

Handläggare: Mohammad Sabet

Kollektivtrafikförvaltningens yttrande om trafik med Mälartåg från och med dec 2021 (Ettapp 2)

Bakgrund

Mälardalstrafik AB (MÄLAB) ägs av Region Västmanland, Region Örebro, Region Stockholm, Region Uppsala, Region Sörmland, och Region Östergötland. Uppdraget för och samverkan mellan Mälardalstrafik AB och ägarna regleras i samverkansavtal. I avtalet anges att Mälardalstrafik AB har i uppdrag att i samverkan med regionernas kollektivtrafikmyndigheter utveckla trafiksystem inom Stockholm - Mälardalen.

För Region Västmanland spelar tågtrafiken inom Mälardalsregionen en viktig roll för regionens utveckling, bland annat för att bidra till utvidgade arbetsmarknadsregioner, utökad studiependling och större geografiskt område för att kompetensförsörja olika näringar och offentlig sektor. Samtidigt är ett väl utvecklat trafiksystem med tåg och andra trafikslag en betydande förutsättning för att öka kollektivresandet, att nå regionens miljömål och bidrar till att regionens kommuner och orter ges goda möjligheter att utvecklas.

Den gemensamma ambitionen hos regionerna har varit att utöka utbudet av tågtrafik i två Etapper. Ettapp 1 initierades 2016 och håller på att implementeras. Hitintills har Ettapp 1 inneburit en successiv ökning av utbudet och införande av ny fordonstyp (ER1).

Från våren 2019 kommer trafiken på fyra av sju tåglinjer byta produktnamn från *SJ Regional* till *Mälartåg*. Det görs i samband med införandet av ER1.

Mälardalstrafik AB föreslår i inriktningsbeslutet för Ettapp 2 bland annat ett antal justeringar i utbudet av tågtrafiken inom rådande trafiksystem. Justeringarna införs successivt fram till 2023 och då i samband med leveransen av de nya Mälartåg-fordonen.

Förslaget innehåller sammanfattningsvis:

- *Bibehållen övergripande affärsmodell där regionalstågtrafiken i Mälardalen utförs med en blandning av kommersiell och upphandlad trafik under produktnamn Mälartåg.*
- *Biljettsystemet Movingo är sammanhållande och utvecklas i dialog med Regionernas kollektivtrafikförvaltningar.*
- *Utökning av trafikutbud uppemot målutbudet i tidigare avsiktsförklaring och integrering av trafiken Stockholm-Uppsala i trafiken till/från södra/västra Mälardalen mot Arlanda och Uppsala.*
- *Avgångar för Region Express ska införas på Svealandsbanan i syfte att korta restiderna.*
- *Upphandling av Mälartåg med bruttoavtal, samtutökning av Movingos biljettsortiment till att även omfatta enkelbiljetter ska genomföras.*
- *Anskaffa ytterligare fordon genom att avropa optioner från avtal med Transitio AB för ER1, samt om möjligt även hyra Reginatåg enligt trafikbeställning och i dialog med regionernas kollektivtrafikmyndigheter.*

Svealandsbanan (Uppsala – Stockholm – Eskilstuna – Arboga – Örebro)

För Region Västmanland föreslås i Etapp 2 förtätning av trafiken på sträckan Eskilstuna-Arboga till timmestrafik under hela trafikdygnet. På sträckan Arboga-Örebro utökas trafikdygnet främst på vardagskvällar till ca klockan 24:00.

Delsträcka Eskilstuna-Arboga

I Etapp 2 föreslås utökning på vardagar, från dagens 17 tågpar till 19 tågpar, vilket skapar timmestrafik på sträckan mellan ca 06:00 och 24:00 från Eskilstuna samt ca 04:30 till 21:30 från Arboga. Idag vänder dessa tågpar i Eskilstuna, vilket innebär trafik varannan timme på sträckan Eskilstuna-Arboga.

Ingen ändring mot Etapp 1 på lör- och söndagar.

Delsträcka Arboga-Örebro

I Etapp 2 föreslås utökad trafik på vardagar, från dagens 7 tågpar till 13 tågpar, vilket skapar trafik varje timme på sträckan mellan ca 06:30-08:30 samt 15:30-00:30 från Arboga och ca 04:00-08:00 samt 15:00-21:00 från Örebro. Ändringen medför att trafikdygnet ökar med totalt ca fem timmar och då främst på kvällstid. Även direkta turer kvällstid till Arlanda kan vara möjligt där efterfrågan finns.

Ingen ändring mot Etapp 1 på lör- och söndagar.

UVEN (Sala – Västerås – Eskilstuna – Norrköping – Linköping)

För Region Västmanland föreslås i Etapp 2 halvtimmemestrafik på sträckan Västerås-Sala under högttrafik på vardagar, samt förlängning av halvtimmemestrafiken på sträckan Västerås-Eskilstuna under vardagar.

På lördagar och söndagar föreslås utökad trafik från varannan timme till timmestrafik vissa timmar på sträckan Västerås-Eskilstuna.

-Delsträcka Sala-Västerås

I Etapp 2 föreslås utökad trafik på vardagar från dagens 17 tågpar till 23 tågpar, vilket skapar halvtimmemestrafik på sträckan cirka klockan 06:00-09:00 samt 16:00-19:00 mot dagens timmestrafik som råder under hela trafikdygnet. Trafiken kräver åtgärder vid visa plattformar som i Ransta som är redan planerad i dialog mellan Mälardalstrafik och trafikverket.

Vid halvtimmemestrafik kommer tågen på sträckan Sala-Västerås att mötas i Ransta. Mälardalstrafiken föreslår halvtimmemestrafik i riktning mot Västerås mellan klockan 06:00-09:00. och halvtimmemestrafik i riktning mot Sala mellan klockan 16:00 – 19:00 mer ER1 fordon

Ingen ändring mot Etapp 1 på lör- och söndagar.

(läs förvaltningens yttrande, Kollektivtrafikförvaltningen anser kostnadsökningen för insatstrafiken mot utbudet är inte rymlig och fortsätter arbeta med ärendet tillsammans med andra berörda regioner)

-Delsträcka Västerås-Eskilstuna

I Etapp 2 föreslås utökad trafik på vardagar från dagens 22 tågpar till 27 tågpar, vilket förlänger halvtimmetrafiken på sträckan under morgon och kväll. I Etapp 2 är förslaget att det ska vara halvtimmetrafik mellan ca 05:30-09:30 samt 14:30-19:30 och timmetrafik övrig tid.

På lördagar och söndagar föreslås utökad trafik från dagens 8 tågpar till 12 tågpar genom att införa förtätningar på morgonen samt sen eftermiddag, vilket skapar timmetrafik mellan från Västerås och från Eskilstuna.

Styrelsen för Mälardalstrafik AB föreslår att respektive region i egenskap av ägare och beställare av trafiken ställer sig bakom inriktningsbeslutet.

Slutsatser:

Kollektivtrafikförvaltningen har varit involverad i framtagandet av Mälardalstrafik ABs inriktningsbeslut.

Kalkyl och trafikupplägget har justerats och insatstrafiken på trafiksystemet UVEN (Sala-Eskilstuna-Norrköping) är fortsatt under bearbetning mellan de berörda regioner och Mälartrafik AB.

Kollektivtrafikförvaltningen har haft synpunkter på kostnadsbilden för insatstrafiken och trafikutbudet i UVEN systemet och fortsätter samverka med berörda parter för att ta fram ett förslag för en hållbar utökning av trafiken som ligger i linje med regionens målsättningar samtidigt som det ska vara ekonomisk hållbart. Dessutom för att alla tåg i halvtimmetrafik ska stanna i Ransta krävs ytterligare åtgärder som behöver diskuteras mellan regionen och Trafikverket.

Därför omfattar detta förslag enbart trafikering samt fordonsansaffningsbeslutet med enbart timmetrafiken i UVEN-systemet. Den ekonomiska kalkylen som Mälardalstrafik AB har presenterat kan påverkas av olika faktorer som räntenivå, banavgifter, mm. Dessutom efter anskaffning av de nya fordonen intäktsbilden kommer att förändras på ett positivt sätt mot dagens nivå. Detta på grund av investering i ökat utbud och kapacitet samt nya affärsmodell efter fordonsansaffningen. Även andra förutsättningar som tex de regionala busstrafikens utbud och uppdrag, förstärkning av nya noder som till exempel Ransta, den inom kommunala matartrafik samt pendlar parkeringar vid tågstationer spelar en avgörande roll för hur kalkylen kan påverkas och för att insatsen ska leda till regional och inom kommunal utveckling.

I den preliminära kalkylen från Mälardalstrafiken AB, beslutet innebär en nettokostnadsökning från 56 miljoner år 2019 till 90 miljoner år 2022. De ökade kostnaderna inryms inte i nuvarande budgetram för Kollektivtrafikförvaltningen. Investeringen bidrar till ett bättre utbud, ökad kapacitet och robustare trafiksystem. Arbetet med framtagning av förstärkt trafikutbud i UVEN-systemet fortsätter.

Beslutet ligger i linje med Region Västmanlands strategi och styrande dokument för utveckling av tågtrafiken inom regionen. med justeringar enligt nedan.

Trafiken till och från Sala mot Norrköping via Västerås och Eskilstuna är en viktig del i trafiksystemet med stor utvecklingspotential för Västmanland.

I regionens trafikplan 2030 den regionala tågtrafiken utgör stommen för kollektivtrafiken i Region Västmanland och ska förstärkas för att bidra till regionalutveckling och arbetsmarknad förstoring.

UVEN-systemet är en viktig del av tågtrafiksystemet i regionen som har en viktig betydelse i det storregionala tågtrafiksystemet med koppling till Gävle, Uppsala och Eskilstuna viktiga fokusområden som behöver förstärkt utbud och robustare trafiksystem.

Kollektivtrafikförvaltningen föreslår att kollektivtrafiknämnden ställer sig bakom inriktningsbeslutet med undantag för trafiken i UVEN-systemet.

För trafiksystemet UVEN föreslår förvaltningen att kollektivtrafiknämnden ställer sig bakom förslaget till trafiken (timmestrafiken) och anskaffning av 4 stycken ER1 fordon med en Region Västmanland som borgen på 460 miljoner kr.

Vidare föreslås att Kollektivtrafikförvaltningen ges i uppdrag att tillsammans med övriga berörda kollektivtrafikmyndigheter och Mälardalstrafik AB verka för att ta fram ett förslag av förstärkning av trafiken i UVEN-systemet som ligger i linje med regionens ambitioner och styrande dokument.