

Datum: 2024-10-17

Tid: kl. 09:00-12:00

Plats: Sammanträdesrum Loket, Ingenjör Bååths gata 11, Västerås

Ledamöter

Jenny Landernäs (M), ordförande
Elin Granqvist (KD), Förste vice ordförande
Sven Fallgren (SD)
Karolina Myllergård (S)
Joakim Öryd (SD)
Marino Wallsten (S), Andre vice ordförande
Pratima Åslund (V)

Ersättare

Johan Erikols (M)
Per Ågren (S)
Gunnar Björnstad (M)
Liane Blom (L)
Suzana Kim Jessen (SD)
Kristina Nyberg (S)
Anders Johannesson (C)

Övriga

Arne Andersson, förvaltningsdirektör
Christina Winnieson, ekonomichef
Mohammad Sabet, verksamhetschef
Elin Hellström, mötessekreterare

1 Fastställande av föredragningslista**Förslag till beslut**

Den preliminära föredragningslistan fastställs.

2 Föregående protokoll**Ärendet i korthet**

Anmäls att kollektivtrafiknämndens protokoll från sammanträdet 2024-09-19 justerats i föreskriven ordning.

Förslag till beslut

Kollektivtrafiknämndens protokoll från sammanträdet 2024-09-19 läggs till handlingarna.

3 Justering**Förslag till beslut**

Sven Fallgren (SD) utses att jämte ordföranden justera dagens protokoll.

4 Nästa sammanträde**Förslag till beslut**

Nästa sammanträde ska äga rum torsdagen den 12 december kl 09.00.

5 Muntlig information**Ärendet i korthet**

- Tåg i Bergslagens statistik för allmänheten
- Marknadsaktiviteter höst-vinter
- Utbudsförändringar i Mälardalstrafik
- Uppdrag från strategisk regional beredning
- Färdtjänstreglemente
- BioDriv Öst – vice vd Martin Ahrne medverkar

Förslag till beslut

Informationen noteras.

6 Redovisning av delegeringsbeslut**Förslag till beslut**

Informationen noteras.

Delegeringsbeslut

- KTM240023-6 Delegationsbeslut och handlagda färdtjänstärenden Västerås, Sala 2024-09-01-2024-09-30

7 Återrapport av uppdrag från nämnden (KTM240010)**Sammanfattning**

Vid nämndens sammanträde 2024-09-19 § 52 beslutade nämnden att återrapport om det ekonomiska läget ska ske till nämnden vid kommande sammanträde. Arne Andersson och Christina Winnieson presenterar förvaltningens ekonomiska prognos utifrån september månads utfall och informerar om de åtgärder som har vidtagits och som är planerade att vidtas.

Förslag till beslut

Informationen noteras.

8 Revidering av delegationsordning (KTM220064)**Sammanfattning**

Kollektivtrafikförvaltningen vill effektivisera hanteringen av VL:s allmänna köp- och resevillkor genom att delegera uppdateringar och förtydliganden av text. Delegationsordningen föreslås därför kompletterats med beslut 4.2, enligt bilaga.

Förslag till beslut

Nämnden godkänner redovisat förslag till reviderad delegationsordning.

Expedieras till

Ansvarig tjänsteperson på Kollektivtrafikförvaltningen
Funktionsbrevlådan marknad.ktf@regionvastmanland.se

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse - Revidering av delegationsordning för textändringar i VL:s allmänna köp- och resevillkor
- Bilaga Förslag till reviderad delegationsordning kollektivtrafiknämnden

9 Kollektivtrafiknämndens Förvaltningsplan 2025-2027 (KTM240090)**Sammanfattning**

Regionen förverkligar den politiska vilja som uttrycks av regionfullmäktige med hjälp av mål- och uppdragsstyrning. Styrsignalerna dokumenteras och förmedlas i dokumentkedjan regionplan, förvaltningsplan och verksamhetsplan.

Redovisad förvaltningsplan utgår från Regionplan 2025–2027. I förvaltningsplanen beskrivs vilka åtgärder som ska genomföras av förvaltningen för att förverkliga mål och uppdrag givna av regionfullmäktige och kollektivtrafiknämnden. I planen fastställs förvaltningens ekonomiska förutsättningar med uppgift om ramar, ersättning, investeringar och budget. Planen ligger till grund för kollektivtrafiknämndens löpande uppföljning av mål, uppdrag och genomförande.

Förvaltningsplanen är en rullande treårsplan där det andra och det tredje året utgör ingång i kommande årsplan. Kollektivtrafiknämnden äger rätt att revidera förvaltningsplanen.

Förslag till beslut

1. Förvaltningsplan för Kollektivtrafiknämnden 2025-2027 godkänns.
2. Kollektivtrafiknämndens ordförande får i uppdrag att teckna förvaltningsplan med Kollektivtrafikförvaltningens förvaltningsdirektör.

Beslutsunderlag

- Förvaltningsplan år 2025-2027 Kollektivtrafiknämnden

10 Överenskommelse avseende behörighet för Region Stockholm att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik (KTM240058)**Sammanfattning**

Kollektivtrafiknämnden föreslås besluta att ingå överenskommelse avseende behörighet för Region Stockholm att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i Stockholm-Mälardalsregionen.

Förslag till beslut

1. Region Västmanland godkänner att ingå överenskommelse med Region Gävleborg, Region Sörmland, Region Uppsala, Region Örebro län, Region Östergötland samt Region Stockholm, som ger Region Stockholm behörighet att fatta gemensamt beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i Stockholm-Mälardalsregionen i enlighet med vad som redovisas i bifogade bilagor märkta §84, §84-01, 84-01-01 Bilaga 1, 84-01-02 Bilaga 2 samt protokollsutdrag från Mälardalstrafiks styrelsemöte 2024-10-09.
2. Region Västmanland godkänner att ingå överenskommelse avseende behörighet för Region Stockholm att med stöd av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik fastställa allmän trafikplikt för tågtrafik i Stockholm-Mälardalsregionen under förutsättning att nödvändiga överenskommelser ingåtts enligt ovan.

Punkten föreslås justeras omedelbart.

Expedieras till

Mälardalstrafik AB
Region Stockholm
Region Örebro län
Region Östergötland
Region Södermanland
Region Uppsala

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse_ Överenskommelse om behörighet för Region Stockholm att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i Stockholm-Mälardalsregionen-241007
- §84 240918 Samlad handling Beslutsärende Överenskommelse avseende behörighet för Region Stockholm inkl bilagor (2/3)
- 241009 Omedelbar justering § 84 Protokoll fört vid styrelsesammanträde den 9 oktober 2024_Signerat (3/3)

Ärende till regionfullmäktige

11 Bolagsordning och samverkansavtal för Mälardalstrafik Aktiebolag (RV240839)

Sammanfattning

Sedan tidigare har Mälardalstrafiks ägare genom beslut i ägarrådet beslutat om en översyn av bolagets styrande dokument såsom bolagsordning, aktieägaravtal, samverkansavtal samt arbetsordning för styrelse och vd.

Vid styrelsens seminarium den 2 och 3 maj 2024 redovisades såväl utgångspunkter för arbetet som syfte och innehåll i förslag till ny bolagsordning, samverkansavtal, arbetsordning för styrelse med instruktion för vd samt förslag till finanspolicy.

Styrelsen fattade beslut avseende bolagsordning, arbetsordning för styrelse med instruktion för vd samt finanspolicy den 2 maj 2024. Sedan dess har arbete med Samverkansavtalet fortsatt och till följd av utveckling sedan dess i form av utökad verksamhet har därtill Samverkansavtalet anpassats att omhänderta de nya omständigheterna.

Förslag till beslut

Kollektivtrafiknämndens förslag till fullmäktiges beslut

1. Det redovisade förslaget till reviderad bolagsordning för Mälardalstrafik Aktiebolag godkänns.
2. Region Västmanland ingår samverkansavtal tillika aktieägaravtal och ägardirektiv ("Samverkansavtalet") avseende verksamhet i Mälardalstrafik Aktiebolag i enlighet med ärendet och tillhörande bilagor.
3. Ovanstående beslut gäller under förutsättning av att övriga ägare i Mälardalstrafik Aktiebolag fattar motsvarande beslut.

Punkten föreslås justeras omedelbart.

Expedieras till

Regionstyrelsen
Mälardalstrafik AB
Region Stockholm
Region Örebro län
Region Östergötland
Region Södermanland
Region Uppsala

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse_Samverkansavtal avseende verksamheten i Mälardalstrafik Aktiebolag
- 08_240503_Samverkansavtal för Mälardalstrafik-ägarråd
- 66_01_240918_Samlad handling_Förslag till Samverkansavtal för Mälardalstrafik inkl. bilagor
- 09_00_240503_Bolagsordning för Mälardalstrafik-Ägarråd
- 09_01_240503_Förslag till Bolagsordning för Mälardalstrafik-ägarråd
- 240503_Noteringar förda vid ägarråd den 3 maj 2024_Signerad

12 Övriga frågor

8

KTM220064

Kollektivtrafikförvaltningen
Sara-Josefina Holby
Marknadschef
Mejldress: sara-josefina.holby@regionvastmanland.se
Telefon: 072-15 30 702

TJÄNSTESKRIVELSE - REVIDERING AV DELEGATIONSORDNING OCH VERKSTÄLLIGHETSBSLUTAV DELEGATIONSORDNING FÖR TEXTÄNDRINGAR I VL:S ALLMÄNNA KÖP- OCH RESEVILLKOR

Förslag till beslut

Nämnden godkänner redovisat förslag till reviderad delegationsordning.

Ärendet i korthet

Kollektivtrafikförvaltningen vill effektivisera hanteringen av VL:s allmänna köp- och resevillkor, genom att delegera uppdateringar och förtydliganden av text. Delegationsordningen har därför kompletterats med beslut 4.2, enligt bilaga.

Detaljerad beskrivning av ärendet

Genom att delegationsordningen revideras kan Kollektivtrafikförvaltningen arbeta mer effektivt med textändringar i VL:s allmänna köp- och resevillkor. Delegation gäller bara ändringar som inte påverkar villkorens innebörd.

Kollektivtrafikförvaltningens förslag:

- Uppdateringar och förtydliganden av text som inte förändrar innebörden delges till nämnden genom anmälningar av delegeringsbeslut.
- Beslut som kollektivtrafiknämnden fattat och som innebär att köp- och resevillkoren behöver uppdateras tas inte upp som egna ärenden på nästkommande nämnd utan delges som informationsärenden.
- Kollektivtrafikförvaltningens förslag på ändringar som påverkar köp- och resevillkoren kommer även fortsättningsvis att tas upp som tjänsteskrivelser till kollektivtrafiknämnden för beslut.

Verksamhetsmässiga och ekonomiska konsekvenser

Verksamhetsmässiga konsekvenser

Förslaget om delegation gör att Kollektivtrafikförvaltningen snabbare kan göra textändringar i VL:s allmänna köp- och resevillkor.

Juridiska konsekvenser

Ärendet bedöms inte ha några juridiska konsekvenser.

Administrativa konsekvenser

Förslaget bör generera färre tjänsteskrivelser om VL:s allmänna köp- och resevillkor, och därför bedöms administrationen minska.

Ekonomiska konsekvenser

Ärendet bedöms inte ha några ekonomiska konsekvenser.

Hållbarhet***Miljöperspektiv***

Ärendet bedöms inte ha några miljömässiga konsekvenser.

Barnrättsperspektiv

Ärendet bedöms inte ha några konsekvenser för barnens bästa.

Invånarperspektiv

Textändringar som inte ändrar innebörden av köp- och resevillkoren kan uppdateras utan att fördröjas av den politiska processen. Ur ett invånarperspektiv innebär förslaget därför en förbättring.

Uppföljning

Ärendet behöver inte följas upp om inte kollektivtrafiknämnden önskar någon uppföljning.

Beslutet skickas till

- Ansvarig tjänsteperson på Kollektivtrafikförvaltningen.
- Till funktionsbrevlådan marknad.ktf@regionvastmanland.se.

Delegationsordning kollektivtrafiknämnden

FÖR DELEGATIONSORDNINGEN GÄLLER GENERELLT FÖLJANDE BEGRÄNSNINGAR OCH ANVISNINGAR.

- Ärenden som avser verksamhetens mål, inriktning, omfattning eller kvalitet och vissa beslut som rör myndighetsutövning mot enskild kan inte delegeras. Beslutanderätten får inte delegeras när det gäller ärenden som rör myndighetsutövning mot enskilda, om de är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt.
- Om ärendet som delegerats kan bli prejudicerande eller om det är svårbedömt eller om ärendet är av större omfattning ska ärendet underställas nämnden för beslut.
- Av huvudman beslutade anvisningar och särskilda föreskrifter.
- Särskilda direktiv från kollektivtrafiknämnden.
- Beslut som fattats enligt delegation skall anmälas till nämnden.
- I de beslut där rätt till vidaredelegation finns angivet avses vidaredelegation i **ett** led. De tjänstemän som fått uppdrag att fatta beslut genom vidaredelegation ska anmäla besluten till nämnden.

TYP AV BESLUT	DELEGATION TILL	KAN VIDARE-DELEGERAS
1.1 Beslut på nämndens vägnar i ärende som är så brådskande att nämndens beslut inte kan avvaktas	Kollektivtrafiknämndens presidium	Nej
1.2 Besvarande av till nämnden ställd skrivelse	Kollektivtrafiknämndens ordförande	Nej
1.3 Deltagande i konferenser och övriga uppdrag för nämndens ledamöter och ersättare.	Kollektivtrafiknämndens ordförande	Nej
1.4 Slutlig prövning och beslut att inte lämna ut handling inom nämndens ansvarsområde	Förvaltningsdirektör	Ja
1.5 Mottagande av gåva/donation som inte medför restriktioner för förvaltningen	Förvaltningsdirektör	Ja
1.6 Tecknande av personuppgiftsbiträdesavtal (PUB-avtal)	Förvaltningsdirektör	Ja
PERSONAL		
2.1 Resor utanför Norden för förvaltningen	Förvaltningsdirektör	Ja
2.2 Beslut om avgångsvederlag, i samråd med HR-direktör	Förvaltningsdirektör	Nej
EKONOMI		
3.1 Utseende av besluts- och behörighetsattestanter inom förvaltningen	Förvaltningsdirektör	Ja

Delegationsordning kollektivtrafiknämnden

3.2 Omfördelning av resurser inom förvaltningen	Förvaltningsdirektör	Ja
3.3 Överlåtelse eller förvärv av lös egendom inom ram om 10 basbelopp.	Förvaltningsdirektör	Nej
3.4 Försäljning av utrangerad utrustning/inventarier	Förvaltningsdirektör	Ja
3.5 Avskrivning av fordringar och kassaförluster över ½ basbelopp	Förvaltningsdirektör	Ja
KOLLEKTIVTRAFIK		
4.1 Beslut rörande myndighetsutövning för färdtjänst och riksfärdtjänst	Förvaltningsdirektör	Ja
4.2 Uppdateringar och förtydliganden av text i resevillkor som inte förändrar innebörden av resevillkoren	Förvaltningsdirektör	Ja

INTERN REFERENS

Fastställd av kollektivtrafiknämnden 2022-12-01 § 88, reviderad 2024-09-19 §

9

KTM240090

Kollektivtrafikförvaltningen

Förvaltningsplan och budget 2025–2027



Innehåll

Förvaltningsplan och budget 2025–2027	1
Förvaltningens grunduppdrag.....	3
Planering och uppföljning i förvaltningen	7
Mål och uppdrag	9
Förvaltningens mål och indikatorer.....	10
Plan för genomförande av uppdrag och måluppfyllelse.....	11
Ekonomiska förutsättningar	15
Intern kontroll	20

Förvaltningens grunduppdrag

Grunduppdrag enligt reglemente och lagstiftning

Region Västmanland är regional kollektivtrafikmyndighet i Västmanland.

Myndigheten, med nämnd och förvaltning, bildades 1 januari 2012 i och med den nya lagen för kollektivtrafik. 1 januari 2015 tillkom även ansvaret för den särskilda kollektivtrafiken. Förvaltningens verksamhet är inriktad på att inom Västmanlands län och angränsande områden bedriva och utveckla den allmänna och särskilda kollektivtrafiken.

Utifrån kollektivtrafiknämndens ansvarsområden är förvaltningens grunduppdrag att:

- svara för strategiskt arbete inom området kollektivtrafik
- bereda övergripande strategiska kollektivtrafikfrågor inför beslut i regionfullmäktige
- upprätta underlag för, och lämna förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram inför beslut i regionfullmäktige
- inom ramen för regionalt trafikförsörjningsprogram lämna uppdrag/beställning till aktiebolag och/eller enskild kommun som fått befogenhet att ingå avtal om allmän trafik
- besluta om allmän trafikplikt
- samverka med länets kommuner, organisationer, resenärer, företag och berörda myndigheter i kollektivtrafikfrågor
- inom sitt verksamhetsområde företräda länet gentemot statliga myndigheter och andra regioner
- avge yttrande på regionens vägnar i sådana ärenden som endast rör nämndens eget ansvarsområde och som inte är av principiell betydelse eller annars av större vikt
- löpande informera regionstyrelsen om strategiska kollektivtrafikfrågor
- rapportera om ekonomi, prestationer och kvalitet i enlighet med regionstyrelsens anvisningar
- noggrant följa utvecklingen inom kollektivtrafikområdet
- verka för forskning och utveckling inom kollektivtrafikområdet

Övrigt gällande förvaltningens grunduppdrag

Kollektivtrafiknämnden

Kollektivtrafiknämnden ansvarar för att verkställa Region Västmanlands uppdrag kring den regionala kollektivtrafiken. Nämnden ansvarar för beställarstyrning av regional kollektivtrafik för länsinvånarna och bedriver övergripande strategiskt arbete för kollektivtrafikens utveckling i länet. Det är ett arbete som sker i samverkan med kommunerna i Västmanland. Nämndens uppdrag beskrivs i Reglemente för Kollektivtrafiknämnden 2022-2026, fastställd av fullmäktige 2022-06-14 § 86. Nämnden har 7 ledamöter och 7 ersättare. Mandatperioden är 2022-10-15—2026-10-14.

Kollektivtrafikförvaltningen

Förvaltningens verksamhet ska bidra till att uppnå de mål som finns i Regionplanen, Regionala utvecklingsstrategin och Trafikförsörjningsprogrammet samt förverkliga nämndens uppdrag och verkställa nämndens beslut. Dessutom arbetar förvaltningen på uppdrag av länets kommuner, både gällande allmän och särskild kollektivtrafik. Förvaltningen administrerar, planerar, upphandlar, marknadsför, säljer och utvärderar beställd trafik. Verksamheten baseras på två viktiga grunder - samhällsnytta och kundnytta, som utgår från invånare och resenärer. Grunden ligger i att kollektivtrafiken är ett viktigt instrument för kommunernas och regionens utveckling. Förvaltningens uppdrag är alltså att identifiera och möta invånarnas behov av kollektivtrafik inom de ekonomiska ramar som förvaltningen har att förhålla sig till.

Den allmänna kollektivtrafiken innefattar regionala tåg- och busslinjer, inomkommunal trafik och stadstrafik, anropsstyrd trafik, kompletteringstrafik samt flextrafik. Särskild kollektivtrafik omfattar sjukresor, färdtjänst, omsorgsresor samt särskild skolskjuts. För särskild kollektivtrafik innebär förvaltningens uppdrag att planera och samordna resor, samt administrera och utveckla verksamheten. Även upphandling av persontransporttjänster omfattas av uppdraget. I förvaltningens ansvar ingår även att besluta om tillstånd för färdtjänst (i dagsläget Västerås och Sala). För vissa kommuner utförs även skolskjuts (i dagsläget Västerås, Köping, Arboga, Kungsör, Norberg och Skinnskatteberg).

Samverkanspartners

Svealandstrafiken AB

Bolaget bedriver linje- och stadstrafik med buss i Västmanlands och Örebro län på uppdrag av respektive regions kollektivtrafikmyndighet. Bolaget har även upphandlat trafiktjänster och delar av trafikutbudet köper bolaget från privata entreprenörer. Bolaget ägs av Region Västmanland och Region Örebro län (50 % vardera).

Tåg i Bergslagen AB

Bolaget samordnar och upphandlar tågtrafiken i Bergslagsområdet, med viktiga anslutningar till knutpunkter som till exempel Västerås, Örebro, Falun och Borlänge. Trafiken utförs av upphandlad operatör. Bolaget ägs av regionerna Västmanland, Gävleborg, Örebro och Dalarna (25 procent vardera).

Mälardalstrafik AB

Bolagets uppdrag är upphandling, förvaltning och utveckling av regional tågtrafik i Mälardalsregionen i samverkan med ägarnas regionala kollektivtrafikmyndigheter. Periodkortsprodukten för trafiken heter Movingo. Bolaget ägs gemensamt av regionerna; Västmanland (13 %), Sörmland (13 %), Uppsala (13 %), Örebro (13 %), Östergötland (13 %) och Stockholm (35 %)

AB Transitio

AB Transitio samägs av landets alla regioner förutom Gotland. Bolaget har som huvuduppgift att stödja ägarna med anskaffning och finansiering av spårfordon och reservdelar, uthyrning till ägare samt förvaltning av fordon och högvärdeskomponenter. Västmanlands ägarandel uppgår till 5 %.

Oslo-Stockholm 2.55 AB

Bolaget har som mål att det ska etableras tågtrafik mellan Oslo och Stockholm via Mälardalen med en restid under tre timmar. Bolagets uppgift är att verka för en bättre infrastruktur och trafikering. Bolaget ägs gemensamt av Region Västmanland (16,7 %), Region Värmland, Region Örebro län, Karlstad kommun, Västerås kommun och Örebro kommun.

Svensk Kollektivtrafik

Svensk Kollektivtrafik är en bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige.

Samtrafiken i Sverige AB

Samtrafiken ägs av alla regionala kollektivtrafikmyndigheter samt merparten av de kommersiella trafikoperatörerna. Samtrafikens ambition är att vara branschledande inom tre fokusområden: kollektivtrafikdata, branschstandarder och kombinerat resande. De erbjuder tjänster inom informations- och biljettlösningar för kollektivtrafikbranschen i syfte att skapa ett gemensamt mervärde för ägarna för att gynna både trafikaktörer och resenärer. Västmanlands ägarandel uppgår till 2 %.

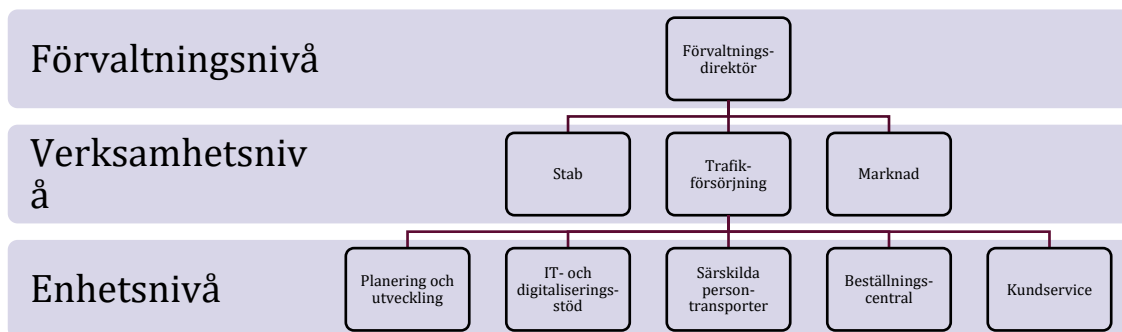
Mälardalsrådet

Mälardalsrådet består av regionala kollektivtrafikmyndigheter, länsplaneupprättare och kommuner i de sju regionerna; Västmanland, Stockholm, Uppsala, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland. Mälardalsrådet driver medlemmarnas frågor för konkreta resultat inom infrastruktur, kompetensfrågor, innovation, maritim samverkan och internationella jämförelser. Samverkan sker bland annat inom ramen för En Bättre Sits (EBS), ett brett transportpolitiskt samarbete. Aktörerna för EBS tar fram en gemensam systemanalys över behov av transportinfrastruktur utifrån ett storregionalt perspektiv av gods- och persontransporter.

Upphandlade transportörer

För serviceresor upphandlas transporttjänster via taxi- och/eller bussbolag.

Förvaltningens organisationsschema



Planering och uppföljning i förvaltningen

Planering

Förvaltningsplanen för Kollektivtrafikförvaltningen utgår från "Regionplanen 2025-2027" samt "Västmanlands Regionala Trafikförsörjningsprogram".

Förvaltningsplanen beskriver förvaltningens mål och uppdrag, aktiviteter för att nå målen och ekonomisk ersättning som gäller för kommande planperiod.

Förvaltningen fokuserar på en tydlig målstyrning av verksamheten. Målstyrning behövs för att hela organisationen på ett strukturerat sätt ska dra åt samma håll och fokusera på samma mål. Alla medarbetare måste vara medvetna om sitt ansvar och sin roll för att organisationen som helhet ska nå uppsatta mål. Att arbeta över enhetsgränser och i samverkan med samarbetspartners uppmuntras.

Förvaltningsplanen bryts ner i verksamhets- och enhetsplaner.

Regional utvecklingsstrategi

Visionen för den Regionala utvecklingsstrategin är "Ett livskraftigt Västmanland genom hållbar utveckling". Visionen ska uppnås genom arbete inom tre målområden som alla bidrar till en hållbar utveckling; ett välmående Västmanland, ett tillgängligt Västmanland och ett nyskapande Västmanland genom hållbar tillväxt. I målområdet "Ett tillgängligt Västmanland" ingår att marknadsandelen av det motoriserade resandet ska öka. Ur ett länsperspektiv är det prioriterat med en kollektivtrafik som möjliggör resande inom hela länet.

Västmanlands Regionala Trafikförsörjningsprogram

Kollektivtrafiknämnden är enligt lag skyldiga att ta fram och kontinuerligt revidera ett trafikförsörjningsprogram för länet. Kollektivtrafikmyndigheten har under åren 2020 och 2021 arbetat fram ett reviderat program i samråd med kommuner och berörda aktörer i länet. Det reviderade trafikförsörjningsprogrammet beslutades av Regionfullmäktige 2021-09-21. Det övergripande målet i programmet är att år 2030 nå 30 % marknadsandel av det motoriserade resandet.

Trafikförsörjningsprogrammet och Regionplanen är förvaltningens mest centrala styrdokument. Trafikförsörjningsprogrammet innehåller tre centrala målområden:

- Smart kollektivtrafik
- Användbar kollektivtrafik
- Attraktiv region

Utifrån trafikförsörjningsprogrammet ska bland annat bekväm och tillförlitlig tågtrafik hantera de större resandevolymer inom och utanför länet, kompletterat med en väl utbyggd busstrafik i och omkring våra större tätorter för det lokala resandet. På landsbygden ska allt fler anpassade tjänster utvecklas som möjliggör ett hållbart resande. Programmets mål följs upp genom flera relevanta indikatorer som tillsammans ger en samlad bedömning av måluppfyllelse.

Uppföljning

Uppföljning av verksamheten sker på flera olika sätt, formellt genom rapportering till nämnden. På förvaltningen finns en ledningsgrupp som ansvarar för styrning av förvaltningen. Uppföljning sker genom såväl tertialrapporter som årsrapport, inom de olika enheterna och verksamheterna, på samverkansmöten med fackliga organisationer samt med andra intresseorganisationer. Externt sker uppföljning bland annat via tjänstemannadialoger och länsdelssamråd samt samverkansmöten.

Mål och uppdrag

Mål från fullmäktige och regionstyrelse/nämnd

Regionfullmäktige	Kollektivtrafiknämnden
Nöjda och trygga invånare	Invånarna och resenärerna är nöjda och trygga
Effektiva och ändamålsenliga tjänster av god kvalitet	Tjänsterna/processerna är effektiva och håller god kvalitet. Kollektivtrafiken ska vara robust.
Engagerade medarbetare med rätt kompetens	Engagerade medarbetare med rätt kompetens
Ekonomi i balans	Förvaltningen uppnår fastställt ekonomiskt resultat

Uppdrag från fullmäktige och regionstyrelse/nämnd

Id	Regionfullmäktige och styrelse/nämnd
RF25-4	Under 2025 ska Kollektivtrafiknämnden vidta åtgärder för att öka robustheten i kollektivtrafiken
RF25-7	Under 2025 ska regionstyrelsen och samtliga nämnder prioritera digital teknik och metoder som minskar administrativ tid och dämpar kostnadsutvecklingen.
RF25-11	Under 2025 ska regionstyrelsen och samtliga nämnder vidta åtgärder för att öka andelen egen personal och fortsätta öka frisknärvaron.
RF25-12	Under 2025 ska regionstyrelsen och, samtliga nämnder vidta åtgärder för att sänka regionens kostnadsnivå och hålla nere kostnadsutvecklingstakten så att regionens underskott minskar.
KTN25-1	Under planperioden öka resandet inom den allmänna kollektivtrafiken
KTN25-2	Under planperioden arbeta för en mer flexibel kollektivtrafik
KTN25-3	Under planperioden utveckla den länsöverskridande kollektivtrafiken
KTN25-4	Under planperioden skapa en god beredskap inför eventuella kriser
KTN25-5	Under planperioden öka påverkansarbetet med andra aktörer

Tidigare givna uppdrag i förvaltningsplan och budget 2023-2025 och 2024-2026 upphävs.

Förvaltningens mål och indikatorer

Mål	Indikator	Målvärde År 2025	Nuläge 2023	Redo- visas
Invånarna är nöjda och trygga	Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet	17 %	16 % (K=18 %, M=14 %)	Delår, år
	Antal resor busstrafik	14 100 000	13 301 185	Delår, år
	Andel invånare som är nöjda med den allmänna kollektivtrafiken	62 %	59 % (K=61 %, M=57 %)	Delår, år
	Andel resenärer som är nöjda med allmänna kollektivtrafiken	74 %	71 % (K=73 %, M=69 %)	Delår, år
	Andel resenärer som är nöjda med sjuk- och färdtjänstresor	89 %	88 % (K=91 %, M=84 %)	Delår, år
	Andel resenärer som upplever sig trygga vid resa med allmän kollektivtrafik	76 %	75 % (K=75 %, M=76 %)	Delår, år
	Andel resenärer som upplever trygghet vid sjuk- och färdtjänstresa	83 %	79 % (K=81 %, M=77)	Delår, år
Tjänsterna/ processerna är effektiva och håller god kvalitet	Andel utförda turer tågtrafik*	90 %	86 %	Delår, år
	Andel utförda turer busstrafik**	99,8 %	99,8 %	Delår, år
	Punktlighet tågtrafik***	85 %	80 %	Delår, år
Engagerade medarbetare med rätt kompetens	Sjukfrånvaro	7,0 %	7,8 % (K=8,8 %, M=6,1 %)	Delår, år
	Hållbart medarbetarengagemang (HME)	72	71	År
Förvaltningen uppnår fastställt ekonomiskt resultat	Ekonomiskt resultat	0 mnkr	+ 39 mnkr	Delår, år

* Helt inställda turer inklusive planerat inställda turer

** Helt eller delvis inställda turer

*** Max 5.59 minuters försening vid ankomsttid

Plan för genomförande av uppdrag och måluppfyllelse

Inledning

Kollektivtrafiken ska tillgodose invånarnas behov av resor inom och utanför regionen samt bidra till att underlätta arbets- och skolpendling, fritidsresor och resor till olika samhällsfunktioner. Trafiksystemet ska vara effektivt, robust och dra nytta av digital och teknisk utveckling. Som resenär ska man kunna lita på att tåg och bussar går i tid och kommer fram i tid på ett säkert sätt. Att resa med kollektivtrafiken ska vara enkelt, tryggt och lättillgängligt. Nöjdheten hos invånare och resenärer ska öka.

Det är av stor vikt att det kollektiva resandet ökar för att bidra till en mer hållbar miljö och minska antalet skadade och döda i trafiken. Den allmänna kollektivtrafiken är och ska vara fossilfri. Målet är att öka den fossilfria andelen av särskilda persontransporter. Förutom en robust och tillförlitlig kollektivtrafik bidrar en bra marknadsföring och kommunikation till ett ökat resande, vilket bland annat kommer ske genom fler digitala hållplatsskärmar och ny app. Att nå en marknadsandel på 30 % år 2030, som är beslutat i trafikförsörjningsprogrammet, kräver en utväxling av de satsningar som har genomförts och är planerade. Detta gäller både trafikalt och infrastrukturellt. Målet är att marknadsandelen successivt ska öka under planperioden.

Trafiksystemet ska vara samordnat så att det är lätt att resa inom Sverige. Trafiken ska vara pålitlig, modern och bidra till ett hållbart samhälle. Kollektivtrafiken bidrar på detta sätt till tillväxt, arbetsmarknadsförstoring samt möjlighet till näringslivets kompetensförsörjning.

Inom tågtrafiken har antalet inställda turer varit för högt de senaste åren, vilket till stor del beror på brister i underhåll av fordon och infrastruktur samt personalbrist. Bristande punktlighet och robusthet gör det svårt att behålla resenärer eller attrahera nya. Att förenkla resandet med exempelvis enkla biljettlösningar och tydlig information är ett arbete som måste fortgå. Ett nytt biljettsystem implementeras under år 2025. Målet är att successivt öka antal utförda turer samt punktlighet för tågtrafiken under planperioden och att på sikt uppnå det nationella målet på 95 % för punktlighet.

En stor utmaning är det ekonomiska läget, vilket kräver tuffa prioriteringar. I regionplanen finns flera uppdrag ämnade att bryta kostnadsutvecklingstakten för att nå en ekonomi i balans. För Kollektivtrafiknämndens del innebär det i första hand reducering av parallellgående busstrafik samt effektivisering och automatisering av olika processer för att minska kostnaderna samt genomföra insatser för att öka biljett- och reklamintäkter. Kommande investering i byggnad av en ny depå i Västerås är en stor utmaning som också kommer att innebära en stor ekonomisk påverkan.

Tillsammans med de ambitionshöjningar i utökad tågtrafik, som gemensamt med grannlänerna är beslutade för de kommande åren, krävs en långsiktig finansiering där andelen som täcks av skatteintäkter inte kan öka. Utmaningar finns även med att få en restid som är konkurrenskraftig. Västmanland har brister i infrastrukturen som påverkar både tåg- och busstrafiken. Här pågår ett påverkansarbete inom ramen för strategisk regional beredning (SRB) och den regionala utvecklingsnämnden (RUN) som Kollektivtrafiknämnden i allra högsta grad bidrar till.

En god infrastruktur och en smart, effektiv och attraktiv kollektivtrafik är framgångsfaktorer för kollektivtrafiken i Västmanland. Bussar och tåg ska vara punktliga och resandet ska vara tryggt och säkert. Den som väljer att åka kollektivt ska veta att man kommer fram på utsatt tid. För att underlätta detta krävs bland annat smartare trafiklösningar samt bättre underhåll på vägar och järnvägar, där kommunerna och Trafikverket är möjliggörare i stor utsträckning. Förbättring av bland annat räls och snabbare framkomlighet i busstrafiken behöver prioriteras för att få en mer attraktiv kollektivtrafik.

Kompetensförsörjningsfrågan är aktuell då företag såväl som organisationer och offentlig sektor har svårt att hitta rätt arbetskraft. Kollektivtrafiken ska i större utsträckning ses som ett verktyg för att bidra till bättre kompetensförsörjning. Samtidigt är kompetensförsörjningen inom både tåg- och busstrafiken kritisk. Ett aktivt arbete med kompetensförsörjningsfrågan är nödvändig i förvaltningens egna verksamheter samt de delägda bolagen såväl som inom upphandlad trafik. Under åren 2023–2024 har en genomlysning av Svealandstrafiken genomförts med syfte att säkerställa en så effektiv trafik som möjligt. Eventuella lämpliga slutsatser och åtgärdsförslag ska tillsammans med Regionstyrelsen arbetas vidare med och implementeras under planperioden.

Anropsstyrd trafik finns för dem som bor långt ifrån en hållplats. Behovet av och möjligheterna till en mer flexibel kollektivtrafik på landsbygden ska undersökas under planperioden. Projekt tillsammans med intresserade kommuner bör kunna starta under kommande år. Det kan till exempel ske via och i samarbete med någon av länets kommuner.

Kollektivtrafiken är en central del att utveckla för att länet ska bli framgångsrikt. Cykel, bil och kollektivtrafik ska vara lätt att kombinera på det sätt som passar resenären. Målet är att fler ska kunna jobba, bo och leva var de vill. Kollektivtrafiken ska vara en självklar och aktiv del i samhällsplaneringen. I de stråk där det finns stort resandeunderlag behöver den kapacitetsstarka kollektivtrafiken utvecklas. Det måste göras i nära samarbete med kommunerna, främst Västerås stad. De antagna planeringsprinciperna ger förutsättningar för bättre transparens och utveckling av stråk. Västmanlands geografiska läge skapar möjlighet för många viktiga målpunkter också utanför länets gränser. Redan idag finns gränsöverskridande trafik till alla grannlän. Den trafiken kan dock utvecklas ytterligare. Detta är särskilt tydligt i de norra och västra länsdelarna.

Serviceresorna håller redan idag hög kvalitet. Målsättningen är att behålla nivån och i delar utveckla ytterligare, varje misstag kan få konsekvenser. Teknisk utveckling som främjar måluppfyllelse ska bejakas samtidigt som kostnadseffektiviteten måste beaktas och regelverk anpassas och efterlevas för att stävja eventuellt missbruk. Samtidigt finns ett fortsatt behov av att tillgängliggöra den allmänna kollektivtrafiken för att bidra till att istället till exempelvis färdtjänst sker senare i livet. Mer tillgänglig kollektivtrafik bidrar också till ytterligare resealternativ till de personer som redan reser med någon serviceresor. Regionen ser gärna ett länsgemensamt regelverk samt att fler kommuner överlåter utförandet av färdtjänstresor till regionen. Från och med november 2025 kommer ett nytt avtal med taxibolagen att gälla för utförande av serviceresor. Under åren 2025 och 2026 kommer ett nytt system för bland annat bokning av särskilda persontransporter att implementeras, vilket kommer att möjliggöra mer självbetjäning och ökad tillgänglighet med hjälp av digital service.

Otryggheten är för stor inom kollektivtrafiken. Alltför många uppger att de inte är helt trygga att resa med kollektivtrafiken. Insatser måste göras brett. Resenärer ska känna sig trygga och ingen ska behöva välja bort kollektivtrafiken till följd av otrygghet. Ett arbete är påbörjat och ytterligare steg för ökad trygghet kommer att tas under planperioden. Pandemin och den senaste tidens oroligheter i omvärlden sätter också ljuset på hur samhällsviktig kollektivtrafiken är. Det nya säkerhetsläget ställer delvis nya krav på kollektivtrafiken och kommer att vara ett närvarande perspektiv under året och planperioden. När det kommer till val av exempelvis bränsleslag måste redundansen och beredskapsperspektivet vägas in. En kris- och beredskapsplan där kontinuitetshandling är en del som ska tas fram under år 2025.

Aktiviteter för att nå mål, inriktning och uppdrag

Aktivitet/projekt	Koppling till	Beräknad effekt	Tidplan etapper	Ansvarig
Genomföra åtgärder för att öka tryggheten	KTN25-4 KTN25-1	Ökad trygghet	2025-2027	Verksamhetschef Trafikförsörjning
Uppdatera trafikförsörjningsprogrammet	RF25-4 KTN25-1	Attraktiv region	Q1 2026	Verksamhetschef Trafikförsörjning
Undersöka möjligheter till mer flexibel inomkommunal trafik i samarbete med någon pilotkommun	RF25-4 KTN25-1 KTN25-2	Användbar kollektivtrafik	2025-2027	Verksamhetschef Trafikförsörjning
Följa den tekniska utvecklingen av autonoma fordon	RF25-4	Smart kollektivtrafik	2025-2027	Verksamhetschef Trafikförsörjning
Kvalitetssäkra trafiken inom särskild kollektivtrafik genom att implementera nytt systemstöd och i samband med nytt avtal lansera nytt kvalitetsuppföljningskoncept	RF25-4 RF25-7	Ökad trygghet Effektiv verksamhet	2025-2026	Verksamhetschef Trafikförsörjning
I samverkan med Regionstyrelsen, omhänderta resultatet för fortsatt arbete med slutsatserna av genomlysningen samt utarbeta avtal med Svealandstrafiken	RF25-4 RF25-12	Effektiv verksamhet	Q4 2025	Förvaltningsdirektör
Utveckla den länsöverskridande kollektivtrafiken	RF25-4 KTN25-1 KTN25-3	Ökat resande	Q4 2026	Verksamhetschef Trafikförsörjning
Ta fram en dokumenterad kris- och beredskapsplan	RF25-4 KTN25-4	Ökad trygghet	Q4 2025	Verksamhetschef Trafikförsörjning
Stärka påverkansarbetet kring utveckling av länets infrastruktur och Mälardalsregionen i synnerhet: - Via Mälardalsrådet (EBS) och bolaget Oslo-Stockholm 2.55 - Etablera ett fördjupat samarbete mellan förvaltningen och länets kommuner för att utveckla länets påverkansarbete inom infrastrukturuområdet - Utifrån "ÅVS" Finnsletten" och utifrån berörda aktörers roller och mandat arbeta för stärkta förbindelser till och från Finnsletten - Öka tillgängligheten på biljetter	RF25-4 KTN25-1 KTN25-5	Attraktiv region	2025-2027	Förvaltningsdirektör
Ökat resandet genom marknadsföringskampanjer och att förenkla för resenären	KTN25-1	Ökat resande	Q4 2025	Verksamhetschef Marknad
Implementera nytt biljettsystem som underlättar för kunden och förbättrar uppföljning av resandestatistik	KTN25-1	Ökat resande	Q4 2025	Verksamhetschef Trafikförsörjning
Utveckla chef- och ledarskapet	RF25-11	Ökad frisknärvaro	Q4 2025	Samtliga chefer
Utveckla medarbetarskapet	RF25-11	Ökad frisknärvaro	Q4 2025	Samtliga chefer
Aktivt arbeta med att sänka sjukskrivningstalet	RF25-11	Ökad frisknärvaro	Q4 2025	Samtliga chefer
Effektivisera och digitalisera processer	RF25-7 RF25-12	Ekonomi i balans	Q4 2025	Samtliga chefer
Genomföra beslutade åtgärder för en ekonomi i balans	RF25-7 RF25-12	Ekonomi i balans	Q4 2025	Förvaltningsdirektör

Ekonomiska förutsättningar

Trafiken finansieras av både offentliga medel, från regionen och kommunerna, och av biljettintäkter eller egenavgifter från resenärerna. Förvaltningen får även intäkter från försäljning av reklam på bussar och väderskydd.

Kommunerna betalar för den inomkommunala trafiken. Beräkningen sker under våren året före budgetåret. Intäkterna fördelas per linje och baseras på utfall föregående år med justering för beslutad taxeuppräkning. Svealandstrafiken AB beräknar trafik kostnaden utifrån kommunernas beställning av trafik. Därefter sker en fördelning av kostnaden till kommunerna och regionen utifrån planeringsprinciperna. Kostnaden fördelas efter tidtabellstimmar, tidtabellskilometer samt kostnad per buss. Kollektivtrafiknämnden fastställer nettokostnaden. Trafikkostnaden för den regionala trafiken beräknas på samma sätt som för den inomkommunala trafiken och finansieras via regionbidrag. Taxorna uppräknas med LPIK för regionen och de kommuner som inte har avgiftsfritt. LPIK är 0 % för år 2025. Regionen har utöver LPIK beslutat om en extra taxehöjning för den regionala trafiken på 3 % för år 2025. Täckningsgraden för den allmänna trafiken är biljettintäkter i förhållande till bruttokostnader för den beställda trafiken. Subventioneringsgraden på helheten ska minska. Administrativa kostnader för den allmänna kollektivtrafiken finansieras via den skatteväxling som skedde år 2012 från kommunerna till regionen. Under planperioden kommer hantering av den kontroll som utförs om resenärer reser med giltigt färdbevis att ses över med syfte att minska eventuellt missbruk.

Regionen betalar nettokostnaden för sjukresor och kommunerna betalar nettokostnaden för övriga serviceresor. Preliminär kostnad för serviceresor beräknas under våren året innan budgetåret med justering under hösten. Transporttjänsterna handlas upp via taxibolag och kostnaden fördelas utifrån genomförda resor. Övriga kostnader fördelas utifrån antal resor. Löpande avstämningar sker månatligen och avslutas med en slutreglering baserad på faktisk årskostnad. Resenärerna betalar egenavgift för serviceresor. Storleken på egenavgiften är olika beroende på trafikslag och kommun. Egenavgiften på sjukresor höjs år 2025 från 120 kr till 135 kronor/resa och samtidigt höjs högkostnadstaket för sjukresor från 2 160 kr till 2 430 kr.

Förvaltningen utför kundservice för Tåg i Bergslagens räkning. Självkostnad faktureras månadsvis.

Kostnader för tågtrafiken via Mälardalstrafik beräknas bli högre år 2025 med anledning av nödavalet. Nytt operatörsavtal kommer att upphandlas i konkurrens och beräknas vara på plats om några år. I budgeten ingår också en viss reducering av parallellgående busstrafik.

Med anledning av att LPIK är 0,0 % för år 2025 har ramarna inte uppräknats. För Kollektivtrafikförvaltningen har det extra anslaget som har funnits i regionstyrelsens budget för satsning av tågtrafik med mera lagts in i förvaltningens budget med 30 miljoner kronor. Förvaltningen har fått ytterligare en ramförstärkning på 25 miljoner kronor.

I budgeten ingår kostnader för skatt på biogas. För Region Västmanland är det angeläget att en ny skattebefrielse kommer på plats vilket också Regeringen arbetar för. Om

skattebefrielsen återinförs, blir kostnaderna lägre för både den regionala och inomkommunala busstrafiken.

Ersättningar

Beslutad ram i miljoner kronor

År 2025	412,2
År 2026	416,7
År 2027	433,4

Fördelning av ersättningen inom förvaltningen i miljoner kronor

	Allmän kollektivtrafik	Sjukresor
År 2025	298,7	113,5
År 2026	302,0	114,7
År 2027	314,1	119,3

Ramförändring jämfört med föregående års ram i miljoner kronor

Ram 2024	359,8
Ändrad finansieringsform, regionkontoret	-2,7
LPIK uppräknig 0,0 %	0,0
Ramförstärkning	25,0
Utökning kollektivtrafiken (Mälab, TIB mm)	30,0
Summa ram år 2025	412,2

Ram 2025	412,2
LPIK uppräknig 1,1 %	4,5
Summa ram år 2026	416,7

Ram 2026	416,7
LPIK uppräknig 4,0 %	16,7
Summa ram år 2027	433,4

Resultatreglering

Regionfullmäktige reviderade och fastställde 2020-06-16 Region Västmanlands resultatregleringsmodell. Genom resultatregleringsmodellen skapas ekonomiska incitament för bättre resursutnyttjande och följsamhet till gällande regler, eftersom modellen ger möjlighet att frånga det ettårsperspektiv som idag gäller för budgeterade medel. Modellen kan därigenom bidra till ett större ansvarstagande för verksamhetens resultat och medverka till ett effektivare resursutnyttjande samt bidra till att uppnå god ekonomisk hushållning. Resultatreglering tillämpas för bland annat Kollektivtrafiknämnden. 100 % av över- och underskott stannar i verksamheten. För att fastställa ett resultat behöver hänsyn tas till verksamhetens måluppfyllelse. Resultatreglering är en del i bokslutsdialogen och fastställs av Regionfullmäktige. Vid underskott ska en åtgärdsplan upprättas och återställande av underskott ska ske inom tre år.

Kollektivtrafiknämndens resultatreglering uppgår till ett positivt saldo på 38,7 miljoner kronor. Framställan om anspråktagande av dessa medel sker till Regionstyrelsen. Beviljade medel ska hållas särskilda från övriga kostnader och får inte vara kostnadsdrivande.

Investeringar

Fokus är att implementera de investeringar som redan är beslutade; nytt biljettsystem, systemstöd för särskilda persontransporter samt digitala hållplatsskärmar. Ytterligare investeringar är inte beslutade för år 2025.

För åren 2026 och 2027 kommer investering i fler digitala hållplatsskärmar att ske och investering i utveckling av hållplatserna behöver genomföras. Investering behöver ske inom ramen för framtidens kollektivtrafik genom bland annat att införa signalprioritering som kommer att medföra behov av investeringsmedel.

Budget

Resultaträkning	Utfall 2023	Budget 2024	Budget 2025
Biljettintäkter	169 650	172 000	196 000
Övriga trafikintäkter	59 568	64 475	73 630
Regionersättning	381 372	391 803	412 153
Driftbidrag kommuner	406 078	424 329	440 548
Övriga intäkter	64 702	65 599	65 200
Summa intäkter	1 081 370	1 118 206	1 187 531
Trafikkostnad buss	-605 002	-608 142	-617 627
Trafikkostnad tåg	-96 534	-157 286	-208 432
Transportkostnad särskild kollektivtrafik	-214 278	-210 386	-232 272
Summa trafikkostnader	-915 814	-975 814	-1 058 331
Lönekostnader	-56 417	-72 010	-68 304
Övriga personalkostnader/utbildning	-1 215	-1 388	-568
Summa personalkostnader	-57 632	-73 398	-68 872
Lokal- och materialkostnader	-7 722	-4 890	-4 200
Kostnader underhåll hållplatser mm	-9 076	-12 207	-5 420
Telefoni och IT-kostnader	-25 142	-26 838	-27 868
Försäljning och kommunikation	-4 790	-3 800	-3 800
Kostnader övriga tjänster	-16 723	-15 335	-12 978
Övriga kostnader	-2 408	-1 844	-1 582
Summa övriga kostnader	-65 861	-64 914	-55 848
Avskrivningar	-1 831	-2 229	-2 729
Finansiella kostnader	-1 676	-1 851	-1 751
Summa kostnader	-1 042 814	-1 118 206	-1 187 530
Resultat	38 556	0	0

I övriga trafikintäkter ingår framför allt intäkter för skolkort. Dessutom ingår egenavgifter för sjukresor och färdtjänst, intäkter för Resplus och Movingo, intäkter för resor mellan vårdinrättningar med mera.

I övriga intäkter ingår framför allt vidarefaktureringskostnader av allmän skolskjuts i Västerås, Köping, Arboga, Kungsör, Norberg och Skinnskatteberg samt till Tåg i Bergslagen för kundservicefunktionen. Dessutom ingår intäkter för reklamförsäljning, provisionsintäkter, skolskjutsplanering, kommunikationsutrustning till taxibolag med mera.

I kostnader för övriga tjänster ingår externa konsulttjänster, provisionskostnader, regioninterna kostnader, skolskjutsplanering, nattbemanning för beställningscentral och kundservice Tåg i Bergslagen, uppföljning av kundnöjdhet, medlemskap i Svensk kollektivtrafik och kontrollanter.

Tåg i Bergslagen har ett nytt operatörsavtal från och med december 2023, som medför att alla biljettintäkter går till tågbolaget (länsöverskridande biljetter) eller till Kollektivtrafikförvaltningen (inomlänsbiljetter), till skillnad mot tidigare då alla biljettintäkter gick till operatören. 19 miljoner kronor har därför flyttats från tågstäckningskostnader till intäkter (14 miljoner kronor till biljettintäkter avseende försäljning av periodkort via förvaltningens kanaler och 5 miljoner kronor till övriga trafikintäkter avseende försäljning av enkelbiljetter via Samtrafiken). Netto blir det inte någon förändring.

Intern kontroll

Regionövergripande kontrollområden

Risk	Granskningsområde	Berört reglemente, policy eller regler	Metod för granskning	Riskvärden (väsentlighet och risk)	Granskning klar	Ansvarig för granskning
Avtal gällande personal följs inte vilket leder till merkostnader	Kontroll av ny lön vid förändrad anställningsform i samma uppdrag.	Avtal, riktlinjer	Kontroll av avslutade tillsvidareanställningar som har följts av timanställning under perioden 2024-06-01 – 2025-05-31.	(S=4, K=3) 12	2025-08-15	CHR
Bedömning av kemiska arbetsmiljö- och miljörisker genomförs inte enligt lagkrav och fastställd rutin, vilket leder till risk för människors hälsa, miljö, patientsäkerhet samt bristande lagefterlevnad	Kontroll att bedömning av kemiska arbetsmiljö- och miljörisker sker	Lag och rutiner	Stickprovs-kontroll.	(S=4, K=3) 12	2025-08-15	Staben
Bristande avtalstrohet vid inköp får ekonomiska konsekvenser	Kontroll av om inköpen görs utifrån upphandlade eller direktupphandlade avtal	Inköpspolicy	Stickprovs-kontroll av om inköp som görs av annan än upphandlad leverantör görs via tillåten direktupphandling och om artiklarna som köps av upphandlade leverantörer ingår i avtalet.	(S=3, K=3) 9	2025-08-15	CE
Risk att passerkort/nycklar används av obehöriga	Kontroll av om personer med passerkort/nycklar har rätt behörighet.	Riktlinjer	Stickprovs-kontroller på passerkort/nycklar	(S=3, K=4) 12	2025-08-15	Staben

Förvaltningens kontrollområden

Risk	Gransknings- område	Berört reglemente, policy eller regler	Metod för granskning	Riskvärden (väsentlig- het och risk)	Granskning klar	Ansvarig för granskning
Risk för otillåten användning av systemstöd för särskilda person-transporter.	Kontrollera att berörda medarbetare har relevant behörighet till system för särskild kollektivtrafik.	Dokumenterad rutin.	Kontrollera att dokumenterad rutin finns för att säkerställa att rätt behörighet tilldelas och avslutas. Kontrollera att rutinen efterlevs.	9 (3*3)	Juli 2025	Verksamhets chef Trafik- försörjning
Risk för felaktig utbetalning av försenings-ersättning.	Kontrollera att kunder inte ansöker om försenings-ersättning utifrån felaktigt underlag eller i bedrägligt syfte.	Dokumenterad rutin.	Via stickprovs-kontroll kontrollera att rätt underlag har använts vid ansökan. Kontrollera att kunder inte sätter i system att ansöka om försenings-ersättning som de inte är berättigade till.	8 (4*2)	Juli 2025	Verksamhets chef Trafik- försörjning
Risk att resenärer inom allmän kollektivtrafik reser utan giltigt färdbevis.	Kontrollera att det finns möjlighet att validera VL's produkter. Kontrollera att kontrollant-verksamheten sker enligt avtal.	Dokumen- terade resevillkor.	Kontrollera att det går att validera VL's biljetter ombord på Tåg i Bergslagen. Kontrollera att kontrollant-verksamheten på buss sker enligt avtal.	12 (4*3)	Juli 2025	Verksamhets chef Trafik- försörjning

10

KTM240058

Kollektivtrafikförvaltningen Planering och utveckling
Mats Ellman

TJÄNSTESKRIVELSE: ÖVERENSKOMMELSE OM BEHÖRIGHET FÖR REGION STOCKHOLM ATT FATTA BESLUT OM ALLMÄN TRAFIKPLIKT GÄLLANDE REGIONAL TÅGTRAFIK I STOCKHOLM-MÄLARDALSREGIONEN

Förslag till beslut

1. Region Västmanland godkänner att ingå överenskommelse med Region Gävleborg, Region Sörmland, Region Uppsala, Region Örebro län, Region Östergötland samt Region Stockholm, som ger Region Stockholm behörighet att fatta gemensamt beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i Stockholm-Mälardalsregionen i enlighet med vad som redovisas i bifogade bilagor märkta §84, §84-01, 84-01-01 Bilaga 1, 84-01-02 Bilaga 2 samt protokollsutdrag från Mälardalstrafiks styrelsemöte 2024-10-09.
2. Region Västmanland godkänner att ingå överenskommelse avseende behörighet för Region Stockholm att med stöd av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik fastställa allmän trafikplikt för tågtrafik i Stockholm-Mälardalsregionen under förutsättning att nödvändiga överenskommelser ingåtts enligt ovan.
3. Att ärendet justeras omedelbart

Ärendet i korthet

Kollektivtrafiknämnden föreslås besluta att ingå överenskommelse avseende behörighet för Region Stockholm att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i Stockholm-Mälardalsregionen.

Detaljerad beskrivning av ärendet

Trafiknämnden i Region Stockholm har efter överenskommelse med Region Sörmland, Region Uppsala, Region Västmanland, Region Örebro län samt Region Östergötland fastställt allmän trafikplikt för trafiken som idag bedrivs inom Mälardalstrafik. Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden i Region Uppsala har efter överenskommelse med Region Gävleborg fastställt kompletterande trafikplikt för tåglinjen mellan Region Uppsala och Region Gävleborg.

Som en följd av att befintligt trafikavtal avslutats i förtid och ersatts av ett så kallat nödavtal med en maximal avtalstid om två år behöver Mälardalstrafik genomföra en ny upphandling av Mälartågstrafiken med planerad driftstart under 2026.

Enligt kollektivtrafiklagen får en regional kollektivtrafikmyndighet, efter överenskommelse med en eller flera andra sådana myndigheter, fatta beslut om allmän trafikplikt inom myndigheternas gemensamma område. Ett sådant beslut får endast avse regional kollektivtrafik.

Ett trafikavtal får inte ingås utan att ett nytt beslut om allmän trafikplikt har fattats. För att Mälardalstrafik ska kunna teckna nytt trafikavtal krävs att berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter i respektive region har kommit överens om att en av dessa ska fatta beslut om allmän trafikplikt, samt att ett sådant beslut därefter har fattats.

Förslag till överenskommelse om att Region Stockholm får fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i Stockholm Mälardalsregionen bifogas, bilaga A och B.

Beslut om allmän trafikplikt föreslås, på samma sätt som inför föregående upphandling 2020, fattas av Region Stockholm efter överenskommelse med övriga regioner.

Region Stockholms förslag till beslut i Mälardalstrafiks styrelse och ägarråd är att med stöd av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik fastställa allmän trafikplikt för regional tågtrafik i Stockholm-Mälardalsregionen.

Inför ny upphandling med planerad driftstart under 2026 har Mälardalstrafik genomfört initiala samråd med marknaden. Dessa indikerar att potentiella kollektivtrafikföretag inte har något eget kommersiellt intresse av att bedriva den trafik motsvarande omfattningen och kraven avseende samarbetet för Mälartågstrafiken. Däremot kan det eventuellt finnas andra sträckor eller funktioner där regionernas behov av regional tågtrafik helt eller delvis kan uppfyllas genom att avtal om allmän trafik ingås med kommersiell kollektivtrafik.

I bilagor återfinns

- **§84 - Överenskommelse avseende behörighet för Region Stockholm att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik**
- **Bilaga 81.04 - Överenskommelse avseende behörighet för Region Stockholm att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i Stockholm-Mälardalsregionen**
 - **Bilaga 1 - Överenskommelse avseende behörighet för Region Stockholm att fatta beslut om allmän trafikplikt - principer för trafiksystem och trafiken**
 - **Bilaga 2 - Överenskommelse avseende behörighet för Region Stockholm att fatta beslut om allmän trafikplikt - principer för finansiering av samarbetet och verksamheten**

Verksamhetsmässiga och ekonomiska konsekvenser

Verksamhetsmässiga konsekvenser

Ärendet bedöms inte medföra några verksamhetsmässiga konsekvenser.

Juridiska konsekvenser

Ärendet bedöms inte medföra några juridiska konsekvenser.

Administrativa konsekvenser

Ärendet bedöms inte medföra några administrativa konsekvenser.

Ekonomiska konsekvenser

Ärendet bedöms inte medföra några ekonomiska konsekvenser.

Hållbarhet***Miljöperspektiv***

Ärendet bedöms inte medföra några miljökonsekvenser.

Barnrättsperspektiv

Förslag till beslut antas inte ha någon negativ effekt på barnens bästa eller rätten till icke diskriminering. Inte heller antas Barns rätt till utveckling och Barns rätt till delaktighet, i enlighet med Barnkonventionens grundprinciper, åsidosättas.

Invånarperspektiv

Ärendet bedöms inte medföra några konsekvenser för invånarna.

Uppföljning

Kollektivtrafikförvaltningen avser att följa upp att beslut om likalydande överenskommelser i övriga regioner har fattats samt att Region Stockholm beslutar om trafikplikt i enlighet med ovan.

Beslutet skickas till

Mälardalstrafik AB

Region Stockholm

Region Örebro län

Region Östergötland

Region Södermanland

Region Uppsala

Beslutsförslag § 84 Överenskommelse avseende
behörighet för Region Stockholm att fatta beslut om
allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik
Handläggare: Helena Ekroth m.fl
Infosäk.klass: K1 Öppen

Dnr: 227–2023
2024-10-09

§ 84 Överenskommelse avseende behörighet för Region Stockholm att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik

Bilaga	84–01 Förslag till överenskommelse avseende behörighet för Region Stockholm att fatta beslut om allmän trafikplikt
Bilaga	84-01-01 Bilaga 1_Principer för trafiksystemet och trafiken
Bilaga	84-01-02 Bilaga 2_Principer för finansiering av samarbetet och verksamheten

Styrelsen föreslår besluta

- att** föreslå för Region Gävleborg, Region Sörmland, Region Uppsala, Region Västmanland, Region Örebro Län, Region Östergötland samt Region Stockholm, att ingå en överenskommelse som ger Region Stockholm behörighet att fatta gemensamt beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i Stockholm-Mälarenregionen, i enlighet med bilaga 84–01 samt dess underbilagor 84-01-01 och 84-01-02 tillhörande ärendet.
- att** föreslå för Region Stockholm att med stöd av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik fatta gemensamt beslut om allmän trafikplikt för regional tågtrafik i Stockholm-Mälarenregionen under förutsättning att nödvändig överenskommelse ingåtts enligt ovan.

Respektive behörig kollektivtrafikmyndighet föreslår besluta

- att** godkänna och ingå överenskommelse mellan Region Gävleborg, Region Sörmland, Region Uppsala, Region Västmanland, Region Örebro Län, Region Östergötland samt Region Stockholm som ger Region Stockholm behörighet att fatta

gemensamt beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i Stockholm-Mälarenregionen i enlighet med bilaga 84–01 samt dess underbilagor 84–01-01 och 84-01-02 tillhörande ärendet.

Region Stockholm föreslås besluta

att med stöd av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik fatta gemensamt beslut om allmän trafikplikt för tågtrafik i Stockholm-Mälarenregionen.

Sammanfattning

Enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik får en regional kollektivtrafikmyndighet, efter överenskommelse med en eller flera andra sådana myndigheter, fatta beslut om allmän trafikplikt inom myndigheternas gemensamma område. Mälardalstrafiks styrelse behandlade vid sammanträde den 2 maj 2024 § 31 och ägarrådet behandlade vid sammanträde den 3 maj 2024 § 07 Överenskommelse avseende behörighet för Region Stockholm att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik. Beslutet är under maj månad expedierat till berörda regioner; Region Gävleborg, Region Stockholm, Region Sörmland, Region Uppsala, Region Västmanland, Region Örebro Län samt Region Östergötland för fortsatt behandling.

Till följd av utveckling sedan dess finns skäl att revidera innehållet för överenskommelsen som behandlades i maj. Bifogat till ärendet finns förslag till överenskommelse, bilaga 84–01 med underbilagor 84-01-01 och 84-01-02.

Styrelsen informerades om ärendet Allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik vid sammanträdet den 18 september 2024 § 67 varpå styrelsen beslutade att notera lämnad information.

Ägarrådet för Mälardalstrafik beslutade vid sammanträdet den 22 september 2024 § 07 att notera lämnad information.

Ärendet

Tidigare beslut om allmän trafikplikt samt hantering

Enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik får en regional kollektivtrafikmyndighet, efter överenskommelse med en eller flera andra sådana myndigheter, fatta beslut om allmän trafikplikt inom myndigheternas gemensamma område. Ett sådant beslut får endast avse regional kollektivtrafik. Ett avtal om allmän trafik får inte ingås utan att ett nytt beslut om allmän trafikplikt har fattats.

Trafiknämnden i Region Stockholm har, efter överenskommelse med Region Sörmland, Region Uppsala, Region Västmanland, Region Örebro Län samt Region Östergötland, fastställt allmän trafikplikt för trafiken som idag bedrivs inom Mälardalstrafik. Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden i Region Uppsala har efter överenskommelse med Region Gävleborg fastställt kompletterande trafikplikt för tåglinjen mellan Region Uppsala och Region Gävleborg.

Mälardalstrafiks styrelse behandlade vid sammanträde den 2 maj 2024 § 31 och ägarrådet behandlade vid sammanträde den 3 maj 2024 § 07 Överenskommelse avseende behörighet för Region Stockholm att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik. Detta som en följd av att trafikavtalet för Mälartåg avslutades i förtid och ersattes av ett så kallat nödavtal med en maximal avtalstid om två år, vilket föranleder att Mälardalstrafik behöver genomföra en ny upphandling av Mälartågstrafiken med planerad driftstart under 2026. Beslutet är sedan maj månad expedierat till berörda regioner (Region Gävleborg, Region Stockholm, Region Sörmland, Region Uppsala, Region Västmanland, Region Örebro Län samt Region Östergötland) för fortsatt behandling.

Nya omständigheter

Till följd av utveckling sedan dess finns skäl att revidera innehållet för överenskommelsen som behandlades i maj. Detta då kommersiell aktör lämnar regionaltågssträckan Stockholm-Uppsala med hela sitt trafikutbud från den 15 december 2024 och ingen annan kommersiell aktör har efter samråd anmält sitt intresse att utföra trafiken. Den uppkomna situationen får till konsekvens att Mälardalstrafik utökar med motsvarande mängd avgångar på sträckan, inom befintligt nödavtal, enligt beslut från ägarrådsmöte den 22 september samt extra styrelsemöte den 23 september.

Inför den nya upphandlingen av regionaltågstrafik i Stockholm – Mälardalstrafik finns skäl att "Överenskommelse avseende behörighet för Region Stockholm att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik" med bilagor uppdateras med den utökade trafiken på Stockholm – Uppsala så att den omfattar hela Mälartågssystemet.

Revidering av tidigare överenskommelse samt expedierat beslut

Mälardalstrafik föreslår att beslutet om allmän trafikplikt som krävs för att Mälardalstrafik ska kunna ingå ett avtal om allmän trafik, på samma sätt som inför föregående upphandling år 2020, fattas av Region Stockholm efter överenskommelse med övriga regioner. Bifogat till ärendet finns förslag till överenskommelse, bilaga 84–01, dess underbilagor 84–01-01 och 84-01-02 tillhörande ärendet samt förslag till beslutspunkter för relevanta beslutsfattare.

Bilaga 84.01 - Överenskommelse avseende behörighet för Region Stockholm att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i Stockholm-Mälarregionen

Denna överenskommelse avseende behörighet för Region Stockholm, org.nr 232100–0016, att fatta beslut om allmän trafikplikt för regional tågtrafik i Stockholm-Mälarregionen ("Överenskommelsen") har träffats mellan

- Region Stockholm, org.nr 232100–0016, nedan kallad "**Region Stockholm**"
- Region Sörmland, org.nr 232100–0032, nedan kallad "**Region Sörmland**"
- Region Uppsala, org.nr 232100–0024, nedan kallad "**Region Uppsala**"
- Region Västmanland, org.nr 232100–0172, nedan kallad "**Region Västmanland**"
- Region Örebro Län, org.nr 232100–0164, nedan kallad "**Region Örebro Län**"
- Region Östergötland, org.nr 232100–0040, nedan kallad "**Region Östergötland**"
- Region Gävleborg, org.nr 232100–0198, nedan kallad "**Region Gävleborg**"

även var för sig kallade "**Part**" eller "**Myndigheten**" och gemensamt för "**Parterna**" eller "**Myndigheterna**".

1. Bakgrund

1.1

Var och en av Parterna är regional kollektivtrafikmyndighet i sitt respektive län. Som regionala kollektivtrafikmyndigheter åligger det Myndigheterna att inom sitt respektive län besluta om trafikförsörjningsprogram ur vilka det ska gå att utläsa vilka behov av kollektivtrafik som Myndigheterna anser finns för dess län. Baserat på sådana trafikförsörjningsprogram kan det beslutas om s.k. allmän trafikplikt, dvs. om det enligt Myndigheternas bedömning behövs kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor. Baserat på beslutade allmänna trafikplikter kan kollektivtrafik antingen tillhandahållas i egen regi av respektive Myndighet eller genom avtal med kollektivtrafikföretag. Om kollektivtrafik ska tillhandahållas genom avtal med kollektivtrafikföretag kan Myndigheterna överlämna befogenheten att ingå avtal till bland annat ett aktiebolag.

1.2

Parterna, med undantag för Region Gävleborg, har sedan tidigare ingått ett samverkansavtal om utveckling av regionaltågstrafiken i östra Sverige, inklusive tilläggsavtal. Trafiken som beskrivs i Samverkansavtalet omfattar regional tågtrafik inom Parternas län, med undantag för Region Gävleborgs län.

1.3

Parterna, med undantag för Region Gävleborg, har tidigare överlämnat befogenhet att ingå avtal om allmän trafik till det av Parterna, med undantag för Region Gävleborg, gemensamt ägda aktiebolaget Mälardalstrafik MÄLAB Aktiebolag ("**Mälardalstrafik**"). Mälardalstrafik har sedan tidigare upphandlat avtal om allmän trafik för Stockholm-Mälardalregionen. Då avtalet avslutats i förtid behöver förnyade avtal om allmän trafik upphandlas, vilket kräver nytt gemensamt beslut om allmän trafikplikt.

1.4

Parterna är, som en följd av att en nuvarande kommersiell aktör meddelat att den kommer att upphöra med sitt trafikutbud på regionalstågssträckan Stockholm-Uppsala från den 15 december 2024, överens om att nytt gemensamt beslut om allmän trafikplikt jämfört med tidigare trafikpliktsbeslut ska utökas såvitt avser sträckan Stockholm-Uppsala i enlighet med vad som framgår av Bilaga 1_Principer för trafiksystemet och trafiken.

Därtill är Parterna överens om att nytt gemensamt beslut om allmän trafikplikt jämfört med tidigare trafikpliktsbeslut ska utökas med viss regional tågtrafik i Gävleborgs län.

1.5

Parterna, med undantag för Region Gävleborg, är vidare överens om att ingå ett nytt Samverkansavtal, bland annat men inte begränsat till, för att inkludera den enligt punkt 1.4 tillkommande trafiken.

1.6

Mot bakgrund av ovanstående, och i syfte att säkerställa ett fortsatt samarbete avseende regionalstågstrafiken i Stockholm-Mälardalregionen, ingår Parterna denna Överenskommelse.

2. Trafikomfattning med mera

Trafikomfattningen för denna Överenskommelse framgår av Bilaga 1 – Principer för trafiksystemet och trafiken ("**Trafiken**"). Parterna bedömer att Trafiken inom deras respektive län kan hänföras till deras respektive trafikförsörjningsprogram och att den utgör "regional kollektivtrafik" enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik ("**Kollektivtrafiklagen**"), samt är trafik som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor. Överenskommelsen omfattar således regional kollektivtrafik i form av regionalstågstrafik i Stockholm-Mälardalregionen.

Det noteras att innevarande trafikpliktsbeslut fattat av Region Stockholm och kompletterande trafikpliktsbeslut fattat av Region Uppsala omfattar de fem regionala tåglinjerna Örebro-Eskilstuna-Stockholm-Uppsala, Norrköping-Nyköping-Stockholm, Hallsberg-Katrineholm-Stockholm, Uppsala-Sala-Västerås-Eskilstuna-Norrköping-Linköping samt Uppsala-Tierp-Gävle, samt i övrigt beskriven trafik och trafikutbud. Det som tillkommer genom Överenskommelsen, i relation till innevarande beslut om allmän trafikplikt, är regional kollektivtrafik på sträckan Stockholm-Uppsala samt regional kollektivtrafik i Gävleborgs län, se punkt 1.4.

3. Finansiering av trafiken

Principerna för hur Trafiken ska finansieras framgår av Bilaga 2 till Överenskommelsen (**"Principer för finansiering av samarbetet och verksamheten"**). Region Gävleborgs kostnadsansvar för Trafiken regleras i särskilt avtal mellan Region Gävleborg och Region Uppsala.

4. Allmän trafikplikt

4.1

Ett avtal om allmän trafik ska grunda sig på ett beslut om allmän trafikplikt. En regional kollektivtrafikmyndighet får, efter överenskommelse med en eller flera andra sådana myndigheter, fatta beslut om allmän trafikplikt inom myndigheternas gemensamma område. Ett sådant beslut får endast avse regional kollektivtrafik.

4.2

Som anges i punkt 2 bedömer Parterna att Trafiken kan hänföras till deras respektive trafikförsörjningsprogram (såsom tillämpligt) och utgör regional kollektivtrafik som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor.

4.3

Området för Trafiken omfattar sju (7) regioner. Region Uppsala, Region Örebro Län, Region Västmanland, Region Sörmland, Region Östergötland och Region Gävleborg överlämnar i och med ingåendet av Överenskommelsen behörighet till Region Stockholm att, enligt 3 kap. 1 § Kollektivtrafiklagen, fatta ett gemensamt beslut om allmän trafikplikt inom Myndigheternas gemensamma område såvitt avser Trafiken.

4.4

Vidare överlämnar Parterna i och med ingåendet av Överenskommelsen befogenhet till Mälardalstrafik att, enligt 3 kap. 2 § Kollektivtrafiklagen, baserat på gemensamt beslut om allmän trafikplikt inom Myndigheternas gemensamma område enligt punkt 4.3, upphandla, ingå och förvalta avtal om allmän trafik avseende Trafiken. För undvikande av tvivel inkluderar detta en behörighet för Region Stockholm att inkludera sådan befogenhet för Mälardalstrafik i ett gemensamt beslut om allmän trafikplikt.

5. Överenskommelsens giltighet

5.1

Överenskommelsen träder i kraft under förutsättning att (i) den undertecknats av företrädare för respektive Part, och (ii) godkänts av behörigt organ för respektive Part.

5.2

Överenskommelsen träder i kraft från och med den dag då förutsättningarna enligt punkt 5.1 är uppfyllda.

6. Ändringar och tillägg

Samtliga ändringar, förtydliganden och tillägg till Överenskommelsen ska ske skriftligen samt undertecknas och godkännas i enlighet med vad som framgår av punkt 5.1.

7. Tvist

7.1

Tvist angående tillämpning och tolkning av denna Överenskommelse och därmed sammanhängande rättsförhållanden ska i första hand avgöras genom förhandling Parterna emellan.

7.2

Om inte uppgörelse nås genom förhandling ska tvist prövas av allmän domstol med Stockholms tingsrätt som första instans och med tillämpning av svensk lag.

Bilagor till Överenskommelsen

Bilaga 1 – Principer för trafiksystemet och trafiken

Bilaga 2 – Principer för finansiering av samarbetet och verksamheten

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

REGION STOCKHOLM

Namn

Ort & datum

REGION SÖRMLAND

Namn

Ort & datum

REGION UPPSALA

Namn

Ort & datum

REGION VÄSTMANLAND

Namn

Ort & datum

REGION ÖREBRO LÄN

Namn

Ort & datum

REGION ÖSTERGÖTLAND

Namn

Ort & datum

REGION GÄVLEBORG

Namn

Ort & datum

BILAGA 1 TILL ÖVERENSKOMMELSE AVSEENDE BEHÖRIGHET FÖR REGION STOCKHOLM ATT FATTA BESLUT OM ALLMÄN TRAFIKPLIKT – PRINCIPER FÖR TRAFIKSYSTEMET OCH TRAFIKEN

1. INLEDNING

Trafiksystemet och trafikutbudet ska utgå från de mål och strategier som Parterna fastställer i respektive trafikförsörjningsprogram. Vidare ska de svara mot de övergripande mål som satts upp för transportsystemet och regionaltågstrafiken i Stockholm-Mälardalregionen inom ramen för Mälardalsrådets process En Bättre Sitts ("EBS") och den vid var tid gällande systemanalysen.

Trafiken på Mälartågslinjerna bedrivs som utgångspunkt med egna fordon som hyrs via Transitio AB. För linjer med avtal om biljettgiltighet är utgångspunkten att respektive trafikoperatör tillhandahåller egna fordon.

2. PLANERINGS- OCH ÄNDRINGSPROCESSER

Nedan beskrivet trafikutbud ska ses som ett grundutbud som över tid kan komma att utökas eller minskas i takt med att resande och trafikbehov förändras eller som en följd av yttre eller inre omständigheter. Exempel på det är tillgång till fordons- och depåkapacitet, eller den påverkan som pandemin gav på möjligheten att kompetensförsörja uppdraget. Därtill är järnvägens kapacitet ansträngd och sårbar; den har ett underhållsbehov och den påverkas exempelvis av väder. Som följd är det sannolikt att förutsättningar för att bedriva trafiken kan förändras såväl planerat som oplanerat.

För stadigvarande planerade trafikutbudsförändringar sker dessa inom den årliga Trafikbeställningsprocessen där Styrelsen ska fastställa förändringar efter samråd med ägarna senast 14 månader innan tidtabellsskifte och i linje med förutsättningar inom vid var tid upphandlat trafikavtal.

För den operativa hanteringen av såväl planerade som oplanerade anpassningar av trafikutbudet förväntas Mälardalstrafik ("Bolaget") agera, med förbehåll att grundutbudet ska återställas snarast möjligt. Anpassningar ska under tiden ske med en inriktning som i möjligaste mån värnar ett Storregionalt Sammanhållet Trafiksystem med resenären i fokus samt utgår ifrån prioriteringar beskrivna i punkt 4.2

3. FUNGERANDE INFRASTRUKTUR OCH STATIONER

Det storregionala tågssystemet bedrivs på merparten av järnvägsnätet i Stockholm-Mälardalregionen. På stora delar av järnvägsnätet bedrivs även annan tågtrafik såsom fjärrtåg och godståg, vilket gör att utnyttjandet av spårkapaciteten på flera banor är mycket högt.

Den regionala tågtrafiken och utvecklingen av densamma är i högsta grad beroende av en väl fungerande infrastruktur. Spårkapaciteten ska kunna möta behov av önskade tåglägen i enlighet med denna bilaga, men det kommer att vara trångt på spåren även framöver med

risk för nekade eller i tid förskjutna tåglägen. Infrastrukturen måste även ha ett bra underhåll i syfte att hålla en god robusthet så att trafiken kan bedrivas med en hög punktlighet och regularitet för att möta kundernas behov av hög kvalitet i tågtrafiken.

Bolaget arbetar löpande för att påverka infrastrukturförvaltare att utveckla och underhålla infrastrukturen samt dess trafikledning för att möta verksamhetens behov. Detta sker bland annat genom aktiv medverkan i EBS.

Därutöver har Bolaget samverkansavtal med Trafikverket. Inom denna samverkan finns ett Mälardalspaket som framförallt innehåller trimningsåtgärder som är nödvändiga för att trafikutbudet enligt denna bilaga kan genomföras, och även utvecklas, på ett robust sätt. Genom löpande dialog med Trafikverket eftersträvas att åtgärder inarbetas i Trafikverkets verksamhetsplan och budget. Även kring kapacitetstilldelningsmodeller förs en löpande dialog med Trafikverket.

Stationsmiljöerna behöver utvecklas samtidigt som ansvaret för stationernas kundutrymmen idag delas mellan många aktörer. Bolaget idkar påverkan mot aktörerna, samt i samverkan med Parterna, i syfte att utveckla stationsmiljöerna för att hela resan ska bli attraktiv.

4. PLANERINGSPRINCIPER OCH DEFINITIONER

Trafiken ska uppfattas som ett Storregionalt Sammanhållet Trafiksystem. Regionaltågen gör uppehåll vid de stationer som beskrivs i bilagans avsnitt 5 och 6. Nedanstående principer beskriver den övergripande inriktningen för planeringen.

4.1 Definitioner

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. På vissa linjer med stort resandeunderlag kan insatstrafiken eftersträvas stora delar av dagen.
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.

4.2 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 regionalstågsstationer.

4.3 Trafikutbud på helger

Generellt eftersträvas Stomtrafik på helger. Utbudet mellan de största städerna planeras vara något större än övriga delsträckor. För vissa relationer och delsträckor kan förbindelsen under helger innehålla tågbyten, till exempel mellan Örebro och Eskilstuna-Stockholm.

4.4 Trafikutbud på sommaren

Sommartrafik råder generellt under veckorna 25-33. Ett basutbud ska alltid säkerställa trafikens grundläggande funktion i ett Storregionalt Sammanhållet Trafiksystem. Veckorna 25 och 33 ses som övergångsveckor med ett utbud mellan vintertidtabell och sommartidtabell.

5. TRAFIKEN INOM MÄLARTÅGSLINJERNA

Mälartågstrafiken ska oberoende av linje ska trafiken alltid uppfattas som ett Storregionalt Sammanhållet Trafiksystem.

5.1 Örebro – Eskilstuna – Stockholm – Uppsala, ”Svealandsbanan-Uppsala”

Linjen trafikerar stationerna Örebro södra, Örebro central, Arboga, Kungsör, Eskilstuna, Strängnäs, Läggesta, Nykvarn, Södertälje Syd, Flemingsberg, Stockholm central, Märsta alternativt Arlanda central, Knivsta samt Uppsala.

Linjen trafikerar med Stomtrafik vardagar på sträckan Arboga - Stockholm och vidare till och från Arlanda och Uppsala. Dessutom körs Stomtrafik mellan Uppsala och Stockholm via Märsta vilket tillsammans med trafiken via Arlanda skapar halvtimmestrafik mellan Uppsala och Stockholm under stora delar av trafikdygnet.

På delsträckan Eskilstuna – Stockholm – Arlanda - Uppsala kompletteras Stomtrafiken dessutom av Insatstrafik som i högttrafik ger halvtimmestrafik mellan Eskilstuna-Stockholm samt upp till kvartstrafik mellan Uppsala-Stockholm på morgonen samt omvänt på eftermiddagen under de timmar resandet efterfrågar utökat behov av sittplatser.

Morgon och eftermiddag/kväll förlängs Stomtrafiken till och från Örebro.

Helger trafikerar linjen med avgångar varannan timme på sträckan Arboga – Eskilstuna – Stockholm – Uppsala. Linjen trafikerar normalt inte Örebro och byte sker i Arboga till Mälärbansans tåg under helger. Delsträckan Eskilstuna – Stockholm trafikerar med ytterligare ett antal avgångar i vardera riktningen som ger Stomtrafik när efterfrågan är

störst. Mellan Uppsala och Stockholm körs Stomtrafik både via Arlanda och Märsta, detta skapar halvtimmestrafik mellan Stockholm och Uppsala.

Region Express-avgångar

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

5.2 Hallsberg – Katrineholm – Stockholm, "Sörmlandspilen"

Linjen trafikerar stationerna Hallsberg, Vingåker, Katrineholm, Flen, Gnesta, Södertälje Syd, Flemingsberg samt Stockholm central.

Linjen trafikeras med avgångar varannan timme, förstärkt till Stomtrafik morgon och eftermiddag/kväll. För att klara sittplatskapaciteten körs, förutsatt att spårkapaciteten medger, Insatstrafik i form av ett insatståg enkelriktat morgon i riktning mot Stockholm och eftermiddag/kväll i riktning från Stockholm.

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

Generellt är resandet och behovet av trafik större närmare Stockholm. Över tid ska därför möjligheten prövas att utöka trafikutbudet Katrineholm – Stockholm.

5.3 Uppsala – Sala – Västerås – Eskilstuna – Linköping, "UVEN"

Linjen trafikerar stationerna Uppsala, Morgongåva, Heby, Sala, Ransta, Västerås, Kolbäck, Kvikksund, Eskilstuna, Hälleforsnäs, Flen, Katrineholm, Norrköping samt Linköping.

Linjen omfattar trafik på hela sträckan Uppsala–Sala–Västerås–Eskilstuna–Katrineholm–Norrköping–Linköping.

Linjen uppdelas i två strukturer som tillsammans skapar halvtimmestrafik vardagar mellan Sala–Västerås–Eskilstuna:

- Stomtrafik Uppsala–Sala–Eskilstuna
- Stomtrafik Sala–Eskilstuna–Norrköping–Linköping

På delsträckan Uppsala–Sala respektive Norrköping–Linköping är det något lägre utbud. Vid vissa tidpunkter bedrivs trafik varannan timme under vardagar.

Viss Insatstrafik kompletterar Stomtrafik mellan Eskilstuna–Norrköping för att erbjuda halvtimmestrafik under enskilda timmar i högtrafik.

Helger trafikeras linjen med avgångar varannan timme på ovanstående delsträckor, vilket tillsammans skapar Stomtrafik på sträckan Sala–Västerås–Eskilstuna.

5.4 Uppsala – Tierp – Gävle, "Upptåget"

Linjen trafikerar stationerna Uppsala, Storvreta, Vattholma, Skyttorp, Örbyhus, Tobo, Tierp, Mehedeby, Marma, Älvkarleby, Skutskär, Furuvik samt Gävle.

Linjen trafikeras med Stomtrafik på hela sträckan både vardagar och helger.

På delsträckan Uppsala-Tierp förstärks utbudet med Stomtrafik både vardagar och helger som innebär halvtimmemstrafik, i högtrafik vardagar förlängs denna Stomtrafik till och från Gävle.

5.5 Norrköping – Nyköping – Stockholm, "Nyköpingsbanan"

Linjen trafikerar stationerna Norrköping, Kolmården, Nyköping, Vagnhärad, Södertälje Syd, Flemingsberg samt Stockholm central.

Linjen trafikeras med Stomtrafik vardagar på sträckan Norrköping – Nyköping - Stockholm.

På delsträckan Nyköping - Stockholm kompletteras Stomtrafiken av Insatstrafik som ger halvtimmemstrafik i högtrafik i båda riktningarna.

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

6. BILJETTGILTIGHET I STOCKHOLM-MÄLARDALEN

För sträckor som inte trafikeras av Mälartåg men som bedöms vara en del av Storregionalt Sammanhållet Trafiksystem finns möjlighet för Bolaget att köpa kapacitet i andra trafikföretags trafik för att låta hela eller delar av Bolagets biljettsortiment vara giltiga. Trafiken på dessa linjer bidrar till trafikförsörjningen i flera viktiga stråk och relationer. Dessa linjer täcker och knyter samman flera stora orter och resandet är omfattande och bidrar därför också till att linjerna kunnat bedrivas utan ekonomiskt stöd.

Inriktningen för avtal om biljettgiltighet är att de ska bidra till Storregionalt Sammanhållet Trafiksystem samt säkerställa att övriga regionala krav på trafiken uppfylls, exempelvis:

- Trafikutbud, som antal turer, uppehållsmönster m.m.
- Fordonsprestanda, som tågens lämplighet för trafiken inklusive tillgänglighet för personer med funktionsvariationer, nödvändig sittplatskapacitet m.m.
- Process för löpande utveckling i takt med förändrade behov samt samverkan avseende trafikplanering, redovisning av statistik m.m.

Stråk där avtal om biljettgiltighet för närvarande är aktuella beskrivs enligt nedan.

6.1 Stråk Stockholm – Enköping-Västerås – Örebro – Hallsberg – Laxå

Inriktningen är att linjen trafikeras med Stomtrafik vardagar på sträckan Hallsberg-Örebro–Västerås–Stockholm.

På delsträckan Hallsberg–Laxå bedrivs i huvudsak, Stomtrafik under delar av dagen, men vissa tider varannan timme. Det är eftersträvaransvärt att merparten av denna trafik även

bedrivs vidare till och från Göteborg med uppehåll i Västra Götaland för att knyta ihop denna region med norra och västra delen av Mälardalen.

För delsträckan Västerås–Stockholm, bland annat med nya stationen i Barkarby från och med 2026/27, kompletteras Stomtrafiken av Insatstrafik som ger halvtimmestrafik i högtrafik i båda riktningarna.

För delsträckan Arboga–Köping–Västerås, kompletteras Stomtrafiken med Insatstrafik som ger halvtimmestrafik i högtrafik och i rusningsriktningen. Dessa avgångar eftersträvas vara genomgående till och från Stockholm.

Helger trafikeras linjen med Stomtrafik på sträckan Västerås–Stockholm under stor del av dagen, merparten av denna trafikerar även till och från Örebro och Hallsberg. För delsträckan Hallsberg-Laxå (Göteborg) eftersträvas trafik minst varannan timme.

6.1.1 Region Express-avgångar

För att korta restiderna mellan nodstäderna Västerås och Stockholm kompletteras utbudet med ett antal 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 och antalet stationsuppehåll ökar.

6.2 **Stråk Linköping – Stockholm – Tierp (-Gävle)**

Linjen kompletterar den ordinarie regionala tågtrafiken och erbjuder kortare restider framförallt i relationerna Östergötland – Stockholm samt Tierp–Uppsala/Stockholm. På dessa sträckor anses linjen motsvara regionens behov av avgångar med Region Express eftersom det parallellt med denna linje bedrivs olika regionala tågtrafiksystem med fler uppehåll. Därutöver skapar linjen direktförbindelse med Arlanda flygplats.

Inriktningen är avgångar varannan timme vardagar på sträckan (Gävle-)Tierp–Stockholm–Linköping. Tills vidare ingår inte Gävle som destination för denna linje.

Helger bedrivs trafik varannan timme under delar av dagen.

Linjen gör uppehåll i Flemingsberg och bidrar därmed till att förbättra trafikutbudet och kortare restider för det lokala resandet inom Storstockholm, delen Södertälje–Flemingsberg–Stockholm C–Arlanda–Uppsala. Nämda delsträcka ska i det sammanhanget ses verka tillsammans med Svealandsbanans utbud och skapar en till två avgångar i timmen under stora delar av vardagarna.

6.3 **Stråk Trosa-Stockholm**

Sedan maj 2010 körs Trosabussen mellan Trosa–Vagnhärad–Liljeholmen (Stockholm). Busstrafiken kompletterar tågtrafiken på Nyköpingsbanan dels genom att nå en annan målpunkt i södra Stockholm, dels skapa bytesfri relation från Trosa. Trosabussen ses som ett viktigt komplement till Nyköpingsbanans tågtrafik och ingår därför i biljettgiltigheten.

Trafiken förväntas bedrivas med Stomtrafik på vardagar, men med lägre utbud på helger.

7. **ÖVRIG TRAFIK INGÅENDE I DET STORREGIONALA TRAFIKSYSTEMET**

I Mälardalen bedriver Region Stockholm pendeltåg i Stockholmsområdet, Östgötatrafiken bedriver Östgötapendeln och Tåg i Bergslagen bedriver regionalstågstrafik i sitt område.

Pendeltågen kan ses ha till syfte att vara trafiksystemet för det närliggande resandet framför allt inom respektive län eller till angränsande läns målpunkt. Pendeltågen gör generellt uppehåll på samtliga tågstationer. Inom Stockholm finns delar av trafiken där restiden kortas genom färre uppehåll.

Regionaltågen trafikerar hela Mälardalen och kan ses bidra till korta restider genom färre uppehåll.

Därutöver ingår anslutande och parallell kollektivtrafik i Bolagets biljettgiltighet; framför allt busstrafik som bedrivs inom ramen för Parternas uppdrag, i detta finns även viss trafik med taxi och båttrafik, i Stockholm även tunnelbanan. Genom anslutningar skapas möjlighet till resa närmare bostad, arbetsplats och andra målpunkter.

Mellan pendeltåg, regionaltåg och fjärrtåg skapas anslutningar. Det totala trafiksystemet ses även vara viktigt för anslutning till flyg- och båttrafik.

BILAGA 2 TILL ÖVERENSKOMMELSE AVSEENDE BEHÖRIGHET FÖR REGION STOCKHOLM ATT FATTA BESLUT OM ALLMÄN TRAFIKPLIKT – PRINCIPER FÖR FINANSIERING AV SAMARBETET OCH VERKSAMHETEN

1. INLEDNING

Mälardalstrafiks ("Bolagets") övergripande finansiella målsättning är att ha en stabilitet och förutsägbarhet i verksamhetens finansieringskostnader samt att säkerställa tillgång till det kapital som krävs för att driva verksamheten. Det ska säkerställas genom en god likviditet och finansiella nyckeltal. Bolaget ska arbeta aktivt för att hantera finansiella risker kopplade till verksamheten därav ska Bolaget ha en finanspolicy som beskriver ansvar, styrning samt klargöra finansiella risker i verksamheten. I tillägg ska det finnas interna kontroller för att upptäcka och hantera risker i tid.

I följande avsnitt beskrivs hur ägarnas finansiering av Bolagets verksamhet ska fördelas och genomföras.

1.1 Principer för finansiering av samarbetet

Principerna för finansiering av samarbetet och verksamheten ska:

- gå att förstå, vara enkla att hantera och vara rättvisa – i den ordningen,
- styra mot ett effektivt resursutnyttjande, och
- fungera för kort- och långsiktig utveckling.

Principerna ska även skapa förtroende mellan Parterna och mellan Bolaget och Parterna samt vara transparent åt båda håll, rättvis och spegla respektive regions nytta av verksamheten.

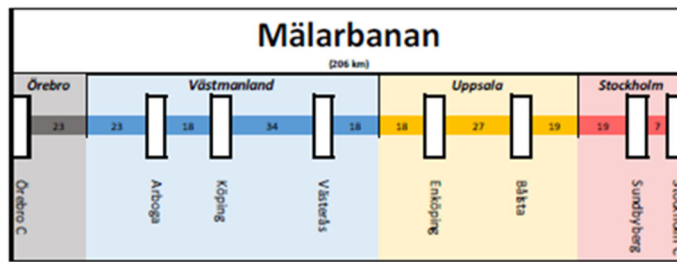
Principer för finansiering av samarbetet tillämpas genom en intäkts- och kostnadsfördelning och som i sin tur utgår från fyra huvudprinciper vilka redovisas nedan:

1.1.1 Princip 1 – Indelning av linjer och linjesträckor

Indelning görs i linjer och linjesträckor där respektive Part bär kostnader och tilldelas intäkter för definierade linjesträckor.

För samtliga linjer som trafikeras av Mälartåg samt Mälarbanan definieras vilken del av respektive linje som tillhör respektive Part, vilka därefter tilldelas intäkter och bär kostnader i enlighet med princip 2 och princip 3.

Grundregeln är att en sträcka som korsar länsgräns delas mellan berörda Parter. Undantag är Arlanda/Märsta, Sala och Kvikksund enligt linjeindelning nedanför.



Mälärbanan är endast aktuell för återföring av intäkter enligt princip 2 och princip 4 fördelning av kostnader för avtal om biljettgiltighet. Linjen utgår i fördelning av intäkter från Örebro även om Mälardalstrafiks periodbiljetter kan säljas även från Laxå, Hallsberg och Kumla.

1.1.2 Princip 2 – Återinföring av intäkter

Bolaget har försäljning av enkelbiljetter för sträckor som trafikeras av Mälartåg samt av biljetter som även kan ha giltighet för sträckor som trafikeras av andra trafikföretag samt inom Parternas trafiksystem.

Grundprincipen för såväl enkelbiljetter som periodbiljetter är att intäkten återförs, i enlighet med princip 1, till de linjer och linjesträckor för vilken biljetten har sålts (station till station). För resor som sålts vilket omfattar mer än en linje återförs intäkterna till samtliga berörda linjer utifrån grundprincipen. Exempelvis återförs en enkelbiljett såld mellan Arboga–Flen till Svealandsbanan (Arboga–Eskilstuna) och UVEN (Eskilstuna–Flen). Denna princip gäller även för biljetter med tillägget ”Alla sträckor”, det vill säga en periodbiljett med giltighet i hela trafiksystemet. Om ”Alla Sträckor” inte går att definiera till en sträcka (station till station) används tillsvidare en schablon baserad på historisk data.

För periodbiljetter, som gäller mellan två stationer som korsar en länsgräns, avsätts 10 procent av intäkten till en särskild pott för lokalgiltighet, i syfte att ersätta möjligheten att resa i regionernas trafiksystem (pendeltåg, tunnelbana, spårväg, buss etcetera). Den särskilda potten fördelas till Parterna enligt en schablon byggd på historisk data.

Parterna är överens om att lokalgiltighet, när tekniska förutsättningar finns för detta hos samtliga Parter, i stället ska fördelas utifrån faktisk användning, det vill säga andel valideringar inom respektive Parts lokala trafiksystem. Detta uppdateras då årligen.

Resterande 90 procent fördelas enligt princip 2, på samma sätt som enkelbiljetter. För periodbiljett som endast är giltig inom en eller flera sträckor inom ett enskilt län återförs dock intäkten till 100 procent till berörd Part, då biljetten enbart kan användas inom den aktuella Partens trafik.

Intäkter kan även återföras till sträckor som inte trafikeras av Mälartåg, där kapacitet har köpts av externt trafikföretag. De sträckor där sådana intäkter återförs är följande:

- (a) Mälärbanan; Intäkter fördelas enligt grundprincipen.
- (b) Trosa–Liljeholmen; En andel av periodbiljettsintäkterna återförs på sträckan Vagnhärad–Stockholm C enligt grundprincipen. Återstående andel på sträckan Vagnhärad–Stockholm C återförs till linje Trosa–Liljeholmen där intäkterna går fullt ut till Region Sörmland.

- (c) Ostpendeln Östergötland–Stockholm; Andelen intäkter som ska återföras till linje Ostpendeln kalibreras årligen utifrån särskilda analyser av resandets fördelning men kan aldrig överstiga 80 procent av Linköping–Stockholm respektive två tredjedelar av Norrköping–Stockholm. Om sträckan inte går att ta ut från försäljningssystemet eller på annat sätt, fördelas det enligt ”Alla sträckor”. Intäkter från linje Ostpendeln Östergötland–Stockholm återförs fullt ut till Region Östergötland.
- (d) Tåg i Bergslagen; Ses som lokaltrafik. Undantag till detta gäller sträckan Örebro/Hallsberg–Mjölby där Region Örebro län tar hela intäkten.

Övriga intäkter, som inte kan fördelas som biljettintäkter, fördelas enligt princip 3 fördelning av kostnader, då övriga intäkter till största del uppstår utifrån kostnader som fördelats enligt princip 3.

1.1.3 Princip 3 – Fördelning av kostnader

Bolagets kostnader ses som en helhet som fördelas fullt ut till de linjer som definieras som Mälartågslinjer. För de linjer som berör mer än en Part fördelas därefter kostnader mellan de berörda Parterna utifrån indelning enligt princip 1.

Fördelningen mellan linjer görs utifrån andel sittplatskilometer (antal fordonskilometer x antal sittplatser) som respektive linje står för. För de linjer som berör mer än en Part fördelas därefter 75 procent av kostnaderna mellan Parterna utifrån andel personkilometer (personer ombord x reslängd) och 25 procent utifrån andel linjelängd för den sträcka som respektive Part ansvarar för.

Personkilometerkomponenten innebär att alla resenärer påverkar kostnaden oavsett om de reser med Bolagets biljettsortiment eller Parternas egna biljettsortiment. Därmed finns också automatiskt en kostnad för respektive Part att ha giltighet för inomlänsprodukter, vilket innebär att någon ytterligare reglering kopplat till detta inte är nödvändig.

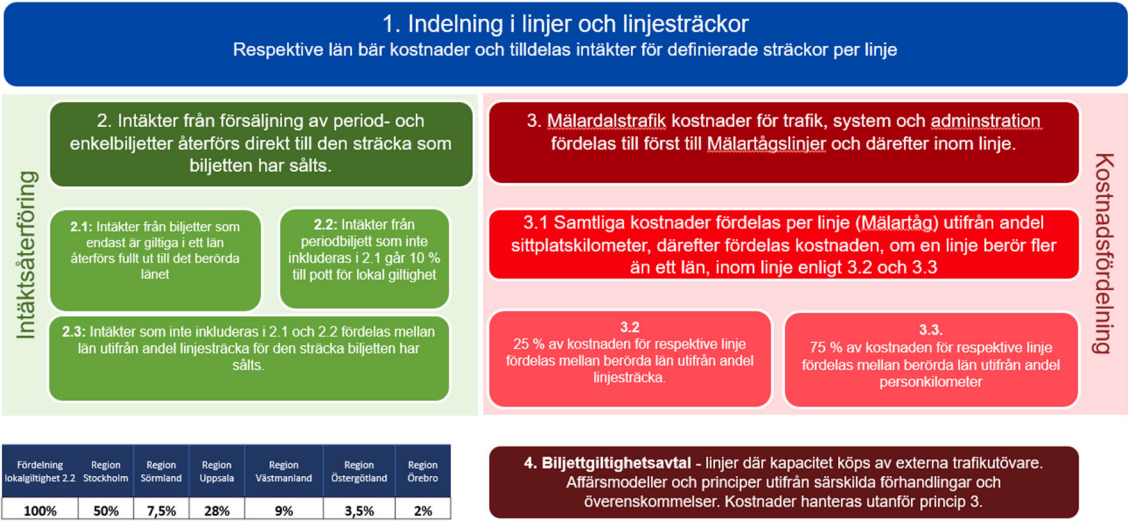
Samtliga kostnader fördelas enligt princip 3, om inte annat anges i Avtalet eller i andra överenskommelser mellan Parterna.

1.1.4 Princip 4 – Avtal om biljettgiltighet

Undantaget från princip 3 gäller sträckor som inte trafikeras av Mälartåg men som bedöms vara en del av det Storregionala Trafiksystemet. I dessa fall finns möjlighet för Parterna att köpa kapacitet för att låta Bolagets biljettprodukter vara giltiga i andra trafikföretags trafik, så kallade avtal för biljettgiltighet.

Förutsättningar och affärsmodeller skiljer sig åt mellan linjer. Kostnader för dessa avtal hanteras enligt grundprincipen i intäktsfördelningsmodellen, eftersom intäkterna har fördelats ut enligt grundprincipen och kostnaderna är baserade på försäljningen på sträckor med avtal för biljettgiltighet och ska därför spegla intäktsfördelningen för en rättvis fördelning.

1.2Schematisk bild över principerna



Infosäk.klass: K2 Känslig

Protokoll – Omedelbar justering § 84

2024-10-09

Styrelsesammanträde

Mälardalstrafik

Styrelsesammanträde den 9 oktober 2024

DATUM	Onsdag den 9 oktober 2024		
TID	Klockan 13.00 – 15.23		
PLATS	Tvillingarna, Kollektivtrafikens Hus i Stockholm samt digitalt via Microsoft Teams		
BESLUTANDE	Anton Fendert, Region Stockholm, ordförande, Kristoffer Tamsons, Region Stockholm, 1:e vice ordförande, §§ 79–95, Teams Monica Johansson, Region Sörmland, 2:e vice ordförande Christoffer Öqvist, Region Sörmland, Teams Cecilia Linder, Region Uppsala Jenny Lundström, Region Uppsala Jenny Landernäs, Region Västmanland Marino Wallsten, Region Västmanland Nina Höijer, Region Örebro län Erik Baecklund, Region Örebro län, Teams Jan Owe-Larsson, Region Östergötland, Teams Annsofi Ramevik, Region Östergötland, Teams		
EJ NÄRVARANDE	-		
LEDAMÖTER			
NÄRVARANDE	Daniel Adborn, Region Stockholm, Teams		
SUPPLEANTER	Peter Bernhardsson, Region Sörmland, Teams Mattias Claesson, Region Sörmland, Teams Joel Gohari Moghadam, Region Uppsala, Teams Frida Björk, Region Uppsala Karolina Myllergård, Region Västmanland, Teams Magnus Lagergren, Region Örebro län, Teams		
ÖVRIGA NÄRVARANDE	Helena Ekroth	Kenneth Hagström	Sarah Aziz
TJÄNSTEPERSONER	Malai Bierfeldt	Arne Andersson	Evelina Kogsta, Teams
	Hanna Bergström	Johan Ljung	Peter Svahn, Teams
	Olof Wiklund	Johan Kindén	Sebastian Svahn, Teams
	Charlotte Harald		

UTSES ATT JUSTERA	Monica Johansson samt Jan Owe-Larsson
UNDERSKRIFTER	Protokollet är justerat genom digital signering
PARAGRAFER	§ 84

§ 84. Beslutsärende – Överenskommelse avseende behörighet för Region Stockholm att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik

Styrelsen beslutade:

- att föreslå för Region Gävleborg, Region Sörmland, Region Uppsala, Region Västmanland, Region Örebro Län, Region Östergötland samt Region Stockholm, att ingå en överenskommelse som ger Region Stockholm behörighet att fatta gemensamt beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i Stockholm-Mälardalregionen, i enlighet med bilaga 84-01 samt dess underbilagor 84-01-01 och 84-01-02 tillhörande ärendet.
- att föreslå för Region Stockholm att med stöd av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik fatta gemensamt beslut om allmän trafikplikt för regional tågtrafik i Stockholm-Mälardalregionen under förutsättning att nödvändig överenskommelse ingåtts enligt ovan.
- att förklara ärendet omedelbart justerat.

Respektive behörig kollektivtrafikmyndighet föreslås besluta

- att godkänna och ingå överenskommelse mellan Region Gävleborg, Region Sörmland, Region Uppsala, Region Västmanland, Region Örebro Län, Region Östergötland samt Region Stockholm som ger Region Stockholm behörighet att fatta gemensamt beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i Stockholm-Mälardalregionen i enlighet med bilaga 84-01 samt dess underbilagor 84-01-01 och 84-01-02 tillhörande ärendet.

Region Stockholm föreslås besluta

- att med stöd av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik fatta gemensamt beslut om allmän trafikplikt för tågtrafik i Stockholm-Mälardalregionen.

Ärendebeskrivning

Verkställande direktör Helena Ekroth redovisade för ärendet. Enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik får en regional kollektivtrafikmyndighet, efter överenskommelse med en eller flera andra sådana myndigheter, fatta beslut om allmän trafikplikt inom myndigheternas gemensamma område. Mälardalstrafiks styrelse behandlade vid sammanträde den 2 maj 2024 § 31 och ägarrådet behandlade vid sammanträde den 3 maj 2024 § 07 Överenskommelse avseende behörighet för Region Stockholm att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik. Beslutet är under maj månad expedierat till berörda regioner; Region Gävleborg, Region Stockholm, Region Sörmland, Region Uppsala, Region Västmanland, Region Örebro Län samt Region Östergötland för fortsatt behandling.

Till följd av utveckling sedan dess finns skäl att revidera innehållet för överenskommelsen som behandlades i maj. Detta då kommersiell aktör lämnar regional tågssträckan Stockholm-

Uppsala med hela sitt trafikutbud från den 15 december 2024 och ingen annan kommersiell aktör har efter samråd anmält sitt intresse att utföra trafiken. Den uppkomna situationen får till konsekvens att Mälardalstrafik utökar med motsvarande mängd avgångar på sträckan, inom befintligt nödavtal, enligt beslut från ägarrådsmöte den 22 september § 07 samt extra styrelsemöte den 23 september § 67.

Inför den nya upphandlingen av regionaltågstrafik i Stockholm – Mälarreionen finns skäl att "Överenskommelse avseende behörighet för Region Stockholm att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik" med bilagor uppdateras med den utökade trafiken på Stockholm – Uppsala så att den omfattar hela Mälartågssystemet.

Med utgångspunkt från ovan föreslås styrelsen att föreslå för Region Gävleborg, Region Sörmland, Region Uppsala, Region Västmanland, Region Örebro Län, Region Östergötland samt Region Stockholm, att ingå en överenskommelse som ger Region Stockholm behörighet att fatta gemensamt beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i Stockholm-Mälarreionen, i enlighet med bilaga 84-01 samt dess underbilagor 84-01-01 och 84-01-02 tillhörande ärendet, att föreslå för Region Stockholm att med stöd av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik fatta gemensamt beslut om allmän trafikplikt för regional tågtrafik i Stockholm-Mälarreionen under förutsättning att nödvändig överenskommelse ingåtts enligt ovan. Vid sammanträdet föreslogs styrelsen att förklara ärendet omedelbart justerat.

Vid protokollet Malai Bierfeldt

Justeras genom digital signering

Anton Fendert
Ordförande

Monica Johansson
Justerare

Jan Owe-Larsson
Justerare

This documents contains 3 pages before this page

Dokumentet inneholder 3 sider før denne siden

Tämä asiakirja sisältää 3 sivua ennen tätä sivua

Dette dokument indeholder 3 sider før denne side

Detta dokument innehåller 3 sidor före denna sida

ANTON FENDERT

0e5df0e8-7646-4538-b7b5-0ac8e0b0727a - 2024-10-09 17:00:10 UTC +03:00

BankID / Freja eID - 4aedc9a3-d23f-416a-b84c-992b49f6c8c7 - SE

SIV BERNICE MONICA JOHANSSON

3a9dea03-24e1-403b-b7b7-8f474695c7bd - 2024-10-09 17:00:48 UTC +03:00

BankID / Freja eID - 91698a86-989f-482f-ba62-8cf7dce32c8 - SE

Jan Gunnar Owe-Larsson

ae021c89-d3ff-4b79-a759-db2d2a6ff631 - 2024-10-09 21:57:30 UTC +03:00

BankID / Freja eID - aa8960ee-d0d4-4aa3-b50f-f65990fb78b0 - SE

Malai Ladda Bierfeldt

Mälardalstrafik Mälab AB, SE556425061001, Kollektivtrafikenshus Centralplan 3, 11120, Katrineholm

1fade8d5-e877-494f-9123-c1f3bcf8a67f - 2024-10-10 07:47:07 UTC +03:00

BankID / Freja eID - 69da0b11-407f-4920-8847-21f1ad6a94b4 - SE

Authority to sign - Asemavaltuutus - Ställningsfullmakt - Autoritet til å signere - Myndighed til at underskrive

authority to sign	asemavaltuutus	ställningsfullmakt	autoritet til å signere	myndighed til at underskrive
representative	nimenkirjoitusoikeus	firmateckningsrätt	representant	repræsentant
custodial	huoltaja/edunvalvoja	förvaltare	foresatte/verge	frihedsberøvende

11

RV240839

Kollektivtrafikkörvalningen Planering och utveckling
Mats Ellman

TJÄNSTESKRIVELSE: BOLAGSORDNING OCH SAMVERKANSAVTAL FÖR MÄLARDALSTRAFIK AKTIEBOLAG

Förslag till beslut

1. Det redovisade förslaget till reviderad bolagsordning för Mälardalstrafik Aktiebolag godkänns.
2. Region Västmanland ingår samverkansavtal tillika aktieägaravtal och ägardirektiv ("Samverkansavtalet") avseende verksamhet i Mälardalstrafik Aktiebolag i enlighet med ärendet och tillhörande bilagor.
3. Ovanstående beslut gäller under förutsättning av att övriga ägare i Mälardalstrafik Aktiebolag fattar motsvarande beslut.
4. Att ärendet justeras omedelbart.

Ärendet i korthet

Sedan tidigare har Mälardalstrafiks ägare genom beslut i ägarrådet beslutat om en översyn av bolagets styrande dokument såsom bolagsordning, aktieägaravtal, samverkansavtal samt arbetsordning för styrelse och vd.

Vid styrelsens seminarium den 2 och 3 maj 2024 redovisades såväl utgångspunkter för arbetet som syfte och innehåll i förslag till ny bolagsordning, samverkansavtal, arbetsordning för styrelse med instruktion för vd samt förslag till finanspolicy.

Styrelsen fattade beslut avseende bolagsordning, arbetsordning för styrelse med instruktion för vd samt finanspolicy den 2 maj 2024. Sedan dess har arbete med Samverkansavtalet fortsatt och till följd av utveckling sedan dess i form av utökad verksamhet har därtill Samverkansavtalet anpassats att omhänderta de nya omständigheterna.

Detaljerad beskrivning av ärendet

Samarbetet kring Mälardalstrafiken regleras idag av ett samverkansavtal och ett aktieägaravtal, med tillhörande bilagor. I arbetet med utarbetande av uppdaterade styrande dokument har konstaterats att de nuvarande avtalen bör ersättas av ett nytt och sammanhållet avtal i form av ett samverkansavtal, vilket också utgör aktieägaravtal och ägardirektiv ("Samverkansavtalet"). Ett skäl till detta är att de nuvarande avtalen ingåtts vid olika tidpunkter och inte i alla delar beaktar den utveckling av samarbetet som skett. Bolaget och ägarna har också utarbetat praxis kring bolagsstyrning som inte återspeglas i aktuella avtal. Ett ytterligare skäl till nytt avtal är att de nuvarande avtalen inte harmonierar med varandra i alla delar vad gäller till exempel avtalstid. Därtill har utvecklingen av samarbetet förändrat omfattningen av Bolagets verksamhet och därmed resulterat i ett nytt riskklimat för Bolaget. I tillägg har nya omständigheter i form av att kommersiell aktör avträder från regionalstågssträckan Stockholm-Uppsala med hela sitt trafikutbud från den 15 december 2024 och ingen annan kommersiell aktör har anmält sitt intresse för att utföra trafiken medfört anpassning av Samverkansavtalet. Genom ingående av

Samverkansavtalet upphör de nuvarande avtalen och ersätts i sin helhet av Samverkansavtalet.

Samverkansavtalet har fått en ny struktur i förhållande till befintliga samverkansavtal och aktieägaravtal med bilagor. I arbetet med Samverkansavtalet har säkerställts att de områden som täcks av nuvarande avtal även omfattas av Samverkansavtalet eller dess bilagor.

I bifogade handlingar redogörs för några av de områden av principiell karaktär som regleras i Samverkansavtalet samt till Samverkansavtalet tillhörande bilagor.

Bifogade handlingar från ägarråd 2024-05-03

- § 08 Samverkansavtal för Mälardalstrafik
- § 09 Bolagsordning för Mälardalstrafik
- Noteringar förda vid ägarråd 3 maj 2024
- Samverkansavtal tillika aktieägaravtal och ägardirektiv
- Bolagsordning för Mälardalstrafik

Verksamhetsmässiga och ekonomiska konsekvenser

Verksamhetsmässiga konsekvenser

Ärendet bedöms inte medföra några verksamhetsmässiga konsekvenser.

Juridiska konsekvenser

Ärendet bedöms inte medföra några juridiska konsekvenser.

Administrativa konsekvenser

Ärendet bedöms inte medföra några administrativa konsekvenser.

Ekonomiska konsekvenser

Ärendet bedöms inte medföra några ekonomiska konsekvenser.

Hållbarhet

Miljöperspektiv

Ärendet bedöms inte medföra några miljökonsekvenser.

Barnrättsperspektiv

Förslag till beslut antas inte ha någon negativ effekt på barnens bästa eller rätten till icke diskriminering. Inte heller antas Barns rätt till utveckling och Barns rätt till delaktighet, i enlighet med Barnkonventionens grundprinciper, åsidosättas.

Invånarperspektiv

Ärendet bedöms inte medföra några konsekvenser för invånarna.

Uppföljning

Kollektivtrafikförvaltningen avser att följa upp att beslut om likalydande överenskommelser i övriga regioner.

Beslutet skickas till

Regionstyrelsen

Mälardalstrafik AB

Region Stockholm

Region Örebro län

Region Östergötland

Region Södermanland

Region Uppsala

Beslutsförslag § 08 Samverkansavtal för
Mälardalstrafik
Infosäk.klass: K1 Öppen
Handläggare: Lina Jurbrant

Dnr:277–2023
2024-05-03

§ 08 Samverkansavtal för Mälardalstrafik

Ägarrådet föreslås

att notera lämnad information.

Ärendet

Sedan tidigare har Mälardalstrafiks ägare genom beslut i ägarrådet beslutat om en översyn av bolagets styrande dokument såsom bolagsordning, aktieägaravtal, samverkansavtal samt arbetsordning för styrelse och vd.

Vid styrelsens sammanträde den 27 mars 2024 redovisades såväl utgångspunkter för arbetet som syfte och innehåll i förslag till nya styrande dokument omfattande bolagsordning, samverkansavtal, arbetsordning för styrelse med instruktion för vd samt förslag till finanspolicy.

Vid styrelsens seminarium den 2 maj 2024 redovisades reviderat och uppdaterat samverkansavtal jämte bilagor utifrån den beredning och arbete som pågått sedan styrelsemötet den 27 mars 2024 samt för fortsatt beredning. Vid samma möte redovisades förslag till reviderad bolagsordning, reviderad arbetsordning med instruktion för styrelse och vd samt förslag till finanspolicy för ägarrådet att godkänna. Reviderad bolagsordning föreslås godkännas av styrelsen och bolagsstämma den 3 maj för att därefter ytterst tillställas regionfullmäktige i respektive ägarregion. Reviderad arbetsordning för styrelsen med instruktion för vd samt finanspolicy föreslås godkännas av styrelse och godkännas av ägarråd den 3 maj.

Samverkansavtal jämte bilagor föreslås efter fortsatt beredning godkännas av styrelse på styrelsens sammanträde den 9 oktober 2024 för att därefter tillställas ägarrådet.

SAMVERKANSAVTAL

(tillika aktieägaravtal och ägardirektiv)

daterat [datum]

Region Stockholm

och

Region Sörmland

och

Region Uppsala

och

Region Västmanland

och

Region Örebro Län

och

Region Östergötland

Avseende verksamheten i Mälardalstrafik Aktiebolag

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. BAKGRUND 1

2. DEFINITIONER..... 2

3. BÄRANDE PRINCIPER FÖR SAMARBETET..... 3

4. AKTIERNA OCH ÄGARSTRUKTUR 3

5. SYFTET MED BOLAGET OCH BOLAGETS VERKSAMHETSFÖREMÅL..... 4

6. BOLAGSSTYRNING 4

7. BOLAGETS OCH PARTERNAS BEREDNINGS- OCH BESLUTSPROCESS..... 7

8. BILAGOR TILL AVTALET..... 8

9. ANSVAR OCH ANSVARSBEGRÄSNING 8

10. IKRAFTTRÄDANDE, AVTALSTID OCH AVTALETS UPPHÖRANDE 8

11. SEKRETESS OCH OFFENTLIGHET 10

12. AVGIFTER, ERSÄTTNING OCH ARVODEN 10

13. ÖVRIGA BESTÄMMELSER 10

BILAGEFÖRTECKNING

<u>Bilaga 1</u>	Principer för Trafiksystemet och trafiken
<u>Bilaga 2</u>	Principer för Mälardalstaxan
<u>Bilaga 3</u>	Principer för Finansiering av samarbetet och verksamheten

Detta samverkansavtal ("Avtalet") har den [datum] träffats mellan:

- (1) **Region Stockholm**, org.nr 232100-0016 ("Region Stockholm"); och
- (2) **Region Sörmland**, org.nr 222000-2931, ("Region Sörmland")
- (3) **Region Uppsala**, org.nr 232100-0024, ("Region Uppsala").
- (4) **Region Västmanland**, org.nr 232100-0172 ("Region Västmanland").
- (5) **Region Örebro Län**, org.nr 232100-0164 ("Region Örebro län").
- (6) **Region Östergötland**, org.nr 232100-0040, ("Region Östergötland").

Parterna benämns nedan som "**Part**" och gemensamt som "**Parterna**". Övriga definierade begrepp anges i avsnitt 2.

1. BAKGRUND

- 1.1 Parterna har länge samverkat om den storregionala tågtrafiken i Mälardalsregionen. Som en del av samarbetet etablerade Parterna 1991 bolaget Mälardalstrafik MÄLAB AB, 556425–0610 ("**Bolaget**"). Bolaget utgör den legala enhet genom vilken stora delar av samverkan koordineras, beslutas och implementeras. Parterna har tidigare ingått ett aktieägaravtal som reglerar Parternas ägande och styrning av bolaget. I december 2013 ingick Parterna en avsiktsförklaring ("**Avsiktsförklaringen**") om gemensam utveckling av den regionala tågtrafiken genom att etablera ett nytt gemensamt trafiksystem, ett storregionalt stomnät för arbets- och vardagsresor med samordnad trafikering, säkrad fordonsförsörjning, samordnat pris- och biljettsystem och en gemensam information och marknadsföring. Parterna har därefter ingått ett samverkansavtal för samverkan mellan Parterna.
- 1.2 Parterna har nu enats om att samarbetet har genomgått stora förändringar, vilket medför ett behov av uppdatering och justering av mellan Parterna gällande överenskommelser. Mot denna bakgrund har Parterna enats om att det nuvarande samverkansavtalet och det nuvarande aktieägaravtalet ska upphöra att gälla och ersättas i sin helhet av detta Avtal, som således utgör det samlade avtalet avseende Parternas samverkan. Avtalet utgör såväl ett samverkansavtal som ett aktieägaravtal (med avseende på Parternas ägande i Bolaget). Avtalet utgör, i relevanta delar, tillika ett ägardirektiv som ska gälla för Bolagets verksamhet och som Parterna ska tillse att Bolaget efterlever (se även avsnitt 6.7).
- 1.3 Syftet med detta Avtal är att
 - (a) skapa ett sammanhållet underlag för de styrande dokument som ska gälla för samarbetet och Bolagets Verksamhet;
 - (b) bekräfta de principer som gäller mellan Parterna sedan tidigare överenskommelser, inklusive Avsiktsförklaringen, men även att göra vissa uppdateringar, bland annat genom att kodifiera vissa frågor som etablerats via praxis i samarbetet (till exempel avseende styrnings- och samordningsfrågor) samt att beakta de förändringar i Verksamheten som skett; och
 - (c) etablera ett ramverk för samverkan som är beständigt över tid utan den koppling till olika "etapper" som tidigare gällt för samarbetet samt med fokus på

övergripande principer och där mer detaljerade frågor bereds och beslutas med stöd av de principer som anges i Avtalet.

2. DEFINITIONER

Följande definierade begrepp ska ha nedanstående betydelse när de används i Avtalet.

”**ABL**” avser aktiebolagslagen (2005:551).

”**Avsiktsförklaringen**”, definieras i avsnitt 1.1.

”**Avtal**” avser detta Avtal och dess bilagor.

”**Bolaget**” definieras i avsnitt 1.1.

”**Bolagsordningen**” definieras i avsnitt 6.7.1.

”**Kollektivtrafiklagen**” definieras i avsnitt 5.1.

”**Trafikbeställningsprocessen**” avser här den process som genomförs årligen, företrädesvis under andra kvartalet, och som hanterar ägarnas beställning av trafik för perioden ~18 månader.

”**Stockholm-Mälarenregionen**” avser här i första hand det geografiska område som omfattar de regioner för vilka Parterna är ansvariga regionala kollektivtrafikmyndigheter.

”**Regionaltågstrafik**” avser här tågtrafik såsom Mälartåg och SJ Regional och delvis SJ Intercity inom Parternas geografiska område, men ej pendeltågstrafik såsom Östgötapendeln och SL-pendeln samt inte heller trafik inom Tåg i Bergslagen.

”**Mälartågstrafiken**” avser här de fem regionala kollektivtrafikslinjerna Örebro-Eskilstuna-Stockholm-Uppsala, Norrköping-Nyköping-Stockholm, Hallsberg-Katrineholm-Stockholm, Uppsala-Sala-Västerås-Eskilstuna-Norrköping-Linköping samt Uppsala-Tierp-Gävle, såsom närmare beskrivna i Bilaga 1.

”**Regionala Processer och Regelverk**” avser här berednings- och beslutsprocesser samt andra lagar och regler som gäller för respektive Parts beredning och beslut i de frågor som omfattas av Avtalet eller som i övrigt gäller till följd av Avtalet samt vid delegering av uppgifter till Bolaget.

”**Storregionalt Sammanhållet Trafiksystem**” avser här sammantaget kollektivtrafiktjänster såsom trafikutbud och biljetter för resenärerna i Stockholm-Mälarenregionen, det beroende som trafikslag och biljettutbud har till varandra i Stockholm-Mälarenregionen samt den utgörande karaktären för dessa med målet att resenären ska kunna resa enkelt och sömlöst i kollektivtrafiksystemet. För undvikande av tvivel avgränsas definitionen Storregionalt Sammanhållet Trafiksystem från det bredare begreppet Storregionalt Sammanhållet Transportsystem på så sätt att frågor rörande sjöfart/hamn, gods samt internationell tillgänglighet inte ingår.

”**Verksamheten**” avser här Bolagets verksamhetsföremål, det vill säga den verksamhet som ska drivas av Bolaget såsom beskriven i Avtalet och dess bilagor.

3. BÄRANDE PRINCIPER FÖR SAMARBETET

- 3.1 Ett centralt syfte för samarbetet mellan Parterna är att vidmakthålla och, enligt principerna och villkoren i Avtalet, utveckla det Storregionala Sammanhållna Trafiksystemet.
- 3.2 Det fortsatta samarbetet mellan Parterna ska efter Avtalets ikraftträdande ske i samma anda som gällt intill dess. Parterna ska söka samförstånd och enighet i frågor som rör samarbetet. Detta inkluderar att de visioner och målsättningar som anges i avsnitt 2 och 3 i Avsiktsförklaringen alltfjämt ska gälla mellan Parterna.
- 3.3 Parterna är eniga om att samarbetet ska utgå från att det Storregionala Sammanhållna Trafiksystemet utgör ett sammanhängande trafiksystem som Parterna har ett gemensamt ansvar för att förvalta och utveckla, sett som en helhet. Parts medverkan i samarbetet utgår från att sådan Part har valt att inordna spårbunden Regionaltågstrafik i Verksamheten.
- 3.4 Parterna är eniga om att samarbetet mellan Parterna, och oberoende av avtalstiden för Avtalet, ska baserat på ett mycket långsiktigt perspektiv vilket bedöms positivt bidra till utveckling av Verksamheten.

4. AKTIERNA OCH ÄGARSTRUKTUR

- 4.1 Parterna äger vid detta Avtals ingående aktierna i Bolaget med nedanstående fördelning.

Ägare	Antal aktier	Procentuell ägarandel ¹
Region Stockholm	48	35 %
Region Sörmland	18	13%
Region Uppsala	18	13 %
Region Västmanland	18	13%
Region Örebro Län	18	13 %
Region Östergötland	18	13 %
Summa:	138	100 %

- 4.2 Avtalet omfattar samtliga nuvarande och framtida aktier i Bolaget. Om det sker förändringar i aktiekapitalet eller andra förändringar som förändrar antalet aktier eller liknande ska Parterna uppdatera ovanstående fördelning, varvid den relativa ägarfördelningen ska vara oförändrad. Samtliga aktier i Bolaget ska vara av samma klass och ha samma rättigheter.
- 4.3 Förändringar i aktiekapitalet, inklusive fondemissioner, och emission av konvertibler, teckningsoptioner eller andra instrument som kan berättiga till erhållande av aktier i

¹ Andelar avrundade till närmaste ental.

Bolaget, eller upptagande av vinstandelslån eller kapitalandelslån samt skapande av ny klass av aktier endast kunna ske efter enhälligt beslut mellan Parterna.

- 4.4 Part får inte utan samtycke av övriga Parter eller om det anges i detta Avtal överlåta sina aktier i Bolaget till annan eller på annat sätt förfoga över sina aktier i Bolaget, till exempel genom pantsättning eller liknande.

5. SYFTET MED BOLAGET OCH BOLAGETS VERKSAMHETSFÖREMÅL

- 5.1 Bolaget har etablerats i syfte att företräda Parterna vad gäller Verksamheten, vilket bland annat innebär att Bolaget ska företräda Parterna, vilka samtliga utgör regionala kollektivtrafikmyndigheter (i den mening som anges i Kollektivtrafiklagen) i sina respektive regionala områden. Detta omfattar säkerställande av en vid var tid stabil och tillförlitlig drift av Verksamhetens tjänster, såsom Mälartågstrafiken, biljettförsäljning och trafikinformation samt långsiktiga och strategiska frågor som rör utveckling av Verksamheten. Detta gäller även i förhållande till angränsande regioners kollektiva tågtrafik.

Visionen för Verksamheten är: Mälardalstrafik bidrar till en livskraftig Stockholm-Mälardalenregion.

Verksamheten ska ta en proaktiv roll för regional kollektivtrafikutveckling som skapar ett mervärde för Storregionalt Sammanhållet Trafiksystem. Målbilden är att detta ska bidra till en hållbar Stockholm-Mälardalenregion med en ökad andel regionalt kollektivtrafikresande.

- 5.2 För att uppnå detta är Parterna överens om att Parterna i enlighet med 3 kap. 2 § i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik ("Kollektivtrafiklagen") ska överlämna befogenheten att upphandla, ingå och förvalta avtal om allmän trafik avseende Mälartågstrafiken till Bolaget samt upphandla, ingå och förvalta avtal om biljettgiltighet i annan trafik. Vidare ska Parterna kunna uppdraga åt Bolaget att genomföra upphandling och tillhandahållande av andra persontransport- och samordningstjänster samt anskaffa sådana varor/produkter och tjänster som i övrigt krävs för drivande av Verksamheten (såsom, till exempel, spårfordon (via hyra från AB Transitio) samt depå- och verkstadskapacitet (via förhyrning)).
- 5.3 Verksamheten ska drivas inom ramen för Parternas beslut och kommunala kompetens samt även i övrigt drivas med beaktande av de regler och riktlinjer som gäller för Parterna.

6. BOLAGSSTYRNING

6.1 Allmänt

- 6.1.1 I detta avsnitt 6 redovisas hur frågor rörande bolagsstyrning ska hanteras samt vilka organ som ansvarar för olika frågor. Utöver vad som anges i detta avsnitt 6 ska vad som anges i Bilagorna till Avtalet gälla inklusive Bolagsordningen. Om det inte anges annat i detta Avtal och dess bilagor ska reglerna i ABL gälla beträffande bolagsstyrning, beslut och liknande frågor. Parterna ska i frågor som rör Avtalet tillse att dess representanter agerar och röstar lojalt och i enlighet med detta Avtal.
- 6.1.2 Om de villkor som anges i detta avsnitt 6 i någon del står i konflikt med eller av annat skäl behöver anpassas till Regionala Processer och Regelverk ska Parterna i god anda diskutera hur detta kan uppnås samt göra erforderliga anpassningar av Avtalet. Om sådana

anpassningar görs ska det ske med avsikten att bibehålla de principer som legat till grund för detta avsnitt 6 när Avtalet ingicks.

6.2 Bolagsstämma

Bolagsstämma i Bolaget ska hållas när det krävs enligt ABL, enligt Bolagsordningen eller enligt detta Avtal.

6.3 Styrelsen

6.3.1 Styrelsen utses på årsstämma för tiden intill slutet av nästa årsstämma.

6.3.2 Styrelsens högsta och lägsta antal styrelseledamöter och styrelsesuppleanter anges i Bolagsordningen. Parterna är överens om att följande ska gälla avseende Styrelsen/styrelsens arbete:]

- (a) Styrelsen ska bestå av tolv (12) styrelseledamöter och tolv (12) styrelsesuppleanter, dvs. vardera Part har rätt att nominera två (2) styrelseledamöter och två (2) styrelsesuppleanter.
- (b) Vardera Part ska verka för att dess nomineringar av styrelseledamöter fördelas på ett sätt som ger bred politisk förankring hos respektive Part. Som utgångspunkt ska en (1) ledamot från den politiska majoriteten nomineras och en (1) ledamot från den politiska oppositionen nomineras. Motsvarande princip ska gälla för nominering av styrelsesuppleanter. Därtill är Parternas inriktning att personer som nomineras till styrelseledamöter och styrelsesuppleanter ska ha en politisk position med fokus på trafikfrågor, eller av annat skäl anses lämpade för att medverka i styrelsearbetet.
- (c) Styrelsesuppleant får endast utöva beslutsrätt i stället för ledamot som utsetts av samma Part. Styrelsesuppleant, som ej inträtt i styrelseledamots ställe, har rätt att närvara och yttra sig, men inte yrka eller inkomma med skrivelser vid styrelsen sammanträden.
- (d) Vardera Part ska dessutom ha rätt att vid styrelsemöten låta sig biträddas av en (1) tjänsteperson från dess organisation, men utan yttranderätt och rätt att inkomma med skrivelser vid styrelsens sammanträden.

6.3.3 Samtliga personer som medverkar vid styrelsemöten ska omfattas av motsvarande sekretess som gäller för styrelseledamöter. Styrelsen ska vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa detta.

6.3.4 Om någon Part önskar byta ut en av Parten nominerad styrelseledamot, ska Parten anmäla detta till styrelsen som, om nödvändigt för att styrelseledamotens uppdrag ska upphöra eller för att ny styrelseledamot ska utses, ska kalla till bolagsstämma varvid Parterna ska rösta så att denne styrelseledamot avsätts eller byts ut. Motsvarande bestämmelser ska gälla för av Part utsedd styrelsesuppleant.

6.3.5 Bolagsstämman utser styrelsens ordförande. Styrelsens ordförande ska ha utslagsröst. Utöver styrelsens ordförande ska det finnas en (1) till två (2) vice ordförande.

6.3.6 Styrelsen ska anta en arbetsordning som ska uppdateras/fastställas årligen vilket ska ske i anslutning till bolagsstämman. Arbetsordningen ska bland annat vara vägledande för styrelsens arbete och för ansvars-/kompetensfördelningen mellan styrelsen och

verkställande direktören. Om ändringar i arbetsordningen görs ska sådana godkännas av ägarrådet (se 6.5.1) innan den uppdaterade arbetsordningen fastställs.

6.4 Verkställande direktör

Styrelsen utser Bolagets verkställande direktör från tid till annan. Styrelsen ska anta en instruktion för verkställande direktör som ska vara vägledande för den verkställande direktörens arbete. Styrelsen ska årligen uppdatera/fastställa instruktion för verkställande direktör.

6.5 Övriga organ för bolagsstyrning och ägardialog

Vid sidan av bolagsstämman och styrelsen ska följande organ etableras och ha följande funktioner vad gäller styrningen av Bolaget och ägardialog. Förekomsten av dessa organ ska dock inte förändra vad som anges i ABL och Bolagsordningen avseende bolagsstämmans och styrelsens mandat och ansvar.

6.5.1 Ägarråd

Parterna ska etablera ett ägarråd som ska fungera som ett informellt organ med en vägledande/rådgivande roll i förhållande till styrelsen och den verkställande direktören. Ägarrådet ska huvudsakligen hantera frågor som, för formellt beslut, behöver underställas bolagsstämman, regionfullmäktige eller annars är av stor betydelse för Bolaget och/eller Bolagets ägare.

Vardera Part äger rätt att utse en (1) representant till ägarrådet (det vill säga totalt sex (6) personer). Av Part utsedd person ska utgöras av en politisk representant vilken, som utgångspunkt, utgörs av respektive Parts regionstyrelseordförande (RSO). Därtill ska respektive Part ha rätt att utse en (1) tjänsteperson till att biträda i ägarrådets arbete. Parternas representanter i ägarrådet ska eftersträva att säkerställa förankring inom sin organisation avseende de frågor som hanteras inom ägarrådet.

Ägarrådet ska sammanträda en gång per år och därutöver vid behov.

6.5.2 Presidiet

Parterna genom styrelsen ska etablera ett presidium som ska fungera som ett informellt organ med en vägledande/rådgivande roll i förhållande till den verkställande direktören. Presidiet ska huvudsakligen hantera frågor som, för formellt beslut, behöver underställas styrelsen. Presidiet kan dock även ha en beredande/sonderande roll vad gäller frågor som ligger inom ägarrådets område.

Presidiet ska bestå av två (2) till tre (3) personer som ska utgöras av styrelsens ordförande och en (1) till två (2) vice ordförande. Parternas representanter i presidiet ska eftersträva att säkerställa förankring avseende de frågor som hanteras inom presidiet.

Presidiet ska sammanträda minst en gång före respektive ordinarie styrelsesammanträde och därutöver vid behov.

6.6 Firmateckningsrätt

Bolagets firma ska, förutom av styrelsen i dess helhet, tecknas i förening av två personer som utgörs av (i) styrelsens ordförande, samt (ii) en person som utgör styrelsens vice

ordförande. Därutöver ska verkställande direktören ha firmateckningsrätt i Bolaget för den löpande förvaltningen enligt vad som anges i ABL.

6.7 Bolagsordning och ägardirektiv

6.7.1 I samband med ingående av Avtalet har bolagsordningen för Bolaget ("**Bolagsordningen**") uppdaterats. Vid bristande överensstämmelse mellan innehållet i Bolagsordningen och Avtalet ska, såvitt gäller förhållandet mellan Parterna, bestämmelserna i Avtalet äga företräde förutsatt att det inte strider mot ABL. Ändringar av Bolagsordningen ska göras enligt reglerna för ändring av bolagsordning i ABL men förutsätter även enighet mellan Parterna.

6.7.2 Som anges i avsnitt 1.2 utgör detta Avtal även, i tillämpliga delar, ett ägardirektiv för Bolagets verksamhet och ett komplement till Bolagsordningen. Bolagets styrelse och verkställande direktör ska organisera och driva Bolagets verksamhet enligt vad som anges i detta Avtal, såvida det inte strider mot Bolagsordningen, tvingande bestämmelser i lag eller annan författning, exempelvis ABL och offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

6.8 Insyn i Bolaget, förvaltningsberättelse och granskningsrapport/lekmannarevision

6.8.1 Varje Part ska äga rätt till insyn i Bolaget i enlighet med vad som anges i ABL för bolag med maximalt tio (10) aktieägare. Parterna är dock även eniga om vikten av att samtliga Parter ges rätt till erforderlig insyn i Bolagets verksamhet och ska tillse att samtliga Parter ges tillgång till alla uppgifter och all information som kan antas vara av betydelse för Parterna med avseende på Verksamheten.

6.8.2 Bolagets styrelse ska årligen i förvaltningsberättelsen, utöver vad ABL anger, redovisa hur verksamheten bedrivits och utvecklats mot bakgrund av vad som anges i detta Avtal och Bolagsordningen.

6.8.3 Bolagets lekmannarevisorers ska årligen i sin granskningsrapport yttra sig om Bolaget bedrivits på ett ändamålsenligt sätt utifrån det syfte och de mål som angivits i detta Avtal och Bolagsordningen, samt de befogenheter som utgör ram för Verksamheten. Om lekmannarevisorerna inom ramen för sin granskning finner brister ska lekmannarevisorerna redovisa dessa för Parterna.

7. BOLAGETS OCH PARTERNAS BEREDNINGS- OCH BESLUTSPROCESS

7.1 Samtliga Parter utgör politiskt styrda organisationer där beslut enligt lag och interna riktlinjer behöver fattas på visst sätt och av visst/vissa beslutande organ inom respektive Parts organisation. Respektive Parts beslut i frågor som krävs enligt Avtalet omfattas därmed av Regionala Processer och Regelverk som måste iaktas till exempel inom ramen för den styrning av Bolaget som beskrivs i Avtalet.

7.2 Parterna är införstådda med det ovanstående, samt att detta kan medföra utmaningar vad gäller avvägningen mellan att å ena sidan beakta respektive Parts berednings- och beslutsprocesser samt, å andra sidan, behovet av att kunna bereda och fatta för Bolaget och Verksamheten viktiga beslut utan långa ledtider och utan att riskera att beslut som rör Bolaget inte kan fattas eller fördröjs.

7.3 Parterna ska därför vidta åtgärder för att på lämpligt sätt säkerställa att vad som anges i avsnitt 7.2 kan uppnås. Detta kan till exempel ske genom följande:

- (a) tillämpning av verksamhetsplaner, budget och prognoser som planeringsverktyg för samverkan,
- (b) samordnad planering mellan Parterna samt även mellan Parterna och Bolaget genom etablering av tydliga tidplaner från Bolaget avseende vilka beslut som behöver beredas och fattas vid vissa tidpunkter eller med viss framförhållning (till exempel genom att upprätta en årsplan som beskriver detta) etcetera.

Detta ska även beaktas i samband med antagande av arbetsordning för styrelsen samt instruktion för verkställande direktör, till exempel vad avser vad som utgör ett tillräckligt omfattande delegerat mandat beträffande vissa typer av frågor till bolagsstämman, Bolagets styrelse och Bolagets verkställande direktör.

Vad gäller punkten (a) ovan omfattas dels Bolagets planeringsprocess innebärande att fastställa verksamhetsplan med budget för nästkommande räkenskapsår samt de närmaste tre (3) räkenskapsåren, kombinerat med Bolagets uppföljningsprocess som omfattar månad och år. I Bolagets verksamhetsplan- och budgetprocess ingår Trafikbeställningsprocessen.

8. BILAGOR TILL AVTALET

8.1 Principer för Trafiksystemet och trafiken

Bilaga 1 redovisar de principer som ska gälla mellan Parterna för trafiksystemet samt den trafik och det trafikutbud som Bolaget ska säkerställa och som utgör en del av samverkan mellan Parterna.

8.2 Principer för Mälardalstaxan

Bilaga 2 redovisar de principer som ska gälla mellan Parterna för Mälardalstaxan.

8.3 Principer för Finansiering av samarbetet och verksamheten

Bilaga 3 redovisar de principer som ska gälla mellan Parterna såvitt gäller finansiering av samarbetet och Verksamheten samt fördelning mellan Parterna av intäkter och kostnader avseende den samverkan som Parterna driver samt den Verksamhet som Bolaget driver.

9. ANSVAR OCH ANSVARSBEGRÄNSNING

Vardera Parts ansvar enligt detta Avtal omfattar men är även begränsat till genomförande av de åtaganden som enligt Avtalet åvilar Part, inklusive att tillskjuta sådana medel som Part ska svara för enligt Avtalet eller beslut som fattas på det sätt som anges i Avtalet. Ingen Part ska dock vara ansvarig gentemot den andra Parten för indirekta skador eller följdskador, eller konsekvenskostnader inklusive, men inte begränsat till, intäktsbortfall, goodwill och förväntade besparingar.

10. IKRAFTTRÄDANDE, AVTALSTID OCH AVTALETS UPPHÖRANDE

10.1 Ikraftträdande

- 10.1.1 Detta Avtal träder ikraft den dag då samtliga Parter undertecknat Avtalet och är villkorat av att regionfullmäktige hos respektive Part godkänner detsamma.

- 10.1.2 Vid ikraftträdande av detta Avtal upphör det nuvarande samverkansavtalet inklusive dess tilläggsavtal och det nuvarande aktieägaravtalet automatiskt att gälla och ersätts i sin helhet av detta Avtal, vilket ska omfattas av det beslut som respektive Part fattar beträffande ingående och ikraftträdande av detta Avtal.

10.2 Avtalstid och förlängning

- 10.2.1 Avtalet gäller från dess ikraftträdande och gäller till utgången av det trafikavtal som avses upphandlas med trafikstart under 2026 (såsom justerat, i förekommande fall). Uppsägning av Avtalet som Part önskar göra ska göras skriftligen och till samtliga övriga Parter senast tre (3) år innan den planerade utgången av den ordinarie avtalstiden för detta trafikavtal (dvs. utan beaktande av eventuella förlängningsoptioner i trafikavtalet). Om Avtalet inte sägs upp av någon Part per denna tidpunkt ska Avtalet därefter fortsatt gälla och med motsvarande rätt för Part till uppsägning per utgången av därpå följande upphandlade trafikavtal (med motsvarande uppsägningstid som anges ovan). Parterna är införstådda med att uppsägningsbestämmelserna i detta avsnitt kan behöva anpassas till kommande upphandlingar av trafikavtal, till exempel om beslut fattas att handla upp mer än ett (1) trafikavtal i framtiden. Ett bärande syfte med bestämmelserna kring avtalstid och uppsägning är dock att Part inte ska kunna säga upp Avtalet till upphörande under avtalstiden för ett (eller flera) upphandlat/upphandlade trafikavtal, där Parts trafikbehov och geografiska område utgjort en förutsättning för upphandlingen av detta/dessa trafikavtal.
- 10.2.2 Utöver detta kan Avtalet inte sägas upp eller frånträdas av Part med undantag för om samtliga Parter är eniga om att Avtalet ska upphöra eller att viss(a) Parter ska utträda ur Avtalet samt villkoren för detta.

10.3 Utträde ur Avtalet

- 10.3.1 Oaktat vad som anges i avsnitt 10.2 är Parterna införstådda med att det kan uppkomma situationer där viss Part vill utträda ur samarbetet och Avtalet. Om så sker ska den Part som vill utträda ur Avtalet informera övriga Parter om detta samt skälen för detta. Parterna ska därefter diskutera frågan och försöka hitta en lösning som alla Parter accepterar. Om inte samtliga Parter enas om att viss Part ska medges rätt att utträda ur Avtalet i förtid ska Avtalet fortsatt gälla enligt vad som anges i avsnitt 10.2.
- 10.3.2 Om Parterna enas om att viss Part ska medges rätt att utträda ur Avtalet i förtid ska
- (i) Avtalet uppdateras såvitt avser sådana villkor som behöver anpassas i förhållande mellan kvarvarande Parter, samt (ii) en överenskommelse ingås mellan samtliga Parter (inklusive den Part som utträder) som reglerar villkoren för det förtida utträdet. Dessa villkor ska som utgångspunkt inkludera nedanstående och baseras på följande principer:
- (a) En överenskommelse mellan Parterna om hantering av (i) långsiktiga åtaganden som Bolaget gjort i förhållande till externa aktörer (till exempel fordonshyra och hyra av depå) och (ii) kapitalinvesteringar eller andra investeringar som Bolaget gjort avseende Verksamheten och som inte är fullt avskrivna/tillgodogjorda. Utgångspunkten för överenskommelsen i dessa delar är att kvarvarande Parter till Avtalet inte ska drabbas ekonomiskt av att viss Part utträder ur Avtalet.
 - (b) Utarbetande av en ”separationsplan” som beskriver på vilket sätt trafiken inom berörd Parts geografiska upptagningsområde ska exkluderas ur Mälartågstrafiken och som täcker samtliga dimensioner avseende dessa frågor (till exempel verksamhetsmässiga och finansiella).

11. SEKRETESS OCH OFFENTLIGHET

- 11.1 Parterna förbinder sig, utan begränsning i tiden, att inte för utomstående avslöja någon information som en Part mottagit från en annan Part och som är av sådan art att den är att betrakta som övriga Parter affärshemligheter. Parterna åtar sig även att utarbeta och upprätthålla särskilda rutiner för klassificering av information som omfattas av detta avsnitt 11.
- 11.2 Parterna omfattas av offentlighets- och sekretesslag (2009:400). Parterna är införstådda med och accepterar att Parternas åtagande under detta avsnitt 11 kan begränsas av ovan nämnd lag. Om Part behöver utlämna information för att efterleva denna lag ska sådan Part, om så är lagligen möjligt, samråda med övriga Parter gällande sådant utlämnande.

12. AVGIFTER, ERSÄTTNING OCH ARVODEN

12.1 Avgift för utlämnande av kopia av allmänna handlingar

- 12.1.1 Bolaget ska tillämpa de avgifter för utlämnande av kopia av allmänna handlingar som vid var tid beslutas av regionfullmäktige i Region Stockholm.

12.2 Ersättning och arvoden till styrelsen och lekmannarevisor

- 12.2.1 Bolaget ska tillämpa vid var tid gällande arvodesreglemente för Region Stockholm avseende ersättning och arvoden till styrelsen och lekmannarevisor.

13. ÖVRIGA BESTÄMMELSER

13.1 Samverkan utgör inte ett enkelt bolag eller interkommunal avtalssamverkan

- 13.1.1 Avtalet ska inte anses utgöra ett enkelt bolag mellan Parterna, och lagen (1980:1102) om handelsbolag och enkla bolag ska inte tillämpas på Avtalet eller någon fråga relaterad härtill.
- 13.1.2 Vidare ska den samverkan som följer av Avtalet inte anses utgöra interkommunal avtalssamverkan i kommunallagens (2017:725) mening, och de bestämmelser som reglerar sådan samverkan i kommunallagen ska inte tillämpas på Avtalet eller någon fråga relaterad härtill.

13.2 Ändringar

Ändringar av och tillägg till detta Avtal ska vara skriftliga och undertecknade av behöriga företrädare för samtliga Parter för att vara bindande.

13.3 Tvist

Tvister som uppstår i anledning av detta Avtal ska, med uteslutande av andra domstolar, avgöras av allmän svensk domstol med Stockholms tingsrätt som första instans.

Detta Avtal har upprättats i sex (6) likalydande exemplar varav Parterna tagit var sitt.

Ort och datum:

REGION STOCKHOLM

[Namnförtydligande:]

[Namnförtydligande:]

REGION SÖRMLAND

[Namnförtydligande:]

[Namnförtydligande:]

REGION UPPSALA

[Namnförtydligande:]

[Namnförtydligande:]

REGION VÄSTMANLAND

[Namnförtydligande:]

[Namnförtydligande:]

REGION ÖREBRO LÄN

[Namnförtydligande:]

[Namnförtydligande:]

REGION ÖSTERGÖTLAND

[Namnförtydligande:]

[Namnförtydligande:]

BILAGA 1

PRINCIPER FÖR TRAFIKSYSTEMET OCH TRAFIKEN

1. INLEDNING

Trafiksystemet och trafikutbudet ska utgå från de mål och strategier som Parterna fastställer i respektive trafikförsörjningsprogram. Vidare ska de svara mot de övergripande mål som satts upp för transportsystemet och regionaltågstrafiken i Stockholm-Mälardalregionen inom ramen för Mälardalsrådets process En Bättre Sits ("EBS") och den vid var tid gällande systemanalysen.

Trafiken på Mälartågslinjerna bedrivs som utgångspunkt med egna fordon som hyrs via Transitio AB. För linjer med avtal om biljettgiltighet är utgångspunkten att respektive trafikoperatör tillhandahåller egna fordon.

2. PLANERINGS- OCH ÄNDRINGSPROCESSER

Nedan beskrivet trafikutbud ska ses som ett grundutbud som över tid kan komma att utökas eller minskas i takt med att resande och trafikbehov förändras eller som en följd av yttre eller inre omständigheter. Exempel på det är tillgång till fordons- och depåkapacitet, eller den påverkan som pandemin gav på möjligheten att kompetensförsörja uppdraget. Därtill är järnvägens kapacitet ansträngd och sårbar; den har ett underhållsbehov och den påverkas exempelvis av väder. Som följd är det sannolikt att förutsättningar för att bedriva trafiken kan förändras såväl planerat som oplanerat.

För stadigvarande planerade trafikutbudsförändringar sker dessa inom den årliga Trafikbeställningsprocessen där Styrelsen ska fastställa förändringar efter samråd med ägarna senast 14 månader innan tidtabellsskifte och i linje med förutsättningar inom vid var tid upphandlat trafikavtal.

För den operativa hanteringen av såväl planerade som oplanerade anpassningar av trafikutbudet förväntas Bolaget agera, med förbehåll att grundutbudet ska återställas snarast möjligt. Anpassningar ska under tiden ske med en inriktning som i möjligaste mån värnar ett Storregionalt Sammanhållet Trafiksystem med resenären i fokus samt utgår ifrån prioriteringar beskrivna i punkt 4.2

3. FUNGERANDE INFRASTRUKTUR OCH STATIONER

Det storregionala tågssystemet bedrivs på merparten av järnvägsnätet i Stockholm-Mälardalregionen. På stora delar av järnvägsnätet bedrivs även annan tågtrafik såsom fjärrtåg och godståg, vilket gör att utnyttjandet av spårkapaciteten på flera banor är mycket högt.

Den regionala tågtrafiken och utvecklingen av densamma är i högsta grad beroende av en väl fungerande infrastruktur. Spårkapaciteten ska kunna möta behov av önskade tåglägen i enlighet med denna bilaga, men det kommer att vara trångt på spåren även framöver med risk för nekade eller i tid förskjutna tåglägen. Infrastrukturen måste även ha ett bra

underhåll i syfte att hålla en god robusthet så att trafiken kan bedrivas med en hög punktlighet och regularitet för att möta kundernas behov av hög kvalitet i tågtrafiken.

Bolaget arbetar löpande för att påverka infrastrukturförvaltare att utveckla och underhålla infrastrukturen samt dess trafikledning för att möta verksamhetens behov. Detta sker bland annat genom aktiv medverkan i EBS.

Därutöver har Bolaget samverkansavtal med Trafikverket. Inom denna samverkan finns ett Mälardalspaket som framförallt innehåller trimningsåtgärder som är nödvändiga för att trafikutbudet enligt denna bilaga kan genomföras, och även utvecklas, på ett robust sätt. Genom löpande dialog med Trafikverket eftersträvas att åtgärder inarbetas i Trafikverkets verksamhetsplan och budget. Även kring kapacitetstilldelningsmodeller förs en löpande dialog med Trafikverket.

Stationsmiljöerna behöver utvecklas samtidigt som ansvaret för stationernas kundutrymmen idag delas mellan många aktörer. Bolaget idkar påverkan mot aktörerna, samt i samverkan med Parterna, i syfte att utveckla stationsmiljöerna för att hela resan ska bli attraktiv.

4. PLANERINGSPRINCIPER OCH DEFINITIONER

Trafiken ska uppfattas som ett Storregionalt Sammanhållet Trafiksystem. Regionaltågen gör uppehåll vid de stationer som beskrivs i bilagans avsnitt 5 och 6. Nedanstående principer beskriver den övergripande inriktningen för planeringen.

4.1 Definitioner

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 mer 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. På vissa linjer med stort resandeunderlag kan insatstrafiken eftersträvas stora delar av dagen.

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.

4.2 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 regionalstågsstationer.

4.3 Trafikutbud på helger

Generellt eftersträvas Stomtrafik på helger. Utbudet mellan de största städerna planeras vara något större än övriga delsträckor. För vissa relationer och delsträckor kan förbindelsen under helger innehålla tågbyten, till exempel mellan Örebro och Eskilstuna-Stockholm.

4.4 Trafikutbud på sommaren

Sommartrafik råder generellt under veckorna 25-33. Ett basutbud ska alltid säkerställa trafikens grundläggande funktion i ett Storregionalt Sammanhållet Trafiksystem. Veckorna 25 och 33 ses som övergångsveckor med ett utbud mellan vintertidtabell och sommartidtabell.

5. TRAFIKEN INOM MÄLARTÅGSLINJERNA

Mälartågstrafiken ska oberoende av linje ska trafiken alltid uppfattas som ett Storregionalt Sammanhållet Trafiksystem.

5.1 Örebro – Eskilstuna – Stockholm – Uppsala, ”Svealandsbanan-Uppsala”

Linjen trafikerar stationerna Örebro södra, Örebro central, Arboga, Kungsör, Eskilstuna, Strängnäs, Läggesta, Nykvarn, Södertälje Syd, Flemingsberg, Stockholm central, Märsta alternativt Arlanda central, Knivsta samt Uppsala.

Linjen trafikerar med Stomtrafik vardagar på sträckan Arboga - Stockholm och vidare till och från Arlanda och Uppsala. Dessutom körs Stomtrafik mellan Uppsala och Stockholm via Märsta vilket tillsammans med trafiken via Arlanda skapar halvtimmestrafik mellan Uppsala och Stockholm under stora delar av trafikdygnet.

På delsträckan Eskilstuna – Stockholm – Arlanda - Uppsala kompletteras Stomtrafiken dessutom av Insatstrafik som i högttrafik ger halvtimmestrafik mellan Eskilstuna-Stockholm samt upp till kvartstrafik mellan Uppsala-Stockholm på morgonen samt omvänt på eftermiddagen under de timmar resandet efterfrågar utökat behov av sittplatser.

Morgon och eftermiddag/kväll förlängs Stomtrafiken till och från Örebro.

Helger trafikerar linjen med avgångar varannan timme på sträckan Arboga – Eskilstuna – Stockholm – Uppsala. Linjen trafikerar normalt inte Örebro och byte sker i Arboga till Mälärbansans tåg under helger. Delsträckan Eskilstuna – Stockholm trafikerar med ytterligare ett antal avgångar i vardera riktningen som ger Stomtrafik när efterfrågan är

störst. Mellan Uppsala och Stockholm körs Stomtrafik både via Arlanda och Märsta, detta skapar halvtimmestrafik mellan Stockholm och Uppsala.

Region Express-avgångar

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

5.2 Hallsberg – Katrineholm – Stockholm, "Sörmlandspilen"

Linjen trafikerar stationerna Hallsberg, Vingåker, Katrineholm, Flen, Gnesta, Södertälje Syd, Flemingsberg samt Stockholm central.

Linjen trafikeras med avgångar varannan timme, förstärkt till Stomtrafik morgon och eftermiddag/kväll. För att klara sittplatskapaciteten körs, förutsatt att spårkapaciteten medger, Insatstrafik i form av ett insatståg enkelriktat morgon i riktning mot Stockholm och eftermiddag/kväll i riktning från Stockholm.

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

Generellt är resandet och behovet av trafik större närmare Stockholm. Över tid ska därför möjligheten prövas att utöka trafikutbudet Katrineholm – Stockholm.

5.3 Uppsala – Sala – Västerås – Eskilstuna – Linköping, "UVEN"

Linjen trafikerar stationerna Uppsala, Morgongåva, Heby, Sala, Ransta, Västerås, Kolbäck, Kvikksund, Eskilstuna, Hälleforsnäs, Flen, Katrineholm, Norrköping samt Linköping.

Linjen omfattar trafik på hela sträckan Uppsala–Sala–Västerås–Eskilstuna–Katrineholm–Norrköping–Linköping.

Linjen uppdelas i två strukturer som tillsammans skapar halvtimmestrafik vardagar mellan Sala–Västerås–Eskilstuna:

- Stomtrafik Uppsala–Sala–Eskilstuna
- Stomtrafik Sala–Eskilstuna–Norrköping–Linköping

På delsträckan Uppsala–Sala respektive Norrköping–Linköping är det något lägre utbud. Vid vissa tidpunkter bedrivs trafik varannan timme under vardagar.

Viss Insatstrafik kompletterar Stomtrafik mellan Eskilstuna–Norrköping för att erbjuda halvtimmestrafik under enskilda timmar i högtrafik.

Helger trafikeras linjen med avgångar varannan timme på ovanstående delsträckor, vilket tillsammans skapar Stomtrafik på sträckan Sala–Västerås–Eskilstuna.

5.4 Uppsala – Tierp – Gävle, "Upptåget"

Linjen trafikerar stationerna Uppsala, Storvreta, Vattholma, Skyttorp, Örbyhus, Tobo, Tierp, Mehedeby, Marma, Älvkarleby, Skutskär, Furuvik samt Gävle.

Linjen trafikeras med Stomtrafik på hela sträckan både vardagar och helger.

På delsträckan Uppsala-Tierp förstärks utbudet med Stomtrafik både vardagar och helger som innebär halvtimmestrafik, i högtrafik vardagar förlängs denna Stomtrafik till och från Gävle.

5.5 Norrköping – Nyköping – Stockholm, "Nyköpingsbanan"

Linjen trafikerar stationerna Norrköping, Kolmården, Nyköping, Vagnhärad, Södertälje Syd, Flemingsberg samt Stockholm central.

Linjen trafikeras med Stomtrafik vardagar på sträckan Norrköping – Nyköping - Stockholm.

På delsträckan Nyköping - Stockholm kompletteras Stomtrafiken av Insatstrafik som ger halvtimmestrafik i högtrafik i båda riktningarna.

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

6. BILJETTGILTIGHET I STOCKHOLM-MÄLARDALEN

För sträckor som inte trafikeras av Mälartåg men som bedöms vara en del av Storregionalt Sammanhållet Trafiksystem finns möjlighet för Bolaget att köpa kapacitet i andra trafikföretags trafik för att låta hela eller delar av Bolagets biljettsortiment vara giltiga. Trafiken på dessa linjer bidrar till trafikförsörjningen i flera viktiga stråk och relationer. Dessa linjer täcker och knyter samman flera stora orter och resandet är omfattande och bidrar därför också till att linjerna kunnat bedrivas utan ekonomiskt stöd.

Inriktningen för avtal om biljettgiltighet är att de ska bidra till Storregionalt Sammanhållet Trafiksystem samt säkerställa att övriga regionala krav på trafiken uppfylls, exempelvis:

- Trafikutbud, som antal turer, uppehållsmönster m.m.
- Fordonsprestanda, som tågens lämplighet för trafiken inklusive tillgänglighet för personer med funktionsvariationer, nödvändig sittplatskapacitet m.m.
- Process för löpande utveckling i takt med förändrade behov samt samverkan avseende trafikplanering, redovisning av statistik m.m.

Stråk där avtal om biljettgiltighet för närvarande är aktuella beskrivs enligt nedan.

6.1 Stråk Stockholm – Enköping-Västerås – Örebro – Hallsberg – Laxå

Inriktningen är att linjen trafikeras med Stomtrafik vardagar på sträckan Hallsberg-Örebro-Västerås-Stockholm.

På delsträckan Hallsberg-Laxå bedrivs i huvudsak, Stomtrafik under delar av dagen, men vissa tider varannan timme. Det är eftersträvaransvärt att merparten av denna trafik även

bedrivs vidare till och från Göteborg med uppehåll i Västra Götaland för att knyta ihop denna region med norra och västra delen av Mälardalen.

För delsträckan Västerås–Stockholm, bland annat med nya stationen i Barkarby från och med 2026/27, kompletteras Stomtrafiken av Insatstrafik som ger halvtimmestrafik i högtrafik i båda riktningarna.

För delsträckan Arboga–Köping–Västerås, kompletteras Stomtrafiken med Insatstrafik som ger halvtimmestrafik i högtrafik och i rusningsriktningen. Dessa avgångar eftersträvas vara genomgående till och från Stockholm.

Helger trafikeras linjen med Stomtrafik på sträckan Västerås–Stockholm under stor del av dagen, merparten av denna trafikerar även till och från Örebro och Hallsberg. För delsträckan Hallsberg-Laxå (Göteborg) eftersträvas trafik minst varannan timme.

6.1.1 Region Express-avgångar

För att korta restiderna mellan nodstäderna Västerås och Stockholm kompletteras utbudet med ett antal 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 och antalet stationsuppehåll ökar.

6.2 **Stråk Linköping – Stockholm – Tierp (-Gävle)**

Linjen kompletterar den ordinarie regionala tågtrafiken och erbjuder kortare restider framförallt i relationerna Östergötland – Stockholm samt Tierp–Uppsala/Stockholm. På dessa sträckor anses linjen motsvara regionens behov av avgångar med Region Express eftersom det parallellt med denna linje bedrivs olika regionala tågtrafiksystem med fler uppehåll. Därutöver skapar linjen direktförbindelse med Arlanda flygplats.

Inriktningen är avgångar varannan timme vardagar på sträckan (Gävle-)Tierp–Stockholm–Linköping. Tills vidare ingår inte Gävle som destination för denna linje.

Helger bedrivs trafik varannan timme under delar av dagen.

Linjen gör uppehåll i Flemingsberg och bidrar därmed till att förbättra trafikutbudet och kortare restider för det lokala resandet inom Storstockholm, delen Södertälje–Flemingsberg–Stockholm C–Arlanda–Uppsala. Nämda delsträcka ska i det sammanhanget ses verka tillsammans med Svealandsbanans utbud och skapar en till två avgångar i timmen under stora delar av vardagarna.

6.3 **Stråk Trosa-Stockholm**

Sedan maj 2010 körs Trosabussen mellan Trosa–Vagnhärad–Liljeholmen (Stockholm). Busstrafiken kompletterar tågtrafiken på Nyköpingsbanan dels genom att nå en annan målpunkt i södra Stockholm, dels skapa bytesfri relation från Trosa. Trosabussen ses som ett viktigt komplement till Nyköpingsbanans tågtrafik och ingår därför i biljettgiltigheten.

Trafiken förväntas bedrivas med Stomtrafik på vardagar, men med lägre utbud på helger.

7. **ÖVRIG TRAFIK INGÅENDE I DET STORREGIONALA TRAFIKSYSTEMET**

I Mälardalen bedriver Region Stockholm pendeltåg i Stockholmsområdet, Östgötatrafiken bedriver Östgötapendeln och Tåg i Bergslagen bedriver regionalstågstrafik i sitt område.

Pendeltågen kan ses ha till syfte att vara trafiksystemet för det närliggande resandet framför allt inom respektive län eller till angränsande läns målpunkt. Pendeltågen gör generellt uppehåll på samtliga tågstationer. Inom Stockholm finns delar av trafiken där restiden kortas genom färre uppehåll.

Regionaltågen trafikerar hela Mälardalen och kan ses bidra till korta restider genom färre uppehåll.

Därutöver ingår anslutande och parallell kollektivtrafik i Bolagets biljettgiltighet; framför allt busstrafik som bedrivs inom ramen för Parternas uppdrag, i detta finns även viss trafik med taxi och båttrafik, i Stockholm även tunnelbanan. Genom anslutningar skapas möjlighet till resa närmare bostad, arbetsplats och andra målpunkter.

Mellan pendeltåg, regionaltåg och fjärrtåg skapas anslutningar. Det totala trafiksystemet ses även vara viktigt för anslutning till flyg- och båttrafik.

BILAGA 2

PRINCIPER FÖR MÄLARDALSTAXAN

1. INLEDNING

Mälardalstaxan och prissättningen av dess produkter ska bidra till att trafiken uppfattas som ett Storregionalt Sammanhållet Trafiksystem oberoende av linje, operatör och trafikslag. Prissättningen ska vidare kunna uppfattas som lättbegriplig och logisk och prisnivån i jämförbara relationer bör vara likartad.

Bolaget ska, inom ramen för Mälardalstaxan; erbjuda och prissätta period- och enkelbiljetter mellan samtliga stationer som omfattas av Bolagets avtalade Mälartågstrafik samt för de relationer som omfattas av avtal om biljettgiltighet.

2. ÖVERGRIPANDE RESEVILLKOR

Biljetterna i Mälardalstaxan har två prisnivåer, helt respektive reducerat pris.

Priset för biljetter till reducerat pris utgörs av 75 procent av priset för en biljett till fullt pris. Berättigade att köpa biljett till reducerat pris är barn/ungdom upp till och med 19 år samt studenter med minst 75 procent studietakt. För åldersgränsen 19 år gäller datum för biljettens inköp. För att berättigas att resa till reducerat pris som student ska resenär vid aktuell resa kunna visa upp giltig studentlegitimation.

Resenär med giltig biljett har rätt att ta med två barn upp till och med 6 år utan avgift.

Bolaget ansvarar för vidare utformning av resevillkor i linje med ovan övergripande resevillkor.

3. ÖVERGRIPANDE BILJETTSORTIMENT

3.1 Enkelbiljett

Enkelbiljett ska erbjudas mellan station och station för sträckor som trafikeras av Bolagets avtalade Mälartågstrafik. Enkelbiljetter ska vara giltiga för en definierad avgång mellan två stationer. En enkelbiljett med Mälartåg ska kunna omfatta en eller flera avgångar (vid byte) för att ta sig från punkt A till punkt B.

Vid resor där Bolagets avtalade Mälartågstrafik är en del av en resa men i övrigt sker med andra trafikföretag är biljetten att betrakta som en Resplusbiljett och regleras inom ramen för de villkor som Samtrafiken sätter upp. I takt med den tekniska utvecklingen och i samverkan mellan Bolaget och Parterna kan överenskommelse träffas för hantering utanför Resplus.

3.2 Periodbiljett

Bolaget ska erbjuda ett sortiment av periodbiljetter primärt för arbets- och vardagsresande. Dessa består av 365-dagars, 90-dagars, 30-dagars och 5/30. Län samt dygn kan komma att tillföras sortimentet.

Periodbiljett ska erbjudas mellan station och station för sträckor som trafikeras av Bolagets upphandlade trafik. Erbjuden periodbiljett ska vara giltig på Mälartåg, samt, förutsatt att särskilda avtal har upprättats, även till, från och mellan stationer som kan trafikeras av andra trafikföretag.

Erbjuden periodbiljett ska omfatta giltighet för resenären att inom geografiskt sammanhängande områden resa i Parternas trafik som bedrivs under avtal om allmän trafik. I detta ingår både den av Bolaget avtalade regionala tågtrafiken för den sträcka som biljetten är giltig samt i Parternas lokala buss- och spårtrafik.

Geografisk giltighet periodbiljett gäller enligt nedan.

- a. Periodbiljett sträcka: Gäller för resa mellan två stationer samt mellanliggande stationer. För varje relation finns en definierad tågsträcka för vilken biljetten är giltig. Vissa sträckor kan gälla för två alternativa vägar. Lokal giltighet i respektive läns lokala buss- och spårtrafik omgivande giltiga stationer ingår.
- b. Periodbiljett Alla sträckor: Samtliga sträckor som omfattas av periodbiljetts giltighet samt samtliga ingående regioners lokala buss- och spårtrafik.
- c. Tillägg för Arlanda C, enligt punkt 4.c, krävs fortsatt för resor till/från Arlanda C.
- d. Periodbiljett Län: Giltig på alla sträckor inom ett län samt inom länets egna trafiksystem. Respektive län väljer om produkten ska erbjudas samt prisnivå. För att undvika barriäreffekter mellan län ska priset som lägst vara i nivå med golvpris. Vid införande av Periodbiljett Län ersätter detta Periodbiljett sträcka enligt punkt (a) för relationer inom det aktuella länet.

4. PRISSÄTTNING

För produkter i Mälardalstaxan ska prissättningen utformas enligt följande grundprinciper.

- a. Grundprincip för prissättning av såväl enkelbiljetter som periodbiljetter är avståndsbaserad kilometerprissättning med grundavgift.
- b. För relationer utanför centrala Stockholm har tåget en lägre konkurrenskraft gentemot bilen, där bilister inte behöver ta hänsyn till köer, trängselskatt och parkeringsproblem. Som följd av detta har alla biljetter som inte gäller för resor till/från Flemingsberg, Stockholm C och Sundbyberg ett avdrag på grundpriset motsvarande 50 procent.
- c. Arlandatillägg: För resor till Arlanda C tas ett särskilt tillägg, ut oavsett biljettyp, som följd av den stationsavgift som tas ut av A-train utifrån aktuella kostnader för av- och påstigande.

- d. För att undvika oönskad överströmning mellan Mälardalstaxan och Parternas egna prissystem ska priset på produkterna i Mälardalstaxan som lägst vara samma som priset för produkter i Parternas trafik med motsvarande geografisk giltighet.

Bolagets styrelse får besluta om årlig prishöjning på upp till och med 5 procent. Prishöjning appliceras enligt principen: (Grundavgift + kilometeravgift) x justering i procent.

4.1 Marknadsaktiviteter, pilotstudier och kampanjer

Bolaget får genomföra marknadsaktiviteter, pilotstudier och kampanjer för att långsiktigt öka attraktiviteten och därmed intäkter i trafiksystemet enligt av styrelsen årligen antagen budget.

5. AVSTEG FRÅN MÄLARDALSTAXAN

Avsteg från Mälardalstaxan kan dels ske genom avsteg från grundprinciperna för prissättning, dels genom införande av biljetter utställda av ägarregion. Avsteg från Mälardalstaxan ska meddelas Bolaget i god tid med hänsyn till Bolagets ordinarie planeringsprocesser så att bland annat intäktsäkring, statistikrapportering, information och uppföljning kan säkerställas.

5.1 Från grundprinciperna för prissättning

De Parter som direkt berörs av den intäkt som biljetten genererar får, för enstaka reserelationer, komma överens om avsteg från grundprinciperna för prissättning.

Ett avsteg från grundprinciperna enligt avsnitt 5 får endast ske undantagsvis och ska i) vara välmotiverad, ii) i huvudsak följa grundprinciperna för prissättning, iii) inte påverka annan Parts intäkt samt iv) bidra till att öka transportsystemets effektivitet i Stockholm-Mälardalregionen.

Avsteg kan exempelvis syfta till att skapa följsamhet gentemot Parternas prissättning för motsvarande sträcka eller att hantera att en sträcka som följd av att tågets sträckning innebär en omväg gentemot andra transportslag.

5.2 Införande av biljetter utställda av ägarregion

Efter separat överenskommelse kan biljetter utställda av ägarregion gälla på Mälartåg.

BILAGA 3 - PRINCIPER FÖR FINANSIERING AV SAMARBETET OCH VERKSAMHETEN

1. INLEDNING

Bolagets övergripande finansiella målsättning är att ha en stabilitet och förutsägbarhet i verksamhetens finansieringskostnader samt att säkerställa tillgång till det kapital som krävs för att driva verksamheten. Det ska säkerställas genom en god likviditet och finansiella nyckeltal. Bolaget ska arbeta aktivt för att hantera finansiella risker kopplade till verksamheten därav ska Bolaget ha en finanspolicy som beskriver ansvar, styrning samt klargöra finansiella risker i verksamheten. I tillägg ska det finnas interna kontroller för att upptäcka och hantera risker i tid.

I följande avsnitt beskrivs hur ägarnas finansiering av Bolagets verksamhet ska fördelas och genomföras.

1.1 Principer för finansiering av samarbetet

Principerna för finansiering av samarbetet och verksamheten ska:

- gå att förstå, vara enkla att hantera och vara rättvisa – i den ordningen,
- styra mot ett effektivt resursutnyttjande, och
- fungera för kort- och långsiktig utveckling.

Principerna ska även skapa förtroende mellan Parterna och mellan Bolaget och Parterna samt vara transparent åt båda håll, rättvis och spegla respektive regions nytta av verksamheten.

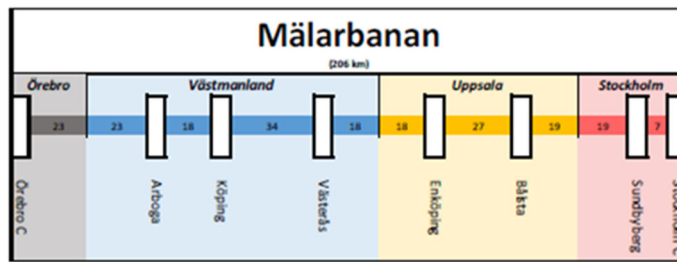
Principer för finansiering av samarbetet tillämpas genom en intäkts- och kostnadsfördelning och som i sin tur utgår från fyra huvudprinciper vilka redovisas nedan:

1.1.1 Princip 1 – Indelning av linjer och linjesträckor

Indelning görs i linjer och linjesträckor där respektive Part bär kostnader och tilldelas intäkter för definierade linjesträckor.

För samtliga linjer som trafikerar av Mälartåg samt Mälarbanan definieras vilken del av respektive linje som tillhör respektive Part, vilka därefter tilldelas intäkter och bär kostnader i enlighet med princip 2 och princip 3.

Grundregeln är att en sträcka som korsar länsgräns delas mellan berörda Parter. Undantag är Arlanda/Märsta, Sala och Kvicksund enligt linjeindelning nedanför.



Mälärbanan är endast aktuell för återföring av intäkter enligt princip 2 och princip 4 fördelning av kostnader för avtal om biljettgiltighet. Linjen utgår i fördelning av intäkter från Örebro även om Mälardalstrafiks periodbiljetter kan säljas även från Laxå, Hallsberg och Kumla.

1.1.2 Princip 2 – Återinföring av intäkter

Bolaget har försäljning av enkelbiljetter för sträckor som trafikeras av Mälartåg samt av biljetter som även kan ha giltighet för sträckor som trafikeras av andra trafikföretag samt inom Parternas trafiksystem.

Grundprincipen för såväl enkelbiljetter som periodbiljetter är att intäkten återförs, i enlighet med princip 1, till de linjer och linjesträckor för vilken biljetten har sålts (station till station). För resor som sålts vilket omfattar mer än en linje återförs intäkterna till samtliga berörda linjer utifrån grundprincipen. Exempelvis återförs en enkelbiljett såld mellan Arboga–Flen till Svealandsbanan (Arboga–Eskilstuna) och UVEN (Eskilstuna–Flen). Denna princip gäller även för biljetter med tillägget ”Alla sträckor”, det vill säga en periodbiljett med giltighet i hela trafiksystemet. Om ”Alla Sträckor” inte går att definiera till en sträcka (station till station) används tillsvidare en schablon baserad på historisk data.

För periodbiljetter, som gäller mellan två stationer som korsar en länsgräns, avsätts 10 procent av intäkten till en särskild pott för lokalgiltighet, i syfte att ersätta möjligheten att resa i regionernas trafiksystem (pendeltåg, tunnelbana, spårväg, buss etcetera). Den särskilda potten fördelas till Parterna enligt en schablon byggd på historisk data.

Parterna är överens om att lokalgiltighet, när tekniska förutsättningar finns för detta hos samtliga Parter, i stället ska fördelas utifrån faktisk användning, det vill säga andel valideringar inom respektive Parts lokala trafiksystem. Detta uppdateras då årligen.

Resterande 90 procent fördelas enligt princip 2, på samma sätt som enkelbiljetter. För periodbiljett som endast är giltig inom en eller flera sträckor inom ett enskilt län återförs dock intäkten till 100 procent till berörd Part, då biljetten enbart kan användas inom den aktuella Partens trafik.

Intäkter kan även återföras till sträckor som inte trafikeras av Mälartåg, där kapacitet har köpts av externt trafikföretag. De sträckor där sådana intäkter återförs är följande:

- (a) Mälärbanan; Intäkter fördelas enligt grundprincipen.
- (b) Trosa–Liljeholmen; En andel av periodbiljettsintäkterna återförs på sträckan Vagnhärad–Stockholm C enligt grundprincipen. Återstående andel på sträckan Vagnhärad–Stockholm C återförs till linje Trosa–Liljeholmen där intäkterna går fullt ut till Region Sörmland.

- (c) Ostpendeln Östergötland–Stockholm; Andelen intäkter som ska återföras till linje Ostpendeln kalibreras årligen utifrån särskilda analyser av resandets fördelning men kan aldrig överstiga 80 procent av Linköping–Stockholm respektive två tredjedelar av Norrköping–Stockholm. Om sträckan inte går att ta ut från försäljningssystemet eller på annat sätt, fördelas det enligt ”Alla sträckor”. Intäkter från linje Ostpendeln Östergötland–Stockholm återförs fullt ut till Region Östergötland.
- (d) Tåg i Bergslagen; Ses som lokaltrafik. Undantag till detta gäller sträckan Örebro/Hallsberg–Mjölby där Region Örebro län tar hela intäkten.

Övriga intäkter, som inte kan fördelas som biljettintäkter, fördelas enligt princip 3 fördelning av kostnader, då övriga intäkter till största del uppstår utifrån kostnader som fördelats enligt princip 3.

1.1.3 Princip 3 – Fördelning av kostnader

Bolagets kostnader ses som en helhet som fördelas fullt ut till de linjer som definieras som Mälartågslinjer. För de linjer som berör mer än en Part fördelas därefter kostnader mellan de berörda Parterna utifrån indelning enligt princip 1.

Fördelningen mellan linjer görs utifrån andel sittplatskilometer (antal fordonskilometer x antal sittplatser) som respektive linje står för. För de linjer som berör mer än en Part fördelas därefter 75 procent av kostnaderna mellan Parterna utifrån andel personkilometer (personer ombord x reslängd) och 25 procent utifrån andel linjelängd för den sträcka som respektive Part ansvarar för.

Personkilometerkomponenten innebär att alla resenärer påverkar kostnaden oavsett om de reser med Bolagets biljettsortiment eller Parternas egna biljettsortiment. Därmed finns också automatiskt en kostnad för respektive Part att ha giltighet för inomlänsprodukter, vilket innebär att någon ytterligare reglering kopplat till detta inte är nödvändig.

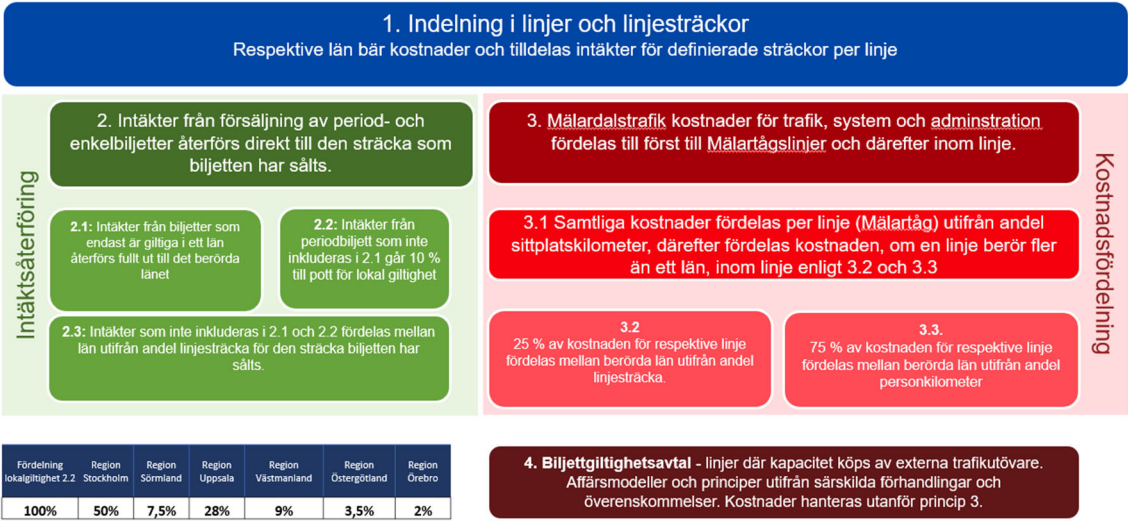
Samtliga kostnader fördelas enligt princip 3, om inte annat anges i Avtalet eller i andra överenskommelser mellan Parterna.

1.1.4 Princip 4 – Avtal om biljettgiltighet

Undantaget från princip 3 gäller sträckor som inte trafikeras av Mälartåg men som bedöms vara en del av det Storregionala Trafiksystemet. I dessa fall finns möjlighet för Parterna att köpa kapacitet för att låta Bolagets biljettprodukter vara giltiga i andra trafikföretags trafik, så kallade avtal för biljettgiltighet.

Förutsättningar och affärsmodeller skiljer sig åt mellan linjer. Kostnader för dessa avtal hanteras enligt grundprincipen i intäktsfördelningsmodellen, eftersom intäkterna har fördelats ut enligt grundprincipen och kostnaderna är baserade på försäljningen på sträckor med avtal för biljettgiltighet och ska därför spegla intäktsfördelningen för en rättvis fördelning.

1.2Schematisk bild över principerna



2.ÖVRIGT

Ovan nämnda principer utgår från det gemensamma åtagandet i enlighet med Avtalet. Bolaget ansvarar för utformning av tillämpning av fördelningsmodellen utifrån ovan beskrivna principer.

Om Part tilldelas intäkter och/eller bär kostnader som inte återspeglar principernas mål och syfte på ett balanserat sätt enligt denna bilaga kan Bolaget i sin tillämpning av principerna löpande under verksamhetsåret göra mindre justeringar av finansieringen för en eller flera Parter. Sådan justering ska tillämpas restriktivt och får enbart göras så att den faktiska effekten av principerna för finansiering utfaller i enlighet med vad som regleras i denna bilaga.

Principernas effekt ska utvärderas om någon väsentlig förändring sker. Om utvärdering påvisar att principernas mål och syfte inte uppnås kan ägarrådet komma överens om justering mellan Parterna.

Linjer och linjesträckor som ska tillföras/avyttras Mälartåg bör endast kunna läggas till om samtliga Parter är överens om att detta ska ske och bör då föregås av en beskrivning av hur kostnader i enlighet med princip 3 justeras för Parterna. Även en beskrivning av hur intäkter enligt princip 2 påverkas bör genomföras.

Modellen hanterar i princip inte nya stationer eller borttagande av stationer. Efterfrågas nya uppehåll av en eller flera Parter att läggas till trafiksystemet eller att tas bort bör detta därför konsekvensbeskrivas kostnads- som intäktsmässigt och godkännas av samtliga berörda Parter som berörs av de linjer där en ny station önskas tillföras eller tas bort.

Modellen reglerar automatiskt kostnad för eventuell giltighet för Parternas egna produkter inom länet som följd av att kostnaden för en linje fördelas utifrån parametern personkilometer. Det är viktigt att, innan beslut om så kallad inomlänsgiltighet fattas, säkerställa att trafiksystemet har erforderlig kapacitet och att det är i enlighet med valideringskrav i trafikavtalet och att det inte riskerar innebära en kostnadsökning eller intäktsminskning för verksamheten eller Part.

Beslutsförslag § 09 Bolagsordning för
Mälardalstrafik
Infosäk.klass: K1 Öppen
Handläggare: Lina Jurbrant

Dnr:277–2023
2024-05-03

§ 09 Bolagsordning för Mälardalstrafik

Bilaga 09–01 Förslag till reviderad Bolagsordning för Mälardalstrafik

Ägarrådet föreslår

att godkänna styrelsens beslut den 2 maj § 32 avseende reviderad bolagsordning för Mälardalstrafik samt att föreslå ägarregionerna att godkänna reviderad bolagsordning för Mälardalstrafik.

Årsstämmans förslag till beslut

att reviderad Bolagsordning för Mälardalstrafik fastställs under förutsättning av ägarregionernas godkännande.

Regionfullmäktiges förslag till beslut

att reviderad Bolagsordning för Mälardalstrafik godkänns.

Ärendet

Ägarrådet har tidigare beslutat om en översyn av bolagets styrande dokument såsom bolagsordning, aktieägaravtal, samverkansavtal samt arbetsordning för styrelse och verkställande direktör.

Gällande bolagsordning beslutades av bolagsstämman 2013-03-13. Med anledning av nu genomförd översyn föreslås att bolagsordningen uppdateras med justeringar av praktisk karaktär. Ändringarna avser dels Bolagets namn att heta Mälardalstrafik Aktiebolag, dels att bolagsstämma kan hållas på valfri ort inom respektive ägarregions geografiska område, därtill att kallelse till bolagsstämma kan ske med e-post, med vissa i aktiebolagslagen angivna undantag. I övrigt är bolagsordningen oförändrad.

Ägarrådet föreslås godkänna styrelsens beslut den 2 maj § 32 avseende reviderad bolagsordning för Mälardalstrafik samt att föreslå ägarregionerna att godkänna reviderad bolagsordning för Mälardalstrafik.

BOLAGSORDNING FÖR MÄLARDALSTRAFIK AKTIEBOLAG, 556425-0610

Antagen på bolagsstämman 2024-05-03.

§ 1

Bolagets firma är Mälardalstrafik Aktiebolag.

§ 2

Styrelsen ska ha sitt säte i Stockholm. Bolagsstämman får äga rum på annan ort inom respektive ägares geografiska område.

§ 3

Föremålet för bolagets verksamhet är att handlägga frågor av gemensamt intresse för ägarna vad gäller regionaltågstrafik, särskilt i Mälardalregionen. Bolagets ändamål är att bidra till ägarnas fullgörande av sina uppgifter som regionala kollektivtrafikmyndigheter, innefattande även fullgörande av i behörig ordning lämnad befogenhet att upphandla och ingå avtal om allmän trafik samt upphandling och tillhandahållande av andra persontransport- och samordningstjänster inom ramen för ägarnas beslut och kommunala kompetens.

§ 4

Aktiekapitalet ska utgöra lägst 600.000 kronor och högst 2.000.000 kronor.

§ 5

Antalet aktier ska vara lägst 120 aktier och högst 400 aktier.

§ 6

Kallelse till bolagsstämman ska ske elektroniskt via e-post och, när det särskilt föreskrivs i aktiebolagslagen (2005:551), genom brev med posten till ägarna tidigast sex veckor och senast två veckor före stämman.

§ 7

Styrelsen ska bestå av två till tolv ledamöter jämte lika många suppleanter för dessa. Styrelsen utses på årsstämman för tiden till slutet av den årsstämma som hålls under det fjärde räkenskapsåret efter allmänna val. Årsstämman utser ordförande i styrelsen.

§ 8

För granskning av bolagets årsredovisning jämte räkenskaperna samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning utses två revisorer med två suppleanter, av vilka en revisor och en suppleant ska vara auktoriserade. Valet sker på årsstämman.

§ 9

Årsstämma hålls en gång årligen före juni månads utgång. På årsstämman ska följande ärende förekomma till behandling:

1. Val av ordförande vid stämman

2. Upprättande och godkännande av röstlängd
3. Val av en eller två justeringsmän
4. Godkännande av dagordning
5. Prövning av om stämman blivit behörigen sammankallad
6. Framläggande av årsredovisning och revisionsberättelse
7. Beslut om
 - a) fastställelse av resultat- och balansräkning
 - b) disposition beträffande bolagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen
 - c) ansvarsfrihet åt styrelseledamöterna och verkställande direktören
8. Fastställande av eventuella arvoden åt styrelsen och revisorn
9. I förekommande fall val av styrelseledamot, styrelsesuppleant och revisor
10. Annat ärende, som ankommer på stämman enligt aktiebolagslagen (2005:551) eller bolagsordningen.

§ 10

Vid bolagsstämma må envar röstberättigad rösta för fulla antalet för honom ägda och företrädde aktier utan begränsning i röstetalet.

§ 11

Bolaget ska bereda de beslutande församlingarna hos respektive ägare möjlighet att ta ställning innan beslut som är av principiell betydelse eller annars av större vikt, fattas.

§ 12

Bolagets räkenskapsår ska vara kalenderår.

§ 13

Har aktie genom köp, byte eller gåva övergått till en ny ägare, som icke förut är aktieägare i bolaget, ska aktien ofördröjligen hembjudas aktieägarna till inlösen genom skriftlig anmälan hos bolagets styrelse. Åtkomsten av aktien ska härvid styrkas. Vad nu sagts ska icke gälla aktie som förvärvats av bolag, som ägs av aktieägare ensam.

När aktien sålunda hembjudits till inlösen, ska styrelsen ofördröjligen underrätta bolagets aktieägare med känd postadress, på sätt som om meddelanden till aktieägare är föreskrivet, med anmodan till den som önskar begagna sig av lösningsrätten att framställa lösningsanspråk hos styrelsen inom två månader, räknat från anmälan till styrelsen om aktiens övergång.

Anmäler sig flera lösningsberättigade, ska företrädesrätten dem emellan bestämmas genom lottning av bolagets styrelse, eller om någon lösningsberättigad begär det, notarius publicus. Om flera aktier utbjudits samtidigt ska dock aktierna först, så långt det är möjligt, i proportion till tidigare innehav fördelas bland dem, som framställt lösningsanspråk.

Lösenbeloppet ska utgöras av aktiens kvotvärde vid tidpunkten för förvärvet. Lösenbeloppet ska erläggas inom en månad från den tidpunkt då lösenbeloppet blev bestämt.

Under hembudstiden ska förvärvaren ha rätt att utöva rösträtt för de hembjudna aktierna.

Om förvärvaren och den som begärt att få lösa in aktierna inte kommer överens

i frågan om inlösen, får den som begärt inlösen väcka talan inom två månader från framställan av lösningsanspråk hos bolagets styrelse. En sådan tvist ska avgöras av skiljemän enligt lagen (1999:116) om skiljeförfarande.

Därest ej inom stadgad tid någon lösningsberättigad framställer lösningsanspråk eller lösen inte erlägges inom föreskriven tid, äger den som gjort hembudet att bli registrerad för aktien.

§ 14

Träder bolaget i likvidation tillfaller behållna tillgångar aktieägarna i förhållande till aktieinnehavet.

§ 15

Denna bolagsordning får inte ändras utan godkännande av de beslutande församlingarna hos respektive ägare.

Infosäk.klass: K2 Känslig

Noteringar

2024-05-03

Ägarråd för Mälardalstrafik MÄLAB AB

Ägarråd den 3 maj 2024

DATUM Fredag den 3 maj 2024
TID Klockan 09.05 – 09.58
PLATS Sundbyholms Slott i Eskilstuna samt digitalt via Microsoft Teams

<i>Politiska representanter</i>	<i>Tjänstemannarepresentanter</i>	<i>Övriga närvarande</i>
<i>Region Stockholm</i> Aida Hadžialić	<i>Region Stockholm</i> Peter Svahn	<i>Styrelsens presidium</i> Kristoffer Tamsons
<i>Region Sörmland</i> Lars Lundqvist	<i>Region Sörmland</i> Kenneth Hagström	Anton Fendert Monica Johansson
<i>Region Västmanland</i> Mikael Anderson Elfgren	<i>Region Västmanland</i> Arne Andersson	<i>Tjänstepersoner Mälardalstrafik</i> Helena Ekroth Malai Bierfeldt
<i>Region Uppsala</i> Jenny Lundström	<i>Region Uppsala</i> Karin Svingby	<i>Övrig</i> Johan Ljung
<i>Region Örebro län</i> Nina Höijer	<i>Region Örebro län</i> Lennart Frommegård	
<i>Region Östergötland</i> Jan Owe-Larsson	<i>Region Östergötland</i> Johan Kindén	

§ 1. Val av ordförande

Kristoffer Tamsons utsågs till ordförande.

§ 2. Val av sekreterare

Malai Bierfeldt utsågs till sekreterare.

§ 3. Val av justeringsperson

Mikael Anderson Elfgren utsågs att jämte ordförande justera ägarrådets noteringar.

§ 4. Godkännande av dagordning

Ägarrådet godkände utskickad dagordning.

§ 5. Godkänna föregående noteringar

Noteringar från ägarrådets sammanträde den 20 december 2023 godkändes.

§ 6. Information från VD

Ägarrådet beslutade:

att notera lämnad information.

Ärendebeskrivning

Verkställande direktör Helena Ekroth informerade bland annat om trafikavtalen, uppstarten med nytt trafikföretag och kommande trafikupphandling. Därtill information om ekonomi med utfall och mål för 2023 samt verksamhetsplan och budget för 2025 (2026–2028).

§ 7. Överenskommelse avseende behörighet för Region Stockholm att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik

Ägarrådet beslutade:

att godkänna styrelsens beslut innebärande:

- att föreslå Region Gävleborg, Region Sörmland, Region Uppsala, Region Västmanland, Region Örebro Län samt Region Östergötland att var för sig ingå överenskommelse om att Region Stockholm får fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i Stockholm-Mälardalsregionen, i enlighet med bilaga 07–01 tillhörande ärendet, tillika styrelsens bilaga 31–01 samt
- att föreslå att Region Stockholm med stöd av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik fastställa allmän trafikplikt för tågtrafik i Stockholm-Mälardalsregionen under förutsättning att nödvändiga överenskommelser ingåtts enligt ovan.

Ärendebeskrivning

Verkställande direktör Helena Ekroth redogjorde för ärendet. Enligt Kollektivtrafiklagen får en regional kollektivtrafikmyndighet, efter överenskommelse med en eller flera andra sådana myndigheter, fatta beslut om allmän trafikplikt inom myndigheternas gemensamma område. Ett sådant beslut får endast avse regional kollektivtrafik.

Ett trafikavtal får inte ingås utan att ett nytt beslut om allmän trafikplikt har fattats. För att Mälardalstrafik ska kunna teckna nytt trafikavtal krävs att berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter i respektive region, kommit överens om att en av dessa fattar beslut om allmän trafikplikt samt att ett sådant beslut därefter fattas.

Styrelsen behandlade ärendet under sammanträdet den 2 maj 2024, ärende § 31.

Ägarrådet föreslogs att godkänna styrelsens beslut innebärande att föreslå Region Gävleborg, Region Sörmland, Region Uppsala, Region Västmanland, Region Örebro Län samt Region Östergötland att var för sig ingå överenskommelse om att Region Stockholm

får fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i Stockholm-Mälardalsregionen, i enlighet med bilaga 07–01 tillhörande ärendet, tillika styrelsens bilaga 31–01 samt att föreslå att Region Stockholm med stöd av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik fastställa allmän trafikplikt för tågtrafik i Stockholm-Mälardalsregionen under förutsättning att nödvändiga överenskommelser ingåtts enligt ovan.

§ 8. Samverkansavtal för Mälardalstrafik

Ägarrådet beslutade:

att notera lämnad information.

Ärendebeskrivning

Verkställande direktör Helena Ekroth redogjorde för ärendet. Sedan tidigare har Mälardalstrafiks ägare genom beslut i ägarrådet beslutat om en översyn av bolagets styrande dokument såsom bolagsordning, aktieägaravtal, samverkansavtal samt arbetsordning för styrelse och vd.

Vid styrelsens sammanträde den 27 mars 2024 redovisades såväl utgångspunkter för arbetet som syfte och innehåll i förslag till nya styrande dokument omfattande bolagsordning, samverkansavtal, arbetsordning för styrelse med instruktion för verkställande direktör samt förslag till finanspolicy. Beredning sedan dess påvisar behov av omarbetning av nuvarande innehåll i ett antal punkter i samverkansavtalet. Samverkansavtal jämte bilagor föreslås efter fortsatt beredning godkännas av styrelse på styrelsens sammanträde den 9 oktober 2024 för att därefter tillställas ägarrådet.

Styrelsen behandlade ärendet under sammanträdet den 2 maj 2024, ärende § 35. Ägarrådet föreslogs att notera lämnad information.

§ 9. Bolagsordning för Mälardalstrafik

Ägarrådet beslutade:

att godkänna styrelsens beslut den 2 maj 2024 § 32 avseende reviderad bolagsordning för Mälardalstrafik samt att föreslå ägarregionerna att godkänna reviderad bolagsordning för Mälardalstrafik.

Ärendebeskrivning

Verkställande direktör Helena Ekroth redogjorde för ärendet. Sedan tidigare har Mälardalstrafiks ägare genom beslut i ägarrådet beslutat om en översyn av bolagets styrande dokument såsom bolagsordning, aktieägaravtal, samverkansavtal samt arbetsordning för styrelse och verkställande direktör.

Gällande bolagsordning beslutades av bolagsstämman den 13 mars 2013. Till följd av en genomförd översyn föreslås att bolagsordningen uppdateras med justeringar av praktisk karaktär. Ändringarna avser dels Bolagets namn att heta Mälardalstrafik Aktiebolag, dels att bolagsstämma kan hållas på valfri ort inom respektive ägarregions geografiska område,

därtill att kallelse till bolagsstämma kan ske med e-post, med vissa i aktiebolagslagen angivna undantag. I övrigt är bolagsordningen oförändrad.

Styrelsen behandlade ärendet under sammanträdet den 2 maj 2024, ärende § 32.

Ägarrådet föreslogs att godkänna styrelsens beslut den 2 maj 2024 § 32 avseende reviderad bolagsordning för Mälardalstrafik samt att föreslå ägarregionerna att godkänna reviderad bolagsordning för Mälardalstrafik.

§ 10. Arbetsordning för styrelse med instruktion för verkställande direktör

Ägarrådet beslutade:

att godkänna styrelsens beslut den 2 maj 2024 § 33 avseende att fastställa arbetsordning för styrelse med instruktion för verkställande direktör i enlighet med styrelsens beslut.

Ärendebeskrivning

Verkställande direktör Helena Ekroth redogjorde för ärendet. Enligt nu fastställd arbetsordning för styrelse och verkställande direktör ska arbetsordningen ses över en gång om året och behandlas i styrelsen. Detta har hittills skett årligen vid sista ordinarie styrelsesammanträde.

Med anledning av den översyn av bolagets styrande dokument som tidigare initierats av ägarrådet har arbetsordningen på nytt setts över och justerats. Arbetsordningens namn har uppdaterats till "Arbetsordning för styrelsen med instruktion för verkställande direktör". Ett nytt avsnitt som föreskriver en årlig utvärdering av styrelsens egna arbete har lagts till. Ett tillägg har även förts in för att förtydliga frågor och beslut som verkställande direktör inte får fatta inom ramen för den löpande förvaltningen och där beslut måste föreläggas styrelsen. För att linjera med praxis har förtydligats att styrelsen ska utse en till två vice ordföranden.

Styrelsen behandlade ärendet under sammanträdet den 2 maj 2024, ärende § 33.

Ägarrådet föreslogs att godkänna styrelsens beslut den 2 maj 2024 § 33 avseende att fastställa arbetsordning för styrelse med instruktion för verkställande direktör i enlighet med styrelsens beslut.

§ 11. Finanspolicy för Mälardalstrafik

Ägarrådet beslutade:

att godkänna styrelsens beslut den 2 maj 2024 § 34 avseende fastställande av Finanspolicy för Mälardalstrafik.

Ärendebeskrivning

Verkställande direktör Helena Ekroth redogjorde för ärendet. I samband med översynen av bolagets styrande dokument såsom bolagsordning, aktieägaravtal, samverkansavtal samt arbetsordning för styrelse och vd, har det identifierats ett behov att även upprätta en finanspolicy för Mälardalstrafik.

Syftet med Finanspolicyn är att dels ange hur ansvaret för finansverksamheten fördelas, ange hur finansverksamheten ska styras och följas upp, klargöra hur finansiella risker ska identifieras, mätas och begränsas. Finanspolicyn med inkluderade riktlinjer ska framför allt fungera som vägledning i det dagliga arbetet och ska utgöra regelverk för Mälardalstrafiks finansverksamhet.

Styrelsen behandlade ärendet under sammanträdet den 2 maj 2024, ärende § 34.
Ägarrådet föreslogs att godkänna styrelsens beslut den 2 maj 2024 § 34 avseende fastställande av Finanspolicy för Mälardalstrafik.

§ 12. Mälardalstaxan

Ägarrådet beslutade:

- att** godkänna informationen om styrelsens beslut den 27 mars 2024 § 16 avseende att införa tillfälliga resevillkor för medföljande barn.
- att** godkänna informationen om styrelsens beslut den 2 maj 2024 § 36 avseende förlängning av kampanjperiod Movingo 5/30.

Ärendebeskrivning

Verkställande direktör Helena Ekroth redogjorde för ärendet. Vid styrelsens sammanträde den 15 mars 2023 beslutade styrelsen att under perioden 29 april – 20 augusti 2023 införa tillfälliga resevillkor för medföljande barn för resenär med giltig enkelbiljett ombord på Mälartåg, innebärande avgiftsfritt medtagande av två barn upp till och med 11 år (ordinarie upp till och med 6 år). Inför sommaren 2024 ser tjänstemannaorganisationen ett värde i att få upprepa kampanjen.

Vid styrelsens sammanträde den 27 mars 2024, § 16 beslutade styrelsen att tillfälliga resevillkor för medföljande barn gäller för resenär med giltig enkelbiljett ombord på Mälartåg, innebärande avgiftsfritt medtagande av två barn upp till och med 11 år under perioden 27 maj – 18 augusti 2024. Att ge verkställande direktör i uppdrag att återkomma till styrelsen efter genomförd utvärdering, med redovisning om resultat av kampanjen samt att ge verkställande direktör i uppdrag att tillse information till ägarrådet.

Mälardalstaxan infördes i form av periodbiljetten Movingo under 2017. Under 2021 kompletterades Mälardalstaxan med enkelbiljetter och vid styrelsens sammanträde den 18 maj 2022 fattades beslut om komplettering av Mälardalstaxan, innebärande bland annat men inte begränsat till, att som kampanj under sju månader införa periodbiljett Movingo 5/30 med fem unika resdagar under en 30-dagarsperiod. Den 21 april 2023 lanserades periodbiljetten. Vid styrelsesammanträde den 11 oktober 2023 beslutade styrelsen att förlänga kampanjen (piloten) för Movingo 5/30 till och med den 30 juni 2024 och vid ägarrådets möte samma dag beslutade ägarrådet att godkänna informationen om styrelsens förslag till förlängning.

Movingo 5/30 uppskattas av resenärerna som instegsprodukt och som komplement för ett flexibelt resande vid ledigheter. Movingo 5/30 bidrar långsiktigt till de övergripande målen

Nöjda kunder, Attraktiva tjänster och Ekonomi i balans och föreslås övergå som ordinarie produkt i erbjudandet till kund.

Parallellt har arbete med styrande dokument för bolaget fortskridit där bland annat Movingo 5/30 föreslås ingå permanent i Mälardalstaxan. I avvaktan på beslutsprocessen avseende samverkansavtal, föreslogs styrelsen den 2 maj 2024, ärende § 36, att förlänga kampanjperioden för Movingo 5/30 till och med den 31 augusti 2025 samt att ge verkställande direktör i uppdrag att tillse information till ägarrådet.

§ 13. Stockholm – Uppsala

Ägarrådet beslutade:

att notera lämnad information.

Ärendebeskrivning

Verkställande direktör Helena Ekroth redogjorde för ärendet. Den regionala tågtrafiken längs Stockholm-Uppsala utgörs idag av de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafik med SL Pendeltåg och Mälartåg samt kommersiell trafik i form av SJ Regional (Stockholm-Uppsala) och SJ Intercity (Gävle-Stockholm-Linköping). Den aktuella sträckan Stockholm-Uppsala har ett omfattande pendlings- och vardagsresande, är i omfattning motsvarande Mälartågs trafikutbud belagd med trafikplikt och är en viktig del i det regionala kollektivtrafiksystemet. För resenärer längs sträckan finns idag problematik kopplat till icke samordnade biljettlösningar och tidtabeller.

Vid seminariet den 2 maj 2024 redogjorde tjänstemannarepresentanter från Region Stockholm, Region Uppsala och Mälardalstrafik för ärendet.

§ 13. Övriga frågor

Då inga övriga frågor förelåg för diskussion avslutade ordförande Kristoffer Tamsons sammanträdet.

Vid noteringarna
Malai Bierfeldt

Justeras genom digital signering

Kristoffer Tamsons
Ordförande

Mikael Anderson Elfgren
Justerare

This documents contains 6 pages before this page

Dokumentet inneholder 6 sider før denne siden

Tämä asiakirja sisältää 6 sivua ennen tätä sivua

Dette dokument indeholder 6 sider før denne side

Detta dokument innehåller 6 sidor före denna sida

KRISTOFFER TAMSONS

f39bc606-b8a8-4e0b-b0d8-0973567464b9 - 2024-05-17 10:16:18 UTC +03:00

BankID / Freja eID - 91b605b9-c9f0-44ea-bfc5-14120bbbbd4a - SE

MIKAEL ANDERSSON ELFGREN

78f90241-d935-4f38-acb7-290b3534479b - 2024-05-19 13:48:40 UTC +03:00

BankID / Freja eID - af93cfbc-8f48-48b9-af93-275758402367 - SE

Malai Ladda Bierfeldt

ab18878e-cc07-4f8e-b117-214b232c77fb - 2024-05-20 12:06:10 UTC +03:00

BankID / Freja eID - a6ddcd91-5c01-4614-a485-cb810e03c92e - SE

authority to sign	asemavaltuus	ställningsfullmakt	autoritet til å signere	myndighed til at underskrive
representative	nimenkirjoitusoikeus	firmateckningsrätt	representant	repræsentant
custodial	huoltaja/edunvalvoja	förvaltare	foresatte/verge	frihedsberøvende