

Bilaga C - Finansiering

Principer

Principerna för finansiering ska:

- gå att förstå, vara enkel att hantera och vara rättvis - i den ordningen
- Styra mot ett effektivt resursutnyttjande
- fungera för kort- och långsiktig utveckling

Vidare ska principerna skapa förtroende mellan Mälardalstrafiks ägare och mellan Mälardalstrafik och ägarna och vara transparent, rättvis och spegla respektive läns nytta av verksamheten.

Principerna för finansiering utgår från följande fyra huvudpunkter:

1. Indelning görs i linjer och linjesträckor där respektive ägare bär kostnader och tilldelas intäkter för definierade linjesträckor.
2. Intäkter från försäljning av enkelbiljetter återförs fullt ut till ägarna utifrån den sträcka som biljetten har sålts i enlighet med punkt 1. För periodbiljetter återförs på motsvarande sätt 90 procent av intäkterna till den sträcka som biljetten har sålts medan 10 procent fördelas till ägarna utifrån en särskild pott som ska kompensera för att Movingo har giltighet inom respektive ägares lokala trafiksystem.
3. Mälardalstrafik kostnader ses som en helhet som fördelas fullt ut till de linjer som definieras som Mälartågslinjer. För de linjer som berör mer än en ägare fördelas därefter kostnader mellan ägarna utifrån indelning enligt punkt 1.
4. Undantaget från punkt 3 är kostnader för att köpa kapacitet av externa trafikutövare, så kallade Movingoavtal. Eventuella kostnader för dessa och eventuell fördelning mellan berörda ägare fördelas enligt särskilda överenskommelser.

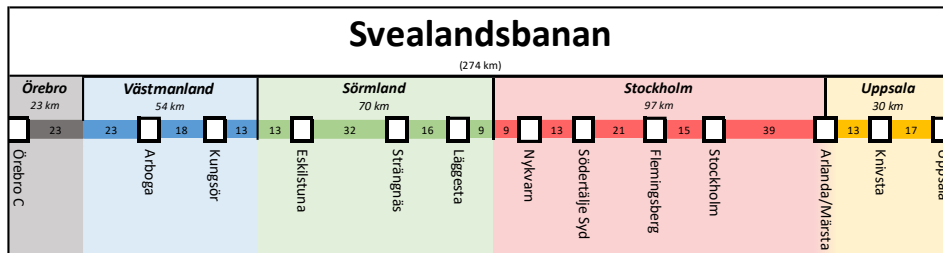
Princip 1 – indelning av linjer och linjesträckor

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

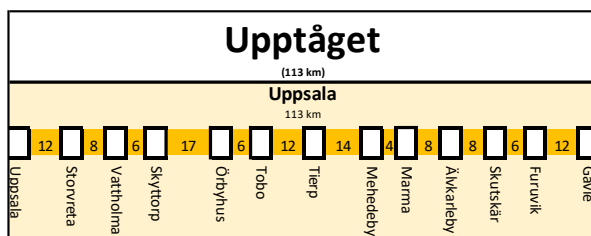
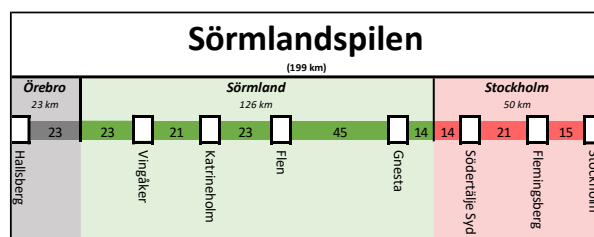
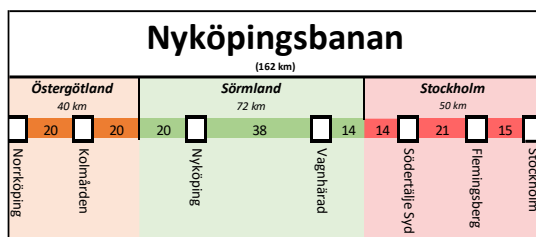
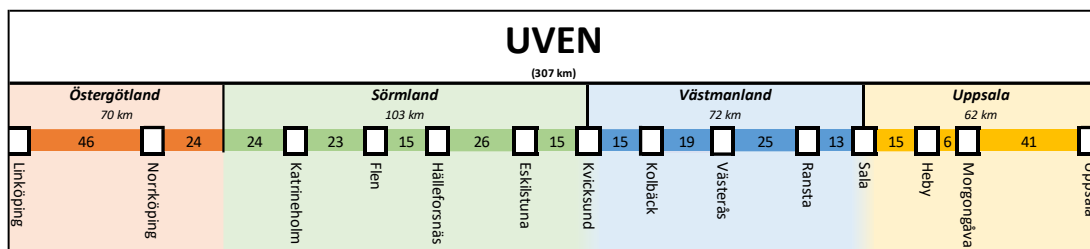
Grundregeln är att en sträcka som korsar länsgräns delas mellan berörda län. Undantag finns.

Indelning av linjer och linjesträckor

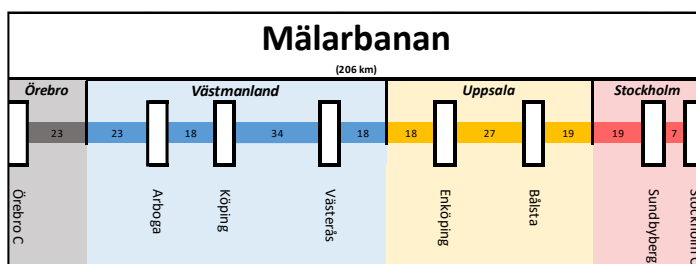
Mälartåg



Svealandsbanan antas för enkelhets skull utgå från Örebro C. Avståndet mellan Örebro S och Örebro C är 1 km.



Observera att hela linjen Upptåget räknas till Region Uppsala även om den trafikeras över länsgränsen till Region Gävleborg. Eventuell finansiering från Region Gävleborg räknas därmed som en egen affär mellan Region Uppsala och Region Gävleborg.



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

Princip 2 – Återföring av intäkter

Mälardalstrafik har försäljning av enkelbiljetter för sträckor som trafikeras med av Mälardalstrafik ägda fordon (Mälartåg) samt av periodkortsbiljetter som även kan ha giltighet för sträckor som trafikeras av andra trafikutövare samt inom länens trafiksystem.

Grundprincipen för såväl enkelbiljetter som periodbiljetter är att intäkten, exklusive moms och eventuell administrativ avgift, återförs, i enlighet med princip 1, till de linjer och linjesträckor för vilken biljetten har sålts (station till station). Denna princip gäller även för biljetter med tillägget "Alla sträckor".

För resor som sålts vilket omfattar mer än en linje återförs intäkterna till samtliga berörda linjer utifrån samma princip. Exempelvis återförs en enkelbiljett såld mellan Arboga-Flen till Svealandsbanan (Arboga-Eskilstuna) och UVEN (Eskilstuna-Flen).

Enkelbiljetter återförs fullt ut till respektive linje(r) och linjesträckor.

För periodbiljetter, som gäller mellan två stationer som korsar en länsgräns, avsätts 10 % av intäkten till en särskild pott för lokal giltighet som fördelas till ägarna. Denna pott ska kompensera för att biljetten används inom respektive läns lokala trafik. Inledningsvis fördelas potten enligt följande:

Region Stockholm:	50 procent
Region Uppsala:	28 procent
Region Sörmland:	7,5 procent
Region Östergötland:	3,5 procent
Region Örebro län:	2 procent
Region Västmanland:	9 procent

Ägarna är överens om att potten, när tekniska förutsättningar finns för detta hos samtliga ägare, istället ska fördelas utifrån faktiskt användning. Det vill säga andel valideringar inom respektive ägares lokala trafiksystem. Detta kan genomföras tidigast för budgetåret 2024 och uppdateras då årligen.

Resterande 90 procent fördelas på samma sätt som enkelbiljetter. För periodbiljett med giltighet i hela trafiksystemet ska det finnas en definierad huvudsträcka till vilken intäkten återförs.

För periodbiljett som endast är giltig inom en eller flera sträckor inom ett län återförs dock intäkten till 100 procent till berörd ägare (då biljetten enbart kan användas inom den aktuella ägarens trafik).

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

Stockholm-Uppsala

Mäljarbanan: För periodbiljetter Örebro-Stockholm C respektive Arboga-Stockholm C fördelas intäkterna dessförinnan mellan Mäljarbanan och Svealandsbanan utifrån respektive linjes andel av utbud (antal avgångar).

Trosabussen: Första året återförs 50 procent av intäkterna för periodbiljetter Vagnhärad-Stockholm C till linje Trosabussen. Andelen intäkter som ska återföras till linje Trosabussen kalibreras årligen utifrån särskilda analyser av resandets fördelning men kan aldrig överstiga 50 procent.

Intäkter från linje Trosabussen återförs fullt ut till Region Sörmland.

Ostpendeln Östergötland-Stockholm: Första året återförs 80 procent av intäkter från periodbiljetter Linköping-Stockholm till Ostpendeln och två tredjedelar av intäkter från periodbiljetter Norrköping-Stockholm C till Ostpendeln. Andelen intäkter som ska återföras till linje Ostpendeln kalibreras årligen utifrån särskilda analyser av resandets fördelning men kan aldrig överstiga 80 respektive två tredjedelar.

Intäkter från linje Ostpendeln Östergötland-Stockholm återförs fullt ut till Region Östergötland.

För eventuella övriga sträckor/linjer med Movingoavtal görs ingen återföring av intäkter såvida inte samtliga ägare är överens om att så ska ske.

Princip 3 – Fördelning av kostnader

Mälardalstrafiks samlade kostnader för trafikavtal, depå, kansli, system, banavgifter etc. finansieras fullt ut av bolagets ägare och fördelas fullt ut mellan de linjer som trafikeras av Mälartåg.

Fördelningen mellan linjer görs utifrån andel sittplatskilometer som respektive linje står för. Med sittplatskilometer menas antal utbudskilometer x antal sittplatser.

Om en linje trafikeras över minst en länsgräns och således berör mer än ett län ska kostnaden för linjen fördelas mellan berörda ägare utifrån dels andel personkilometer (75 %), dels andel linjelängd (25 %) för den sträcka som respektive ägarlän ansvarar för i enlighet med princip 1. Med personkilometer avses det sammanlagda antalet km resenärer i ett fordon transporteras och tas fram i första hand genom system för automatisk passagerarräkning. Det innebär också att alla resenärer påverkar kostnaden oavsett om de reser med Mälardalstrafiks produkter eller länens egna produktsortiment. Därmed finns också automatiskt en kostnad för respektive ägare att ha giltighet för inomlansprodukter vilket innebär att någon ytterligare reglering kopplat till detta inte är nödvändig.

Princip 4 – Periodkortsavtal Movingo

För sträckor som inte trafikeras av Mälartåg men som bedöms vara en del av det storregionala trafiksystemet finns möjlighet för Mälardalstrafiks ägare att köpa kapacitet för att låta Mälardalstrafiks periodkortsprodukter (Movingo) vara giltiga i trafikutövers trafik.

Förutsättningar och affärsmodeller skiljer sig åt mellan dessa linjer. Kostnader för dessa trafikavtal hanteras av berörda ägare utanför den finansiering som omfattar denna bilaga.

Avslutning

Ovan nämnda principer utgår från det gemensamma åtagandet i enlighet med samverkansavtalet. Principernas effekt ska utvärderas efter ett helt trafikår, det vill säga efter utgången av T22.