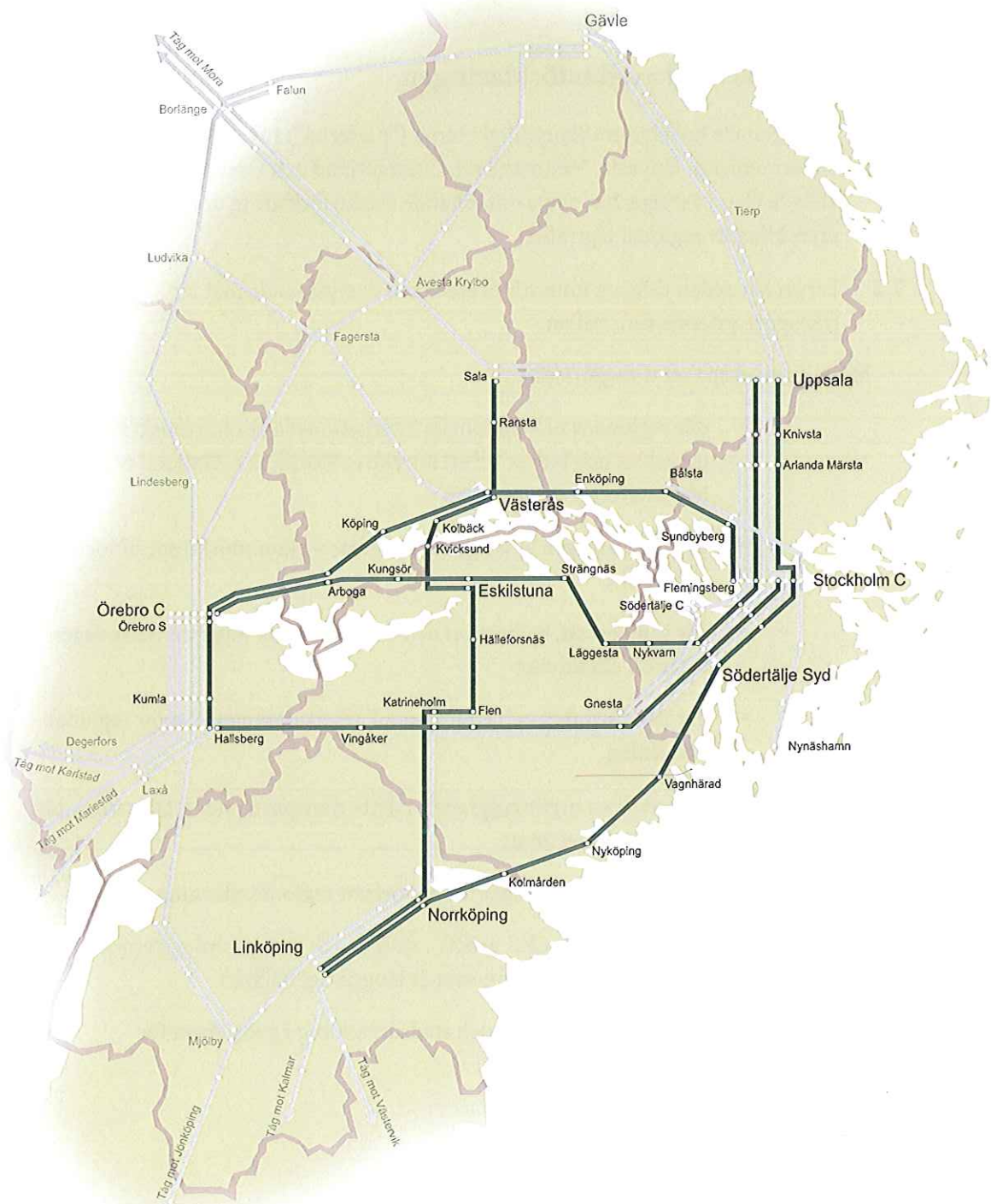


# Avsiktsförklaring avseende utvecklingen av den regionala tågtrafiken i östra Sverige



## **1 Parter**

- 1.1 Stockholms läns landsting
- 1.2 Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet
- 1.3 Örebro läns landsting
- 1.4 Landstinget Uppsala
- 1.5 Landstinget i Östergötland
- 1.6 Landstinget Västmanland

## **2 Syftet med avsiktsförklaringen**

- 2.1 De regionala kollektivtrafikmyndigheterna ("parterna") i Stockholm, Södermanland, Uppsala, Västmanland, Östergötland och Örebro län, nedan kallade Östra Sverige, har enats om följande avsiktsförklaring om gemensam utveckling av regional tågtrafik.
- 2.2 Länen har sedan tidigare kommit överens om övergripande mål för transportsystemet som helhet.

Målet är att skapa ett transportsystem:

- där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till ett attraktivt Stockholm, Gotland och Östra Mellansverige i samverkan
  - där utvecklingen är långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt
  - där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet
  - där flerkärnighet och en förstorad arbetsmarknad främjar regional utveckling
- 2.3 Den regionala tågtrafiken utgör ryggraden i detta transportsystem. Dess särskilda bidrag till transportsystemet är att
    - skapa förutsättningar för en fortsatt regionförstoring
    - möjliggöra ett ökat arbets-, studie- och övrigt vardagsresande i en expanderande region som är långsiktigt hållbart
    - främja en samhälls- och stadsutveckling i goda lägen för kollektivtrafik

- bidra till att göra kollektivtrafiksystemet i sin helhet konkurrenskraftigt och attraktivt

- 2.4 De senaste 15 åren har det länsöverskridande resandet ökat kraftigt, vilket gör länsgränserna allt mindre relevanta för arbets- och vardagsresande. Utvecklingen har också gjort att resenärerna och samhället i stort på gott och ont blivit allt mer beroende av regional tågtrafik. På motsvarande sätt har det faktum att allt fler människor rör sig över länsgränserna gjort att länen successivt blivit allt mer beroende av varandra. Den regionala tågtrafikens omfattning, men alltmer också kvalitet och förmåga till stabilitet över tiden, har därmed blivit en kritisk faktor för länens och regionens utveckling.
- 2.5 Sedan tidigare har länen framgångsrikt inom ramen för den så kallade En Bättre Sits-processen etablerat samarbete om utveckling av transportsystemets infrastruktur. Ett bevis på denna framgång är bygget av Citybanan genom Stockholm, som när den färdigställs år 2017, gör det möjligt att för första gången på ett decennium utöka och förbättra den regionala tågtrafiken även i rusningstid. Citybanan med följdinvesteringar i anslutande banor innebär därmed ett fullbordande av de stora satsningar på spårinfrastrukturen som inleddes i början av 90-talet. På samma sätt som att länen haft och har ett gemensamt intresse av att bidra till att strategiska infrastruktursatsningar kommer till stånd, finns motsvarande gemensamma intresse av att säkerställa nyttan av investeringarna genom att ny trafik etableras.
- 2.6 Parterna, som är de regionala kollektivtrafikmyndigheter som sedan årsskiftet 2011/2012 ansvarar för regional kollektivtrafik inom och mellan sina respektive län, är därför överens om att utveckla och förbättra den regionala tågtrafiken. Utvecklingen ska ske genom att länen tillsammans till Citybanans öppnande etablerar ett nytt gemensamt trafiksystem, ett storregionalt stamnät för arbets- och vardagsresande i Östra Sverige.

### 3 Åtaganden

- 3.1 Det är parternas avsikt att med denna avsiktsförklaring som grund verka för att efter Citybanans öppnande säkerställa etablerandet av ett storregionalt stornät baserat på regionaltågstrafik för arbets- och vardagsresande mellan orterna i Östra Sverige.
- 3.2 Det är parternas avsikt att den fortsatta utvecklingen och genomförandet av trafiken i det storregionala stornätet ska ta sin utgångspunkt i trafikbeskrivningarna under punkt 5.
- 3.3 Det är parternas avsikt att man i enlighet med beskrivningarna under punkt 6 ska anskaffa/finansiera för fordon i tillräcklig omfattning för trafiken, i första hand genom upphandling/avrop via Transitio.
- 3.4 Det är parternas avsikt att MÄLAB ska ges uppdrag och resurser för att etablera en organisation för genomförandeprojekt, förvaltning och utveckling av det storregionala stornätet i enlighet med punkt 7. Landstinget Östergötland ska erbjudas gå in som delägare i MÄLAB.
- 3.5 Det är parternas avsikt att sinsemellan ta fram en överenskommelse som definierar ansvar för det storregionala stornätet och MÄLAB i enlighet med punkt 7. Utifrån denna ansvarsfördelning ska modell och avtal för styrning respektive fördelning av intäkter och kostnader tas fram.
- 3.6 Det är parternas avsikt att avtal som reglerar genomförande, drift och framtida utveckling av detta trafiksystem ska utarbetas mellan parterna under MÄLAB:s ledning, så ett samlat genomförandebeslut kan fattas under 2013.

## 4 Bakgrund

- 4.1 I början av 90-talet gjordes utredningar inför etablerandet av ny regionalstågstrafik i Stockholm – Mälardalen till det att Svealandsbanan och Mälardalenbanan skulle tas i bruk. År 1995 bildade trafikhuvudmännen i Stockholm, Södermanland, Uppsala, Västmanland och Örebro län bolaget MÅLAB (under dåvarande firmanamnet Tåg i Mälardalen) med uppgift att handlägga frågor av gemensamt intresse vad gäller regionalstågstrafiken i regionen.
- 4.2 MÅLAB och trafikhuvudmännen slöt sedermera avtal med SJ, TiM I-II avtalen, med innebörden att SJ från år 1997 åtog sig att etablera och vidmakthålla trafik, till allra största delen utan finansiering från MÅLAB eller länstrafikbolagen. Samverkan var en anpassning till den då ännu inte lösta kapacitetsbristen genom Stockholm, eftersom den regionala trafiken till del kunde samordnas med SJ:s interregionala trafik. SJ:s övergripande trafikåtagande inom TiM II löpte ut år 2010 och därefter har MÅLAB mot ersättning slutit separata trafikavtal på vissa sträckor.
- 4.3 Åren 2007-2008 gjordes på initiativ av MÅLAB och En Bättre Sitts en utredning om kollektivtrafiken i Stockholm – Mälardalen, Framtidens kollektivtrafik (FramKo). Utredningen lämnade förslag på principer för utveckling av trafikutbud, prissystem och organisationsfrågor. I ljuset av kommande avreglering sågs det som nödvändigt att regionen fick ett större inflytande över den regionala tågtrafiken. MÅLAB föreslogs få rollen som regional samarbetsorganisation med ansvar att gentemot resenärerna tillhandahålla ett sammanhållet trafikutbud bestående av trafik från olika företag och avtalsformer.
- 4.4 År 2007 tecknades en överenskommelse mellan staten och företrädare för länen i Mälardalen och Östergötland om medfinansiering med två miljarder kr för bygget av Citybanan. I avtalet åtog sig staten att färdigställa andra infrastrukturobjekt för att möjliggöra utökad storregional tågtrafik och ge länen rätt att gemensamt skapa en storregional trafikhuvudman. År 2010 beslutade Riksdagen om en ny kollektivtrafiklag, vilken bland annat ger de regionala kollektivtrafikmyndigheterna möjlighet att med allmän trafikplikt gemensamt organisera länsöverskridande regional kollektivtrafik
- 4.5 Sedan år 2010 har MÅLAB tillsammans med trafikhuvudmännen/landstingen/RKTM utrett hur regionalstågstrafiken ska utformas efter 2017 när Citybanans kapacitetsutökning kan tas i anspråk och det nuvarande TiM-avtalet (TiM III) löper ut. Till stöd för utformningen av trafikförsörjningsprogram tog MÅLAB under 2011 fram underlags-pm med förslag till gemensamma beskrivningar om behov av regional tågtrafik och förslag på ett storregionalt stornät, Trafikplan 2017. Mot bakgrund av långa ledtider har utgångspunkten varit att möjliggöra gemensamma genomförandebeslut under 2013.

## 5 Beskrivning av det storregionala stornätet

- 5.1 Utformningen av trafiksystemets övergripande funktioner har utgått från länsvisa behovsbeskrivningar och de gemensamma regionala målen för transportsystemet i Stockholm – Mälarenregionen. Dessa ställer krav på trafikeringen, men också på att trafiken bedrivs inom avtal som säkerställer stabilitet över tiden, hög grad av integration med övrig regional kollektivtrafik och att trafiken oavsett entreprenör eller avtalsform omfattas av ett för trafiksystemet sammanhängande prissystem med gemensamma resevillkor. Behovsbeskrivningarna, de gemensamma målen och hur den regionala tågtrafiken kan bidra till dess uppfyllande, beskrivs i *PM Mål och behov av regional tågtrafik*.
- 5.2 Trafikutbudet i det storregionala stornätet beskrivs översiktligt nedan och utgår från *PM Trafikplan 2017 version maj 2012*. Övergripande planeringsprinciper för det storregionala stornätet är att trafiken ska bedrivas som stomtrafik med fasta linjesträckningar, styva tidtabeller och enhetligt uppehållsmönster. Linjenätet bör, förutsatt att det efter Citybanans öppnande bedöms ekonomiskt och kvalitetsmässigt möjligt, i större utsträckning vara genomgående i Stockholm. En turtäthet bör eftersträvas med timmestrafik vardagar 06-23 (ca 18 avgångar per riktning) och därutöver insatståg morgon/kväll på vissa sträckor. Lördag/söndag/helgdag eftersträvas avgångar varannan timme.
- 5.3 Planeringen av det storregionala stornätet har utgått från de sträckor inom det så kallade TiM-området där regionaltågstrafik idag bedrivs av SJ med eller utan trafikavtal med MÅLAB. Förutom trafiken i det storregionala stornätet förutsätts det också finnas andra system med avtalad eller kommersiell regional tågtrafik.
- SL Pendeltåget
  - UL Upptåget
  - Östgötatrafiken Östgötapendeln
  - Tåg i Bergslagen
  - Västtrafik Västtågen
  - Värmlandstrafik
  - SJ Regional Linköping – Stockholm – Gävle via Katrineholm (*den så kallade Ostpendeln*)
  - A-train Arlanda Express

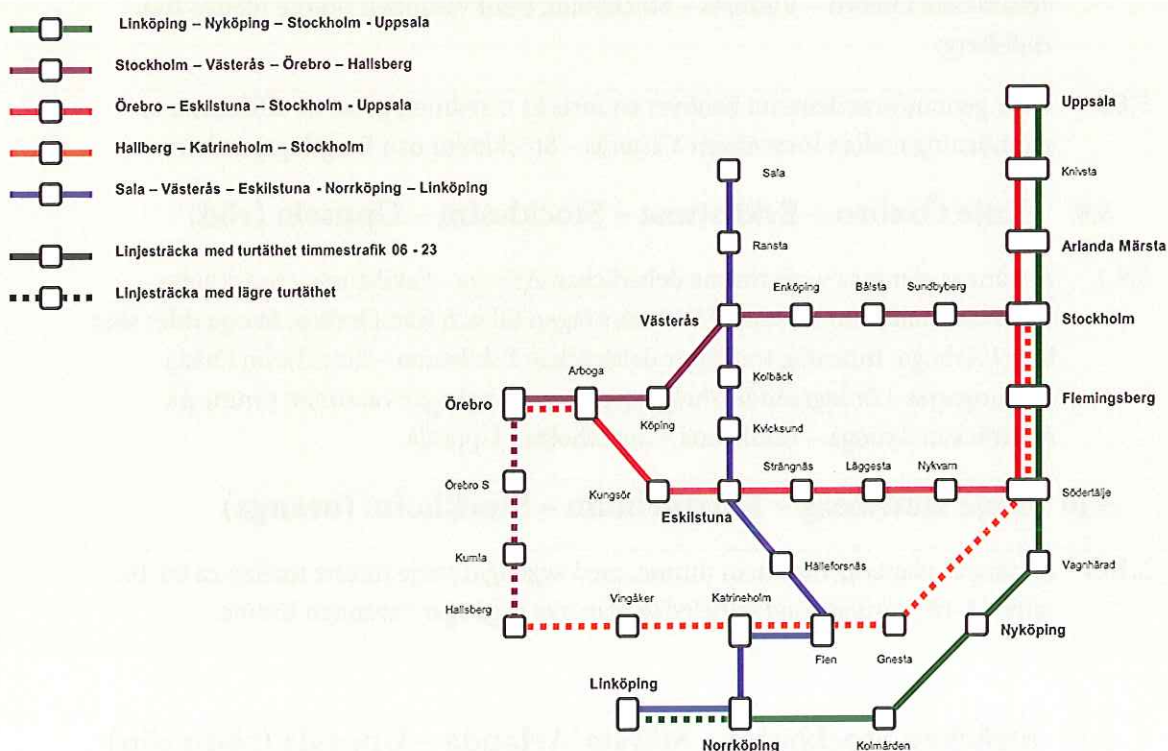
Utöver regional tågtrafik förutsätts det också finnas omfattande interregional tågtrafik, exempelvis snabbtåg/Intercity, trafik som till viss utsträckning kan nyttjas för regionalt resande.

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

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

5.6

Linjer i storregionalt stomnät – Trafikplan 2017 version maj 2012



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

- 5.7.1 Avgångar planeras varje timme på delsträckan Norrköping - Nyköping – Stockholm – Uppsala. Varannan timme körs tågen till och från Linköping. Insatståg trafikerar delsträckan Norrköping – Nyköping – Stockholm i huvudriktningen mot Stockholm på morgonen och från Stockholm på eftermiddagen. Lördag/söndag/helgdag planeras avgångar varannan timme.
- 5.7.2 Inför genomförandebeslut behöver en fortsatt utredning göras om det totala trafikutbudet på delsträckan Norrköping – Linköping och möjligheterna till integration av trafiken med regionaltåg och Östgötapendeln. Utbudet på delsträckan betraktas tills vidare som preliminärt.

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

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

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

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

## **5.10 Linje Hallsberg – Katrineholm – Stockholm (orange)**

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

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

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



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

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

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

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

### Resande och ekonomi

- 5.13 Den historiska resandeutvecklingen i SJ:s regionala tågtrafik från första TiM-avtalet, 1997-2011 har i genomsnitt varit 325 000 resenärer, eller ca 2,2 procent per år. Om denna utveckling fortsätter kommer resandet att öka med totalt 19 procent till drygt 18 miljoner resor per år. Denna ökning ligger också i linje med prognoser MÅLAB låtit göra för ett scenario med oförändrad trafik år 2020.
- 5.14 Nedan redovisas en uppskattning av ekonomin i trafiken i det storregionala stornätet år 2020 baserat på ett antagande om att resandet år 2020 är ca 30 procent högre än idag. Ökning är större än den trendmässiga ökning som drivs av ekonomisk tillväxt och ökande befolkning, men mindre än den ökning som indikeras i de prognoser som MÅLAB låtit göra över resandet år 2020 med trafik med ett storregionalt stornät.

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

## 6 Fordonsförsörjning

- 6.1 I den mån det inte bedöms möjligt eller ekonomiskt försvarbart att avtala om trafik från operatörer med egna moderna fordon, kommer parterna behöva nyanskaffa/finansiera fordon till trafiken.
- 6.2 De fordon som anskaffas ska tillhandahållas till det gemensamma trafiksystemet och administreras och utvecklas gemensamt av en part i en gemensam fordonspool. Eftersom trafiken är ett långsiktigt åtagande bedöms anskaffning med finansiering med borgen från kommuner/landsting som den modell som är ekonomiskt försvarbar. Inom ramen för en modell för kostnads- och intäktsfördelning ska en form för hyra/ersättning definieras.
- 6.3 Baserat på tidigare erfarenheter bedöms borgensåtagandet per fordon uppgå till ca 100 miljoner och det totala fordonsbehovet uppskattas, inklusive fordonsreserv, uppgå till 80 fordon räknat på ett antaget typfordon med 275 sittplatser.
- 6.4 En förstudie inför en fordonsupphandling bedrivs under våren 2012 av Transitio på MÅLAB:s uppdrag. Under hösten 2012 förväntas Transitio påbörja en upphandling av ramavtal för fordon, från vilken avrop kan göras under och efter 2013.
- 6.5 Depåkapacitet för underhåll och uppställning mm bedöms preliminärt och inledningsvis kunna hanteras i befintlig infrastruktur. Det kan och kommer troligen att bli nödvändigt att utöka depåkapaciteten.

## 7 Organisation för genomförandeprojekt, förvaltning och långsiktig utveckling

- 7.1 MÅLAB ska fortsatt ges uppdraget att leda utveckling av trafik i ett storregionalt stornät och på sikt också för förvaltning och framtida utveckling. Uppdraget ska utformas för att främja utvecklingen av ett gränslöst och sammanhållet kollektivtrafikutbud i enlighet med intentionerna i FramKo-utredningen, exempelvis med ett länsöverskridande prissystem. Det är lämpligt att Landstinget Östergötland erbjuds gå in som ägare i bolaget.
- 7.2 För genomförande av det storregionala stornätet behöver en särskild projektorganisation skapas, till vilken MÅLAB kan sluta avtal om resurser från andra organisationer/partner, exempelvis Transitio. Till kommande samlat genomförandebeslut ska en samlad programplan tas fram för de olika delprojekten, inklusive budget och form för finansiering. I programplanen ska också anges hur styrning av program och delprojekt ska gå till. I dagsläget finns en form etablerad för samverkan mellan MÅLAB och ägarna/RKTM, kallad "RKTM-gruppen".
- 7.3 Utformningen av trafiken i det storregionala stornätet har gjorts med grund i nytto- och behovsbeskrivningar som dels är gemensamma, dels enskilda för respektive län. Inför ett genomförandebeslut är det nödvändigt att tydligt väga av och definiera ansvaret, enskilt eller länsgemensamt, för enskilda funktioner (pris- och biljettsystem, marknadsföring, resurser för utveckling mm), hela eller delar av trafikutbudet eller trafiksystemet som helhet. Utifrån hur detta ansvar definieras ska sen modeller tas fram för styrning av MÅLAB och det storregionala stornätet, respektive hur fördelning av kostnader och intäkter ska hanteras. Utgångspunkten bör här vara att synen på ansvar och i nästa steg styrning och finansiering hänger ihop.

Christer G Wennerholm  
Stockholms läns landsting

Åsa Kullgren  
Kommunalförbundet Sörmlands  
Kollektivtrafikmyndighet

Jonas Karlsson  
Örebro läns landsting

Johan Örjes  
Landstinget Uppsala län

Göran Gunnarsson  
Landstinget Östergötland

Tommy Levinsson  
Landstinget Västmanland