

Regionstyrelsen

Reviderat Samverkansavtal tillika aktieägaravtal och ägardirektiv avseende verksamheten i Mälardalstrafik Aktiebolag

Regionledningskontorets förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår dels regionstyrelsen föreslå att regionfullmäktige beslutar följande.

1. Reviderat Samverkansavtal tillika aktieägaravtal och ägardirektiv avseende verksamheten i Mälardalstrafik Aktiebolag godkänns och regionstyrelsen uppdras att ingå detta för Region Stockholm.
2. Tidigare fattat beslut avseende tilläggsavgifter och avrundningsregler slutar gälla och dessa frågor överläts till Mälardalstrafik Aktiebolag i enlighet med föreslagna revideringar i Samverkansavtalet.

Sammanfattning

En översyn av intäkts- och kostnadsfördelningsmodellen inom Mälardalstrafik Aktiebolag (Mälardalstrafik) initierades i början av 2025 och godkändes av ägarrådet den 15 december samma år. Förslaget innebär revidering av Samverkansavtalet och omfattar fyra större förändringar: Separat fördelningsprincip för UVEN (Uppsala-Linköping), uppdelning av Svealandsbanan och Stockholm–Uppsala, hantering av fordon som egen komponent samt borttagande av pott för lokal giltighet. Till detta kommer mindre justeringar i avtalet avseende tilläggsavgifter samt avrundningsregler vid förändringar av biljettpriser. Syftet är att skapa en mer rättvis och effektiv modell som stärker långsiktigheten i samarbetet. Region Stockholm beräknas få en positiv ekonomisk effekt på cirka tio miljoner kronor per år från och med 1 januari 2027 då avtalet träder i kraft. Förslaget kan endast genomföras om motsvarande beslut fattas i regionfullmäktige i samtliga ägarregioner inom Mälardalstrafik.

Förslaget har remitterats till trafiknämnden som anser att det reviderade Samverkansavtalet är positivt för Region Stockholm och skapar bättre långsiktighet och effektivitet inom Mälardalstrafik. Likaså anser trafiknämnden att förslaget att tidigare fattade beslutet avseende tilläggsavgifter och avrundningsregler ska upphöra att gälla och att dessa

frågor ska överlåtas till Mälardalstrafik. Regionledningskontoret delar trafiknämndens bedömning.

Bakgrund

Mälardalstrafik Aktiebolags ägare, Region Stockholm, Region Sörmland, Region Uppsala, Region Västmanland, Region Örebro Län samt Region Östergötland, samverkar genom Mälardalstrafik om den storregionala tågtrafiken i Stockholm–Mälardalsregionen. Mälardalstrafik utgör den legala enhet genom vilken stora delar av ägarnas samverkan koordineras, beslutas och implementeras, bland annat i form av trafiken i Mälartåg och biljettsamarbetet Movingo.

Mellan regionerna/ägarna finns ett *Samverkansavtal* som reglerar samarbetet och uppdraget till bolaget Mälardalstrafik. Mellan regionerna finns också ett *ägarråd* som hanterar strategiska frågor, exempelvis revideringar av Samverkansavtalet. Beslut om Samverkansavtalet fattas av regionfullmäktige i respektive region.

Den 10 december 2024 beslutade regionfullmäktige att ingå nytt Samverkansavtal tillika aktieägaravtal (RS 2024-0846). I Samverkansavtalet definieras den intäkts- och kostnadsfördelningsmodell som används för att finansiera den verksamhet som Mälardalstrafik utför på regionernas uppdrag.

- De sträckor som Mälardalstrafik trafikerar benämns i Samverkansavtalet som *linjer*, till exempel *Svealandsbanan* som går från Örebro till Uppsala via Stockholm samt *Nyköpingsbanan* som går från Norrköping till Stockholm via Nyköping.
- Mälardalstrafiks *intäkter* från biljetter återförs till de linjer och linjesträckor som biljetten gäller för. För periodbiljetter som korsar länsgränser avsätts tio procent av biljettpriset till en pott för lokalgiltighet vilket avser resor som sker i regionens egna trafiksystem, exempelvis SL-trafiken.
- Mälardalstrafiks *kostnader* fördelas mellan linjer baserat på sittplatskilometer och linjer som korsar flera regioner fördelas utefter 75 procent personkilometrar samt 25 procent linjelängd inom respektive region.

Vissa utmaningar har identifierats i den existerande modellen, till exempel att trafikförändringar inom en region får konsekvenser för andra regioner. Dessutom bedömdes ökade fordonskostnader, till följd av införandet av nya

ER1-tåg, inte kunna hanteras inom modellen.

En översyn av innevarande intäkts- och kostnadsfördelningsmodell initierades i början av 2025. Vid ägarrådets sammanträde den 15 december 2025 § 06, presenterade Översynsgruppen förslag på revideringar och ändringar av fördelningsmodellen samt presenterade förslag att revidera formalia i Samverkansavtalet, § 07. Ägarrådet godkände den reviderade intäkts- och kostnadsfördelningsmodellen, inklusive att avsättningen till potten för lokalgiltighet i avsnitt 1.1.2 tas bort. Till följd av detta finns skäl att revidera Samverkansavtalet.

Regionledningskontorets förslag och motivering

Trafiknämnden framhåller att förslaget omfattar fyra huvudsakliga förändringar som rör samverkan och fördelningsmodellen inom Mälardalstrafik. För resenären innebär detta inga förändringar. Förändringarna gäller från och med 1 januari 2027.

1. Separat fördelningsprincip för UVEN

En egen fördelningsprincip införs för UVEN, det vill säga den linje som går från Uppsala till Linköping via Sala, Västerås, Eskilstuna samt Norrköping. Då kostnader fördelas först till linje påverkar detta inte Region Stockholm utan enbart regioner genom vilka linjen passerar.

2. Separera Svealandsbanan/Stockholm–Uppsala

Nuvarande sträckning för Svealandsbanan är från Örebro till Uppsala via Eskilstuna, Strängnäs och Stockholm. Mellan Stockholm och Uppsala går Svealandsbanan via Arlanda. Sträckan Stockholm–Uppsala som går via Märsta utgör också redan en egen linjesträckning inom Mälardalstrafik vilket gör att det med nuvarande modell finns parallellgående linjer på sträckan Stockholm–Uppsala där enda skillnaden är huruvida tågen körs via Arlanda eller Märsta. I det nya förslaget bryts Svealandsbanan vid Stockholm Central och resterande del mellan Stockholm Central och Uppsala via Arlanda blir en del av den befintliga linjen Stockholm–Uppsala. Detta förenklar hanteringen i och med att parallellgående linjer tas bort. Förslaget underlättar för Mälardalstrafik och förbättrar långsiktigheten då trafikutvecklingen mot Uppsala sannolikt kommer att skilja sig från utvecklingen mot Örebro.

3. Fordon som egen komponent i fördelningsmodellen

I det nya förslaget separeras fordon och depå som en egen komponent i kostnadsfördelningsmodellen. Tidigare har fordonsrelaterade kostnader hanterats som övriga kostnader och fördelats ut efter en kombination av

personkilometer och andel linjesträcka i respektive region. I det nya förslaget fördelas fordons- och depåkostnader i stället ut per linje efter dimensionerat antal fordon som behövs för att driva trafiken. För linjer som berör mer än en ägare fördelas därefter kostnaderna mellan berörda regioner. Kostnader för multipelkopplade tågset och extra insatser i rusningstrafik fördelas till de regioner som genererar behovet. Detta får som konsekvens att insatstrafik i högtrafik kommer innebära en ökad andel kostnad än tidigare och behöver beaktas i kommande trafikbeställningar. Genom att hantera fordonskostnader separat blir fördelningen mer rättvis och ger incitament till bättre nyttjande av resurser

4. Pott för lokal giltighet tas bort

Nuvarande modell innebär att tio procent av intäkterna för Movingobiljetter vars sträckning korsar länsgräns avsätts till en pott som fördelas enligt schablon till Mälardalstrafiks ägarregioner. Det nya förslaget innebär att denna modell tas bort och samtliga intäkter från Movingobiljetter fördelas i stället ut efter andelen linjesträcka inom regionerna. Isolerat uppskattas borttagandet av potten för lokal giltighet ge en negativ ekonomisk effekt på cirka 1,6 miljoner kronor per år för Region Stockholm men förändringen minskar administrationen och komplexiteten i modellen och gynnar således helheten.

Utöver ovan beskrivna fyra större förändringar görs även mindre justeringar avseende avrundningsregler och resevillkor i syfte att förenkla hanteringen för Mälardalstrafik. Förslaget innebär att tidigare gällande beslut om hantering av avrundningsregler och tilläggsavgifter slutar gälla och att dessa frågor överläts till Mälardalstrafiks styrelse att besluta. Genom att delegera rätten att besluta om tillämpade avrundningsregler till bolagets styrelse ges möjlighet att smidigare hantera de mindre justeringar som kan behövas i samband med årlig prisindexering av enkel- och periodbiljetter. Delegationen avser endast tekniska avrundningsregler och påverkar inte principerna för prissättning. Mälardalstrafik föreslås även få ta beslut om beloppsjustering vad beträffar tilläggsavgift enligt de förutsättningar som anges i lagen (1977:67) om tilläggsavgift i kollektivtrafik.

Trafiknämnden framhåller att Region Stockholm sammantaget får en positiv ekonomisk effekt av förändringarna i förslaget. Förslaget stärker även långsiktigheten i samarbetet mellan ägarregionerna och bidrar till en mer stabil och effektiv fördelningsmodell med bättre resursutnyttjande. Förslaget kan endast genomföras om motsvarande beslut fattas i

regionfullmäktige i samtliga ägarregioner inom Mälardalstrafik.
Regionledningskontoret delar trafiknämndens bedömning.

Ekonomiska konsekvenser

Den sammanfattade ekonomiska konsekvensen för Region Stockholm är positiv med ett förbättrat nettoresultat på cirka tio miljoner kronor per år från 2027, se nedan tabell. Beräkningen är gjord utefter nuvarande budget samt trafikbeställning för planåren och kan således komma att förändras.

Mkr	2027	2028	2029	Kommentar
Förändrade intäkter	-1,6	-1,7	-1,7	Minskade andel av intäkterna
Förändrade kostnader	10,8	12	11,9	Minskade andel av kostnader
Resultat	9,2	10,3	10,2	Förändrat nettoresultat för Region Stockholm avseende Mälardalstrafik

Emma Lennartsson
Regiondirektör

Katarina Holmgren
Ekonomidirektör

Beslutsunderlag

1. Förslag till reviderat Samverkansavtal, tillika aktieägaravtal och ägardirektiv, avseende verksamheten i Mälardalstrafik Aktiebolag
2. Utdrag § 07 från Ägarråd Mälardalstrafik Aktiebolag, sammanträde den 15 december 2025 - Förslag på revidering av Samverkansavtal avseende verksamheten i Mälardalstrafik Aktiebolag
3. Protokollsutdrag § 103 från styrelsesammanträde Mälardalstrafik Aktiebolag den 3 december 2025 - Förslag på revidering av Samverkansavtal avseende verksamheten i Mälardalstrafik Aktiebolag
4. § 103 Beslutsärende – Förslag på revidering av Samverkansavtal avseende verksamheten i Mälardalstrafik Aktiebolag

5. Utdrag § 06 från Ägarråd Mälardalstrafik Aktiebolag, sammanträde den 15 december 2025 - Översyn av intäkts- och kostnadsfördelningsmodellen avseende verksamheten i Mälardalstrafik Aktiebolag
6. Protokollsutdrag § 102 från styrelsesammanträde Mälardalstrafik Aktiebolag den 3 december 2025 - Förslag på reviderad intäkts- och kostnadsfördelningsmodell
7. Trafiknämndens yttrande den 18 februari 2026

Beslutsexpediering

1. Mälardalstrafik Aktiebolag
2. Trafiknämnden