

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

ÄNDRINGSHISTORIK

Ändringsdatum	Beskrivning	Version
2024-09-10	Första version av Avtalet och tillhörande Bilaga 1, Bilaga 2 och Bilaga 3 upprättas.	1.0
2025-XX-XX	Revidering av till Avtalet hörande Bilaga 3 vad gäller intäkts- och kostnadsfördelningsmodellen. Utöver revidering av Bilaga 3 har genomförts löpande justeringar och tillägg enligt följande. -	1.1

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	9
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 Aktiebolag, 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 fortsatta 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-Mälardalen**” 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-Mälardalen, det beroende som trafikslag och biljettutbud har till varandra i Stockholm-Mälardalen 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 årsstämman för tiden till slutet av den årsstämma som hålls under det fjärde räkenskapsåret efter allmänna val.

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 Vid bristande överensstämmelse mellan innehållet i Bolagsordningen för Bolaget 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 lekmannarevisorer 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 Trafik- och biljettbeställningsprocessen.

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 tidigare samverkansavtal daterat den 17 december 2024 inklusive tilläggsavtal och aktieägaravtal 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 har upphandlats med trafikstart under 2026. 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/tillgodosgjorda.

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 Parters 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 avgifter för utlämnande av kopia av allmänna handlingar, vilket ska göras utifrån bestämmelserna i avgiftsförordningen (1992:191).

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 regionalångstrafiken i Stockholm-Mälardalenregionen inom ramen för Mälardalsrådets process En Bättre Sitt ("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 i god tid innan tidtabellsskifte och i linje med förutsättningar inom vid var tid upphandlat trafikavtal.

Förändringar i trafikproduktion ska utgå från det gemensamma målet om ett långsiktigt stabilt och hållbart Storregionalt Sammanhållet Trafiksystem. Eventuella förändringar behöver också förhålla sig till trafikavtalet med upphandlat trafikföretag där grundproduktion, frivolymer och optioner finns definierade. Produktionsförändringar förutsätter alltid att berörda Parter och Bolaget har säkerställt att frigjord fordonskapacitet och kostnadsfördelning kan tas emot, bäras och hanteras av Parterna inom ramen för samverkan. Gällande förändringar i trafikproduktion ska även beaktas vad som framgår av Bilaga 3 (intäkts- och kostnadsfördelningsmodellen) och tillämpningsdokumentet avseende Avtalet.

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 tågsystemet bedrivs på merparten av järnvägsnätet i Stockholm-Mälardalenregionen. 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 kan Bolaget träffa överenskommelse 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 attraktivt trafikutbud och/eller för att skapa tillräcklig sittplatskapacitet.

Generellt eftersträvas Insatstrafik mellan Stomtrafikens avgångar under ca tre timmar på 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 regionaltågsstationer.

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 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 trafikeras 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 högtrafik ger halvtimmetrafik 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 Mälarbanans 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 halvtimmetrafik 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 trafikerar 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 trafikerar 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 halvtimmetrafik 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 halvtimmetrafik 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 halvtimmetrafik, 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 halvtimmetrafik 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 timmetrafik 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 eftersträvansvärt 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 högttrafik i båda riktningarna.

För delsträckan Arboga–Köping–Västerås, kompletteras Stomtrafiken med Insatstrafik som ger halvtimmestrafik i högttrafik 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. 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. Bolaget får besluta i fråga om vilken studietakt som ska berättiga studenten till reducerat pris.

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

Bolaget ska under de förutsättningar som anges i lag (1977:67) om tilläggsavgift i kollektivtrafik ta ut tilläggsavgift av resande som inte kan uppvisa giltig biljett. Bolaget ska även vidta erforderliga indrivningsåtgärder i de fall utställda tilläggsavgifter inte betalas.

Bolaget ansvarar för vidare utformning av köp- och resevillkor i linje med ovan övergripande villkor.

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 samt fem dygnsbiljetter under 30 dagar. Om Bolaget bedömer att förutsättningar föreligger kan Län samt dygn och Movingo enkel 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. Bolaget får även ta beslut om beloppsjustering vad beträffar tilläggsavgift enligt de förutsättningar som anges i lag (1977:67) om tilläggsavgift i kollektivtrafik.

Bolagets styrelse får besluta om vilka avrundningsregler som ska tillämpas vad gäller priser för enkel- och periodbiljetter.

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 intäktssäkring, 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-Mälarenregionen.

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:

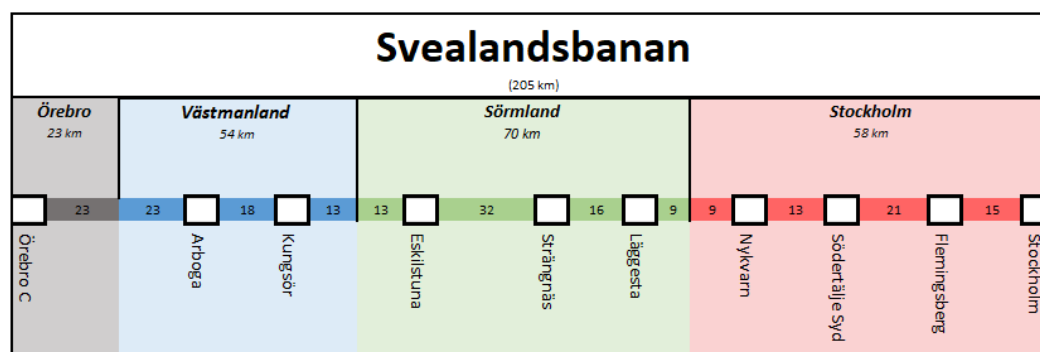
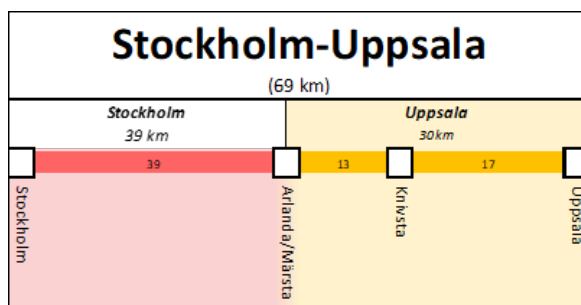
1.1.1 Princip 1 – Indelning av linjer och linjesträckor

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.

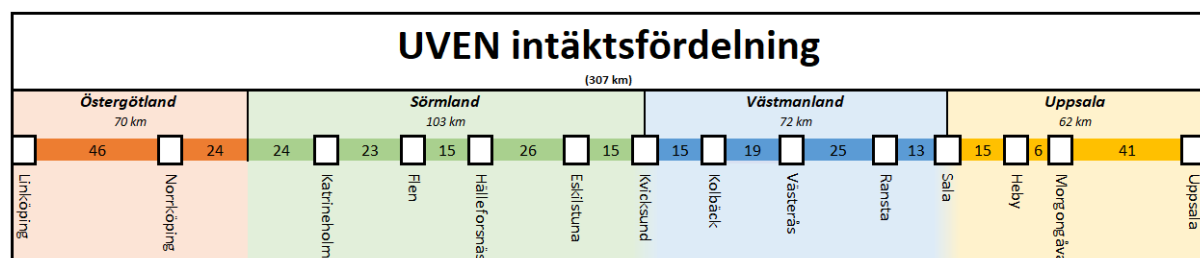
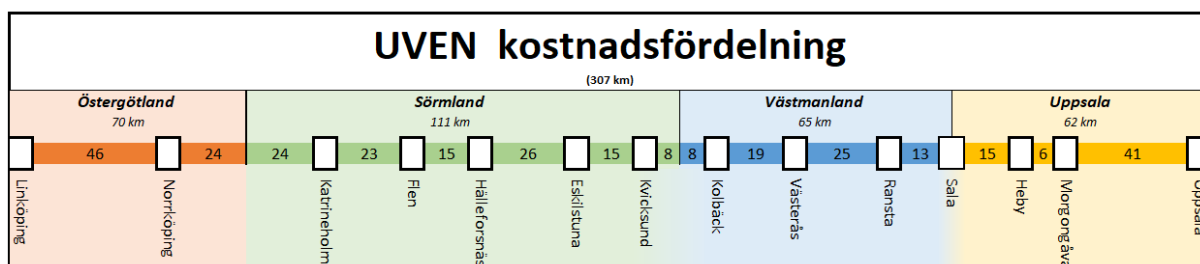
Grundregeln är att en sträcka som korsar länsgräns delas mellan berörda Parter. Undantag är Arlanda/Märsta, Sala och Kvikksund (enbart gällande intäktsdelning) enligt linjeindelning nedanför.

1.1.1.1 Indelning av linjer och linjesträckor

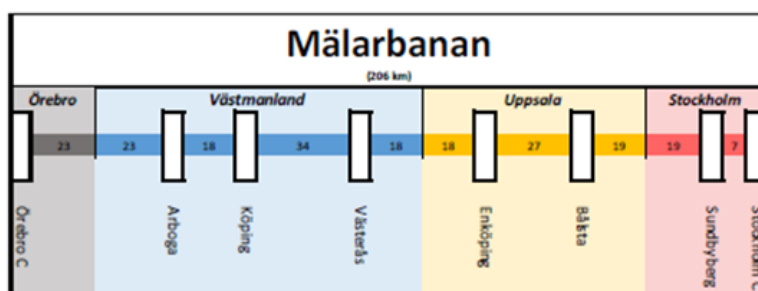


Linjen Svealandsbanan-Uppsala delas upp i två linjer med Stockholm som ändpunkt i båda linjerna; Stockholm-Uppsala samt Stockholm-Eskilstuna-Örebro. Denna uppdelning görs endast vid tillämpning av fördelningsmodellerna och inte i tidtabell mot kund.

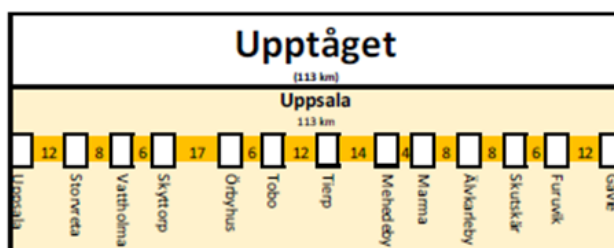
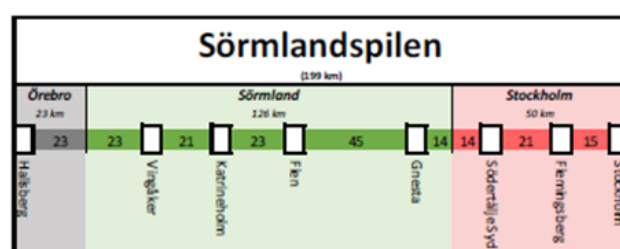
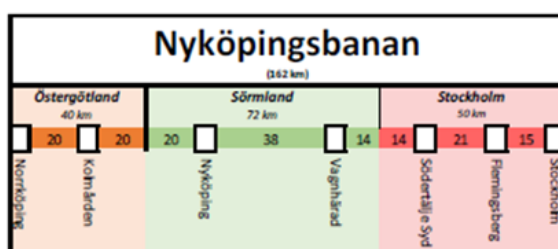
Intäkter och kostnader avseende Svealandsbanan beräknas vad gäller linjens västra ände utifrån stationen Örebro Central, då avståndet mellan Örebro Central och Örebro Södra endast uppgår till 1 km.



Intäktsfördelning avseende trafik på UVEN beräknas med utgångspunkten att Kvicksund utgör gränsdragande ort mellan Sörmlands och Västmanlands län. Däremot beräknas kostnadsfördelningen med gränsdragning i punkten mitt emellan Kvicksund och Kolbäck (det totala avståndet mellan orterna, 15 km, dividerat med 2).



Mälärlinjen 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.



Observera att hela linjen Upptåget räknas till Region Uppsala även om den trafikeras över länsgränsen till Region Gävleborg. Region Gävleborgs kostnadsansvar för trafiken regleras i särskilt avtal mellan Region Gävleborg och Region Uppsala.

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 tillsvärdare en schablon baserad på historisk data.

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) Mälarbanan; 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. Andelen kalibreras årligen utifrån resandestatistik.
- (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 för trafik och administration), då övriga intäkter till största del uppstår utifrån kostnader som fördelats enligt princip 3.

1.1.3 Princip 3 – Fördelning av kostnader

Bolagets kostnader delas in i en kostnadskomponent för fordon och depå samt en kostnadskomponent för trafik och administration.

Trafik bedrivs vid ingången av detta avtal genom femtiotre (53) stycken tågfordon av modellen ER1 samt nio (9) stycken X50 fordon. Fordonsreserven uppgår till tjugo (20) procent vilket innebär att femtio (50) tågfordon kan användas vid var tid för trafiken.

Kostnaderna för fordonen fördelas utifrån antal fordon som behövs för trafiken i rusningstrafik (alternativt dimensionerande tid). Fördelningen fastställs i Tillämpningsdokumentet.

Fördelningen av kostnader för trafik och administration mellan linjer görs utifrån andel sittplatskilometer som respektive linje står för. För de linjer som berör mer än en Part, dock med undantag av UVEN, fördelas därefter 75 procent av kostnaderna för trafik och administration mellan Parterna utifrån andel personkilometer 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. Personkilometerkomponenten bidrar också till att delsträckor med högre resandevolymer tilldelas en större andel av kostnaden, vilket är motiverat då dessa sträckor är dimensionerande för produktionen av sittplatser.

Resandemönstret (personkilometer) på UVEN skiljer sig från övriga linjer på så sätt att det saknas en tydlig målpunkt för resandet samt att en majoritet av resandet görs med regionernas biljetter. För att återspegla en mer rättvis kostnadsfördelning bortses därför från personkilometerkomponenten. 75 procent av kostnaderna för trafik och administration

fördelas mellan Parterna utifrån andel sittplatskilometer per Part, 25 procent utifrån andel linjelängd för den sträcka som respektive Part ansvarar för.

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

Bolaget ska månatligen göra en bedömning om incitament i form av bonus (tillkommande ersättning) och/eller viten (reducering av ersättning) ska återföras till linjerna. Om någon eller några linjer avviker markant vad gäller punktlighet och/eller utförd produktion ska det ske en återföring för kvalitetsfaktorerna Punktlighet (Total och Egen) och/eller Produktion (ej utförd och andel utförd) till linjerna. I annat fall ska incitamenten fördelas, såsom för övriga kvalitetsfaktorer, genom en reglering via den totala kostnadsmassan för trafik och administration för samtliga linjer.

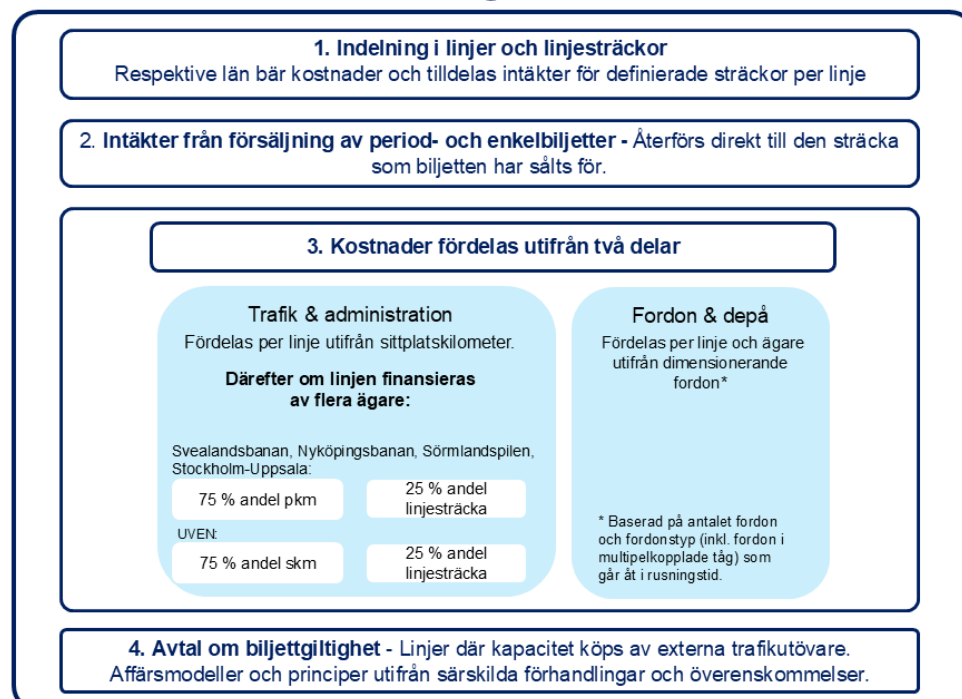
1.1.4 Princip 4 – Avtal om biljettgiltighet

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.

1.2 Schematisk bild över principerna

Schematisk bild fördelningsmodell



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, se även separat tillämpningsdokument.

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.

Med undantag av UVEN, reglerar modellen automatiskt kostnaden för eventuell giltighet för Parternas egna produkter inom länet som följd av att kostnaden för en linje fördelas utifrån parametern personkilometer. För UVEN bedöms sådan reglering inte vara nödvändig eftersom resandet huvudsakligen är jämnt fördelat och sker inom regionen. 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.