

Beslutsförslag § 103 Beslutsärende – Förslag på revidering av Samverkansavtal avseende verksamheten i Mälardalstrafik Aktiebolag
Infosäk.klass: K1 Öppen
Handläggare: Georgi Gulua och Sisilya Rhawi

Dnr:314–2025
2025-12-03

§ 103 Beslutsärende – Förslag på revidering av Samverkansavtal avseende verksamheten i Mälardalstrafik Aktiebolag

- Bilaga** 103 – 01 Förslag till Samverkansavtal tillika Aktieägaravtal och Ägardirektiv inklusive Bilaga 1 Förslag till Principer för Trafiksystemet och trafiken, Bilaga 2 Förslag till Principer för Mälardalstaxan och Bilaga 3 Förslag till Principer för finansiering av samarbetet och verksamheten
- Bilaga** 103 – 01 Förslag till Samverkansavtal med MARK-UP (*denna MARK-UP-bilaga går ej till regionfullmäktige*)

Styrelsen föreslår besluta

- att** godkänna förslag avseende revidering av Samverkansavtal, tillika aktieägaravtal och ägardirektiv, avseende verksamheten i Mälardalstrafik Aktiebolag i enlighet med bilaga 103–01, tillhörande ärendet.
- att** föreslå ägarrådet att godkänna förslag till Samverkansavtal tillika aktieägaravtal och ägardirektiv för Mälardalstrafik Aktiebolag i enlighet med bilaga, tillhörande ärendet.
- att** kalla till ett ägarråd att ske den [X] december 2025.

Ägarrådet föreslår

- att** godkänna förslag till Samverkansavtal tillika aktieägaravtal och ägardirektiv för Mälardalstrafik Aktiebolag i enlighet med bilaga tillhörande ärendet.
- att** föreslå ägarregionerna; Region Stockholm, Region Sörmland, Region Uppsala, Region Västmanland, Region Örebro län samt Region Östergötland att ingå reviderat Samverkansavtal tillika aktieägaravtal och ägardirektiv avseende verksamheten i Mälardalstrafik Aktiebolag.

att föreslå vad ägarregionerna; Region Stockholm, Region Sörmland, Region Uppsala, Region Västmanland, Region Örebro län samt Region Östergötland tidigare fattat beslut om avseende tilläggsavgifter och avrundningsregler inte längre ska gälla och överlåter dessa frågor till Mälardalstrafik Aktiebolag i enlighet med föreslagna revideringar i Samverkansavtalet.

Regionfullmäktiges förslag till beslut

att ingå reviderat Samverkansavtal tillika aktieägaravtal och ägardirektiv avseende verksamheten i Mälardalstrafik Aktiebolag.

att tidigare fattat beslut avseende tilläggsavgifter och avrundningsregler i inte längre ska gälla och överlåter dessa frågor till Mälardalstrafik Aktiebolag i enlighet med föreslagna revideringar i Samverkansavtalet.

Ärendet

Mälardalstrafik Aktiebolags ("**Bolaget**") ägare Region Stockholm, Region Sörmland, Region Uppsala, Region Västmanland, Region Örebro Län samt Region Östergötland ("**Ägarna**"), samverkar genom Bolaget om den storregionala tågtrafiken i Stockholm-Mälardalsregionen. Bolaget utgör den legala enhet genom vilken stora delar av Ägarnas samverkan koordineras, beslutas och implementeras.

Under 2024 enades Ägarna om att samarbetet hade genomgått stora förändringar, vilket medförde ett behov av uppdatering och justering av mellan Ägarna då gällande överenskommelser beträffande Bolaget.

Mot denna bakgrund enades Ägarna om att det dåvarande samverkansavtalet och aktieägaravtalet skulle upphöra att gälla för att istället ersättas i sin helhet av Samverkansavtalet den 17 december 2024 ("**Samverkansavtalet**"). Samverkansavtalet ingicks med syftet att utgöra det samlade avtalet avseende Ägarnas samverkan genom Bolaget. Samverkansavtalet utgör därmed såväl ett samverkansavtal som ett aktieägaravtal med avseende på Parternas ägande i Bolaget.

Därutöver utgör Samverkansavtalet även, i relevanta delar, ett ägardirektiv som ska gälla för Bolagets verksamhet och som Ägarna ska tillse att Bolaget efterlever. Detta förhållande innebär att Samverkansavtalet sätter en gräns för vilka beslut Bolaget får ta inom ramen för sin verksamhet.

En översyn av innevarande intäkts- och kostnadsfördelningsmodell initierades i januari 2025 varvid det identifierades ett antal brister och förbättringsområden. Det gällde främst obalanser i kostnadsfördelningen på Svealandsbanan inklusive delsträckan Stockholm-Uppsala samt UVEN. En arbetsgrupp med representanter från samtliga ägare tillsattes för genomförande av Översyn där fördjupad analys och simuleringar var centrala arbetsverktyg.

Styrelsen har informerats om status i pågående översyn vid sammanträdet den 19 mars 2025, § 15, och vid styrelsens extra sammanträde den 11 april 2025, § 35. Vid strategiseminariet den 21 maj 2025, § 52, genomfördes en fördjupad genomgång av arbetet med översyn av fördelningsmodellen, med exempel på vägval och tillhörande effekter. Under seminariet

presenterades tre identifierade områden att arbeta vidare med i syfte att åtgärda upptäckta brister;

- (1) Uppdelning av linjen UVEN (Uppsala-Sala-Västerås-Linköping)
- (2) Uppdelning av linjen Svealandsbanan (Uppsala-Stockholm-Eskilstuna-Örebro)
- (3) Fordon som egen komponent i fördelningsmodellen.

Vid styrelsesammanträdet den 8 oktober 2025, § 76, informerades styrelsen om att Översynsgruppen även utreder andra fördelningsprinciper för UVEN.

Översynsgruppen har nu tagit fram ett förslag till reviderad intäkts- och kostnadsfördelningsmodell vilken har avhandlats i föregående beslutsärende.

Som en följd av revideringen av intäkts- och kostnadsfördelningsmodellen föreslås i detta beslutsärende justeringar och tillägg i Samverkansavtalet och då särskilt bilaga 3 (se genomgång nedanför).

Parallellt med Översynsgruppens arbete med intäkts- och kostnadsfördelningsmodellen har tjänstemannaorganisationen på Mälardalstrafik tagit fram förslag till justeringar och tillägg i Samverkansavtalets övriga delar (se genomgång nedanför). Förslagen rör huvudsakligen korrektur- och redaktionella ändringar samt frågor som rör verksamhetsfrågor (till exempel tilläggsavgifter och avrundningsregler).

Mot bakgrund av det ovanstående och att Bolaget med Ägarna ser att några delar behöver justeras föreslås att Samverkansavtalet revideras i enlighet med bilagorna 103–01 och i enlighet med förslag till beslut. De enskilda förslagen som tagits upp i bilagorna 103–01 motiveras närmare i det följande. I MARK-UP-bilagan angivna tilläggsförslag är gråmarkerade medan delar som föreslås tas bort är överstrukna.

FÖRSLAG TILL JUSTERINGAR/TILLÄGG I SAMVERKANSAVTALET

Övergripande

Föreslaget tillägg: Sida med rubriken *”Ändringshistorik”* samt motsvarande innehåll.

Motivering: Dokumentation av avtalets ändringshistorik.

Samverkansavtalets punkt 1.2

Befintlig lydelse: *”Parterna har nu enats om att samarbetet har genomgått stora förändringar, vilket medför ett behov av uppdatering och justering av mellan Parterna gällande överenskommelser.”.*

Föreslagen lydelse: *”Parterna har nu enats om att samarbetet har genomgått fortsatta förändringar, vilket medför ett behov av uppdatering och justering av mellan Parterna gällande överenskommelser.”*

Motivering: Korrektur / redaktionellt.

Samverkansavtalets punkt 6.3.1

Befintlig lydelse: *”Styrelsen utses på årsstämma för tiden intill slutet av nästa årsstämma”.*

Handläggare: Georgi Gulua och Sisilya Rhawi
Infosäk.klass: K1 Öppen

Föreslagen lydelse: *"Styrelsen utses på årsstämman för tiden till slutet av den årsstämma som hålls under det fjärde räkenskapsåret efter allmänna val."*

Motivering: Föreslagen lydelse stämmer överens med motsvarande bestämmelse i bolagsordningen, vilken ägarna har avsett ska gälla. Befintlig lydelse förefaller vara ett resultat av förbiseende i samband med att Samverkansavtalet skrevs.

Samverkansavtalets punkt 6.3.2

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

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

Motivering: Korrektur/redaktionell ändring.

Samverkansavtalets punkt 6.7.1

Befintlig lydelse att radera: *"I samband med ingående av Avtalet har bolagsordningen för Bolaget ("Bolagsordningen") uppdaterats."*

Motivering: Korrektur/redaktionell ändring motiverad av att ingen uppdatering kommer att behöva ske i samband med eventuellt ingående av reviderat samverkansavtal.

Samverkansavtalets punkt 6.7.1

Befintlig lydelse: *"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."*

Föreslagen lydelse: *"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."*

Motivering: Korrektur/redaktionell ändring.

Samverkansavtalets punkt 7.3

Befintlig lydelse: *"I Bolagets verksamhetsplan- och budgetprocess ingår Trafikbeställningsprocessen."*

Föreslagen lydelse: *"I Bolagets verksamhetsplan- och budgetprocess ingår Trafik- och biljettbeställningsprocessen"*

Motivering: Förtydligande.

Handläggare: Georgi Gulua och Sisilya Rhawi
Infosäk.klass: K1 Öppen

Samverkansavtalets punkt 9

Befintlig lydelse: *"ANSVAR OCH ANSVARSBEGRÄNSNING"*
Föreslagen lydelse: *"ANSVAR OCH ANSVARSBEGRÄNSNING"*
Motivering: Korrektur/redaktionell ändring.

Samverkansavtalets punkt 10.1.2

Befintlig lydelse: *"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."*
Föreslagen lydelse: *"Vid ikraftträdande av detta Avtal upphör tidigare samverkansavtal daterat den 17 december 2024 inklusive tilläggsavtal och 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."*
Motivering: Justering till undvikande av missvisande hänvisning till samverkansavtalet som föregick Samverkansavtalet daterat den 20 december 2024.

Samverkansavtalets punkt 10.2.1

Befintlig lydelse: *"Avtalet gäller från dess ikraftträdande och gäller till utgången av det trafikavtal som avses upphandlas med trafikstart under 2026 (såsom justerat, i förekommande fall)."*
Föreslagen lydelse: *"Avtalet gäller från dess ikraftträdande och gäller till utgången av det trafikavtal som har upphandlats med trafikstart under 2026."*
Motivering: Ändring med anledning av att trafikupphandling har avslutats.

Samverkansavtalets punkt 12.1.1

Befintlig lydelse: *"Bolaget ska tillämpa de avgifter för utlämnande av kopia av allmänna handlingar som vid var tid beslutas av regionfullmäktige i Region Stockholm."*
Föreslagen lydelse: *"Bolaget ska tillämpa avgifter för utlämnande av kopia av allmänna handlingar, vilket ska göras utifrån bestämmelserna i avgiftsförordningen (1992:191)."*
Motivering: Bolaget får regelbundet förfrågningar om allmänna handlingar, vilka typiskt sett avser dokument som finns elektroniskt förvarade hos Mälardalstrafik. Digitala dokument lämnas vanligtvis ut genom att skickas via e-post. Dyliga utlämnanden sker utan att någon avgift tas

Handläggare: Georgi Gulua och Sisilya Rhawi
Infosäk.klass: K1 Öppen

ut för beställningen, d.v.s. i enlighet med gällande beslut i Region Stockholm.

Då förfrågningar till Mälardalstrafik typiskt sett avser en mycket stor mängd, mycket omfattande dokument vilka tillsammans ibland kan uppgå till över tusen sidor, har Bolaget noterat ett behov av att kunna ta ut avgifter vid utlämnande av digitala dokument.

En praktik som innebär att avgift tas ut för digital utlämning vore förenlig med praxis hos andra institutioner som lyder under offentlighetsprincipen. Exempelvis domstolar hanterar frågan i enlighet med avgiftsförordningen, vilket innebär att de typiskt sett ut en avgift för utlämning av digitala handlingar när beställningar omfattar tio filer eller mer, varvid de första nio filerna är gratis medan den tionde filen kostar 50 kr och varje fil därutöver kostar 2 kr styck. Föreslagen ändring innebär att Bolaget ska ta ut avgifter utifrån vid var tid gällande bestämmelser i avgiftsförordningen.

FÖRSLAG TILL JUSTERINGAR/TILLÄGG I SAMVERKANSAVTALET, BILAGA 1

Samverkansavtalets Bilaga 1, avsnitt 2

Befintlig lydelse: *"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."*

Föreslagen lydelse: *"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."*

Motivering: Behov har konstaterats saknas av 14-månadersregeln.

Samverkansavtalets Bilaga 1, avsnitt 2

Föreslaget tillägg: *"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."*

Handläggare: Georgi Gulua och Sisilya Rhawi
Infosäk.klass: K1 Öppen

Motivering: Följdändring med anledning av justerad intäcks- och kostnadsfördelningsmodell.

Samverkansavtalets Bilaga 1, avsnitt 3

Befintlig lydelse: *"Därutöver har Bolaget samverkansavtal med Trafikverket."*

Föreslagen lydelse: *"Därutöver kan Bolaget träffa överenskommelse med Trafikverket."*

Motivering: Redaktionell ändring för att undvika terminologi som är lätt att sammanblanda samt ändring av formulering då Bolaget i nuläget saknar en beskriven överenskommelse med Trafikverket.

Samverkansavtalets Bilaga 1, avsnitt 4

Befintlig lydelse: *"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."*

Föreslagen lydelse: *"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."*

Motivering: Korrektur / redaktionell ändring.

Samverkansavtalets Bilaga 1, avsnitt 6

Befintlig lydelse: *" 6. BILJETTGILTIGHET I STOCKHOLM-MÄLARDALEN."*

Föreslagen lydelse: *" 6. BILJETTSAMVERKAN I STOCKHOLM-MÄLARDALEN."*

Motivering: Korrektur / redaktionell ändring för ökad tydlighet.

FÖRSLAG TILL JUSTERINGAR/TILLÄGG I SAMVERKANSAVTALET, BILAGA 2

Samverkansavtalets Bilaga 2, avsnitt 2

Befintlig lydelse: *"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."*

Föreslagen lydelse: *"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*

Handläggare: Georgi Gulua och Sisilya Rhawi
Infosäk.klass: K1 Öppen

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."

Motivering: Flera regioner har övergått från den s.k. SL-loggan på studentleg till Svensk kollektivtrafiks egna studentkoncept, så kallade Studentresesymbolen vilken är framtagen av Svensk kollektivtrafik och branschen i syfte att förenkla och förtydliga. Studentresesymbolen kräver 50 procents studietakt. Hos vissa av Ägarna tillämpas således 50 procents studietakt. Föreslagen ändring syftar till att ge Bolaget mandat att i framtiden genomföra en justering vad gäller kravet på studietakt för det fall att sådan bedöms vara motiverad och ändamålsenlig och anpassad till ägarnas tillämpningar.

Samverkansavtalets Bilaga 2, avsnitt 2

Föreslaget tillägg: *"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."*

Motivering: Samverkansavtalet sätter en gräns för vilka beslut Bolaget får ta inom ramen för sin verksamhet. Frånvaro av aktuell bestämmelse har medfört juridisk osäkerhet i fråga om Bolaget har fått mandat från Ägarna att ta ut tilläggsavgift och vidta erforderliga indrivningsåtgärder. Tillägget föreslås för ökad tydlighet.

Samverkansavtalets Bilaga 2, avsnitt 2

Befintlig lydelse: *"Bolaget ansvarar för vidare utformning av resevillkor i linje med ovan övergripande resevillkor."*

Föreslagen lydelse: *"Bolaget ansvarar för vidare utformning av köp- och resevillkor i linje med ovan övergripande villkor."*

Motivering: Anpassning/förtydligande då Bolaget har både köp- och resevillkor.

Samverkansavtalets Bilaga 2, avsnitt 3.2

Befintlig lydelse: *"Dessa består av 365-dagars, 90-dagars, 30-dagars och 5/30."*

Föreslagen lydelse: *"Dessa består av 365-dagars, 90-dagars, 30-dagars samt fem dygnsbiljetter under 30 dagar."*

Motivering: Korrektur/redaktionell ändring p.g.a. inkonsekvent skrivning.

Samverkansavtalets Bilaga 2, avsnitt 3.2

Handläggare: Georgi Gulua och Sisilya Rhawi
Infosäk.klass: K1 Öppen

- Befintlig lydelse: *"Län samt dygn kan komma att tillföras sortimentet."*
- Föreslagen lydelse: *"Om Bolaget bedömer att förutsättningar föreligger kan Län samt dygn och Movingo enkel komma att tillföras sortimentet."*
- Motivering: Tillägg för att öppna upp möjligheten för att införa ny periodbiljett som skiljer sig från vanlig enkelbiljett på så sätt att den likt Movingo-biljetter inkluderar lokaltrafik.

Samverkansavtalets Bilaga 2, avsnitt 4

- Föreslaget tillägg: *"Bolaget får även ta beslut om beloppsjustering vad beträffar tilläggsavgift enligt de förutsättningar som anges i lag (1977:67) om tilläggsavgift i kollektivtrafik."*
- Motivering: Tydliggörande vad gäller prisjusteringar av tilläggsavgifter.

Samverkansavtalets Bilaga 2, avsnitt 4

- Föreslaget tillägg: *"Bolagets styrelse får besluta om vilka avrundningsregler som ska tillämpas vad gäller priser för enkel- och periodbiljetter. I anledning av denna delegation ska samtliga av Parterna tidigare meddelade beslut gällande Mälardalstaxans avrundningsregler upphöra att gälla."*
- Motivering: Enkel- och periodbiljetter prissätts utifrån princip om avståndsbaserad prissättning mellan station och station. Avrundning görs uppåt/nedåt till närmsta 10 kr för periodbiljett och avrundning uppåt för enkelbiljett till närmsta 5 kr. Syftet med tillägget är att effektivisera och förenkla processen för årlig prisjustering av enkel- och periodbiljetter. Genom att delegera rätten att besluta om tillämpade avrundningsregler till bolagets styrelse ges möjlighet att snabbt och smidigt hantera de mindre justeringar som kan behövas i samband med årlig prisindexering. Delegationen avser endast tekniska avrundningsregler och påverkar inte principerna för prissättning. Enkelbiljetten avrundas endast uppåt till närmsta 5 kronor. Det skapar i praktiken en högre faktisk prisjustering i procent för vissa sträckor och påverkar principerna i Mälardalstaxan. Främst påverkas kortare sträckor som har lägre priser. Se mer i styrelsens beslut 8 oktober 2025, § 84, avseende effekterna av nuvarande avrundningsregler. För att undvika dubbla eller motstridiga beslut föreslås att samtliga tidigare av Parterna meddelade beslut gällande Mälardalstaxans avrundningsregler upphör att gälla i samband med denna delegation.

FÖRSLAG TILL JUSTERINGAR/TILLÄGG I SAMVERKANSAVTALET, BILAGA 3

Samverkansavtalets Bilaga 3, avsnitt 1.1.1

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

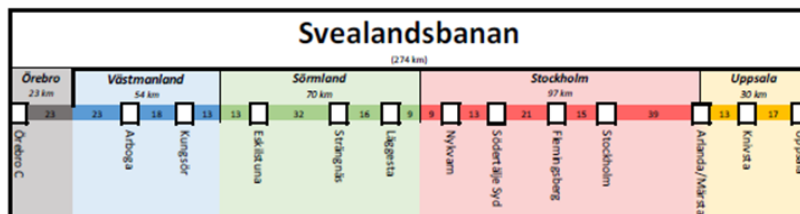
Föreslagen lydelse: *”Grundregeln är att en sträcka som korsar länsgräns delas mellan berörda Parter. Undantag är Arlanda/Märsta, Sala och Kvikksund (enbart gällande intäktsdelning) enligt linjeindelning nedanför.”*

Motivering: Förtydligande med anledning av justeringar i intäkts- och kostnadsfördelningsmodellen.

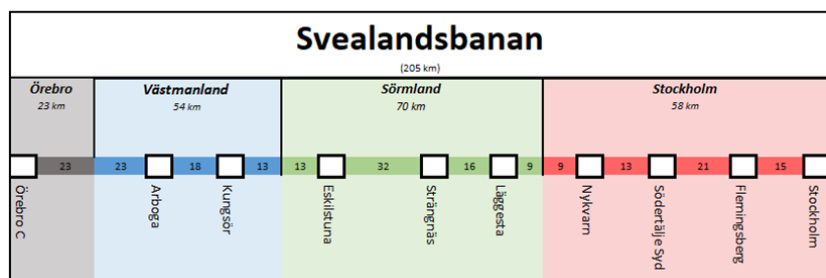
Föreslaget tillägg *”Linjen Svealandsbanan-Uppsala delas upp i två linjer med Stockholm som ändpunkt i båda linjerna; Stockholm-Uppsala samt Stockholm-Eskilstuna-Örebro. Denna uppdelning görs endast vid tillämpning av fördelningsmodellerna och inte i tidtabell mot kund.”*

Motivering: Förtydligande beträffande Svealandsbanan i enlighet med Översynsgruppens förslag till ändringar i intäkts- och kostnadsfördelningsmodellen

Befintlig bild:



Förslagen bild för att ersätta befintlig bild:



Motivering: Justering i enlighet med Översynsgruppens förslag till ändringar i intäkts- och kostnadsfördelningsmodellen. Svealandsbanan delas upp med gräns i Stockholm och samtliga tåg norr om Stockholm blir del av linjen Uppsala-Stockholm. I befintlig modell var i Stockholm genomgående tåg (från/till Eskilstuna-Örebro) inte del av linjen Uppsala-Stockholm utan del av Svealandsbanan Stockholm-Örebro vilket öppnade upp för olika tolkningar t.ex. vid banarbeten.

Handläggare: Georgi Gulua och Sisilya Rhawi
Infosäk.klass: K1 Öppen

Samverkansavtalets Bilaga 3, avsnitt 1.1.1.1

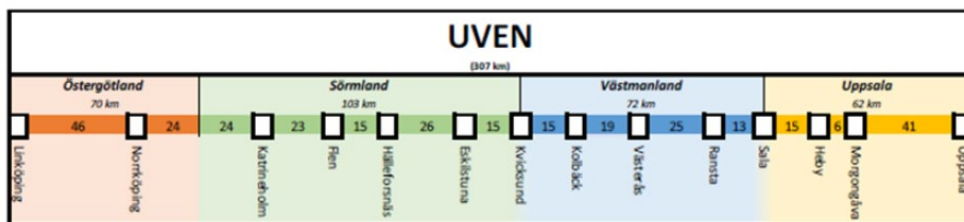
Befintlig lydelse: *"Svealandsbanan antas för enkelhets skull utgå från Örebro C. Avståndet mellan Örebro S och Örebro C är 1 km. De tåg som trafikerar hela linjen Örebro – Eskilstuna – Stockholm – Uppsala, "Svealandsbanan-Uppsala" dvs är genomgående indelas enligt ovan tabell "Svealandsbanan" och de tåg som endast trafikerar Stockholm- Uppsala indelas enligt ovan tabell "Stockholm-Uppsala"."*

Föreslagen lydelse: *"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."*

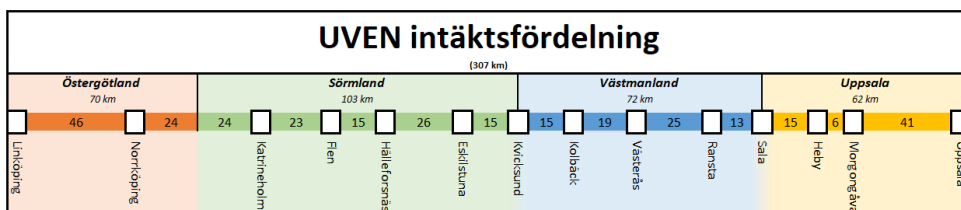
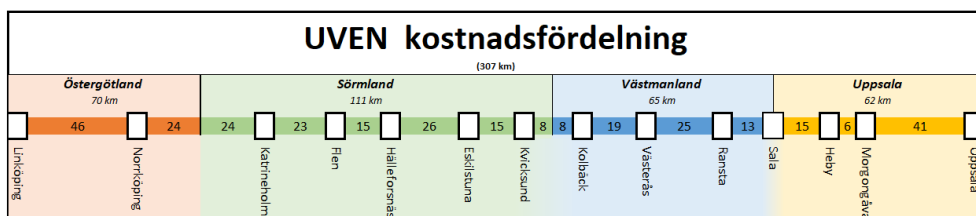
Motivering: Korrektur/redaktionell ändring p.g.a. ändrad bild över linje.

Samverkansavtalets Bilaga 3, avsnitt 1.1.1.1

Befintlig bild:



Föreslagna bilder för att ersätta befintlig bild:



Motivering: Förtydligande beträffande UVEN i enlighet med Översynsgruppens förslag till ändringar i intäkts- och kostnadsfördelningsmodellen.

Samverkansavtalets Bilaga 3, avsnitt 1.1.1.1

Föreslaget tillägg: *"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*

Handläggare: Georgi Gulua och Sisilya Rhawi
Infosäk.klass: K1 Öppen

Kvicksund och Kolbäck (det totala avståndet mellan orterna, 16 km, dividerat med 2)."

Motivering: Förtydligande beträffande UVEN i enlighet med Översynsgruppens förslag till ändringar i intäkts- och kostnadsfördelningsmodellen.

Samverkansavtalets Bilaga 3, avsnitt 1.1.2

Befintlig lydelse: *" (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."*

Föreslagen lydelse: *" (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."*

Motivering: Förtydligande.

Samverkansavtalets Bilaga 3, avsnitt 1.1.3

Befintlig lydelse: *"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."

Föreslagen lydelse: *"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.

Handläggare: Georgi Gulua och Sisilya Rhawi
Infosäk.klass: K1 Öppen

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.”

Motivering: Justeringar och tillägg rörande den föreslagna kostnadskomponenten för fordon, allt i enlighet med Översynsgruppens förslag till ändringar i intäkts- och kostnadsfördelningsmodellen.

Samverkansavtalets Bilaga 3, avsnitt 1.1.3

Föreslaget tillägg: ”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

Handläggare: Georgi Gulua och Sisilya Rhawi
Infosäk.klass: K1 Öppen

kvalitetsfaktorer, genom en reglering via den totala kostnadsmassan för trafik och administration för samtliga linjer.”

Motivering: Justeringar och tillägg rörande den föreslagna kostnadskomponenten för trafik och administration, allt i enlighet med Översynsgruppens förslag till ändringar i intäkts- och kostnadsfördelningsmodellen.

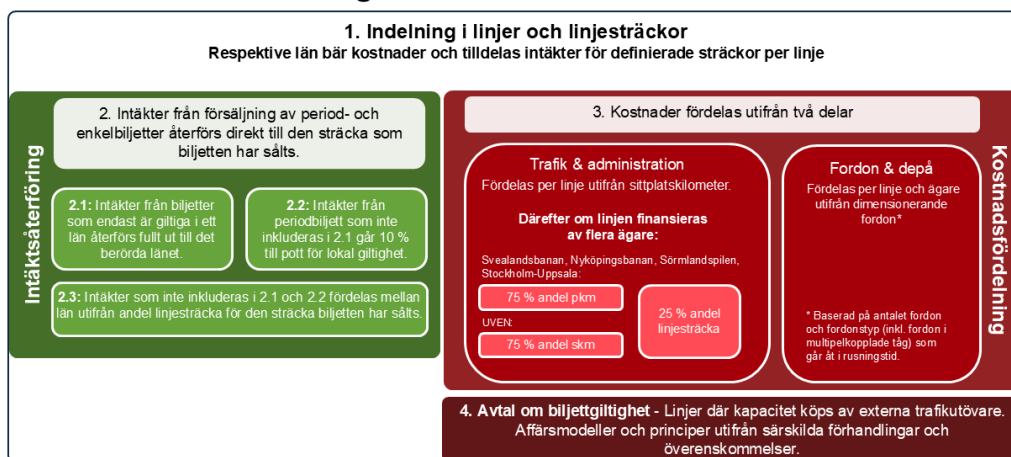
Samverkansavtalet, Bilaga 3, avsnitt 1.2

Befintlig bild:



Förslagen bild för att ersätta befintlig bild:

Schematisk bild fördelningsmodell



Motivering: Ersättning av befintlig schematisk bild över principerna för anpassning av bilden i enlighet med Översynsgruppens förslag till ändringar i intäkts- och kostnadsfördelningsmodellen.

Samverkansavtalets Bilaga 3, avsnitt 2

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

Handläggare: Georgi Gulua och Sisilya Rhawi
Infosäk.klass: K1 Öppen

Föreslagen lydelse: *"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."*

Motivering: Hänvisning till framtaget tillämpningsdokument (se separat styrelseärende).

Samverkansavtalets Bilaga 3, avsnitt 2

Befintlig lydelse: *"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."*

Föreslagen lydelse: *"Med undantag av UVEN, reglerar modellen reglerar 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."*

Motivering: Justering med anledning av förändrad intäkts- och kostnadsfördelningsmodell var beträffar UVEN, allt i enlighet med Översynsgruppens förslag till ändringar i intäkts- och kostnadsfördelningsmodellen.