

Kollektivtrafikkörvalningen Planering och utveckling
Mats Ellman

TJÄNSTESKRIVELSE: BOLAGSORDNING OCH SAMVERKANSAVTAL FÖR MÄLARDALSTRAFIK AKTIEBOLAG

Förslag till beslut

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

Ärendet i korthet

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

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

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

Detaljerad beskrivning av ärendet

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

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

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

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

Bifogade handlingar från ägarråd 2024-05-03

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

Verksamhetsmässiga och ekonomiska konsekvenser

Verksamhetsmässiga konsekvenser

Ärendet bedöms inte medföra några verksamhetsmässiga konsekvenser.

Juridiska konsekvenser

Ärendet bedöms inte medföra några juridiska konsekvenser.

Administrativa konsekvenser

Ärendet bedöms inte medföra några administrativa konsekvenser.

Ekonomiska konsekvenser

Ärendet bedöms inte medföra några ekonomiska konsekvenser.

Hållbarhet

Miljöperspektiv

Ärendet bedöms inte medföra några miljökonsekvenser.

Barnrättsperspektiv

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

Invånarperspektiv

Ärendet bedöms inte medföra några konsekvenser för invånarna.

Uppföljning

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

Beslutet skickas till

Regionstyrelsen

Mälardalstrafik AB

Region Stockholm

Region Örebro län

Region Östergötland

Region Södermanland

Region Uppsala

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

Dnr:277–2023
2024-05-03

§ 08 Samverkansavtal för Mälardalstrafik

Ägarrådet föreslår

att notera lämnad information.

Ärendet

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

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

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

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

SAMVERKANSAVTAL

(tillika aktieägaravtal och ägardirektiv)

daterat [datum]

Region Stockholm

och

Region Sörmland

och

Region Uppsala

och

Region Västmanland

och

Region Örebro Län

och

Region Östergötland

Avseende verksamheten i Mälardalstrafik Aktiebolag

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. BAKGRUND 1

2. DEFINITIONER..... 2

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

4. AKTIERNA OCH ÄGARSTRUKTUR 3

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

6. BOLAGSSTYRNING 4

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

8. BILAGOR TILL AVTALET..... 8

9. ANSVAR OCH ANSVARSBEGRÄSNING 8

10. IKRAFTTRÄDANDE, AVTALSTID OCH AVTALETS UPPHÖRANDE 8

11. SEKRETESS OCH OFFENTLIGHET 10

12. AVGIFTER, ERSÄTTNING OCH ARVODEN 10

13. ÖVRIGA BESTÄMMELSER 10

BILAGEFÖRTECKNING

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

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

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

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

1. BAKGRUND

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

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

2. DEFINITIONER

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. BÄRANDE PRINCIPER FÖR SAMARBETET

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

4. AKTIERNA OCH ÄGARSTRUKTUR

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

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

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

¹ Andelar avrundade till närmaste ental.

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

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

5. SYFTET MED BOLAGET OCH BOLAGETS VERKSAMHETSFÖREMÅL

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

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

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

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

6. BOLAGSSTYRNING

6.1 Allmänt

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

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

6.2 Bolagsstämma

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

6.3 Styrelsen

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

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

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

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

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

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

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

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

6.4 Verkställande direktör

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

6.5 Övriga organ för bolagsstyrning och ägardialog

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

6.5.1 Ägarråd

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

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

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

6.5.2 Presidiet

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

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

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

6.6 Firmateckningsrätt

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

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

6.7 Bolagsordning och ägardirektiv

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

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

6.8 Insyn i Bolaget, förvaltningsberättelse och granskningsrapport/lekmannarevision

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

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

6.8.3 Bolagets 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 iakttas till exempel inom ramen för den styrning av Bolaget som beskrivs i Avtalet.

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

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

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

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

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

8. BILAGOR TILL AVTALET

8.1 Principer för Trafiksystemet och trafiken

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

8.2 Principer för Mälardalstaxan

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

8.3 Principer för Finansiering av samarbetet och verksamheten

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

9. ANSVAR OCH ANSVARSBEGRÄNSNING

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

10. IKRAFTTRÄDANDE, AVTALSTID OCH AVTALETS UPPHÖRANDE

10.1 Ikraftträdande

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

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

10.2 Avtalstid och förlängning

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

10.3 Utträde ur Avtalet

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

11. SEKRETESS OCH OFFENTLIGHET

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

12. AVGIFTER, ERSÄTTNING OCH ARVODEN

12.1 Avgift för utlämnande av kopia av allmänna handlingar

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

12.2 Ersättning och arvoden till styrelsen och lekmannarevisor

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

13. ÖVRIGA BESTÄMMELSER

13.1 Samverkan utgör inte ett enkelt bolag eller interkommunal avtalssamverkan

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

13.2 Ändringar

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

13.3 Tvist

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

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

Ort och datum:

REGION STOCKHOLM

[Namnförtydligande:]

[Namnförtydligande:]

REGION SÖRMLAND

[Namnförtydligande:]

[Namnförtydligande:]

REGION UPPSALA

[Namnförtydligande:]

[Namnförtydligande:]

REGION VÄSTMANLAND

[Namnförtydligande:]

[Namnförtydligande:]

REGION ÖREBRO LÄN

[Namnförtydligande:]

[Namnförtydligande:]

REGION ÖSTERGÖTLAND

[Namnförtydligande:]

[Namnförtydligande:]

BILAGA 1

PRINCIPER FÖR TRAFIKSYSTEMET OCH TRAFIKEN

1. INLEDNING

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

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

2. PLANERINGS- OCH ÄNDRINGSPROCESSER

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

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

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

3. FUNGERANDE INFRASTRUKTUR OCH STATIONER

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

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

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

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

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

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

4. PLANERINGSPRINCIPER OCH DEFINITIONER

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

4.1 Definitioner

Stomtrafik

De tågavgångar som vanligen avgår en gång i timmen under större delen av trafikdygnet, om möjligt på samma klockslag varje timme.

Generellt eftersträvas timmestrafik mellan ca 06–23, vardagar.

Insatstrafik

De tågavgångar utöver stomtågen som utförs i rusningstid morgon och eftermiddag/kväll i syfte att skapa ett tätare och därmed med attraktivare trafikutbud och/eller för att skapa tillräcklig sittplatskapacitet.

Generellt eftersträvas Insatstrafik mellan Stomtrafikens avgångar under ca tre timmar morgon respektive eftermiddag, där stom- och Insatstrafiken tillsammans skapar ett utbud med ca en avgång varje halvtimme under perioden. På vissa linjer med stort resandeunderlag kan insatstrafiken eftersträvas stora delar av dagen.

Region Express

De tågavgångar som på vissa linjer utförs utöver stom- och Insatstrafik och som syftar till att skapa kortare restider mellan de större städerna i Mälardalen. Region Express stannar normalt enbart vid vissa större stationer/orter.

4.2 Prioritering mellan Stomtrafik, Insatstrafik och Region Express

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

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

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

4.3 Trafikutbud på helger

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

4.4 Trafikutbud på sommaren

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

5. TRAFIKEN INOM MÄLARTÅGSLINJERNA

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

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

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

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

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

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

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

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

Region Express-avgångar

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

5.2 Hallsberg – Katrineholm – Stockholm, "Sörmlandspilen"

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.4 Uppsala – Tierp – Gävle, "Upptåget"

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

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

På delsträckan Uppsala-Tierp förstärks utbudet med Stomtrafik både vardagar och helger som innebär 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 eftersträfvansvärt att merparten av denna trafik även

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

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

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

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

6.1.1 Region Express-avgångar

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

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

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

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

Helger bedrivs trafik varannan timme under delar av dagen.

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

6.3 **Stråk Trosa-Stockholm**

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

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

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

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

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

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

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

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

BILAGA 2

PRINCIPER FÖR MÄLARDALSTAXAN

1. INLEDNING

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

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

2. ÖVERGRIPANDE RESEVILLKOR

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

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

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

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

3. ÖVERGRIPANDE BILJETTSORTIMENT

3.1 Enkelbiljett

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

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

3.2 Periodbiljett

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

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

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

Geografisk giltighet periodbiljett gäller enligt nedan.

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

4. PRISSÄTTNING

För produkter i Mälardalstaxan ska prissättningen utformas enligt följande grundprinciper.

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

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

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

4.1 Marknadsaktiviteter, pilotstudier och kampanjer

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

5. AVSTEG FRÅN MÄLARDALSTAXAN

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

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

5.2 Införande av biljetter utställda av ägarregion

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

BILAGA 3 - PRINCIPER FÖR FINANSIERING AV SAMARBETET OCH VERKSAMHETEN

1. INLEDNING

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

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

1.1 Principer för finansiering av samarbetet

Principerna för finansiering av samarbetet och verksamheten ska:

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

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

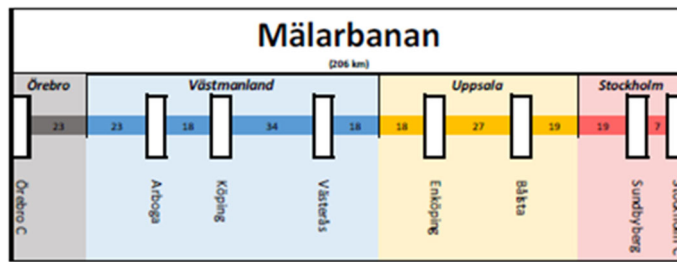
Principer för finansiering av samarbetet tillämpas genom en intäkts- och kostnadsfördelning och som i sin tur utgår från fyra huvudprinciper vilka redovisas nedan:

1.1.1 Princip 1 – Indelning av linjer och linjesträckor

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

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

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



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

1.1.2 Princip 2 – Återinföring av intäkter

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.1.3 Princip 3 – Fördelning av kostnader

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

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

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

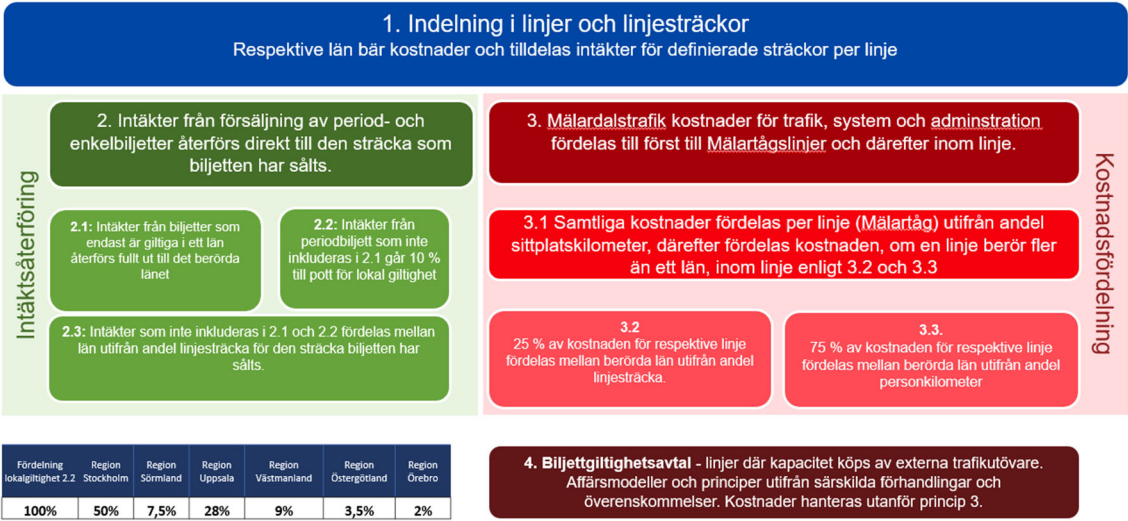
Samtliga kostnader fördelas enligt princip 3, om inte annat anges i Avtalet eller i andra överenskommelser mellan Parterna.

1.1.4 Princip 4 – Avtal om biljettgiltighet

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

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

1.2 Schematisk bild över principerna



2. ÖVRIGT

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

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

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

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

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

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

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

Dnr:277–2023
2024-05-03

§ 09 Bolagsordning för Mälardalstrafik

Bilaga 09–01 Förslag till reviderad Bolagsordning för Mälardalstrafik

Ägarrådet föreslår

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

Årsstämmans förslag till beslut

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

Regionfullmäktiges förslag till beslut

att reviderad Bolagsordning för Mälardalstrafik godkänns.

Ärendet

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

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

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

BOLAGSORDNING FÖR MÄLARDALSTRAFIK AKTIEBOLAG, 556425-0610

Antagen på bolagsstämman 2024-05-03.

§ 1

Bolagets firma är Mälardalstrafik Aktiebolag.

§ 2

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

§ 3

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

§ 4

Aktiekapitalet ska utgöra lägst 600.000 kronor och högst 2.000.000 kronor.

§ 5

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

§ 6

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

§ 7

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

§ 8

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

§ 9

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

1. Val av ordförande vid stämman

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

§ 10

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

§ 11

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

§ 12

Bolagets räkenskapsår ska vara kalenderår.

§ 13

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 14

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

§ 15

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

Infosäk.klass: K2 Känslig

Noteringar

2024-05-03

Ägarråd för Mälardalstrafik MÄLAB AB

Ägarråd den 3 maj 2024

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

Politiska representanter

Region Stockholm
Aida Hadžialić

Region Sörmland
Lars Lundqvist

Region Västmanland
Mikael Anderson Elfgren

Region Uppsala
Jenny Lundström

Region Örebro län
Nina Höijer

Region Östergötland
Jan Owe-Larsson

Tjänstemannarepresentanter

Region Stockholm
Peter Svahn

Region Sörmland
Kenneth Hagström

Region Västmanland
Arne Andersson

Region Uppsala
Karin Svingby

Region Örebro län
Lennart Frommegård

Region Östergötland
Johan Kindén

Övriga närvarande

Styrelsens presidium
Kristoffer Tamsons
Anton Fendert
Monica Johansson

Tjänstepersoner Mälardalstrafik
Helena Ekroth
Malai Bierfeldt

Övrig
Johan Ljung

§ 1. Val av ordförande

Kristoffer Tamsons utsågs till ordförande.

§ 2. Val av sekreterare

Malai Bierfeldt utsågs till sekreterare.

§ 3. Val av justeringsperson

Mikael Anderson Elfgren utsågs att jämte ordförande justera ägarrådets noteringar.

§ 4. Godkännande av dagordning

Ägarrådet godkände utskickad dagordning.

§ 5. Godkänna föregående noteringar

Noteringar från ägarrådets sammanträde den 20 december 2023 godkändes.

§ 6. Information från VD

Ägarrådet beslutade:

att notera lämnad information.

Ärendebeskrivning

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

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

Ägarrådet beslutade:

att godkänna styrelsens beslut innebärande:

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

Ärendebeskrivning

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

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

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

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

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

§ 8. Samverkansavtal för Mälardalstrafik

Ägarrådet beslutade:

att notera lämnad information.

Ärendebeskrivning

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

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

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

§ 9. Bolagsordning för Mälardalstrafik

Ägarrådet beslutade:

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

Ärendebeskrivning

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

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

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

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

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

§ 10. Arbetsordning för styrelse med instruktion för verkställande direktör

Ägarrådet beslutade:

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

Ärendebeskrivning

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

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

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

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

§ 11. Finanspolicy för Mälardalstrafik

Ägarrådet beslutade:

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

Ärendebeskrivning

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

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

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

§ 12. Mälardalstaxan

Ägarrådet beslutade:

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

Ärendebeskrivning

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

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

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

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

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

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

§ 13. Stockholm – Uppsala

Ägarrådet beslutade:

att notera lämnad information.

Ärendebeskrivning

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

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

§ 13. Övriga frågor

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

Vid noteringarna
Malai Bierfeldt

Justeras genom digital signering

Kristoffer Tamsons
Ordförande

Mikael Anderson Elfgren
Justerare

This documents contains 6 pages before this page

Dokumentet inneholder 6 sider før denne siden

Tämä asiakirja sisältää 6 sivua ennen tätä sivua

Dette dokument indeholder 6 sider før denne side

Detta dokument innehåller 6 sidor före denna sida

KRISTOFFER TAMSONS

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

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

MIKAEL ANDERSSON ELFGREN

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

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

Malai Ladda Bierfeldt

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

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

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

Regionstyrelsen

Plats och tid	Regionhuset, Västerås kl. 09:00-14:15	
Beslutande ledamöter	Mikael Andersson Elfgren (M) (Ordförande), Jenny Landernäs (M), Stephanie Bruksgård (M), Malin Gabrielsson (KD) (Förste vice ordförande), Lina Eriksson (L), Ingvar Jonsson (SD), Gisela Carstinge (SD), Kenneth Östberg (S) (Andre vice ordförande), Ulrika Spårebo (S), Karolina Myllergård (S), Barbro Larsson (C), Heidi-Maria Wallinder (V), Joakim Öryd (SD) ersätter Janeth Persson (SD), Angelica Stigenberg (S) ersätter Daniel Pettersson (S), Felicia Granath (V) ersätter Marino Wallsten (S)	
Ej tjänstgörande ersättare	Mikael Söderlund (M) Elin Granqvist (KD)	
Övriga närvarande	Maria Linder (regiondirektör) Agnetha Jonsson (förvaltningsdirektör Fastighets- och serviceförvaltningen) Eva Lindahl (kommunikationsdirektör) Lars Öhman (förvaltningsdirektör Digitaliseringsstöd, deltar på distans) Sophie Andersson (regionstabsdirektör) Fredrik Alm (kanslichef) Christina Ersson (sekreterare) Magnus Stålberg (M) (politisk sekreterare, deltar på distans) Florencia Aroca López (M) (politisk sekreterare, deltar på distans) John Fhager (KD) (politisk sekreterare, deltar på distans) Niklas Frykman (L) (politisk sekreterare, deltar på distans) Anton Svendsen (SD) (politisk sekreterare, deltar på distans) Robin Pettersson Wäsche (S) (politisk sekreterare, deltar på distans) Cecilia Strand Ronsten (V) (politisk sekreterare, deltar på distans)	
Utses att justera	Barbro Larsson	
Justeringens plats och tid	Digital justering 2024-10-29 00:00	
Protokollet omfattar	§189	
Underskrifter	Sekreterare	 Christina Ersson
	Ordförande	 Mikael Andersson Elfgren
	Justerande	

Regionstyrelsen

Mötesdatum

2024-10-22

Barbro Larsson

ANSLAG/BEVIS	Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.		
Organ	Regionstyrelsen		
Sammanträdesdatum	2024-10-22		
Datum för anslags- uppsättande	2024-10-30	Datum för anslags- nedtagande	2024-11-21
Förvaringsplats för protokollet	Region Västmanland, Västerås		
Underskrift	 Christina Ersson		

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

§189 Bolagsordning och samverkansavtal avseende verksamheten i Mälardalstrafik Aktiebolag
RV240839

Sammanfattning

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

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

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

Förslag till beslut***Regionstyrelsens förslag till fullmäktiges beslut***

1. Det redovisade förslaget till reviderad bolagsordning för Mälardalstrafik Aktiebolag godkänns.

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

Regionstyrelsen

Mötesdatum

2024-10-22

2. Region Västmanland ingår samverkansavtal tillika aktieägaravtal och ägardirektiv ("Samverkansavtalet") avseende verksamhet i Mälardalstrafik Aktiebolag i enlighet med ärendet och tillhörande bilagor.

3. Ovanstående beslut gäller under förutsättning av att övriga ägare i Mälardalstrafik Aktiebolag fattar motsvarande beslut.

Beslut***Regionstyrelsens förslag till fullmäktiges beslut***

1. Det redovisade förslaget till reviderad bolagsordning för Mälardalstrafik Aktiebolag godkänns.

2. Region Västmanland ingår samverkansavtal tillika aktieägaravtal och ägardirektiv ("Samverkansavtalet") avseende verksamhet i Mälardalstrafik Aktiebolag i enlighet med ärendet och tillhörande bilagor.

3. Ovanstående beslut gäller under förutsättning av att övriga ägare i Mälardalstrafik Aktiebolag fattar motsvarande beslut.

Beslutsunderlag

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

Paragrafen är justerad

Mötesdatum
2024-10-17

Kollektivtrafiknämnden

Plats och tid	Sammanträdesrum Locket, Ingenjör Bååths gata 11, Västerås kl. 09:00-11:20		
Beslutande ledamöter	Jenny Landernäs (M) (Ordförande), Elin Granqvist (KD) (Förste vice ordförande), Karolina Myllergård (S), Joakim Öryd (SD), Marino Wallsten (S) (Andre vice ordförande), Pratima Åslund (V) (deltar på distans), Suzana Kim Jessen (SD) ersätter Sven Fallgren (SD)		
Ej tjänstgörande ersättare	Per Ågren (S) Liane Blom (L) (deltar på distans)		
Övriga närvarande	Arne Andersson (förvaltningsdirektör) Christina Winnieson (ekonomichef) Mohammad Sabet (verksamhetschef) Elin Hellström (mötessekreterare) Sara-Josefina Holby (verksamhetschef, Marknad) Magnus Stålberg (M) (politisk sekreterare, deltar på distans)		
Utses att justera	Suzana Kim Jessen		
Justeringens plats och tid	Digital justering 2024-10-17 00:00		
Protokollet omfattar	§69		
Underskrifter	Sekreterare		
		Elin Hellström	
	Ordförande		
		Jenny Landernäs	
	Justerande		
		Suzana Kim Jessen	
ANSLAG/BEVIS	Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.		
Organ	Kollektivtrafiknämnden		
Sammanträdesdatum	2024-10-17		
Förvaringsplats för protokollet	Regionhuset, Västerås		
Underskrift	 Elin Hellström		

Kollektivtrafiknämnden

Mötesdatum

2024-10-17

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

§69 Bolagsordning och samverkansavtal för Mälardalstrafik Aktiebolag

RV240839

Sammanfattning

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

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

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

Förslag till beslut***Kollektivtrafiknämndens förslag till fullmäktiges beslut***

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

Punkten föreslås justeras omedelbart.

Beslut***Kollektivtrafiknämndens förslag till fullmäktiges beslut***

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

Mötesdatum

Kollektivtrafiknämnden

2024-10-17

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

Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Beslutsunderlag

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

Expedieras till

Regionstyrelsen

Mälardalstrafik AB

Region Stockholm

Region Örebro län

Region Östergötland

Region Södermanland

Region Uppsala

Paragrafen är justerad