

Inriktning för upphandling av regionaltågstrafiken Ettapp 2

Bakgrund

De kollektivtrafikansvariga i Stockholm – Mälardalregionen ingick hösten 2012 en avsiktsförklaring att etablera ny regionaltågstrafik med ett storregionalt stornät för arbets- och vardagsresande. Syftet var att dra nytta av den regionala medfinansieringen av Citybanan och bidra till att uppnå de regionala målen 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, Mälardalstrafik 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 Mälartågslinjerna 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 Mälärbanan 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 tillägsbiljett 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 regionalstågstrafiken 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 MÅLAB i uppdrag att genomföra regionalstågstrafiken.

I likhet med för Etapp 1 är inriktningen att beslut om Etapp 2 fattas samlat för hela trafiken. Det antas också att stornätet även i Etapp 2 består av både samhällsorganiserad trafik under varumärket Mälartåg och kommersiell¹ regionalstågstrafik 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 ibruktage, 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.

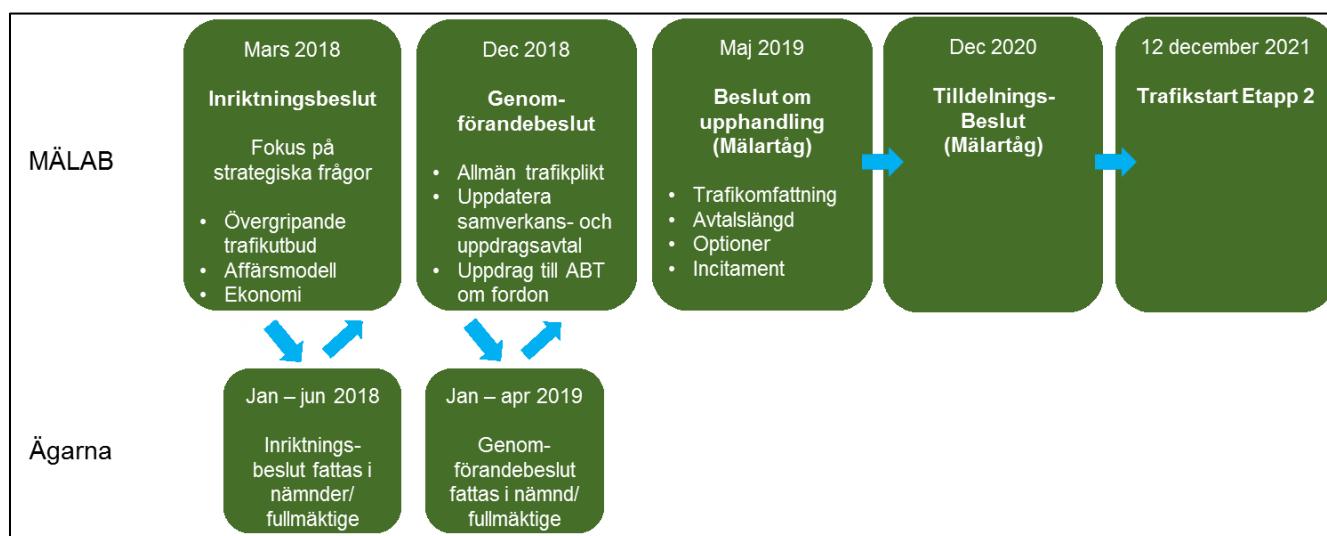
Först inriktningsbeslut och därefter genomförandebeslut

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 Med kommersiell regionalstågstrafik avses här regionalstågstrafik 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.

1. **Ett inriktningsbeslut** som pekar ut de strategiska ramarna avseende trafikutbud, fordonsskaffning, affärsmodell och ekonomi. Rekommendation om inriktningsbeslutet fattas av MÅLAB: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 samverkansavtal och uppdrag åt MÅLAB att ingå avtal om allmän trafik samt åt Transitio att anskaffa kompletterande fordon. Beslut om allmän trafikplikt hanteras vanligen av nämnder medan uppdrag åt MÅLAB och Transitio fodrar fullmäktigebeslut. Avsikten är att MÅLAB 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

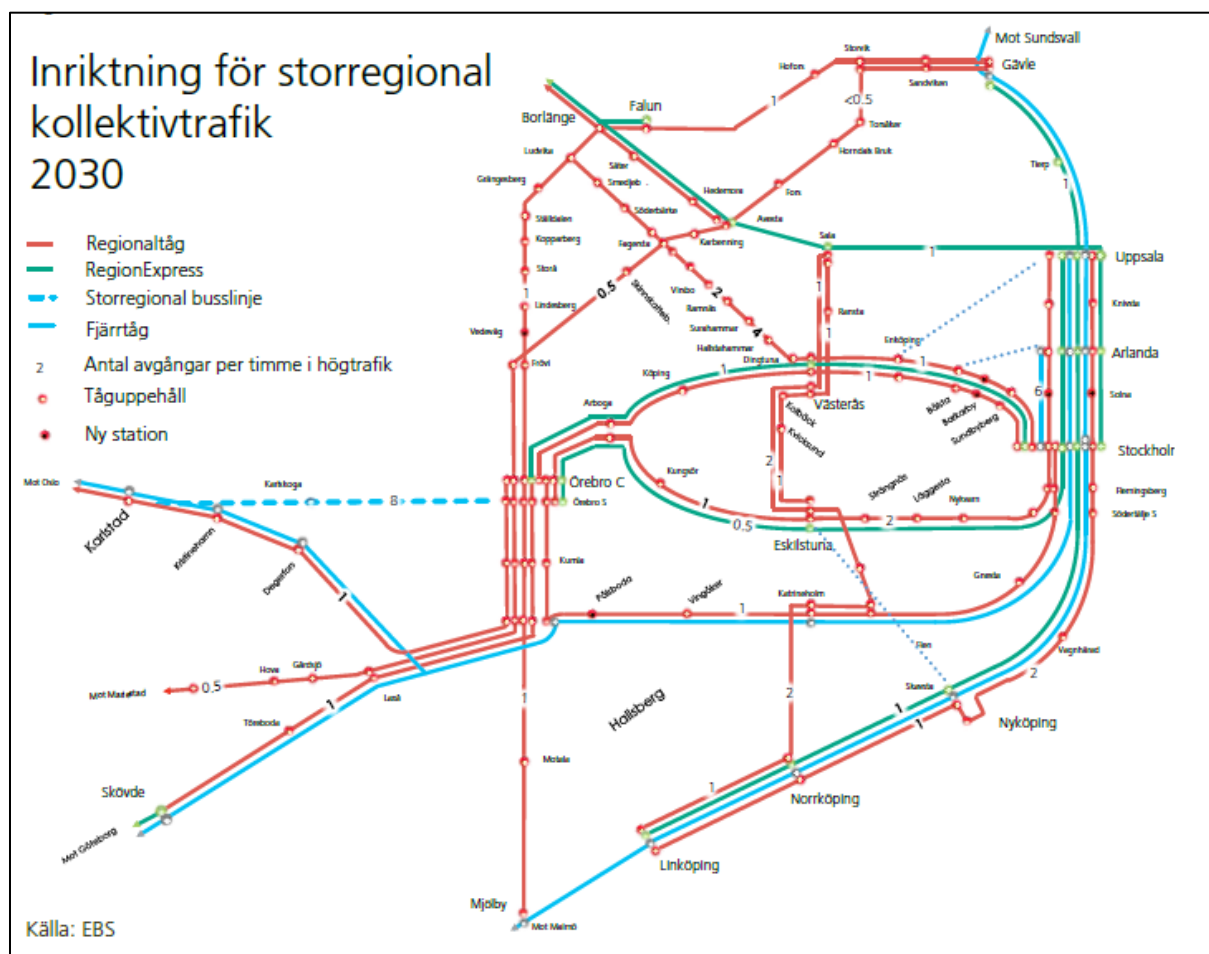
Inför inriktningsbeslutet har MÅLAB och dess ägare utrett olika alternativ för trafiken under Etapp 2; *Trafikplan Etapp 2*. Arbetet har utgått från befintliga styrdokument som de regionalt kollektivtrafikansvariga beslutat om.

- Det befintliga samverkansavtalet inklusive avsiktsförklaringen för den trafik som genomförs i Etapp 1
- En Bättre Sits Storregional systemanalys för transportsystemet i Stockholm – Mälardalen, 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 regionaltågtrafiken i vilket angavs att regionaltågtrafiken 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 MÅLAB 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 MÅLAB:s ägare antagit för den storregionala regiontågtrafiken. I handlingsplanen ska förslag föreligga som motsvarar det kvarvarande utredningsuppdraget enligt det samverkansavtal som MÅLAB: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 regionaltågtrafiken 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 egettrafik 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 lämplighet 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 trafikeras 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 – ”Mäljarbanan”

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 varannantimmemestrafik, där varannantimmemestrafik 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 halvtimmemestrafik 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 varannantimmemestrafik, 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 egetrafik under Etapp 1. Det antas därför att trafiken även i Etapp 2 kan bedrivs av SJ som egetrafik 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 högrafik 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 trafikerar 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 MÅLAB 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 egen trafik 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 MÅLAB/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 MÅLAB: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 trafik kostnaderna.

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.