels hur intäkterna för biljetter antas fördelas mellan olika trafikslag. I dagsläget finns inga beslut om vilka biljetter eller biljettpriser som ska gälla för Mälartåg, utan de intäktsberäkningar som gjorts bygger på antagandet att biljetterna genererar samma intäkter som nuvarande Movingo- och SJ-biljetter.

Täckningsgrad

Resande och intäkter varierar kraftigt mellan olika delar av systemet. Sträckan Stockholm – Uppsala bedöms, givet ovan antaganden, ha förutsättningar att bära sina egna kostnader eller ge ett positivt resultat. Sträckorna Eskilstuna/Nyköping/Katrineholm – Stockholm bedöms ha en kostnadstäckningsgrad över 70 procent. För sträckorna bortom tiomilaradien från Stockholm samt UVEN bedöms täckningsgraden vara ca 50 procent eller lägre.

Mer detaljerad redovisning över de antaganden som gjorts redovisas i bifogat pm.

Förutsättningar att påverka intäkter och kostnader under avtalsperioden

Under avtalsperioden har Mälardalstrafik och ägarna möjlighet att direkt och indirekt på olika sätt påverka intäkter och kostnader, exempelvis för att parera en utebliven resandeutveckling eller allmänna behov av kostnadsreduceringar.

Påverkan på trafikkostnader

Inom ramen för avtalet förutsätts finnas konstruktioner för *frivolym*, där Mälardalstrafik har möjlighet att som beställare justera trafikutbudet uppåt eller nedåt under vissa givna förutsättningar. Frivolym används normalt för att kunna utöka trafiken i takt med att resandet ökar, men kan också användas för att reducera trafiken och därmed ersättningen till trafikoperatören. Frivolymen påverkar den del av kostnaderna som är rörlig, dvs ej den tredjedel av kostnadsmassan som utgörs av fordons- och depåhyra.

Beslut om avtalskrav avseende frivolym fattas i samband med beslut om upphandling.

Om behov finns att reducera trafiken med en omfattning som gör att anskaffade Mälartåg-fordon blir överflödiga finns möjlighet att söka hyra ut dessa på kort eller längre sikt. Generellt har fordon flyttats mellan olika trafiksystem i Sverige, bland annat i samband med att anskaffning skett snabbare än trafikutökningar kunnat göras.

Ägarna kan, beroende på förutsättningarna, eventuellt också välja att hänvisa resenärer till Mälartåg och därmed reducera kostnader i annan trafik.

Påverkan på intäkter

Mälardalstrafik och ägarna styr över prissättningen i trafiken och kan därmed öka intäkterna genom prishöjning. En förutsättning är att priserna inte är så höga att resandet minskar alltför mycket. På vissa sträckor kommer också risk finnas att resenärerna strömmar över till parallell SJ-trafik.

På de sträckor där det kan komma att finnas parallell kommersiell regionaltågstrafik som omfattas av Movingo finns möjlighet att styra hur dessa avtal utformas så att kostnaderna för ersättning för Movingo-giltighet inte blir för stora.

Mälardalstrafik

Bilaga 3 - TN 2019-0524

Ärende 6 – Bilaga 4

Sammanfattning

Vid Mälardalstrafiks styrelsesammanträde i mars 2018 beslutades om inriktningsbeslut inför upphandling av regionaltågstrafiken Etapp 2.

Handling biläggs i följande sidor.

Inriktningsbeslut inför upphandling av regionaltågstrafiken Etapp 2

Föredragande: *Mårten Levin*

Bilaga: *1) PM Förutsättningar för skattning av kostnader, resande och intäkter för Mälartåg Etapp 2*

Övergångsavtalet med SJ om trafiken på de fyra olönsamma linjer som framöver ska ingå i Mälartåg planeras i december 2021 ersättas av ett nytt avtal. Liksom det nuvarande *övergångsavtalet* kommer det nya avtalet vara normerande för övriga avtal, exempelvis avseende linjer där MÄLAB ska söka sluta avtal om Movingo-giltighet med kommersiell trafik och Movingos ersättningsmodell. Det finns därför behov av en samlad beslutsprocess för hela trafiken från december 2021, framöver kallat Etapp 2.

Besluten om Etapp 2 är i högsta grad strategiska och kommer styra utformningen av kollektivtrafiken i Mälardalen för lång tid framöver. För att säkerställa en god förankring delas beslutsprocessen upp i ett första *inriktningsbeslut* som därefter följs upp av *genomförandebeslut.*

Detta ärende innehåller förslag till *inriktningsbeslut*, vilket i sig innehåller flera strategiska ställningstaganden.

- Bibehållen övergripande affärsmodell där regionaltågstrafiken i Mälardalen utförs med en blandning av kommersiell regionaltågstrafik och mer traditionellt upphandlad trafik under varumärket Mälartåg. Biljettsystemet Movingo är sammahållande.
- Utökning av trafikutbudet uppemot målutbud i tidigare avsiktsförklaring och integrering av trafiken Stockholm – Uppsala i trafiken från södra/västra Mälardalen mot Arlanda och Uppsala
- Införande av Region Express-avgångar på Mälarbanan och Svealandsbanan i syfte att korta restiderna
- Upphandling av Mälartåg med bruttoavtal och utökning Movingos biljettsortiment till att också omfatta enkelbiljetter
- Anskaffning av ytterligare fordon genom optionsavrop från Transitios avropsavtal för ER1 samt om möjligt förhyrning av Reginafordon

Styrelsen beslutar

att föreslå ägarna att fastställa förslag till inriktningsbeslut inför upphandling av regionaltågstrafiken Etapp 2

att uppdra åt vd att inleda diskussioner med SJ avseende utveckling av trafiken Stockholm – Uppsala och Ostpendeln

Bakgrund

De kollektivtrafikansvariga i Stockholm – Mälarregionen ingick hösten 2012 en avsiktsförklaring att etablera ny regionaltågstrafik med ett storregionalt stomnät för arbets- och vardagsresande. Syftet var att dra nytta av den regionala medfinansieringen av Citybanan och bidra till att uppnå de regionala mål för transportsystemet, de så kallade *EBS-målen,* som de länsplane- och kollektivtrafikansvariga kommit överens om.



- **1 "EBS-målen" för transportsystemet i Mälardalen, ur Storregional systemanalys september 2016**

Avsiktsförklaringen drog också upp riktlinjer för trafiken skulle genomföras. I detta ingick att främja utvecklingen av ett gränslöst och sammanhållet trafikutbud, exempelvis genom ett länsöverskridande prissystem.

Genomförandet av avsiktsförklaringen

Utifrån avsiktsförklaringen ingick de sex parterna under 2014 ett samverkansavtal, fattade beslut om allmän trafikplikt och uppdrog åt MÄLAB att teckna avtal om allmän trafik och åt Transitio att anskaffa nya regionaltåg. Landstinget Östergötland gick också in som delägare i MÄLAB.

I samverkansavtalet preciserades hur avsiktsförklaringens intentioner skulle förverkligas, bland annat med affärsmodell och riktlinjer för utformning av den mälardalstaxa som kom att genomföras under namnet Movingo och som gentemot resenärerna binder samman Mälardalens olika kollektivtrafiksystem.

MÄLAB har därefter ingått avtal med SJ om trafik och giltighet för Movingo på sex av de sju linjerna; de fyra olönsamma Mälartågslinjerna till vilka nya fordon anskaffas för leverans från år 2019, Mälarbanan samt för den lokala trafiken Stockholm – Uppsala. Avtal har också tecknats med det privata bussföretaget Åkerbergs Trafik för Trosabussen.

Avtalet om Mälartågslinjerna tecknades först och utgör norm för övriga avtal. Avtalet har karaktären av ett övergångsavtal där SJ till en början utför trafiken under eget varumärke och med egna tåg och under avtalsperioden ställer om trafiken till Mälartåg genom att ta de nya tågen och depån i Eskilstuna i bruk.



- **2 Process med utredningar och beslut inför Etapp 1**

Trafiken i Etapp 1

Den trafik som genomförs i Etapp 1 följer till stora delar avsiktsförklaringen och dess Trafikplan 2017 med nedanstående avvikelser.

- Generellt något mindre trafik på Mälartågslinjerna genom att timmestrafik inte körs konsekvent hela kvällen till 23 och något mindre trafik med insatståg
- I avsiktsförklaringen antogs trafiken Stockholm – Uppsala utföras med genomgående trafik från Linköping via Nyköping samt från Svealandsbanan. I Etapp 1 utförs istället trafiken Stockholm – Uppsala fortsatt av SJ som en egen, lokal linje. Fyra turer per dag trafikerar Arlanda och Uppsala från Svealandsbanan och inga turer från Nyköpingsbanan. De genomgående turerna är inte integrerade i den lokala stomtrafiken.
- För relationen Stockholm – Norrköping/Linköping prioriterades den snabba förbindelsen med Ostpendeln. Tågen via Nyköping går därför inte till- och från Linköping utan vänder i Norrköping.

För Mälartåglinjerna skedde en första utökning av trafiken vid tidtabellsskiftet i december 2016. En ytterligare utökning av trafiken planeras till december 2019 (Svealandsbanan) och december 2020 (Nyköpingsbanan och UVEN) i samband med att nya fordon sätts i trafik.

För Mälarbanan och Stockholm – Uppsala genomfördes trafikutökningen i december 2017.

Movingo efterträdde TiM

I oktober ersattes de tidigare pendlarbiljetterna TiM av Movingo och med det upphörde kravet på tilläggsbiljett för lokaltrafiken. Jämfört med TiM blev Movingos geografiska utsträckning mindre.

- SJ valde att profilera om Ostpendeln till InterCity och inte heller tillåta resenärer med TiM-biljetternas efterföljare Movingo att resa på InterCity-tåg. Därmed försvann möjlighet att resa med den snabbare regionaltågstrafiken till från Gävle, Tierp, Norrköping och Linköping.
- Movingo gäller inte på Tåg i Bergslagen, där TiM tidigare gällde genom avtalen om länskortsgiltighet.

Efter införandet av Movingo har fortsatta diskussioner förts med SJ och beslut fattats om att inkludera Ostpendeln och Tåg i Bergslagen i Movingo.

Beslutsprocess och tidplan för genomförande av Etapp 2

Hur beslut om och genomförande av kollektivtrafik ska gå till styrs av Kollektivtrafiklagen. Innebörden är att befogenheten att besluta om att regional kollektivtrafik ska erbjudas medborgarna, *beslut om allmän trafikplikt*, ligger på de länsvisa organ som har funktion som regional kollektivtrafikmyndighet. För länsöverskridande trafik kan flera myndigheter komma överens om att en myndighet fattar trafikpliktsbeslut å övrigas vägnar. För regionaltågstrafiken i Mälardalen kom ägarna överens om att SLL skulle fatta trafikpliktsbeslutet.

Uppdraget att handla upp och teckna avtal kan delegeras till ett eget bolag vilket ägarna gjort när de gett MÄLAB i uppdrag att genomföra regionaltågstrafiken.

I likhet med för Etapp 1 är inriktningen att beslut om Etapp 2 fattas samlat för hela trafiken. Det antas också att stomnätet även i Etapp 2 består av både samhällsorganiserad trafik under varumärket Mälartåg och kommersiell[1] regionaltågstrafik som sannolikt utförs av SJ som egentrafik.

Tidplan för beslut och upphandling

Tidsåtgången för att genomföra en upphandling är totalt ca tre år exklusive eventuella förstudier

.

År 1	Samråd inför Upphandling och framtagande av förfrågningsunderlag
År 2	Publicering av förfrågningsunderlag, tid för anbudsgivare att lämna anbud, utvärdering av anbud samt tilldelningsbeslut
År 3	Trafikoperatörens förberedelse inför övertagande

Övergångsavtalet för Mälartåg löper ut i december 2020 men kan förlängas till december 2021 eller december 2022. Eftersom de nya ER1-tågen inte är fullt levererade förrän första kvartalet 2021 är inriktningen att upphandling av trafiken planeras så att det nya avtalet träder ikraft vid tidtabellsskiftet i december 2021.

Bortre tidsgräns för Mälartågsavtalet och därmed Etapp 2 behöver studeras vidare inför kommande genomförandebeslut. Händelser och tidpunkter som kan påverka ett lämpligt avtalsskifte är Ostlänkens ibruktagande, när andra avtal löper ut (för att möjliggöra framtida samordnad upphandling med andra system) samt när Reginafordonen för UVEN behöver ersättas.

Då trafikavtalen påverkar varandra, både avseende trafikutbudet och exempelvis modellen för ersättning för Movingo, antas process för avtalstecknande av övriga avtal göras parallellt med den för Mälartåg.

Först inriktningsbeslut och därefter genomförandebeslut

Eftersom beslutet om Etapp 2 måste tas i enighet mellan sex län är utgångspunkten att beslutet fattas i två steg. Syftet är att säkerställa att eventuella knäckfrågor kommer upp tidigt i beslutsprocessen för att därmed undvika tidsnöd längre fram.

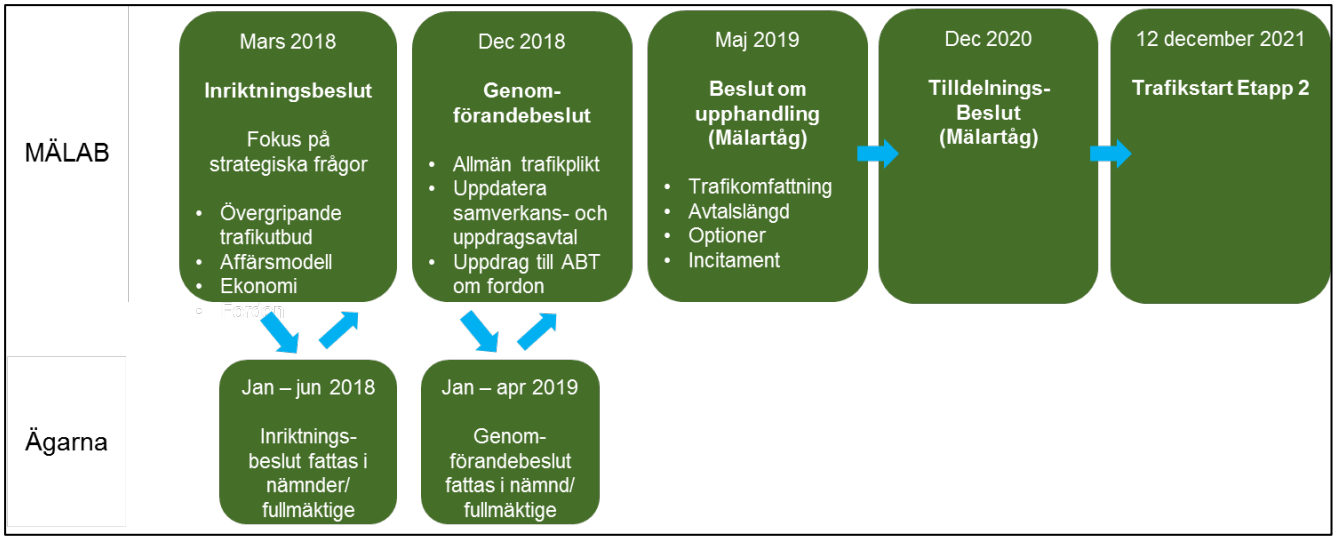
1. **Ett inriktningsbeslut** som pekar ut de strategiska ramarna avseende trafikutbud, fordonsskaffning, affärsmodell och ekonomi. Rekommendation om inriktningsbeslutet fattas av

[1] Med kommersiell regionaltågstrafik avses här regionaltågstrafik som är avtalsreglerad men inte subventionerad. Detta innebär att trafikföretaget inte får någon annan ersättning än ersättning för Movingo-giltighet och där ersättningsnivån per resenär är likartad mot vad trafikföretaget antas skulle fått i intäkter om företaget istället sålt egna biljetter.

MÄLAB:s styrelse och bekräftas av ägarna. Respektive ägare väljer själv på vilken nivå ärendet hanteras.

2. **Ett genomförandebeslut**, som innehåller beslut om allmän trafikplikt, uppdatering av samverkansansavtal och uppdrag åt MÄLAB att ingå avtal om allmän trafik samt åt Transitio att anskaffa kompletterande fordon. Beslut om allmän trafikplikt hanteras vanligen av nämnder medan uppdrag åt MÄLAB och Transitio fodrar fullmäktigebeslut. Avsikten är att MÄLAB i samråd med ägarna, på samma sätt som med detta inriktningsbeslut, ska ta fram ett samlat beslutsunderlag inklusive de avtal och uppdrag som behöver beslutas om.

Nedan redovisas schematiskt tidplan och beslutsprocess.



Inriktningsbeslut för Etapp 2

Mål och förutsättningar

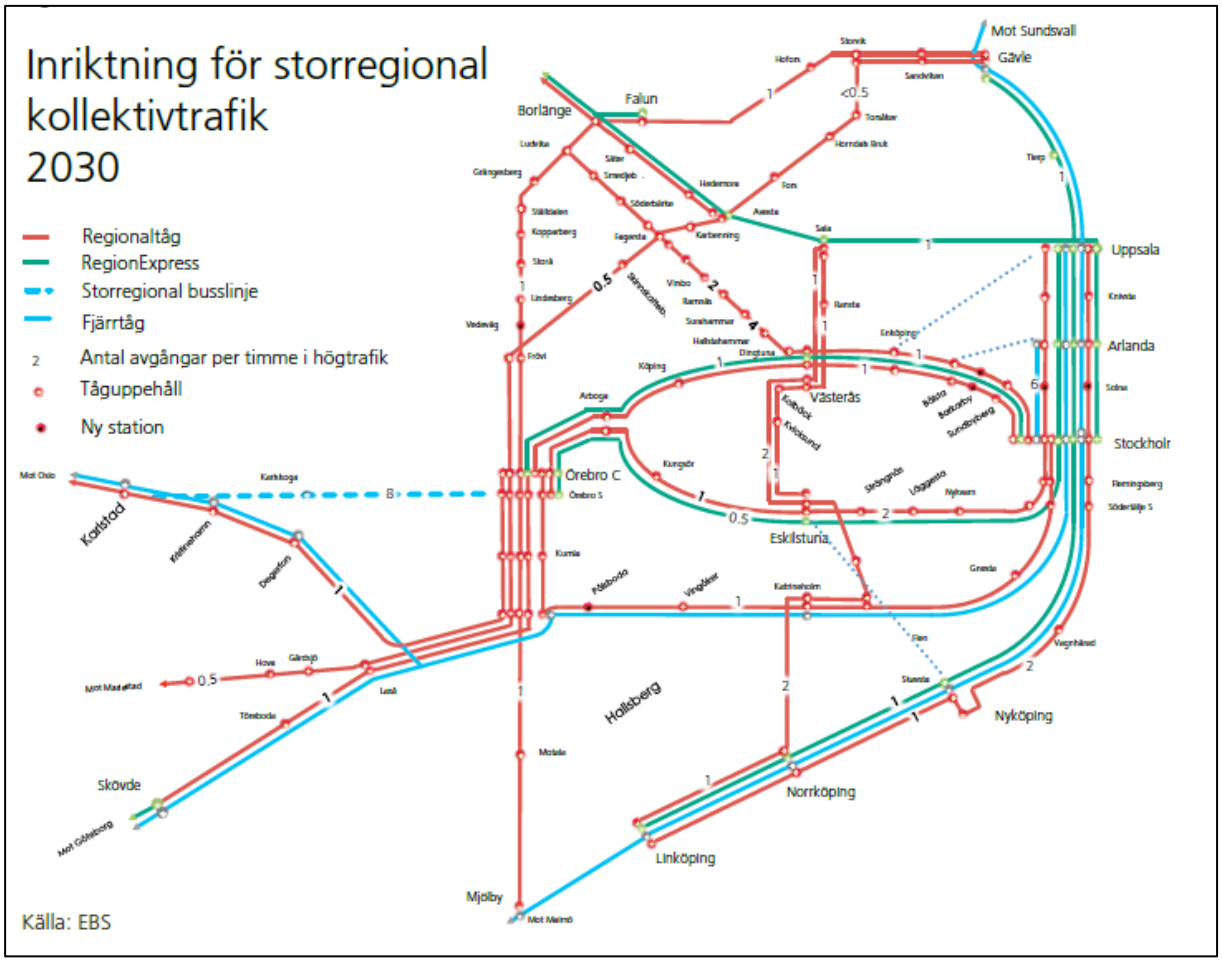
Inför inriktningsbeslutet har MÄLAB och dess ägare utrett olika alternativ för trafiken under Etapp 2; *Trafikplan Etapp 2*. Arbetet har utgått från befintliga styrdokument som de regionalt kollektivtrafikansvariga beslutat om.

- Det befintliga samverkansavtalet inklusive avsiktsförklaringen för den trafik som genomförs i Etapp 1
- En Bättre Sits Storregional systemanalys för transportsystemet i Stockholm – Mälarregionen, vilken fastställts av organ i de sex länen inklusive de regionalt kollektivtrafikansvariga
- Mellan SLL och Region Uppsala fastställt planeringsramverk för Uppsala – Stockholm

Därutöver har trafikplanen utformats med hänsyn till att trafiken ska ha kapacitet för att möta förväntad resandeökning under avtalsperioden och att produktionen är effektiv ekonomiskt och kapacitetsmässigt och möjlig att bedriva med en hög kvalitet.

En Bättre Sits systemanalys

Den storregionala systemanalysen fastställdes av de sju länen under hösten 2016. Målen för transportsystemet är samma som i den tidigare systemanalys som låg bakom besluten om Etapp 1. Med stöd i målen har regionen i systemanalysen utpekat en gemensam inriktning för den storregionala kollektivtrafiken i tidshorisonten 2030.



Trafiken i målbilden förutsätter vissa tillkommande infrastrukturinvesteringar som inte finns i Etapp 2, bland annat att Ostlänken står färdig. Trafiken i Etapp 2 ska därför ses som ett steg på väg mot EBS inriktning, exempelvis genom införande av regionala snabbtågsavgångar på delar av sträckorna enligt det koncept som i EBS beskrivs som Region Express.

Planeringsramverk för trafiken Uppsala – Stockholm

Region Uppsala och Stockholms läns landsting har tillsammans utrett och därefter var för sig beslutat om planeringsramverk respektive inriktningsbeslut för regionaltågtrafikens utveckling. Bakgrunden till den separata utredningen om trafiken Stockholm – Uppsala var att det när samverkansavtalet tecknades inte var möjligt att fastställa ett exakt trafikutbud, vilket i sin tur berodde på den komplexa situationen i stråket med en stor mängd samhällsorganiserad och kommersiell tågtrafik.

Stockholms läns landsting

Trafiknämnden i Stockholms läns landsting fastställde i november 2016 planeringsramverk för pendel- och regionaltågstrafiken i vilket angavs att regionaltågstrafiken ska utvecklas i riktning mot genomgående trafik från södra Mälardalen via Stockholm C och Arlanda till Uppsala. Dock ska tågtrafik säkerställas i relationen Uppsala – Knivsta – Märsta.

Region Uppsala

Kollektivtrafiknämnden i Region Uppsala beslutade därefter i februari 2017 att MÄLAB ges i uppdrag att utarbeta ett förslag till handlingsplan för genomförandet av den nya regionaltågtrafiken mellan Uppsala

och Stockholm i enlighet med Trafikplan 2017 och den inriktning som MÄLAB:s ägare antagit för den storregionala regiontågtrafiken. I handlingsplanen ska förslag föreligga som motsvarar det kvarvarande utredningsuppdraget enligt det samverkansavtal som MÄLAB:s delägare i de sex Mälardalslänen tecknade år 2013/2014 samt i beslut om Allmän trafikplikt för regional tågtrafik i Östra Mellansverige. Nämnden beslutade också uttala att en viktig utgångspunkt är att slå vakt om och utveckla hela nuvarande trafikupplägg med en kombination av kommersiell och upphandlad trafik.

Region Uppsala och Stockholms läns landsting har också parallellt med detta fortsatt studerat den samlade trafiken i stråket och den del av arbetet som berör regionaltågstrafiken har inarbetats i detta material.

Inriktning för trafikutbudet i Etapp 2

Utgångspunkten för Etapp 2 är att vidareutveckla trafiken i riktning mot den trafik som pekas ut i avsiktsförklaringen och En Bättre Sits Storregional systemanalys.

- Fylla ut kvarvarande luckor i trafikutbudet i syfte att nå stomtrafik med timmestrafik hela trafikdygnet ca 06-23 och insatståg i rusningstid ca 3 timmar morgon och eftermiddag/kväll.
- En generell ambitionshöjning för helgtrafiken
- Etablera genomgående trafik i Stockholm i syfte att knyta Arlanda och Uppsala närmare södra Storstockholm, Östergötland och sydvästra Mälardalen
- Skapa kortare restider mellan nodstäderna genom att komplettera stomtrafiken med snabbare förbindelser som inte stannar på alla stationer.
- Säkerställa regionala förbindelser motsvarande Ostpendeln i stråket Gävle – Tierp – Arlanda – Stockholm – Flemingsberg – Södertälje – Norrköping – Linköping.

Nedan redovisas inriktningen för trafikutbudet stråk- och linjevis för vardagar respektive helger. För fordonsflottan är trafikutbudet vardagar i rusningstid dimensionerande vilket gör att kommande beslut om fordonsanskaffning sätter gränserna för vilken trafik som är möjlig att utföra. För mellantrafiktid vardagar och helger är möjligheterna större att utöka trafikomfattningen utan att det påverkar behovet av att utöka fordonsflottan.

Delar av trafiken antas kunna utföras kommersiellt, med största sannolikhet av SJ som egentrafik och regleras i *Movingoavtal*. Movingo-avtalen ska reglera, utöver giltighet för Movingo, att övriga regionala krav på trafiken uppfylls, exempelvis

- Trafikutbud, som antal turer, uppehållsmönster, restid mm
- Fordonsprestanda, som tågens lämpliget för trafiken inklusive tillgänglighet för funktionsnedsatta, nödvändig sittplatskapacitet mm
- Process för löpande utveckling i takt med förändrade behov samt samverkan avseende trafikplanering

Örebro – Stockholm via Eskilstuna – ”Svealandsbanan”

För Etapp 2 är inriktningen att linjen trafikeras av Mälartåg med timmestrafik vardagar på sträckan Arboga - Stockholm och vidare till och från Uppsala.

Delsträckan Eskilstuna - Stockholm kompletteras stomtrafiken av insatståg som ger halvtimmestrafik i högtrafik i båda riktningarna.

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

Region Express-avgångar

För att korta restiderna mellan nodstäderna Örebro, Eskilstuna och Stockholm kompletteras utbudet av stomtrafik och insatståg med Region Express-avgångar. Utgångspunkten är att Region Express-avgångar körs enkelriktat morgon i riktning mot Stockholm och eftermiddag/kväll i riktning mot Örebro. Vare sig ekonomi eller spårkapacitet medger parallell trafik med stomtrafik och Region Express-tåg väster om Eskilstuna, varför Region Express-tågen i dessa tidslägen ersätter stomtågen på den delsträckan och också gör uppehåll Arboga och Kungsör.

Som inriktning planeras för tre Region Express-avgångar i vardera riktningen morgon respektive eftermiddag.

För helger är inriktningen att linjen trafikeras med varannantimmestrafik på sträckan Arboga – Eskilstuna – Stockholm – Uppsala. Linjen trafikerar normalt inte Örebro och byte sker i Arboga under helger. Delsträckan Eskilstuna – Stockholm trafikeras med ytterligare ett antal avgångar i vardera riktningen som ger timmestrafik när efterfrågan är störst.

	Etapp 1			Etapp 2		
	Örebro - Arboga	Arboga - Eskilstuna	Eskilstuna – Sthlm	Örebro - Arboga	Arboga - Eskilstuna	Eskilstuna – Sthlm
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	8/0	17/8	23/9	13/0	19/8	29/12
Ungefärligt antal fordonskm/år	240 000	510 000	1 830 000	340 000	530 000	2 110 000

Laxå - Stockholm via Västerås – ”Mälarbanan”

För Etapp 2 är inriktningen att linjen trafikeras med timmestrafik vardagar på sträckan Örebro – Stockholm. Barkarby station antas öppnas och trafikeras under perioden.

Sträckan Hallsberg - Örebro trafikeras med som minst varannantimmestrafik, där varannantimmestrafik också bedrivs vidare till och från Göteborg med uppehåll i Laxå samt orter i Västra Götaland.

Sträckan Västerås – Stockholm kompletteras stomtrafiken av insatståg som ger full halvtimmestrafik under en stor del av trafikdygnet. En mindre del av insatstågen körs också Arboga – Västerås.

Region Express-avgångar

För att korta restiderna mellan nodstäderna Västerås och Stockholm kompletteras utbudet av stomtrafik och insatståg med Region Express-avgångar. Utgångspunkten är att Region Expressavgångar körs enkelriktat morgon i riktning mot Stockholm och eftermiddag/kväll i riktning mot Västerås. Behovet av Region Express-avgångar kan antas öka när Barkarby station tas i bruk.

För helger är inriktningen att linjen trafikeras med timmestrafik i vardera riktningen på sträckan Örebro – Stockholm. Delsträckan Hallsberg – Örebro trafikeras med minst varannantimmestrafik, som i huvudsak också bedrivs vidare till och från Göteborg med uppehåll i Laxå samt orter i Västra Götaland.

	Etapp 1			Etapp 2		
	Hallsberg – Örebro	Örebro – Västerås	Västerås – Stockholm	Hallsberg – Örebro	Örebro – Västerås	Västerås - Stockholm
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	10/10	18/18 [1)]	28/18	10/10	18/18 [1)]	28/18

1) Tillkommer 2 turer per riktning Arboga-Västerås vardagar.

Trafikutbudet i Etapp 2 motsvarar till stora delar den trafik som bedrivs av SJ som egentrafik under Etapp 1. Det antas därför att trafiken även i Etapp 2 kan bedrivas av SJ som egentrafik inom ramen för ett Movingo-avtal och att trafikutbudet successivt kan utökas vidare under perioden.

För att förbättra tillgängligheten mellan framförallt Stockholm och Bergslagen är det önskvärt att tågen på Bergslagspendeln, som SJ utför åt Tåg i Bergslagen, förlängs som insatståg Västerås - Stockholm. Kommande trafikpliktsbeslut bör utformas så att Tåg i Bergslagen kan ingå ett sådant avtal.

Hallsberg – Stockholm via Katrineholm – ”Sörmlandspilen”

För Etapp 2 är inriktningen att linjen trafikeras av Mälartåg med varannantimmestrafik, förstärkt till timmestrafik morgon och eftermiddag/kväll på sträckan Hallsberg – Stockholm. För att klara sittplatskapaciteten körs ett insatståg enkelriktat morgon i riktning mot Stockholm och eftermiddag/kväll i riktning mot Hallsberg.

Spårkapaciteten på Västra stambanan är hårt belastad. Det finns därför en risk att insatståget från Stockholm mot Hallsberg på eftermiddagen inte kan köras som en egen avgång utan att något av stomtågen istället behöver köras som multipel med dubbla fordon.

Helger

Inriktningen är att linjen trafikeras med varannantimmestrafik på sträckan Hallsberg – Stockholm.

	Etapp 1	Etapp 2
	Hallsberg - Stockholm	Hallsberg – Stockholm
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	12/5 [2)]	13/8 [2)]
Ungefärligt antal fordonskm/år	1 420 000	1 680 000

2) Tillkommer 1 tur Katrineholm-Hallsberg vardagar.

Sala – Linköping/Norrköping via Västerås och Eskilstuna – ”UVEN”

För Etapp 2 är inriktningen att linjen trafikeras av Mälartåg med timmestrafik vardagar på hela sträckan Sala – Linköping/Norrköping. Stomtrafiken kompletteras av insatståg som ger halvtimmestrafik i högtrafik i båda riktningarna. Mellan Eskilstuna och Västerås utökas trafiken med insatståg ytterligare.

Omfattning av trafik till Linköping

UVEN:s trafik sträckan Norrköping - Linköping motiveras till del av att skapa bytesförbindelser med interregionala tåg, vilket förutom resmöjligheter också bidrar till trafikens intäkter.

- Östergötland <–> Västra Götaland/Värmland genom byte i Katrineholm
- Västmanland/Sörmland <–> Sydsverige genom byte i Linköping

Som följd av detta bedrivs i Etapp 1 timmestrafik till och från Linköping trots att det ursprungliga beslutet enbart avsåg trafik i rusningstid. Omfattningen av trafiken till och från Linköping i Etapp 2 är därför till del beroende av behovet av och intäkter från anslutningsresor.

	Etapp 1			
	Linköping - Norrköping	Norrköping – Eskilstuna	Eskilstuna – Västerås	Västerås – Sala
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	16/7	19/7	22/8	17/8
Ungefärligt antal fordonskm/år	450 000	1 240 000	625 000	380 000

	Etapp 2			
	Linköping - Norrköping	Norrköping – Eskilstuna	Eskilstuna – Västerås	Västerås – Sala
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	Ej definierat	23/8	27/12	23/8
Ungefärligt antal fordonskm/år	Ej definierat	1 500 000	800 000	510 000

Stråket Linköping – Stockholm

Fram till Ostlänkens färdigställande bedrivs tågtrafiken i stråket längs två banor; regionaltåg via Nyköping och regionala direkttåg och interregionala tåg via Katrineholm (dessa tåg stannar som regel inte i Sörmland). Trafiken via Nyköping syftar främst till att möjliggöra resande på delsträckor i stråket inklusive Nyköping – Stockholm och Nyköping – Norrköping. Vägen via Katrineholm medger kortare restider och är därför huvudalternativet för pendling mellan Östergötlands och Stockholm län.

För Etapp 2 är inriktningen att sträckan trafikeras av Mälartåg med full timmestrafik vardagar på Norrköping – Stockholm via Nyköping.

Delsträckan Nyköping - Stockholm kompletteras stomtrafiken av insatståg som ger halvtimmestrafik i högtrafik i båda riktningarna.

För helger är inriktningen att linjen via Nyköping trafikeras med varannantimmestrafik på sträckan Norrköping - Stockholm. Delsträckan Nyköping – Stockholm trafikeras med ytterligare ett antal avgångar i vardera riktningen som ger timmestrafik när efterfrågan är störst.

	Etapp 1		Etapp 2	
	Norrköping – Nyköping	Nyköping - Stockholm	Norrköping – Nyköping	Nyköping - Stockholm
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	17/7	19/7	18/8	23/12
Ungefärligt antal fordonskm/år	600 000	1 100 000	640 000	1 470 000

Linköping – Gävle via Stockholm ”Ostpendeln”

SJ:s kommersiella regionaltågslinje Ostpendeln har fram till hösten 2017 kompletterat den ordinarie regionala stomtrafiken och erbjudit kortare restider framförallt i relationerna Östergötland – Stockholm samt Gävle/Tierp – Uppsala/Stockholm. Utbudet har varit ungefär varannantimmestrafik.

SJ valde inför Movingo-lanseringen att omprofilera Ostpendeln till InterCity och avstod initialt från att lämna anbud om att låta linjen omfattas av Movingo. Därefter har avtal ingåtts om att låta biljetten Movingo Alla sträckor generellt gälla även för resor med IC-tåg, inklusive Ostpendeln. De särskilda villkoren motiveras av att SJ vill undvika stående och att IC-tågen inte ska nyttjas för kortväga resor Stockholm – Uppsala.

För regionen är det väsentligt Ostpendeln ingår i det regionala trafiksystemet och omfattas av Movingos ordinarie regler. Inför Etapp 2 bör ett första steg vara att söka komma överens med SJ om att återföra Ostpendeln till den regionala trafiken. Om detta inte visar sig möjligt är inriktningen att skapa motsvarande förbindelser genom trafik med Mälartåg.

Stockholm – Uppsala

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

Regionaltågstrafiken bedrivs i Etapp 1 till största delen av SJ som egentrafik som en lokal linje mellan Stockholm och Uppsala, som från december 2017 vardagar går med halvtimmestrafik dagtid och timmestrafik kvällstid. Ca ett tåg per timme, något mer i rusningstid, gör uppehåll i Märsta och Knivsta.

Mellan Stockholm och Uppsala trafikerar i Etapp 1 också fyra tåg per dag från Svealandsbanan med uppehåll i Knivsta och Arlanda. Tågen planerades från början så att de skulle kunna vävas in i SJ:s egentrafik och ersätta lokala avgångar, men bedrivs istället parallellt utöver den lokala trafiken.

Stockholm – Uppsala

För Etapp 2 är inriktningen att sträckan trafikeras med halvtimmestrafik vardagar samt lördagar. På söndagar är inriktningen timmestrafik.

För att förbättra den regionala tillgängligheten mellan södra/sydvästra regionen (inklusive södra Stockholm län) och Arlanda och Uppsala är inriktningen att den regionala trafiken i stråket ska bedrivas med linjer som är genomgående i Stockholm för att skapa en stomme med halvtimmestrafik Södertälje - Uppsala bestående av timmestrafik med Mälartåg till från Örebro/Eskilstuna respektive timmestrafik till/från Östergötland. Inför genomförandebeslut bör diskussioner föras med SJ om möjligheten att stomtrafiken från Östergötland kan utgöras av SJ:s Ostpendeln.

För att klara det stora resandet i stråket kompletteras stomtrafiken med insatståg morgon och kväll. Inriktningen är att insatstågen körs av Mälartåg, antingen som lokal trafik eller som en förlängning av genomgående linjer söderifrån, exempelvis insatståg eller avgångar med Region Express från Örebro och Eskilstuna.

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

Trafik via Märsta respektive Arlanda

För att skapa goda regionala förbindelser till Arlanda är inriktningen är att regionaltåg som är genomgående i Stockholm och/eller Uppsala trafikerar Arlanda, medan regionaltåg som trafikerar sträckan Stockholm – Uppsala lokalt (t ex insatståg) trafikerar vägen via Märsta.

I Stockholms läns landstings planeringsramverk för Stockholm – Uppsala anges att tågtrafik ska säkerställas i relationen Uppsala – Knivsta – Märsta. En konsekvens av genomgående stomtrafik via Arlanda skulle vara att regionaltåg i Etapp 2 trafikerar Märsta i rusningstid, medan resenärerna övrig tid hänvisas till resa med byte via Arlanda eller Upplands Väsby.

Trafikering med tågtrafik Märsta – Knivsta – Uppsala bör därför studeras vidare i en utredning som också omfattar trafik med SL-pendeltåg där ett alternativ kan vara att förlänga vissa pendeltåg från Märsta till Uppsala.

Mälartåg från Svealandsbanan samt lokala insatståg	Etapp 1	Etapp 2
	Stockholm – Uppsala	Stockholm - Uppsala
Antal turer vardera riktning vardagar/helger	2	22/12 [3)]
Ungefärligt antal fordonskm/år	70 000	1 450 000
Antal turer regionaltåg ej definierat		ca 14/6

1) Tillkommer 10 tågpar lördagar.

Affärsmodell för upphandling av Mälartåg Etapp 2

Det nuvarande avtalet för Mälartågslinjerna är ett *nettoavtal* vari trafikoperatören SJ tar huvuddelen av risken för såväl trafikens kostnader som intäkter under avtalsperioden. SJ säljer och prissätter också själva alla andra biljetter än Movingo och länsperiodbiljetterna.

Inför inriktningsbeslutet har en översyn gjorts av vilken avtalsform som är lämplig för Mälartåg vilken bland annat inbegripit en dialog med potentiella anbudsgivare i form av en SiU (Samråd inför Upphandling).

Slutsatsen av översynen är att en upphandling av nettoavtal för Mälartåg inte är lämplig. Regionaltågstrafiken i Mälardalen genomgår nu en stark utveckling och såväl resandeutveckling som politiska behov kan göra det nödvändigt att förändra trafiken under avtalsperioden på ett sätt som idag inte kan förutses. För en sådan situation är ett bruttoavtal, i vilket trafikoperatören får betalt för den trafik som utförs (kombinerat med incitament för kvalitet och/eller resandeutveckling), mer lämpligt.

Det bedöms också att upphandling av ett nettoavtal skulle missgynna andra anbudsgivare i förhållande till SJ.

- Både i förhållande till MÄLAB och andra potentiella anbudsgivare bedöms SJ ha överlägsen information om intäkter och resande i trafiken, vilket är en avgörande kunskap i en upphandling av ett nettoavtal.
- Det faktum att framförallt SJ under Etapp 2 antas komma bedriva en omfattande egentrafik parallellt med Mälartåg utgör en stor och för andra anbudsgivare okontrollerbar risk avseende trafikens intäkter, eftersom omfattningen av SJ-trafiken och dess prissättning påverkar hur resenärerna fördelas mellan olika linjer.

En upphandling av ett nettoavtal skulle därmed riskera leda till få anbud och högt anbudspris.

Inriktningen är därför att upphandling av Mälartåg i Etapp 2 ska göras som ett bruttoavtal av liknade typ som nyttjas av ägarna i den länsvisa regionala buss- och spårtrafiken.

Movingo i Etapp 2

En konsekvens av ett bruttoavtal är att MÄLAB/Mälartåg kan men också kommer behöva erbjuda ett komplett biljettsortiment som även innehåller biljetter för enstaka resor. Denna typ av biljett kan erbjudas på olika sätt.

- ”Mälartågsbiljetter” – biljetter bundna till resor med enbart Mälartåg, på motsvarande sätt som SJ:s nuvarande enkelbiljetter
- ”Movingo-biljetter” – biljetter som följer Movingo-konceptet, dvs att de gäller i såväl lokal som regional trafik längs en sträcka oavsett trafikföretag
- ”Länsbiljetter” – att MÄLAB:s ägares ordinarie ”enkelbiljetter” även gäller på Mälartåg

Den kraftiga ökningen av försäljning och resande i samband med Movingo-introduktionen indikerar att Movingo-konceptet är en välkommen nyhet som ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft och attraktivitet.

Inriktningen är därför att i första hand utveckla Movingos biljettsortiment till att också omfatta biljetter för enstaka resor eller kortare perioder, som då gäller på såväl Mälartåg som i övrig regional trafik. Därutöver kan det finnas behov av att också erbjuda alternativa biljettlösningar, exempelvis möjliggöra för MÄLAB:s ägare att låta länsbiljetter gälla på Mälartåg på samma sätt som länsperiodkort gör under Etapp 1.

Fordonsförsörjning för Mälartåg i Etapp 2

För trafiken på Mälartågslinjerna i Transitio anskaffat nya fordon av typ ER1, vilka hyrs ut till MÄLAB. Anskaffningen har gjorts upp uppdrag av MÄLAB:s (och Transitios) ägare där respektive ägare ställt garantier (borgen) för ett visst antal fordon baserat på andel av den planerade trafiken. Fordonen är identiska och disponeras av MÄLAB som en gemensam flotta. Kostnaden för fordonen betalas indirekt genom att fordonshyran utgör den del av trafikkostnaderna.

Utöver ER1-fordonen ingår också fyra Regina-fordon i flottan, vilka MÄLAB hyr från Transitio med Region Västmanland som borgenär.

Inriktning med fler Regina-fordon för UVEN

UVEN-linjen har en delvis annan karaktär än övriga Mälartågslinjer, med mer utspritt resande längs linjen och generellt färre resenärer per avgång. Linjen trafikeras idag med mindre motorvagnar av typen Regina och X12. De fyra Reginafordonen (och tre av de sju X12-fordonen) hyrs från Transitio. Från år 2021 ska X12-fordonen ersättas av ER1-fordon, medan Reginafordonen behålls.

ER1-fordonen, som är dubbeldäckade med fyra vagnar och 350 sittplatser, är väl stora för UVEN:s behov och en trafikering med enbart Reginafordon skulle sänka kostnaderna med ca 4-5 miljoner kr per fordon och år.

Region Uppsala kommer 2019-2020 börja trafikera Upptåget med nya ER1-fordon varvid sex Reginafordon blir övertaliga vilka tillsammans med befintliga Reginafordon skulle göra det möjligt att trafikera UVEN med tio Reginafordon och en ER1. Övriga ER1-fordon som anskaffats för UVEN, som levereras kring årsskiftet 2020/2021, nyttjas istället för trafikutökningen i Etapp 2.

En konsekvens av rockaden skulle bli att X12-fordonen fasas ut vintern 2020 vilket är ca ett år tidigare än planerat. Det kommer också uppstå ett temporärt överskott av 5-6 ER1-fordon under år 2020 och det är i så fall lämpligt att nyttja dessa för att tidigarelägga delar av den planerade trafikutökningen i Etapp 2.

Beslut om möjlighet att hyra ytterligare Regina-fordon fattas av Transitio under våren. Om det inte är möjligt att tillföra fler Regina-fordon till UVEN bör det övervägas ifall befintliga Regina-fordon istället ska ersättas av ER1 eller ER2 (en tre-vagnars version av ER1), för att därigenom minska komplexiteten för trafikoperatör och underhållsföretag.

Fordonsbehov för Mälartåg Etapp 2

Det totala fordonsbehovet för trafiken med Mälartåg i Etapp 2 är 50 fordon inklusive reservfordon.

Nedan redovisas en fördelning av fordonen mellan respektive ägare, utifrån respektive ägares beräknade andel fordonskilometer i respektive län. UVEN:s delsträcka Linköping – Norrköping är exkluderad ur beräkningen på grund av osäkerheten om trafikomfattningen i Etapp 2.

Fordonsbehov och fördelning kan komma att förändras något i kommande genomförandebeslut, bland annat med hänsyn till möjligheten att samnyttja fordon mellan linjer, nya data över resandeutvecklingen och storlek på fordonsreserv.

	Antal beställda fordon Etapp 1	Antal fordon Etapp 2
Stockholm läns landsting	12	15

Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet	18	21
Region Uppsala		2
Region Västmanland	5	7
Region Örebro	2	2
Region Östergötland		3

Transitio kan avropa ytterligare fordon så att fordonen finns tillgängliga för trafik till avtalsskiftet i december 2021. Det finns fördelar med att ett kompletterande avrop görs direkt, bland annat minskar riskerna och projektkostnaderna ifall tillverkningen inte behöver återstartas utan istället kan göras som en förlängning av befintlig serie.

Depåkapacitet i Etapp 2

Eskilstunadepån projekterades ursprungligen för en flotta om 46 fordon. Inkluderas de åtta fordon som Region Uppsala planerar underhålla i depån skulle depån komma att behöva hantera 58 fordon. Inför genomförandebeslutet behöver därför utredas om behov finns av att utöka depåkapaciteten, exempelvis genom utbyggnad av Eskilstunadepån, byggnation av en ny depå i Uppsalaområdet eller att underhålla Reginafordonen i annan befintlig depå.