

Förhandlingsprotokoll avseende överenskommelse om utvecklingen av den regionala tågtrafiken i östra Sverige

I november 2012 ingick regionala kollektivtrafikmyndigheterna Stockholm, Sörmland, Uppsala, Västmanland, Örebro och Östergötlands län en avsiktsförklaring att tillsammans etablera ett nytt gemensamt trafiksystem, ett storregionalt stornät för arbets- och vardagsresande i östra Sverige.

Med stöd i denna avsiktsförklaring har fortsatta utredningar gjorts inom olika områden. Utifrån detta är undertecknade parter nu överens om att verka för att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna fattar beslut om att genomföra trafiken genom att besluta

att ingå Samverkansavtal om utveckling av regional tågtrafiken i Östra Sverige i enlighet med bilaga, samt

att fatta erforderliga beslut om allmän trafikplikt

Parterna är överens om att eftersträva en utveckling av trafikutbudet i linje med avsiktsförklaringen, även om detta av olika skäl inte kommer vara möjligt att åstadkomma från start. I en längre tidshorisont finns också behov av och förutsättningar för att utöver trafiken i avsiktsförklaringen också utveckla en snabbare direkt regional tågtrafik som knyter samman regionens nodstäder. I samverkansavtalets bilaga B redovisas det utbud som parterna är överens om att genomföra som en första etapp från december 2016. Parterna är medvetna om att den faktiska trafik som kommer att bedrivas sannolikt kommer behöva justeras under tiden fram till genomförandet där hänsyn måste tas till praktiska förutsättningar som tillgänglig spårkapacitet. Hur löpande beslut fattas om respektive års trafikplan regleras i samverkansavtalet.

Trafiken Sala - Linköping

Avsikten är att linjen i en första etapp från december 2016 skall trafikera sträckan Norrköping - Linköping enligt bilaga B. Parterna är införstådda med att Landstinget Östergötland kapacitetsmässigt prioriterar pendeltågtrafiken med Östgötapendeln mellan Norrköping och Linköping och accepterar denna prioritering i en situation med begränsad spårkapacitet som inte möjliggör en fullt utbyggd trafik enligt avtalets bilaga B.

Trafiken Hallsberg - Stockholm

Trafiken på linjen Hallsberg - Katrineholm - Stockholm bedöms ha lägre lönsamhet än övriga linjer, framförallt delsträckan Hallsberg - Katrineholm där resandet idag är lågt. Parterna är överens om att i det fortsatta arbetet utreda olika möjligheter att öka intäkterna och minska kostnaderna för trafiken inklusive att pröva möjligheten att vända vissa tåg i Vingåker. Motsvarande åtgärder kan också komma att bli aktuella att lyfta med Trafikverket även på andra sträckor för att successivt kunna anpassa trafiken utifrån hur resandet utvecklas.

Trafiken Uppsala - Stockholm

Den samlade trafiken Uppsala - Stockholm utreds för närvarande av landstingen i Stockholm och Uppsala. Den nu pågående utredningens resultat skall beaktas vid utformning av den regionala tågtrafiken i stråket, inklusive omfattning av trafik som är

genomgående till Uppsala från södra och sydvästra regiondelen. Parterna är överens om att justera Bilaga B Trafikutbud etapp 1 så att antalet lokala turer Stockholm – Uppsala inte fastställs.

Långsiktighet genom ramavtal

Parterna anser det angeläget att skapa förutsättningar så att den avsedda trafiken kan genomföras med långsiktig stabilitet och förutsägbarhet. En långsiktig garanti för att säkerställa en stabil regional tågtrafik bör erhållas och MÅLAB ska därför verka för att snarast teckna en långsiktig överenskommelse om kapacitet med Trafikverket via ramavtal eller motsvarande.

Modellen för kostnadsfördelning

Parterna är överens om att verka för att trafiken bedrivs på ett kostnadseffektivt sätt. Finansieringsmodellen medger att länen längs en linje kan välja att nyttja ett förväntat överskott till att förbättra trafiken. Skulle ett överskott uppstå, som i enlighet med finansieringsmodellen omfördelas till andra sträckor, är parterna överens om att trafiken på dessa sträckor ska bedrivas optimalt på ett sätt som bidrar till största möjliga kostnadseffektivitet i trafiken.

Bilaga D Principer för prissättning

Parterna är överens om att *Bilaga D Principer för prissättning* ska justeras med innebörden att de formella besluten om pris på Mälardalstaxan ska fattas av parterna på förslag från MÅLAB och att punkterna om riktlinjer för prissättning under a)

Prissättning ska förtydligas samt på motsvarande sätt justera Bilaga A Uppdragsavtal tillika ägardirektiv.

Med detta är parterna överens om att underställa ägarna samverkansavtalet för godkännande.

Stockholm 2013-12-11

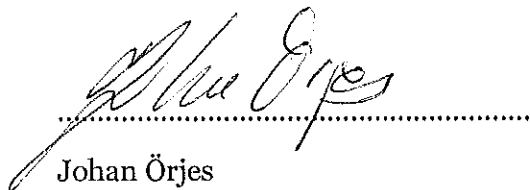


Christer G Wennerholm

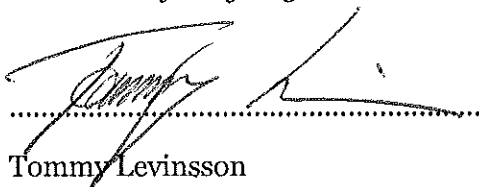
Åsa Kullgrén

Stockholms läns landsting

*Kommunalförbundet Sörmlands
Kollektivtrafikmyndighet*



Johan Örjes



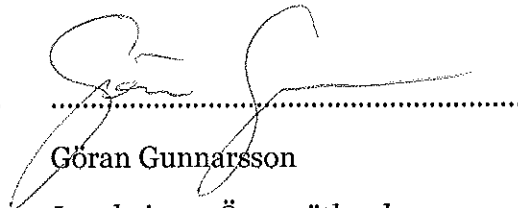
Tommy Levinsson

Landstinget Uppsala län

Landstinget Västmanland



Jonas Karlsson



Göran Gunnarsson

Örebro läns landsting

Landstinget Östergötland