

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

**Dnr:** 227–2023  
2024-10-09

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

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

### Styrelsen föreslår besluta

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

### *Respektive behörig kollektivtrafikmyndighet föreslår besluta*

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

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

### ***Region Stockholm föreslås besluta***

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

## **Sammanfattning**

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

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

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

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

## **Ärendet**

### **Tidigare beslut om allmän trafikplikt samt hantering**

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

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

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

### **Nya omständigheter**

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

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

### **Revidering av tidigare överenskommelse samt expedierat beslut**

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

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

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

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

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

## 1. Bakgrund

### 1.1

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

### 1.2

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

### 1.3

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

### 1.4

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

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

### 1.5

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

### 1.6

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

## 2. Trafikomfattning med mera

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

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

### 3. Finansiering av trafiken

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

### 4. Allmän trafikplikt

#### 4.1

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

#### 4.2

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

#### 4.3

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

#### 4.4

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

### 5. Överenskommelsens giltighet

#### 5.1

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

#### 5.2

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

## 6. Ändringar och tillägg

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

## 7. Tvist

### 7.1

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

### 7.2

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

## Bilagor till Överenskommelsen

Bilaga 1 – Principer för trafiksystemet och trafiken

Bilaga 2 – Principer för finansiering av samarbetet och verksamheten

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

**REGION STOCKHOLM**

---

Namn

---

Ort & datum

**REGION SÖRMLAND**

---

Namn

---

Ort & datum

**REGION UPPSALA**

---

Namn

---

Ort & datum

**REGION VÄSTMANLAND**

---

Namn

---

Ort & datum

**REGION ÖREBRO LÄN**

---

Namn

---

Ort & datum

**REGION ÖSTERGÖTLAND**

---

Namn

---

Ort & datum

**REGION GÄVLEBORG**

---

Namn

---

Ort & datum



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

## **1. INLEDNING**

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

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

## **2. PLANERINGS- OCH ÄNDRINGSPROCESSER**

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

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

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

## **3. FUNGERANDE INFRASTRUKTUR OCH STATIONER**

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

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

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

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

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

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

## 4. PLANERINGSPRINCIPER OCH DEFINITIONER

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

### 4.1 Definitioner

<b>Stomtrafik</b>	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.
<b>Insatstrafik</b>	De tågavgångar utöver stomtågen som utförs i rusningstid morgon och eftermiddag/kväll i syfte att skapa ett tätare och därmed med attraktivare trafikutbud och/eller för att skapa tillräcklig sittplatskapacitet.  Generellt eftersträvas Insatstrafik mellan Stomtrafikens avgångar under ca tre timmar morgon respektive eftermiddag, där stom- och Insatstrafiken tillsammans skapar ett utbud med ca en avgång varje halvtimme under perioden. På vissa linjer med stort resandeunderlag kan insatstrafiken eftersträvas stora delar av dagen.
<b>Region Express</b>	De tågavgångar som på vissa linjer utförs utöver stom- och Insatstrafik och som syftar till att skapa kortare restider mellan de större städerna i Mälardalen. Region Express stannar normalt enbart vid vissa större stationer/orter.

## **4.2 Prioritering mellan Stomtrafik, Insatstrafik och Region Express**

Generellt eftersträvas i första hand att Stomtrafik etableras över hela trafikdygnet, därefter etableras Insatstrafik och därefter etableras avgångar med Region Express.

På linjer eller delar av linjer där resande och ekonomi inte motiverar fullt utbud med Stomtrafik hela trafikdygnet kan det ändå vara motiverat att tillskapa vissa kompletterande avgångar med Insatstrafik i syfte att skapa en tätare trafik i rusningstid, för att möta pendlarnas särskilda behov av större utbud.

Avgångar med Region Express förutsätter att det på samma sträcka och tid finns minst Stomtrafik med uppehåll vid alla regionalstågsstationer.

## **4.3 Trafikutbud på helger**

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

## **4.4 Trafikutbud på sommaren**

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

# **5. TRAFIKEN INOM MÄLARTÅGSLINJERNA**

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Region Express-avgångar

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

### **5.2 Hallsberg – Katrineholm – Stockholm, "Sörmlandspilen"**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **5.4 Uppsala – Tierp – Gävle, "Upptåget"**

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

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

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

#### **5.5 Norrköping – Nyköping – Stockholm, "Nyköpingsbanan"**

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

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

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

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

### **6. BILJETTGILTIGHET I STOCKHOLM-MÄLARDALEN**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 6.1.1 Region Express-avgångar

För att korta restiderna mellan nodstäderna Västerås och Stockholm kompletteras utbudet med ett antal Region Express-avgångar. Utgångspunkten är att Region Expressavgångar körs enkelriktat morgon i riktning mot Stockholm och eftermiddag/kväll i riktning mot Västerås. Behovet av Region Express-avgångar kan antas öka när Barkarby station tas i bruk och antalet stationsuppehåll ökar.

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

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

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

Helger bedrivs trafik varannan timme under delar av dagen.

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

#### 6.3 **Stråk Trosa-Stockholm**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **1. INLEDNING**

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

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

#### **1.1 Principer för finansiering av samarbetet**

Principerna för finansiering av samarbetet och verksamheten ska:

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

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

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

##### **1.1.1 Princip 1 – Indelning av linjer och linjesträckor**

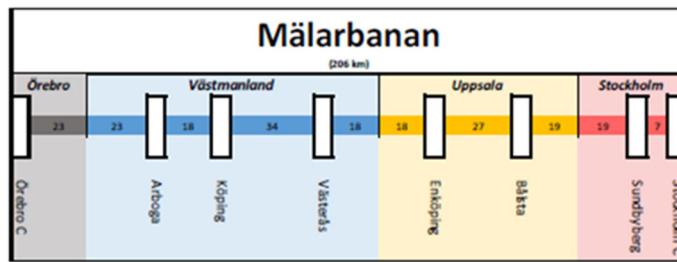
Indelning görs i linjer och linjesträckor där respektive Part bär kostnader och tilldelas intäkter för definierade linjesträckor.

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

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







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

### 1.1.2 Princip 2 – Återinföring av intäkter

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 1.1.3 Princip 3 – Fördelning av kostnader

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

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

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

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

#### 1.1.4 Princip 4 – Avtal om biljettgiltighet

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

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

1.2Schematisk bild över principerna

