Trafikförvaltningen
Verksamhetsstyrning och ekonomi
Kalkyl och Analys

Handläggare
Anton Percy
+46707861758
anton.percy@regionstockholm.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-07

Trafiknämnden
2026-02-18

Ärende
TN 2024-0988

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Reviderat samverkansavtal avseende verksamheten i Mälardalstrafik Aktiebolag

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar att föreslå regionstyrelsen besluta att föreslå regionfullmäktige besluta följande.

1. Reviderat samverkansavtal tillika aktieägaravtal och ägardirektiv ingås avseende verksamheten i Mälardalstrafik Aktiebolag.

2. Tidigare fattat beslut avseende tilläggsavgifter och avrundningsregler slutar gälla och dessa frågor överlåts till Mälardalstrafik Aktiebolag i enlighet med föreslagna revideringar i Samverkansavtalet.

Sammanfattning

En översyn av intäkts- och kostnadsfördelningsmodellen för Mälardalstrafik initierades i början av 2025 och godkändes av ägarrådet den 15 december samma år. Syftet är att skapa en mer rättvis och effektiv modell som stärker långsiktigheten i samarbetet. Förslaget innebär revidering av samverkansavtalet och omfattar fyra större förändringar samt mindre justeringar i avtalet avseende avrundning och resevillkor. Separat fördelningsprincip tillskapas för linjen UVEN (Uppsala till Linköping via Sala, Västerås, Eskilstuna, Norrköping), Svealandsbanan och Stockholm–Uppsala delas i två linjer, fordon hanteras som egen komponent och ersättningen för lokal giltighet tas bort. Förändringarna beräknas ge en positiv ekonomisk effekt för Region Stockholm om cirka 10 miljoner kronor per år.

Trafikförvaltningen
Verksamhetsstyrning och ekonomi
Kalkyl och Analys

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-07

Ärende
TN 2024-0988

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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

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

Den 10 december 2024 beslutades 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 10 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% personkilometrar samt 25% linjelängd inom respektive region.

Vissa utmaningar har identifierats i den existerande modellen, till exempel 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 året 2025. Vid ägarrådets sammanträde den 15 december 2025 § 06, presenterades 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.

Förvaltningens förslag och motivering

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. Samtidigt görs även mindre justeringar avseende avrundningsregler och resevillkor i syfte att förenkla hanteringen för Mälardalstrafik.

Separat fördelningsprincip för UVEN
En egen fördelningsprincip införs för UVEN. Eftersom kostnader fördelas först till linje och UVEN inte trafikerar Stockholms län påverkar denna förändring inte Region Stockholm.

Separera Svealandsbanan/ Stockholm–Uppsala
Genom att dela i fördelningsmodellen dela upp Svealandsbanan norr respektive söder om Stockholm C förenklas hanteringen i och med att parallellgående linjer tas bort. Detta underlättar för Mälardalstrafik och förbättrar långsiktigheten, eftersom trafikutvecklingen mot Uppsala sannolikt kommer att skilja sig från utvecklingen mot Örebro.

Fordon som egen komponent i fördelningsmodellen
Fordon separeras som en egen komponent i modellen. Tidigare har fordonskostnader hanterats som alla andra kostnader men nu fördelas fordonskostnader utefter dimensionerande fordon i rusningstimmen. Genom att hantera fordonskostnader separat blir fördelningen mer rättvis och ger incitament till bättre nyttjande av resurser. Detta får en konsekvens att insatstrafik i högtrafik kommer innebära en ökad andel kostnad än tidigare och behöver beaktas i kommande trafikbeställningar.

Pott om 10 procent för lokal giltighet tas bort
Isolerat är detta ekonomiskt negativt för Region Stockholm, men förändringen minskar administrationen och komplexiteten i modellen och gynnar således helheten. I och med borttaget kommer biljettintäkter fördelas utefter andelen linjesträcka inom regionen.

Region Stockholm påverkas sammantaget positivt ekonomiskt av förändringarna. Förslaget stärker även långsiktigheten i samarbetet mellan ägarregionerna och bidrar till en mer stabil och effektiv fördelningsmodell.

Ekonomiska konsekvenser
Den sammanfattade ekonomiska konsekvensen för Region Stockholm är positiv med ett förbättrat nettoresultat på ca 10 miljoner kronor per år, se nedan tabell. Beräkningen är gjord utefter nuvarande budget samt trafikbeställning för planåren och kan således 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**

Riskbedömning
Förslag till beslut innebär inga/oförändrade risker.

Säkerhetskonsekvenser
Förslag till beslut innebär inga/oförändrade säkerhetskonsekvenser.

Konsekvenser för miljön
Förslag till beslut innebär inga/oförändrade konsekvenser för miljön.

Sociala konsekvenser
Förslag till beslut innebär inga/oförändrade sociala konsekvenser.

Beslutsunderlag
- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande
- Missiv_Samverkansavtal avseende verksamheten i Mälardalstrafik
- Förslag till reviderat Samverkansavtal för Mälardalstrafik inkl.bilagor_Beslutad

Trafikförvaltningen
Verksamhetsstyrning och ekonomi
Kalkyl och Analys

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-07

Ärende
TN 2024-0988

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

- Kappa Mälardalstrafik § 103 avseende Beslutsärende – Förslag på rev av Samverkansavtal avseende verksamheten i Mälardalstrafik

Skickas till
Regionledningskontoret

Erik Norling
Förvaltningschef

Catarina Strömsten
Falkenmark
Ekonomidirektör