

Från: malardalstrafik@malardalstrafik.se

Till: regionstockholm@regionstockholm.se; registratur@regionsormland.se;
region.uppsala@regionuppsala.se; region@regionvastmanland.se;
regionen@regionorebrolan.se; region@regionostergotland.se

Cc: malai.bierfeldt@malardalstrafik.se

Bcc:

Ärende: Expediering av beslut från Mälardalstrafik - § 36 Beslutsärende -
Samrådsversion av Verksamhetsplan och budget 2026 med planår 2027-2029

Skickat: 2025-04-24 15:51:52

Bilagor: 250411_Protokollsutdrag § 36 Beslutsärende – Samrådsversion av
Verksamhetsplan och budget 2026 (2027–2029).pdf;
36_01_250411_Bilaga_Samrådsversion av VP och Budget 2026_2027-
2029_Beslutad.pdf; 36_00_250411_Beslutsärende_Samrådsversion av VP o Budget
2026_2027-2029.pdf

Inbäddade bilagor:

Hej,

Expedierar protokollsutdrag inkl. bilagor från Mälardalstrafiks styrelsesammanträde den 11 april 2024, § 36 Beslutsärende - Samrådsversion av Verksamhetsplan och budget 2026 med planår 2027-2029.

Med vänlig hälsning

Malai Bierfeldt
Ledningskoordinator

Mälardalstrafik
malai.bierfeldt@malardalstrafik.se
072 - 464 76 20
Kollektivtrafikens hus
Centralplan 3 111 20 Stockholm

www.malardalstrafik.se

När du kontaktar oss behandlar vi dina personuppgifter. För mer information om hur vi behandlar dina personuppgifter samt dina rättigheter som registrerad, besök <https://malardalstrafik.se/villkor-och-foreskrifter/hantering-av-personuppgifter/>

Infosäk.klass: K1 Öppen

Protokollsutdrag

2025-04-11

Extra styrelsesammanträde
Mälardalstrafik

Protokollsutdrag § 36 Beslutsärende – Samrådsversion av Verksamhetsplan och budget 2026 (2027–2029) - Extra styrelsesammanträde den 11 april 2025

DATUM	Fredag den 11 april 2025		
TID	Klockan 08.00 – 08.42		
PLATS	Microsoft Teams		
BESLUTANDE	Anton Fendert, Region Stockholm, ordförande Daniel Adborn ersätter Harry Bouveng, Region Stockholm Monica Johansson, Region Sörmland, 2:e vice ordförande Christoffer Öqvist, Region Sörmland Cecilia Linder, Region Uppsala Jenny Lundström, Region Uppsala Jenny Landernäs, Region Västmanland, 1:e vice ordförande Marino Wallsten, Region Västmanland Nina Höijer, Region Örebro län Erik Baecklund, Region Örebro län Jan Owe-Larsson, Region Östergötland Annsofi Ramevik, Region Östergötland		
EJ NÄRVARANDE LEDAMÖTER	Harry Bouveng, Region Stockholm		
NÄRVARANDE SUPPLEANTER	Jens Sjöström, Region Stockholm Mattias Claesson, Region Sörmland Peter Bernhardsson, Region Sörmland Frida Björk, Region Uppsala Karolina Myllergård, Region Västmanland Sven Fallgren, Region Västmanland Magnus Lagergren, Region Örebro län Greger Persson, Region Örebro län Annette Ohlsson, Region Östergötland Eva Pedersen, Region Östergötland		
EJ NÄRVARANDE SUPPLEANTER	Joel Gohari Moghadam, Region Uppsala		
ÖVRIGA NÄRVARANDE	Helena Ekroth	Sarah Aziz	Johan Ljung
TJÄNSTEPERSONER	Malai Bierfeldt	Arne Andersson	Karin Svingby

	Hanna Bergström	Peter Svahn	Johan Kindén
	Olof Wiklund	Oskar Jonsson	
UTES ATT JUSTERA	Monica Johansson samt Jenny Landernäs		
UNDERSKRIFTER	Protokollet är justerat genom digital signering		
PARAGRAFER	§§ 32 - 40		

§ 36. Beslutsärende – Samrådsversion av Verksamhetsplan och budget 2026 (2027–2029)

Styrelsen beslutade:

- att fastställa Samrådsversion av Verksamhetsplan och budget 2026 (2027–2029) i enlighet med bilaga 36–01, tillhörande ärendet.
- att ge verkställande direktör i uppdrag att tillse att Samrådsversion av verksamhetsplan och budget 2026 (2027–2029) distribueras till ägarregionerna som underlag till systemdialog och pågående trafikbeställningsprocess.

Ärendebeskrivning

Verkställande direktör Helena Ekroth samt chef för trafik och infrastruktur Hanna Bergström redogjorde för ärendet. Enligt det ordinarie årshjulet fastställs Samrådsversionen av verksamhetsplan och budget vid det första styrelsemötet årligen. Efter beredning beslutades att behandla ärendet vid styrelsemötet den 19 mars 2025 som ett informationsärende för att ge styrelsen möjlighet att informera sig om verksamheten och ekonomin. Beslut om Samrådsversion fördes i stället till ett extra insatt styrelsemöte, att ske fredag den 11 april.

Sedan styrelsemötet den 19 mars 2025 har arbetet gjorts som föranlett såväl verifieringar av tidigare underlag som vissa justeringar inom områden;

- Resandeprognoser
- Intäkter
- Trafik, fordon och depå
- Försäljning och kundservice
- Mål och indikatorer.

Osäkerheten vad gäller budgeten inför 2026 med planår är stor givet rådande omvärldsläge men framför allt den pågående trafikupphandlingen. Utfallet av trafikupphandlingen kommer att stå klar senare under året och kommer att kunna behandlas i tid före beslutet om Verksamhetsplan och budget 2026 (2027–2029) i oktober 2025.

Under april och maj månad planeras för samråd med ägarregionerna, för dialog inför slutligt fastställande av verksamhetsplan och budget 2026 med planår 2027 till 2029.

Vid protokollet Malai Bierfeldt

Fullständigt protokoll har justerats genom digital signering den 11 april 2025.

Anton Fendert	Jenny Landernäs	Monica Johansson
Ordförande	Justerare	Justerare

Verksamhetsplan och budget 2026 (2027—2029)



Infosäk.klass: K2 Känslig
2025-04-11

Samrådsversion av verksamhetsplan och budget 2026 (2027–2029) för Mälardalstrafiks verksamhet behandlades av styrelsen den 11 april 2025 § 36. Samrådsversionen utgör bland annat underlag till systemdialog och pågående trafikbeställningsprocess.

Efter uppdatering och komplettering kommer Verksamhetsplan och budget 2026 (2027–2029) föras för beslut i styrelsen den 8 oktober 2025.

Innehåll

Innehåll	3
Sammanfattning	4
Omvärldsfaktorer	7
Styrande förutsättningar	9
Vårt uppdrag	9
Nationella transportpolitiska mål	9
Regionala mål för transportsystemet i Östra Mellansverige	9
Resandeprognos	9
Grundantaganden för planperioden	10
Mål och indikatorer	11
Strategier	11
Förvaltnings- och satsningsområden	12
Ekonomi	13
Finansiering av bolaget	13
Budgetförutsättningar	14
Intäkter	15
Ekonomiska tabeller	18
Risker och riskhantering	20
Utblick	22

Sammanfattning

Mälardalstrafik ägs av Region Stockholm, Region Sörmland, Region Uppsala, Region Västmanland, Region Örebro län och Region Östergötland. Föremålet för bolagets verksamhet är enligt bolagsordningen att handlägga frågor av gemensamt intresse för ägarna vad gäller regionaltågstrafik, särskilt i Mälarregionen. I enlighet med det uppdaterade samverkansavtalet, som beslutades 2024, omfattar detta att säkerställa en vid var tid stabil och tillförlitlig drift av bolagets tjänster men även långsiktiga och strategiska frågor som rör utveckling av verksamheten i sig och regional kollektivtrafik som skapar ett mervärde för storregionalt sammanhållet trafiksystem. Målbilden är att detta ska bidra till en hållbar Stockholm-Mälarregion med en ökad andel regionalt kollektivtrafikresande.

Visionen är: *Mälardalstrafik bidrar till en livskraftig Stockholm-Mälarregion.*

Under 2024 avslutade Mälardalstrafik avtalet med MTR Mälartåg AB i förtid och beslutade med stöd av artikel 5.5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70, att direkttilldela uppdraget att utföra regionaltågsverksamhet i Mälardalen till Transdev Sverige AB. Sedan 16 juni 2024 drivs Mälartågstrafiken därför i ett nödavtal. Affärsmodellen bygger på en cost-plus modell med öppna böcker, vilket ställer högre krav på samverkan mellan parterna och förutsätter en större involvering i planering och budgetering från Mälardalstrafiks sida. Januari 2025 annonserade Mälardalstrafik sin anbudsinbjudan för regionaltågstrafik i Stockholm-Mälarregionen och arbetet med upphandlingen förutsätts i skrivande stund pågå under hela året. Resultatet av upphandlingen kommer att prägla 2026 och kommande planår såväl under förberedelseperioden som vid driftstarten.

Från T25 utökades trafiken med nya avgångar Stockholm-Uppsala som ökade trafikering via Märsta i och med att SJ lämnade sträckan. För att klara utökningen fick ett antal regioners trafikbeställningar stå tillbaka. Tågplan 2026 är densamma som trafiken som för Tågplan 2025 med tillägg på linjen UVEN i form av ett tågpar vid lunchtid på vardagar Västerås-Sala (Uppsala) samt timestrafik Sala-Västerås-Eskilstuna på helger. 2025 fattades beslut, i skrivande stund i första instans, om anskaffning av ytterligare 13 nya Dosto ER1, för att möta kommande resandeprognoser på vissa linjer samt säkerställa en stabil trafik genom en tillräcklig fordonsreserv. Leverans av de första fordonen förväntas i skrivande stund från mars 2028.

Vad gäller biljetter och försäljning har vi fortsatt ökat vår andel av försäljningen i egna kanaler. Under både 2024 och 2025 gjordes flera förbättringar i våra sälj- och kundkanaler framför allt inom området trafikinformation och biljetter; dels lanserades Mitt konto för ökad självservice, dels lades periodbiljetterna in i samma försäljningssystem som för enkelbiljetter. 2025 har även intäktssäkringen förstärkts genom införande av kontrollgrupper, ett påbörjat arbete för effektivare viseringslösningar och en etablerad process och tjänst för regresshantering.

Under 2025 fortsatte organisationen att växa med ett antal funktioner inom verksamhetens kärn- och stödområden, exempelvis utökades juridikfunktionen. Andra satsningar som genomförts, i syfte att förstärka både verksamhetens struktur och kultur, är till exempel aktiviteter inom såväl informationssäkerhet som säkerhetsskydd, upphandling av ny digital arbetsplats samt en vidareutveckling av vårt systematiska arbetsmiljöarbete.

För 2026 föreslås bland andra nedan angivna områden att vara prioriterade, i linje med uppdrag, affärsstrategi och i syfte att uppnå mål och ta steg mot vår vision.

- Avtalsförvaltning och avtalsuppföljning för att säkerställa kostnadskontroll samt leverans av trafik och övriga tjänster inklusive uppföljning av risken svårt hitta rätt kompetens.
- Uppstart av nytt trafikavtal.
- Säkerställande av framtida depåkapacitet.
- Leveransprojekt av nya fordon.
- Fortsatt arbete upplägg och förutsättningar reklam ombord, försäljning till företag samt Resplus.
- Fortsatt digitalisering och automatisering av bland annat kunderbudandet.
- Vidareutveckling av BI-plattform och informationshantering.
- God ägardialog.
- Samverkan med till exempel Trafikverket inklusive uppföljning av risken brister i infrastruktur.
- Samverkan med relevanta intressenter i syfte att bidra till goda förutsättningar för utveckling av regional tågtrafik.
- Säkerhet och riskhantering som möter såväl omvärldens förutsättningar som legala krav till exempel inom cybersäkerhetsområdet.

Lågkonjunkturen bedöms kvarstå även 2026. Inflationsmålet ligger nära och Riksbanken har aviserat fortsatta sänkningar av styrräntan under 2025, ned mot 1,5 procent. 2027 förväntas svensk BNP växa relativt starkt och ekonomin är på väg ur lågkonjunkturen. Detta stimulerar både hushållens konsumtion och företagens investeringar. Samtidigt fortsätter de strukturella investeringsbehoven inom klimatomställning, energiförsörjning och försvar att bidra till den ekonomiska aktiviteten. En förbättrad konjunktur innebär även att arbetslösheten sjunker. Det ekonomiska läget ser ljusare ut mot slutet av planperioden.

I budget framgår att vi med grund i senast framtagna resandeprognos och en biljettprisjustering för Mälardalstaxan om tre procent bedömer intäkter från enkelbiljetter till 714 miljoner kronor och intäkter från periodbiljetter till 475 miljoner kronor under 2026. I budget antas sedan att intäkterna ökar successivt under planåren. Med ett inarbetat antagande om biljettprisjustering för Mälardalstaxan om 2 procent per planår bedöms intäkter från enkelbiljetter till 746 miljoner kronor och intäkter från periodbiljetter till 496 miljoner kronor för planåret 2027. För planår 2028 är de uppskattade till 786 miljoner kronor respektive 519 miljoner kronor, och för planår 2029 är de uppskattade till 820 miljoner kronor respektive 541 miljoner kronor.

Till följd av beslutet att anskaffa ytterligare fordon är de 13 tillkommande fordonen inarbetade i budget från och med 2028 i enlighet med en tänkt och successiv leveransplan från mars till december och samtliga 13 fordon är inarbetade helåret 2029. Därtill är ett uppskattat behov av depåkapacitet inarbetad för åren 2026–2029 samt en trafikökning från och med 2029 som följd av de tillkommande fordonen.

I samrådsversionen bedöms ägarna behöva bidra med 770 miljoner kronor för den planerade verksamheten under 2026, med 665 miljoner kronor under 2027, med 718 miljoner kronor under 2028 samt med 838 miljoner kronor för verksamheten under 2029.

En översyn av Samverkansavtalets Bilaga 3 *Principer för finansiering av samarbetet och verksamheten* genomförs i skrivande stund. Därav det ska ses med försiktighet på fördelningen mellan ägarna för främst planåren då det utifrån översynen och överenskommelse mellan ägarna kan komma att ske förändringar i bilaga 3 och fördelningsmodellen.

Innan beslut om verksamhetsplan och budget i oktober kommer arbeta att genomföras avseende såväl resandeutvecklingen som biljettintäkter inkluderande prishöjningar under planperioden.

Omvärldsfaktorer som vi ser kommer att påverka vår verksamhet är i första hand resenärsbeteenden och krav, digitalisering och automatisering, ekonomi och samhälle med inflation, ränteläge, konjunktur, säkerhets- och sårbarhetsläge, infrastruktur såväl fysisk som digital samt eventuella förändringar i lagstiftningar som omgärdar verksamheten. Kända sådana är lagstiftning kring hållbarhetsredovisning samt cybersäkerhet till exempel direktiven NIS¹ och CER².

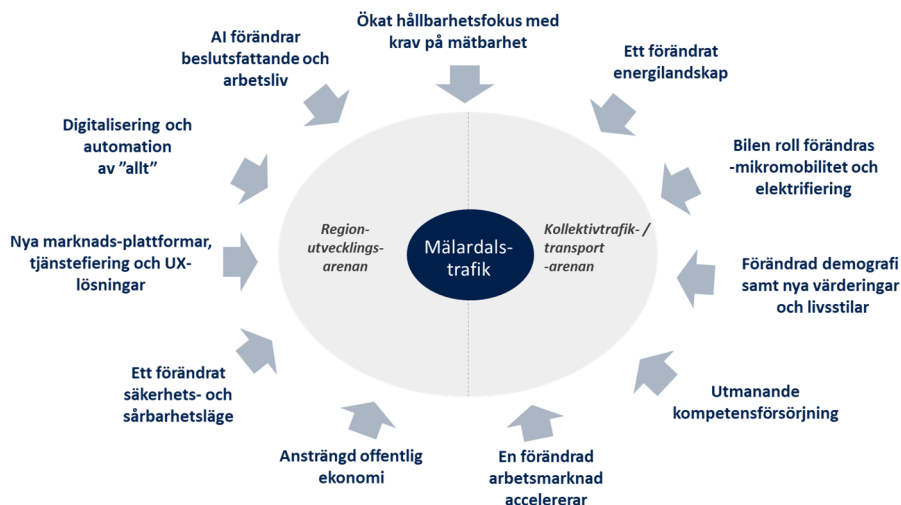
Största riskerna för planperioden bedöms vara brister kopplade till tillgång av infrastruktur och viss kompetens, finansieringen av verksamheten, fordonskapacitet samt data- och informationssäkerhet. Även det allmänna säkerhetsläget har ökat i risk och kan, beroende på hur det utvecklas, få stor påverkan.

¹ Network and Information Systems Directive 2.

² CER-direktivet syftar till att minska sårbarheter och stärka den fysiska motståndskraften hos samhällsviktig verksamhet.

Omvärldsfaktorer

Omvärlden driver på...



Figur 1: Omvärldstrender från arbete med Kairos Future.

...Och får konsekvenser för både samhälle och individ i det sammanhang Mälardalstrafik verkar.

Stockholm - Mälarregionen

Mälardalens arbetsmarknad blir alltmer integrerad vilket ger ett fortsatt förändrat arbetsliv med mer varierade svårplanerade pendlingsmönster. Platser och städers roll förändras och därmed behovet av resande. Vi ser ett ökat fokus på regional beredskap och robusthet vilket påverkar såväl person- som godstransporter.

Resande och resenär

Det är ett sammantaget ökat fokus på hållbara transporter; elektrifiering och autonomi av vägtrafik samt fokus på energieffektivitet. Resenärerna har ökade förväntningar om samlade smidiga helhetsrese-lösningar på individens villkor. Kommer Mobility as a Service (MaaS) på allvar och vem samordnar? Bilens förändrade roll ritar på sikt om såväl affärslandskap som energi- och samhällskartan. Det nya landskapet formas även om det tar tid innan allt slår igenom.

Affärer och marknad

Under planperioden ser vi fortsatt ett antal internationella aktörer på den svenska marknaden, vilket ger ökad konkurrens om både spårtillgång och kontrakt. Under planperioden förväntas ett antal avtal vara föremål för upphandling vilket ställer högre krav på beställarsidan. Nya konstellationer, samarbeten och affärsmodeller förespås uppstå, inte minst inom den tekniska (biljett- och betal-) infrastrukturen.

Teknikutveckling och digitalisering

Tekniken utvecklas i hög takt och den snabba digitaliseringen kommer fortsatt att ha en stor betydelse för hur vi utvecklar och förbättrar vår verksamhet, både internt och externt. Möjligheter till automatisering, tillgång till data samt Artificiell Intelligens (AI) blir allt viktigare. Med stöd av AI ändras såväl vardagsbeslut som samplanering och strategiskt beslutsfattande.

Våra kunder förväntar sig även att vi följer med i den digitala utvecklingen och jämför oss inte enbart med kollektivtrafikbranschen, vilket ställer krav på allt från användarvänlighet, informationstillgänglighet till hög grad av självbetjäningstjänster.

Ekonomi och samhälle

³ Lågkonjunkturen bedöms kvarstå även 2026. Den svaga ekonomiska utvecklingen har påverkat arbetsmarknaden. Fjärde kvartalet 2024 är den relativa arbetslöshetsnivån 7⁴ procent. Inflationsmålet ligger nära och Riksbanken har aviserat fortsatta sänkningar av styrräntan under 2025, ned mot 1,5%. 2027 förväntas svensk BNP växa relativt starkt och ekonomin är på väg ur lågkonjunkturen. Detta stimulerar både hushållens konsumtion och företagens investeringar. Samtidigt fortsätter de strukturella investeringsbehoven inom klimatomställning, energiförsörjning och försvar att bidra till den ekonomiska aktiviteten. En förbättrad konjunktur innebär även att arbetslösheten sjunker. Det ekonomiska läget ser ljusare ut mot slutet av planperioden.

Hållbarhet

Hela samhället präglas av ett ökat fokus och krav på hållbara tjänster och produkter och nu med en bredare tolkning; såväl miljömässigt som socialt och ekonomiskt. Inom energisektorn sker en omställning till förnybar energi och grön el. Elektrifiering blir allt vanligare inom transportsektorn vilket till exempel kan leda till ökat resande med elbilar. De stärkta kraven på hållbarhetsredovisning enligt ⁵CSRD och ESRS kommer också att påverka Mälardalstrafik bland annat genom behov av ökad rapportering och uppföljning av leverantörer men även ge möjlighet att ta vara på positionen som ett hållbart resealternativ. Implementering av kraven är under diskussion.

Säkerhet

Kollektivtrafik i allmänhet och tågtrafik i synnerhet är omgärdad av säkerhetskrav avseende såväl personer som tillgångar. Områden som blir allt viktigare att hantera är IT- och informationssäkerhet med mer frekventa IT-attacker, samt krav relaterat till dataskydd och hantering av personuppgifter. Eftersom vi bedriver säkerhetskänslig verksamhet, har vi att följa säkerhetsskydds-lagstiftningen. Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt säkerhetsskyddslagen. Säkerhetspolisens terrorhotnivå är i skrivande stund kvar på en fyra (högt hot) på en femgradig men det råder också osäkerhet rörande utvecklingen av kriget i Ukraina. Omständigheter som kan komma att påverka oss som en del av samhällsviktig verksamhet och i bedrivandet av säkerhetskänslig verksamhet.

Infrastruktur

Grunden för att kunna bedriva regional kollektivtrafik är tillgång till kapacitet av olika slag. Under planperioden ser vi att nedan faktorer påverkar våra förutsättningar:

- Status och kapacitet på spår och infrastruktur.
- Nationella och regionala planer för transportinfrastrukturinvesteringar.
- Tillgång till depåkapacitet.
- Digital infrastruktur till exempel nätkapacitet.
- Tillgång till och kostnadsbild för el.

³ Konjunkturinstitutets rapport Konjunkturläget december 2024.

⁴ Källa: Arbetsförmedlingen

⁵ Corporate Sustainability Reporting Directive

Styrande förutsättningar

Att bedriva regional kollektivtrafik, vara en del av infrastrukturen samt en publik aktör i en offentlig verksamhet innebär också att vara styrd av många lagar och regler till exempel järnvägslagen, kommunallagen, aktiebolagslagen (ABL), lagen om offentlig upphandling (LOU), offentlighetsprincipen, kollektivtrafiklagen samt lag om resenärers rättigheter.

Vårt uppdrag

Mälardalstrafiks ändamål och uppdrag kan utläsas ur såväl bolagsordningen som samverkansavtalet med bilagor mellan Mälardalstrafiks ägare. Det sistnämnda beslutades i en uppdaterad version 2024. I kortform är Mälardalstrafiks uppdrag summerat till "att genom ett effektivt trafikutbud och attraktiva tjänster, bidra till ett sammanhållet transportsystem och en hållbar utveckling i en växande Stockholm-Mälardalregion". Visionen för Mälardalstrafik lyder: Mälardalstrafik bidrar till en livskraftig Stockholm-Mälardalregion.

Nationella transportpolitiska mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Till det övergripande målet finns kopplat ett Funktionsmål och ett Hänsynsmål, vilka är jämbördiga. Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Regionala mål för transportsystemet i Östra Mellansverige

Sedan tidigare finns beslutade mål för transportsystemet i Östra Mellansverige och för tågtrafiken, de så kallade EBS-målen (En Bättre Sitts). Den regionala tågtrafiken utgör ryggraden i detta transportsystem. Dess särskilda bidrag till transportsystemet var och är fortsatt att skapa förutsättningar för en fortsatt regionförstoring, möjliggöra ett ökat arbets-, studie- och övrigt vardagsresande i en expanderande region som är långsiktigt hållbart, främja en samhälls- och stadsutveckling i goda lägen för kollektivtrafik samt bidra till att göra kollektivtrafiksystemet i sin helhet konkurrenskraftigt och attraktivt.

Resandeprognos

Prognosen förutsätter en stabil trafikleverans, men tar hänsyn till planerade störningar i form av större banarbeten. Detta påverkar främst UVEN (mest 2025), Nyköpingsbanan och i slutet av perioden även Uppsala-Stockholm i form av tillfälligt svagare eller rentav negativ utveckling.

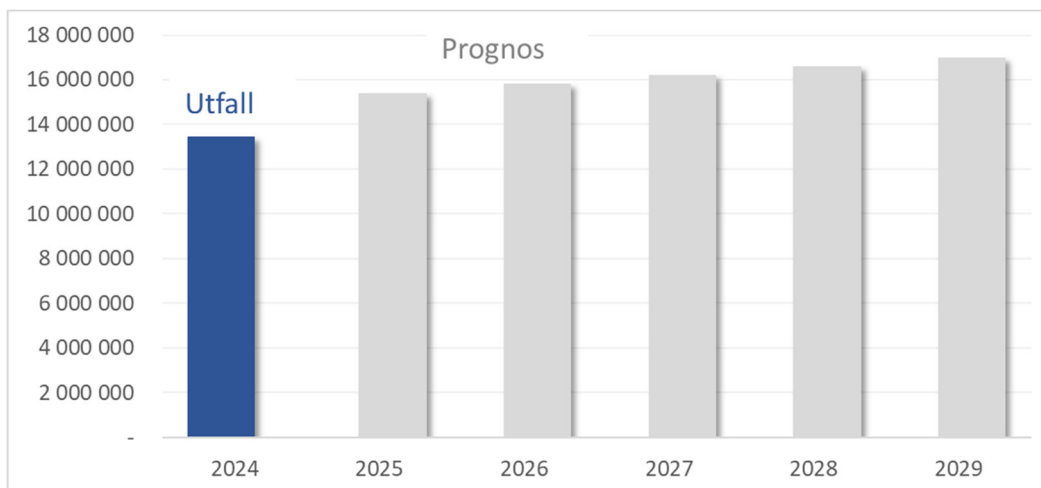


Diagram 1: Utfall och prognos för antalet påstigande med Mälartåg (totalt, alla linjer). Notera att prognosen baseras på ett kalibrerat utfall från passagerarräkningssystemet (kalibrering för tåg som saknar räkningssystemet). Ökningen mellan 2024 och 2025 beror främst på den utökade trafiken mellan Stockholm-Uppsala.

I grunden förväntas resandet öka i något högre takt än underliggande utveckling av BNP och befolkningen som en effekt av satsningarna på ett större utbud tidigare år. Ett fortsatt stort fokus på samhällets klimatanpassning förväntas gynna kollektivtrafiken mer generellt.

Befolkningsutvecklingen i allmänhet och bebyggelseutveckling i stationsnära lägen i synnerhet har också bidragit och förväntas fortsatt bidra till ökad efterfrågan på resor med kollektivtrafik.

Minskade reallöner, konsumtion och vikande konjunktur har å andra sidan påverkat efterfrågan negativt det senaste året. Konjunkturinstitutet spår en långsam återhämtning men vi räknar med att konjunktur och konsumtion fortfarande har en dämpande effekt på resandeutveckling under 2025, men att den ekonomiska utvecklingen därefter får en något mer gynnsam effekt på resandeutvecklingen. En genomgång av prognoser och antagande avseende resandeutvecklingen kommer att genomföras innan verksamhetsplanen beslutas i oktober.

Grundantaganden för planperioden

Antagande	Utfall 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Antal påstigande Mälartåg, totalt ⁶ i milj.	13,5	15,3	15,8	16,2	16,6	17,0
Antal påstigande Movingo, totalt ⁷ i milj.	2,5	1,5	1,3	1,4	1,4	1,5
Planerade tågkm i milj.	12,1	13,4	13,6	14,0	14,0	14,9
Antal anställda	33	39	39	39	39	39
Finansierungsgrad för MDT:s verksamhet % ⁸	65	61	60	64	63	61

⁶ Avser kalibrerat utfall (kalibrering för tåg som saknar räkningssystemet)

⁷ Påstigande med periodbiljett Movingo på SJ Regionaltåg, vissa SJ Intercity och Trosabussen.

⁸ Finansierungsgraden visar endast på MDT:s egen finansiering av verksamheten, bestående av intäkter. Den tar inte hänsyn till ägarnas egna biljettintäkter för biljetter som har giltighet på Mälartåg vilket skulle ge en högre finansierungsgrad. Finansierungsgrad för utfall 2024 är påverkad av ersättning från tidigare trafikföretag, om den exkluderas är utfallet av egen finansierungsgrad 55 procent.

Mål och indikatorer

Mälardalstrafik styrs utifrån fyra perspektiv; kund med målet nöjda kunder, verksamhet med målet attraktiva tjänster, medarbetare med målet engagerade och motiverade medarbetare och ekonomi med målet ekonomi i balans. Målen mäts och följs upp genom flera indikatorer. Övergripande indikatorer redovisas nedan. Ett antal övriga indikatorer följs upp av tjänstemannaorganisationen.

Nöjda kunder	Utfall 2024	Mål 2025	Mål 2026	Mål 2027	Mål 2028	Mål 2029
Andel nöjda kunder - NKI	72	78	80	83	85	85
Andel tåg i tid %	86	95	95	95	95	95
Attraktiva tjänster	Utfall 2024	Mål 2025	Mål 2026	Mål 2027	Mål 2028	Mål 2029
Regularitet ⁹	94	99	99	99	99	99
Antal sålda biljetter enkel, totalt ¹⁰ i tusental	4 800	5 400	5 500	5 600	5 700	5 800
Antal sålda biljetter period, totalt ¹¹ i tusental	206	225	220	225	232	237
Motiverade/engagerade medarbetare	Utfall 2024	Mål 2025	Mål 2026	Mål 2027	Mål 2028	Mål 2029
Hållbart medarbetar-engagemang – HME index	75	84	86	87	88	88
Sjukfrånvaro i %	0,58	3	3	3	3	3
Ekonomi i balans	Utfall 2024	Mål 2025	Mål 2026	Mål 2027	Mål 2028	Mål 2029
Soliditet i % ¹²	6,8	i.u	i.u	i.u	i.u	i.u
Kassalikviditet i %	107	105	105	105	105	105

Sedan verksamhetsplanen 2025, som beslutades i december, har förändringar skett avseende måltalen för antal sålda biljetter enkel respektive period. Detta beror dels på resandeprognoiser som uttrycker en något mer försiktig utveckling, dels på utökningen av trafiken, främst på sträckan Stockholm-Uppsala. Även planerade banarbeten kan antas påverka resandet och sålda biljetter.

Strategier

För att nå målen formuleras strategier. Strategierna ska vara vägledande, ange riktningen och vara stöd vid beslut. De kompletterar övriga styrdokument och processbeskrivningar som även de syftar

⁹ Andel utförda avgångar jämfört med publicerad tidtabell.

¹⁰ Mäts även per kanal.

¹¹ Mäts även per kanal.

¹² Måltalet är under beredning. Inspel har inkommit från externa revisorerna.

till att guida vårt arbete. Den övergripande strategin som styr övriga är vår affärsstrategi. Denna är formulerad i fem vägledande principer för att spegla vår verksamhet:

- Ett erbjudande som möjliggör hållbart, pålitligt och tillgängligt resande.
- Professionell beställare och partner.
- Attraktiv arbetsgivare.
- Stabil förvaltningsplattform med finansiell styrka.
- Aktiv röst i samhällsutvecklingen¹³.

Affärsstrategin bryts sedan ned i operativa strategier för att konkretisera och förtydliga. I skrivande stund finns operativa strategier för:

- IT- och digitalisering.
- Kommunikation.
- Kompetensförsörjning.
- Marknad.

Genom arbetet med olika strategiska utredningar som genomförts under 2024 och 2025 kommer även en eller flera strategier för trafik och tillgångar att tas fram men dessa är i skrivande stund inte klara. Som del av arbetet med konsekvenserna av det nya samverkansavtalet, inklusive uppdaterad vision, kommer också strategierna att ses över.

Förvaltnings- och satsningsområden

Planperioden inleds med att vi dels lever i ett trafikavtal baserat på affärsmodellen "cost plus", dels förbereder för ett nytt upphandlat avtal med planerad trafikstart T27.

Mycket arbete har gjorts för att utveckla vårt biljett- och försäljningssystem som bland annat inneburit förbättrad trafikinformation samt att systemlösningen för periodbiljett ersattes. Under planperioden kommer strategi och plan för framtida utveckling och förvaltning av biljett- och försäljningslösningen att läggas. Parallellt kommer arbete med att vidareutveckla och förbättra vårt erbjudande avseende biljetter och kanaler att fortgå, vilket även inbegriper försäljning via partnersamarbeten och företagsförsäljning. Under planperioden är målbilden att öka försäljningen i egna kanaler.

Reklam ombord är ett område som kommer vara föremål för en förstudie i syfte att konkretisera upplägg och förutsättningar.

En kritisk del är även den digitalisering som skapar möjligheter för såväl informations- som självbetjäningstjänster såsom till exempel kundservice, försäljning och betalning av biljetter samt trafikinformation där förutsättningarna förändras och nya möjligheter kan öppnas. Inte minst den tekniska utvecklingen med AI skapar andra möjligheter och krav.

På trafik- och tillgångssidan har vi fått resultatet av de utredningar som påbörjades 2023 för att säkerställa trafikutbud på längre sikt. Del av resultatet fördes in som förutsättning i det nya trafikavtalet som upphandlades, del som planeringsunderlag för perioden 2035–45.

¹³ Inbegriper till exempel dialog med ägare, Trafikverket, Svensk Kollektivtrafik samt andra intressenter.

En följd av utredningsresultatet inför nytt trafikavtal var behov av fordonsanskaffning för att säkerställa såväl behov av fordonsreserv som möjligheter att utveckla stabilitet och trafikerbjudande under kommande 10-årsperiod. 2025 fattade styrelsen därför beslut om anskaffning av ytterligare 13 fordon. Parallellt pågår arbete med att säkerställa tillräcklig depåkapacitet på såväl kort som längre sikt. Som komplement till ovan arbete genomförs fortsatt dialog och samverkan för tillgång till relevant infrastruktur såväl fysisk som digital då det är en förutsättning för att klara vårt uppdrag.

Bolaget Mälardalstrafik behöver fortsatt säkerställa såväl effektivitet som säkerhet i förvaltningsplattformen vilket inbegriper områden som informations- och IT-säkerhet, tydliga processer och styrdokument, behovsanpassat IT-stöd, samt kompetensförsörjning/-utveckling. Förstärkta krav avseende hållbarhetsredovisning kommer också att innebära att vi behöver utveckla vårt arbete. Under 2025 implementerades även ett nytt avtal för vår digitala arbetsplats. Andra områden som i skrivande stund planeras att genomföras är översyn av vår BI-plattform samt förbättring av lagring och delning av information.

För att säkerställa förmågan att stadigvarande kunna arbeta mot uppdraget att vidareutveckla det gemensamma åtagandet att genomföra och utveckla ett storregionalt sammanhållet transportnät kommer även frågan rörande regionalt nav att utredas.

Bolaget har vuxit snabbt de senaste fem åren varför vi parallellt med att utveckla strukturkapitalet även arbetar aktivt med bland annat vår arbetsmiljö för att fortsätta vara en attraktiv arbetsgivare.

Ekonomi

Finansiering av bolaget

Sedan 12 december 2021 används en ekonomisk fördelningsmodell för att fördela intäkter och kostnader mellan ägarna, i enlighet med Samverkansavtalets Bilaga 3 *Principer för finansiering av samarbetet och verksamheten*. Den grundas på tre principer för finansiering av samarbetet som 1) ska gå att förstå, vara enkel att hantera och vara rättvis 2) styra mot ett effektivt resursutnyttjande, och 3) fungera för kort- och långsiktig utveckling. Dessa tre principer ska skapa förtroende mellan Mälardalstrafik och ägarna, vara transparent åt båda håll, rättvis och spegla respektive ägares nytta av verksamheten.



Figur 2. Schematisk bild över principerna för finansiering av Mälardalstrafik.

Som huvudregel återförs intäkter från försäljning av enkelbiljetter samt periodbiljetter fullt ut till regionerna/ägarna utifrån den sträcka biljetten har sålts. För periodbiljetter återförs 90 procent av alla intäkter till den sträcka biljetten har sålts och 10 procent fördelas till regionerna/ägarna utifrån en särskild nyckel som ska kompensera för att periodbiljetten Movingo har giltighet inom respektive ägares lokala trafiksystem. Undantag gäller för de periodbiljetter som enbart har giltighet inom en region. I dessa fall återförs hela intäkten till regionen där biljetten är giltig.

Övriga intäkter går inte att sträckdefiniera och tilldelas därför regionerna/ägarna utifrån komponenten personkilometer (personer ombord x utbudskilometer).

Mälardalstrafiks kostnader ses som en helhet som fördelas fullt ut till de linjer som definieras som Mälartågslinjer. Fördelningen mellan linjer görs utifrån andel sittplatskilometer (antal utbudskilometer x antal sittplatser) som respektive linje står för. För de linjer som berör mer än en ägare fördelas därefter 75 procent av kostnaderna mellan ägarna utifrån andel personkilometer (personer ombord x utbudskilometer) och 25 procent utifrån andel linjelängd för den sträcka som respektive ägarregion ansvarar för. Undantaget är kostnader för köpt kapacitet av externa trafikföretag, så kallade biljettgiltighetssavtal. Dessa kostnader fördelas enligt intäktsfördelningen på dessa sträckor. Större förändringar i infrastruktur och trafikutbud kräver en översyn av Bilaga 3 *Principer finansiering samarbetet och verksamheten* i Samverkansavtalet så att principerna fortsatt har bäring. I skrivande stund (mars 2025) görs en översyn av samverkansavtalets bilaga 3 *Principer för Finansiering av samarbetet och verksamheten*, intäkts- och kostnadsfördelningsmodell görs. Eventuella förändringar av bilaga 3 och fördelningen mellan ägarna kommer inarbetas när dessa är beslutade. Därav ska fördelningen mellan ägarna för planåren ses på med försiktighet då även själva fördelningen mellan ägarna kan komma att ändras, utifrån vad översyn och ägarna kommer överens om.

Sittplatskilometerkomponenten i kostnadsfördelningen har uppdaterats utifrån planerad trafik 2026. Mätningar har visat att personkilometerkomponenten i modellen har förändrats utifrån aktuella data från 2024 och antaganden om 2026 utifrån trafikutbud. Kopplat till principen att modellen ska vara rättvis har den därför uppdaterats. För planåren är sittplatskilometer komponenten uppdaterad enligt de planerade trafikbeställningarna. Även personkilometerkomponenten är här tagit hänsyn till dessa förändringar. Dock är det svårt att kvantifiera eventuella förändringar av personkilometerkomponenten.

Av Mälardalstrafiks sex ägare har vissa valt att införa egna biljetter med giltighet på Mälartåg, biljetter som respektive region/ägare prissätter och säljer i egen regi och som Mälardalstrafik inte ser utfallet av. Det går inte att på ett rättvist sätt jämföra ägarnas nettoresultat mot varandra i resultaträkningar fördelade per ägare, vilket gör att det är svårt att analysera ekonomin för hela trafiksystemet, till exempel finansieringsgrad på linjer och delsträckor. Under 2024 påbörjades ett arbete för genomlysning av finansiering i hela systemet. Utifrån det arbetet kan en bättre analys göras som tydligare kan ge en indikation av ekonomin för hela systemet.

Budgetförutsättningar

Såväl kostnader som intäkter baseras på det planerade utbudet som körs under budgetår 2026. Sedan 16 juni 2024 har vi ett nytt trafikföretag, i ett så kallat nödavtal, för vilket lagstiftningen även bestämt själva ersättningsmodellen, en så kallad "cost plus", där Mälardalstrafik ska betala direkta, skäliga och verifierbara kostnader för trafikavtalet. Det är en leverantörsvänlig ersättningsmodell som saknar direkta incitament för leverantören att hålla ned kostnaderna, därav ser vi 2026 som ett

utmanade år kostnadsmässigt för trafikavtalet. Under 2026 planeras även för uppstart av nytt trafikavtal enligt den nu pågående trafikupphandlingen.

Under 2025 avvecklades ett av våra två biljett- och försäljningssystem och all försäljning i egen regi hanteras därefter genom ett och samma system. Under budget och planperioden kommer ett strategiskt arbete med framtida biljett- och försäljningslösning att genomföras.

För planår 2027 är det budgeterat enligt den planerade trafik som ligger till grund för trafikupphandlingen samt antaganden om kostnad för ett upphandlat trafikföretag. För planår 2028 ligger samma antaganden med en indexering. För planår 2029 finns antagande om en planerad trafikutökning, det förutsätter även ytterligare fordon börjar levereras under planår 2028 inklusive tillgång till utökad depåkapacitet. Utökad depåkapacitet finns upptaget i budget samt uppskattning om tillkommande fordon 2028 och att de tillkommande fordonen är fullt levererade inför 2029.

En faktor som har ökat osäkerheten på intäktssidan är det tillkommande trafiken på Stockholm-Uppsala från 15 december 2024, där uppskattade intäkter för tiden under halva december 2024 och 2025 har utgått från data från avträdande trafikföretag samt att det är ett nytt trafikupplägg som helhet. I skrivande stund har vi enbart utfall från en kortare period att tillgå, vilket har visat sig inte linjera med tillgängliga data och våra egna antaganden. För intäkterna har vi för budgetåret tagit med en prisjustering på tre (3) procent och för planåren ett antagande om två (2) procent för respektive planår. En analys av biljettprisjustering kommer att genomföras inför beslut av verksamhetsplan och budget i oktober.

Vi antar ingen förändring gällande giltighet av ägarnas egna biljetter på Mälartåg under budget eller planår, eventuella sådana förändringar kan enligt tidigare resonemang få mer eller mindre omfattande konsekvenser på Mälardalstrafiks intäkter.

Med utgångspunkt i det resonemang som förts i avsnittet kring Resandeprognos antas intäkterna på totalen öka. Intäkterna och kostnaderna har budgeterats utifrån erfarenheten från historiskt utfall. En revision av detta kan komma att göras beroende på utfall av översyn resandeprognoser.

Intäkter

Biljettintäkter

För 2026 uppskattar vi att nå 714 miljoner kronor i enkelbiljettförsäljning. Motsvarande siffra för periodbiljetter 2026 är 475 miljoner kronor. Detta är en minskning med 31 miljoner kronor för biljettintäkter jämfört med tidigare presenterad planår 2026. Den främsta anledningen beror på att tidigare uppskattningar för den tillkommande trafiken Stockholm-Uppsala verkar vara överskattade, utifrån det utfall som hittills har kommit in under 2025. Sedan den budgeten togs fram har det skett en utplaning av resande och biljettintäkter generellt, vilket hänsyn har tagits till i denna budget.

Det är inarbetat en prisjustering av Mälardalstaxan 2026 med tre (3) procent för enkelbiljetter och tre (3) procent för periodbiljetter. Det finns antaganden om en resandetillväxt något utöver befintlig befolkningstillväxt beroende på sträcka och år. Vi antar att enkel- och periodbiljettintäkterna under planåren kommer att öka successivt. Enkelbiljettintäkterna antas uppgå till 746 miljoner kronor 2027, 786 miljoner kronor 2028 och 820 miljoner kronor 2029. Periodbiljettintäkterna antas uppgå till 496 miljoner kronor 2027, 519 miljoner kronor 2028 och 541 miljoner kronor 2029. För planåren finns det ett antagande om att Mälardalstaxan ska öka med två (2) procent per planår.

Övriga intäkter

Bland övriga intäkter återfinns internationella turistkort, förseningsersättning, regress Trafikverket, tilläggsavgifter, hyresintäkter depå, samt förväntade reklamintäkter.

Reklamintäkter netto är upptaget till 1,6 miljoner kronor 2026, för planåren är det upptaget till 3 miljoner kronor per år. En förstudie kommer att genomföras för att närmare konkretisera ett förslag till upplägg.

Ersättning från ägarna

Notera att från och med budget 2024 och framåt presenteras den detaljerade resultaträkningen fördelad per ägare utifrån ägarnas perspektiv. Detta efter önskemål från och i samråd med samtliga ägare. Skillnaden mot tidigare budgetversioner gäller hur lokal giltighet har presenterats. Tidigare presenterades lokal giltighet som en kostnad i den detaljerade resultaträkningen fördelad per ägare, utifrån Mälardalstrafiks perspektiv. Det gör den inte längre, utan i stället från ägarnas perspektiv. Notera dock att den övergripande resultaträkningen fortsatt presenteras utifrån Mälardalstrafiks perspektiv. För budgetår 2026 är kostnad för lokal giltighet 44 miljoner kronor och det blir därmed skillnaden i resultatet mellan den övergripande och den detaljerade resultaträkningen (814 miljoner kronor avser ersättning från ägarna i den övergripande resultaträkningen jämfört med resultatet 770 miljoner kronor i den detaljerade resultaträkningen). Utifrån ovanstående resonemang förväntas ägarna bidra med 770 miljoner kronor för den planerade verksamheten 2026. För planåren uppskattas ägarna behöva bidra med 665 miljoner kronor 2027, 718 miljoner kronor 2028 samt 838 miljoner kronor 2029. Ökningen över åren är en nettoeffekt av intäkter och kostnader.

Kostnader

Trafik, fordon och depå

Nedan kostnadsposter är baserade på ovan beskrivna budgetförutsättningar.

Infrastrukturavgifter är uppskattade till 157,3 miljoner kronor för 2026. För planåren 2027 – 2029 har dessa beräknats efter principitidtabell för trafik samt indexerats upp.

Fordonshyran för Dosto ER1-fordonen har uppdaterats enligt nya uppgifter från AB Transitio, och ökar till följd av ränteförändringar. När fordonen går över från fas preliminary take over (PTO) till faserna final take over (FTO) och Expiry of General Warranty (EGW) ökar fordonshyran. Det sker löpande över åren beroende på när varje fordonsindivid blivit levererad. Under 2026 förväntas fordonshyran uppgå till 518,5 miljoner kronor. För planåren förväntas fordonshyran uppgå till 520,5 miljoner kronor 2027, för 2028 uppskattas fordonshyrorna till 602,8 miljoner kronor vilket även inkluderar leverans av ytterligare 13 fordon under året med start av leverans från mars till december, för 2029 uppskattas fordonshyrorna till 706,1 miljoner kronor vilket då innefattar att de totalt 13 stycken fordon som förväntas beställas under 2025 har levererats och uppbär kostnad för helåret.

Kostnaden för Gredbydepån är upptagen till 33,2 miljoner kronor för året 2026 och är därefter indexerat för planåren 2027 – 2029. Svarven kostar 6,6 miljoner kronor och för tillkommande depåkapacitet finns ett antagande om en kostnad på 23,6 miljoner kronor. Detta ligger även med för planåren.

Givet bolagets miljöpolicy baseras kostnaden i denna samrådsversion från drivström på förnybar energi.

Årligen finns en skattekostnad som uppstår på grund av skatteregler som trädde i kraft vid årsskiftet 2018/2019, skattekostnaden beräknas gå upp under planår 2028-2029 till följd av tillkommande fordon. Fordonsavtalen ses som finansiella leasingavtal, där räntedelen måste brytas ut och bolagets negativa räntenetto tas upp till beskattning. För att kunna hantera det behöver bolaget göra en rörelsevinst.

Kundservice och försäljning

Omkostnaderna för Mälardalstrafiks kundservice 2026 prognosticeras till 23,2 miljoner kronor vilket är en beräknad minskning med cirka 0,5 miljoner kronor jämfört med 2025. Med ökat resande och en prognos om fler ärenden är såväl effektivisering av arbetssätt som digitala stöd och automatiseringar förutsättningar för att fortsatt bidra till kostnadseffektivitet.

Försäljningsomkostnaderna påverkas av i vilken försäljningskanal som biljetterna säljs, hur mycket som säljs, av vilken part och vilken betalmetod som används. Försäljningsomkostnader är baserat på historiskt utfall samt uppskattning av framtida resande och försäljning. Jämfört med tidigare budget och planår har dessa kostnader sjunkit på grund av lägre priser efter nya upphandlingar.

Kostnaden för *ersättning vid försening* (EVF) förväntas 2026 uppgå till 21,4 miljoner kronor. Under 2024/2025 har process och digitalt stöd för regress av EVF-utbetalningar från Trafikverket införts.

Området förutsätter vidare satsningar såsom utveckling av egna digitala kanaler och kompletterande säljkanaler samt förbättringar avseende intäktssäkring och är också en period då plan för framtida biljett- och försäljningslösning blir aktuellt. Detta kräver fortsatt utvecklingsfokus och behov av resurser inom digitalisering.

Omkostnader för kampanjer, marknadsaktiviteter och marknadsföring är lagd utifrån vårt uppdrag och våra övergripande mål och som innebär ökade krav på kommunikation och kampanjer mot kunder och resenärer. Vidare finns ett stort och viktigt behov av kommunikation med olika målgrupper såväl internt som externt. Marknadsbudgeten ligger här i paritet med nivå tidigare år.

Kostnader för passageavgifter för resenärer till och från Arlanda 2026 har uppskattats till 23,4 miljoner kronor och är därefter uppräknat utifrån biljettförsäljning under planåren.

Biljettgiltighet

Kostnader för biljettgiltighetsavtal för Mälarbanan, Ostpendeln samt busslinjen Liljeholmen-Trosa är upptagna efter antagande om försäljningsutveckling av periodbiljett, baserat på tidigare utfall och framtida prognoser. Antaget är också att det finns avtal enligt nuvarande modell, vid kända förändringar kommer detta att uppdateras.

Förvaltning

Inom förvaltning är de stora posterna som ingår kostnader för personal, kontor, digitala arbetsplatsen, IT-tjänster, undersökningar, utredningar, bolagsövergripande utvecklingskostnader samt diverse övriga kostnader. Summerat uppgår dessa kostnader till 76 miljoner kronor 2026, 81 miljoner kronor 2027, 85 miljoner kronor 2028 och 87 miljoner kronor 2029. I förvaltningen finns en organisation implementerad med ett uppskattat resursbehov på ungefär 39 årsarbetare.

Ekonomiska tabeller

Nedan presenteras Information Budget för 2026 samt planår 2027–2029* och **.

Resultaträkning (Mkr)	Samrådsversion Budget 2026	Planår 2027	Planår 2028	Planår 2029
Enkelbiljetter	714	746	786	820
Periodbiljetter	475	496	519	541
Ersättning från ägarna	814	711	766	888
Övriga intäkter	9	15	15	15
Summa intäkter	2 012	1 968	2 087	2 264
Trafik, Fordon & Depå	-1 695	-1 638	-1 745	-1 911
Periodkortsgiltighet	-84	-88	-92	-96
Kundservice & Försäljning	-113	-115	-118	-120
Förvaltning	-76	-81	-85	-87
Lokal giltighet	-44	-46	-48	-50
Summa kostnader	-2 012	-1 968	-2 087	-2 264
Resultat	0	0	0	0

(*Summeringarna stämmer inte i alla kolumner när man summerar i denna tabell beroende på avrundning av decimaler i de olika raderna. I underliggande Excel-fil där hela underlaget finns blir summan korrekt)

(**Den övergripande resultaträkningen presenteras utifrån Mälardalstrafiks perspektiv och inkluderar kostnad för lokal giltighet. Fördelningstabeller nedan per ägare presenteras utifrån ägarnas perspektiv exkl. kostnad för lokal giltighet. Skillnaden mellan de båda är lokal giltighet som Mälardalstrafik tar upp som kostnad medan ägarna inte gör det).

Fördelning per ägare

En översyn av Samverkansavtalets Bilaga 3 *Principer för finansiering av samarbetet och verksamheten* i skrivande stund. Därav det ska ses med försiktighet på fördelningen mellan ägarna för främst planåren då det utifrån översynen och överenskommelse mellan ägarna kan komma att ske förändringar i bilaga 3 och fördelningsmodellen.

Resultaträkning (Tkr)	Budget 2026	Region Stockholm	Region Sörmland	Region Uppsala	Region Västmanland	Region Östergötland	Region Örebro
Periodbiljett Movingo	430 923	194 688	70 171	104 212	35 229	16 892	9 731
Lokal giltighet Movingo	44 299	22 150	3 322	12 404	3 987	1 550	886
Enkelbiljett Mälartåg	714 492	294 788	233 495	88 706	39 827	49 252	8 423
Övriga intäkter	8 902	2 505	2 637	2 355	617	625	162
Summa intäkter	1 198 616	514 131	309 626	207 677	79 661	68 319	19 202
Trafikkostnader	-1 694 643	-476 864	-502 053	-448 396	-117 535	-119 020	-30 776
Försäljning, Kundservice, Förvaltning	-189 344	-53 281	-56 095	-50 100	-13 132	-13 298	-3 439
Periodkortsgiltighet	-84 206	-16 606	-4 350	-37 857	-15 925	-6 486	-2 983
Summa kostnader	-1 968 194	-546 750	-562 498	-536 352	-146 592	-138 805	-37 197
Resultat - Ersättning från ägarna 2026	-769 578	-32 620	-252 873	-328 675	-66 931	-70 485	-17 995

Resultaträkning (Tkr)	Planår 2027	Region Stockholm	Region Sörmland	Region Uppsala	Region Västmanland	Region Östergötland	Region Örebro
Periodbiljett Movingo	449 981	203 310	72 769	109 104	37 012	17 602	10 185
Lokalgiltighet Movingo	46 032	23 016	3 452	12 889	4 143	1 611	921
Enkelbiljett Mälartåg	746 421	308 189	243 448	92 640	41 985	51 341	8 819
Övriga intäkter	14 840	4 082	4 428	3 861	1 094	1 113	262
Summa intäkter	1 257 274	538 597	324 097	218 493	84 233	71 667	20 187
Trafikkostnader	-1 637 742	-450 525	-488 631	-426 106	-120 706	-122 823	-28 951
Försäljning, Kundservice, Förvaltning	-196 465	-54 045	-58 617	-51 116	-14 480	-14 734	-3 473
Periodkortsgiltighet	-87 873	-17 332	-4 523	-39 513	-16 621	-6 770	-3 113
Summa kostnader	-1 922 080	-521 903	-551 771	-516 735	-151 808	-144 326	-35 537
Resultat - Ersättning från ägarna 2027	-664 806	16 694	-227 674	-298 241	-67 575	-72 659	-15 351

Resultaträkning (Tkr)	Planår 2028	Region Stockholm	Region Sörmland	Region Uppsala	Region Västmanland	Region Östergötland	Region Örebro
Periodbiljett Movingo	471 320	212 715	76 487	113 832	38 953	18 693	10 640
Lokalgiltighet Movingo	48 127	24 063	3 610	13 475	4 331	1 684	963
Enkelbiljett Mälartåg	786 462	324 153	257 398	96 297	44 441	54 981	9 192
Övriga intäkter	14 871	4 091	4 437	3 869	1 096	1 115	263
Summa intäkter	1 320 780	565 021	341 932	227 473	88 821	76 474	21 058
Trafikkostnader	-1 744 756	-479 963	-520 559	-453 949	-128 593	-130 848	-30 843
Försäljning, Kundservice, Förvaltning	-202 343	-55 662	-60 370	-52 645	-14 913	-15 175	-3 577
Periodkortsgiltighet	-92 005	-18 151	-4 718	-41 380	-17 407	-7 090	-3 260
Summa kostnader	-2 039 104	-553 777	-585 648	-547 974	-160 913	-153 113	-37 680
Resultat - Ersättning från ägarna 2028	-718 325	11 244	-243 715	-320 500	-72 092	-76 639	-16 622

Resultaträkning (Tkr)	Planår 2029	Region Stockholm	Region Sörmland	Region Uppsala	Region Västmanland	Region Östergötland	Region Örebro
Periodbiljett Movingo	491 241	221 851	79 769	118 330	40 676	19 558	11 057
Lokalgiltighet Movingo	49 948	24 974	3 746	13 986	4 495	1 748	999
Enkelbiljett Mälartåg	819 607	337 351	268 654	99 634	46 573	57 877	9 519
Övriga intäkter	14 864	4 214	4 304	4 052	1 046	1 010	237
Summa intäkter	1 375 660	588 390	356 473	236 002	92 791	80 193	21 812
Trafikkostnader	-1 911 227	-541 883	-553 467	-521 033	-134 523	-129 823	-30 498
Försäljning, Kundservice, Förvaltning	-206 494	-59 482	-60 950	-56 294	-14 534	-11 940	-3 295
Periodkortsgiltighet	-95 840	-18 911	-4 899	-43 112	-18 135	-7 386	-3 397
Summa kostnader	-2 213 561	-620 276	-619 316	-620 438	-167 193	-149 149	-37 190
Resultat - Ersättning från ägarna 2029	-837 901	-31 886	-262 843	-384 436	-74 402	-68 956	-15 378

Risker och riskhantering

Ett centralt område för realisering av verksamhetsplanen är riskhanteringen. Nedan följer en sammanfattning av de största riskerna som har identifierats utifrån olika områden.

Omvärldsrelaterade risker

1. **Yttre hot.** Det geopolitiska läget och potentiella terrorhot kan påverka Mälardalstrafiks möjligheter att bedriva trafik. *Risken kan komma att påverka vårt säkerhets- och säkerhetsskyddsarbete. Förebyggande arbete har bedrivits vilket beskrivs under 11 resp. 12.*
2. **Brister i infrastrukturen.** Bristande tillgång till eller underhåll av spår, stationer och annan infrastruktur inkl. kommunikationsnät får konsekvenser på punktligheten, kundupplevelsen och i förlängningen riskerar resandet med kollektivtrafik att påverkas negativt. *Erfarenhet från samtliga år av trafik med Mälartåg visar att den risken är hög och kräver fortsatt arbete tillsammans med bland annat Trafikverket. Inga större utbyggnader av infrastrukturen förväntas under planperioden däremot omfattande banarbeten.*
3. **Ändrat resmönster.** Faktorer som hemarbete, ökad tillgång till elbilar, bristande förtroende för punktlighet och regularitet riskerar att innebära ett minskat resande med tåg och därmed också lägre intäkter och ökade kostnader för ägarna. *Sett till resandeutvecklingen har denna risk minskat och prognoser som genomförts visar en fortsatt resandeutveckling på framförallt vissa sträckor. Givet utfallet för punktlighet 2024 bör denna risk dock bevakas.*

Finansiella risker

4. **Önskad finansieringsgrad kan inte nås.** Lägre intäkter från biljettförsäljning än förväntat i kombination med stor andel fasta kostnader (som ökar givet nödavtalet) kan kräva mer kapital från ägarna. *Givet högre kostnader för trafiken och ägarnas utbud av egna biljetter på vissa linjer, vilket minskar Mälardalstrafiks intäkter, har denna risk ökat.*
5. **Det allmänna konjunkturläget.** Faktorer som inflation, ränteläge, kronkurs m.m. påverkar både Mälardalstrafiks och våra leverantörers kostnader. *Konjunkturläget förväntas förbättras från 2027 enligt KI vilket minskar risken under planperioden.*

Verksamhetsrelaterade risker

6. **Inte tillräckligt attraktivt kunderbjudande; biljetter, kanaler och trafik.** Om resenären inte använder våra kanaler riskerar vi dels att få lägre intäkter, dels att de som reser på våra tåg inte är kunder till Mälardalstrafik. Vi kan även få kundklagomål och lägre kundnöjdhet. *Aktivt arbete med såväl erbjudande som kanaler minskar denna risk. Åtgärder för ett fungerande trafikavtal skapar förutsättningar för kvalitet i trafikproduktionen.*
7. **Brister i leverans.** Mälardalstrafik har stor del av sin verksamhet outsourcad vilket innebär ett stort beroende till leverantörer och deras leveransförmåga. Brister medför ökade kostnader, lägre kvalitet, missnöjda kunder, skada för förtroende och varumärke och i värsta fall tvister. *Denna risk medförde ett nödavtal för Mälartågstrafiken. Proaktiv och affärsmässig avtalsförvaltning är en kritisk framgångsfaktor.*
8. **Otillräcklig fordonskapacitet** Fullvärdigt underhåll utförs inte eller utförs på ett otillräckligt sätt. Fordonsreserven är för liten. *Denna risk kräver fortsatt högt fokus och fordonsunderhållet är en prioriterad fråga. Utökning Stockholm – Uppsala har också inneburit en ökad ansträngning på fordonsflottan. 2025 fattades beslut om nyanskaffning av Dosto ER1 men realisering av beslutet dröjer.*

9. **Otillräcklig depåkapacitet.** Depån räcker inte till. Konsekvenserna kan bli både ökade kostnader och sämre trafik genom till exempel inställda eller försenade avgångar. *Denna risk är under hantering givet beslut om utökad fordonsflotta men kräver fortsatt fokus för att inte falla ut.*
10. **Bristande systemstöd.** För att säkerställa såväl intern effektivitet som funktionalitet mot resenärer och kunder behöver ett antal kritiska system och IT-verktyg fungera. Konsekvenser kan innebära mer manuellt arbete, förlorad intäktssäkring samt sämre service till kunder. *Under 2024 och 2025 har arbete fortsatt för att förbättra vår IT-miljö, inkl. digital arbetsplats och vårt biljett- och försäljningssystem vilket minskar risken.*

Säkerhetsrelaterade risker

11. **Brister i informationssäkerhet och dataskydd.** Mälardalstrafik har ansvar för informationstillgångar och personuppgifter kopplade till verksamheten. Brister kopplat till säkerhet som inte är hanterade och/eller åtgärdade kan leda till dataintrång, viten, skadestånd eller annan skada. *Mycket har arbete lagts ner på att stärka säkerheten, inklusive följsamhet till NIS2 och CER, vilket minskar risken. Å andra sidan har antal attacker ökat.*
12. **Brister i säkerhet kring fysiska tillgångar.** Mälardalstrafik har ett omfattande ansvar för tillgångar och tjänster kopplade till verksamheten, inte minst relaterat till trafiken. Brister kopplat till säkerhet som inte är hanterade och/eller åtgärdade kan leda till skadegörelse, viten, olyckor eller annan skada. *Arbete har lagts ner på att stärka säkerheten, inte minst i våra lokaler i Kollektivtrafikens hus vilket minskar risken men omvärldsläget samt sårbarheten med bara en depå har ökat risken.*

Medarbetar- och organisatoriska risker

13. **Mälardalstrafik som liten organisation.** Bolaget är relativt litet i relation till uppdraget och i vissa fall finns bara en person per funktion. Detta innebär risk för ojämn arbetsbelastning och bristande redundans. *För att minimera risken har väl avvägda rekryteringar genomförts och partnerskap med leverantörer initierats för att säkra kritisk kompetens. Bolaget har en kontinuitetsplan för kritiska arbetsuppgifter.*
14. **Upplevs inte som en attraktiv arbetsgivare.** Vårt arbetsgivarvarumärke är inte tillräckligt känt. Arbetsuppgifter och utvecklingsmöjligheter upplevs inte tillräckligt intressanta. *Arbete för att stärka attraktiviteten genomförs kontinuerligt, till exempel i form av förbättring av såväl arbetsmiljö som i vårt förmånspaket. Det pågående varumärkesarbetet där Mälardalstrafik blir huvudvarumärke kommer att bidra till att göra arbetsgivarvarumärket mer känt.*
15. **Svårt hitta rätt kompetens.** Svårigheter att rekrytera och hitta kvalificerad och kunnig personal för Mälardalstrafik men framför allt våra leverantörer och samarbetspartners. *Den största påverkan har märkts hos våra leverantörer, till exempel brist på ombordpersonal, tågtekniker, trafikplanerare samt viss IT-kompetens. Internt pågår arbete för att säkerställa att vi är en attraktiv arbetsgivare. Visavi våra leverantörer är det del av avtalsförvaltningen.*

Nedan illustreras de största riskerna (värde 9–16) utifrån sannolikheten att de inträffar och vilka konsekvenser det i så fall skulle ha på verksamheten givet att inga åtgärder vidtas. För att hantera riskerna har ett antal åtgärder identifierats.

4 Allvarlig	4	8	1 8 11	16 2
3 Kännbar	3	6	9 15	12 4
2 Lindrig	2	4	6	8
1 Försumbar	1	2	3	4
Konsekvens/ sannolikhet	1 Osannolik	2 Mindre sannolik	3 Möjlig	4 Sannolik

Diagram 2. Sammanfattning riskanalys.

Utblick

När vi blickar framåt under och bortom planperioden har Mälardalstrafik inte bara ett nytt konkurrensutsatt trafikavtal utan även fler fordon och utbyggd depåkapacitet. Vi är i en tid av att Ostlänken byggs och förutsättningar för fyrspar i form av utbyggnad med ytterligare två spår och nya stationer på sträckan mellan Uppsala Centralstation och länsgränsen mot Stockholm är under genomförande. Båda för Mälardalstrafik, i en något längre framtid, viktiga förutsättningar för utveckling av regionaltågstrafiken.

Med ett nytt samverkansavtal som plattform ser vi också att det finns stora möjligheter för Mälardalstrafik att än mer bidra till en livskraftig Stockholm-Mälardalregion och ta en tydligare roll i samhällsutvecklingen.

Faktorer som påverkar ett kollektivt resande är de ökade kraven på hållbarhet, geografiska samt demografiska förutsättningar, tillgången till fordon, status på infrastrukturen och finansiella resurser. Även faktorer som konjunktur, arbetssätt (distansarbete till exempel) och tillit till tågtrafiken har stor betydelse.

Klimatfrågor, trygghet och säkerhet, inkluderande informationssäkerhet, men också utveckling inom data och teknik kommer att få stor påverkan på framtiden och det sätt på vilket verksamheten formas. Förutsättningen för en positiv utveckling är att grundleveransen fungerar - stabilitet i trafiken avseende såväl punktlighet som utbud - och resenärernas förtroende för kollektivtrafiken.

Beslutsförslag §36 Beslutsärende - Samrådsversion
av verksamhetsplan och budget 2026 (2027–2029)
Infosäk.klass: K1 Öppen
Handläggare: Charlotte Harald

Dnr: 32–2025:2
2025-04-11

§ 36 Beslutsärende - Samrådsversion av verksamhetsplan och budget 2026 (2027–2029)

Bilaga 36 – 01 Förslag till samrådsversion av verksamhetsplan och budget 2026 (2027–2029)

Styrelsen föreslås besluta

- att** fastställa Samrådsversion av Verksamhetsplan och budget 2026 (2027–2029) i enlighet med bilaga 36–01, tillhörande ärendet.
- att** ge verkställande direktör i uppdrag att tillse att Samrådsversion av verksamhetsplan och budget 2026 (2027–2029) distribueras till ägarregionerna som underlag till systemdialog och pågående trafikbeställningsprocess.

Ärendet

Enligt det ordinarie årshjulet fastställs Samrådsversionen av verksamhetsplan och budget vid det första styrelsemötet årligen. Efter beredning beslutades dock att behandla ärendet vid styrelsemötet den 19 mars 2025 som ett informationsärende för att ge styrelsen möjlighet att informera sig om verksamheten och ekonomin. Beslut om Samrådsversion fördes i stället till ett extra insatt styrelsemöte.

Sedan styrelsemötet den 19 mars 2025 har arbetet gjorts som föranlett såväl verifieringar av tidigare underlag som vissa justeringar.

Resandeprognoser:

- Resandeutvecklingen justerades direkt i anslutning före utskick till den 19 mars och i nuläget bedöms inte att några ytterligare förändringar har tillkommit. En översyn av resandeprognoser görs till budgetbeslut enligt ordinarie tidplan till styrelsesammanträde i oktober.

Intäkter:

- Biljettintäkter – Ingen förändring är i denna version gjord sedan presentationen den 19 mars. Ett analysarbete kommer att initieras för att utreda konsekvenserna av vad en prisjustering på Mälardalstaxan för enkel- respektive periodbiljetter kan innebära varav ett alternativ är en årlig prisjustering på 3 procent. En justering i antagande för biljettpriser från 2 till 3 procent för planår 2027 uppskattas ge en intäktsökning med upp till cirka 12 miljoner kronor.
- Reklamintäkter netto är upptaget till 1,6 miljoner kronor 2026, för planåren är det upptaget till 3 miljoner kronor per år. Utifrån att använda brickbord och digitala skärmar, skärmarna kräver uppdaterad hårdvara och mjukvara.

Trafik, fordon och depå:

- Trafikproduktion – Mindre förändringar i principstidtabeller för planåren.
- Banavgifter – Mindre förändring till följd av trafikproduktionen.
- Drivström & Ursprungsgarantier – Mindre förändring till följd av trafikproduktion.
- Leveransplan tillkommande fordon 2028 – Större förändring 2028, +10 miljoner kronor, efter tillgängliggörandet av uppdaterad leveransplan från Transitio.
- Skatt kopplat till nya fordon 2028–2029 - Tillkommit cirka 3 miljoner kronor 2028 och 5 miljoner kronor 2029, hänsyn var ej tagen till skatt kopplat till nya fordon vid samrådsversion nuläge 2025-03-11.
- I frågan om ursprungsgarantier har bolaget följt den miljöpolicy som beslutades vid styrelsesammanträdet den 14 oktober 2020. Utifrån denna policy har bolaget, via Trafikverket, valt att använda förnyelsebara ursprungsgarantier. För 2025 har bolaget erhållit prisindikationer från Trafikverket på 0,85 öre per kWh för förnyelsebara ursprungsgarantier och 0,25 öre per kWh för fossilfria ursprungsgarantier. Detta innebär en uppskattad kostnadsskillnad på 750 tusen kronor mellan de två alternativen för 2025. För kommande år finns endast osäkra prisindikationer, men en svag ökning förväntas. Det har skett en betydande prissänkning jämfört med 2023, då priset för förnyelsebara ursprungsgarantier låg på 6,9 öre per kWh. Frågan om förnyelsebara eller fossilfria ursprungsgarantier kommer att föras upp på styrelsens agenda.

Försäljning och kundservice:

- Biljettsystem – Större förändring över alla år som följd av att senarelägga anskaffning av nytt biljett- och försäljningssystem.

Mål och indikatorer

- Utredning om måltal för bolagets soliditet pågår.

Osäkerheten vad gäller budgeten inför 2026 med planår är stor givet rådande omvärldsläge men framför allt den pågående trafikupphandlingen. Utfallet av trafikupphandlingen kommer att stå klar senare under året och kommer att kunna behandlas i tid före beslutet om Verksamhetsplan och budget 2026 (2027–2029) i oktober 2025.

Under april och maj månad planeras för samråd med ägarregionerna för dialog inför slutligt fastställande av verksamhetsplan och budget 2026 samt utblick mot 2027 till 2030.

Sammanfattning av Samrådsversion av verksamhetsplan och budget 2026 (2027-2029)

Sedan 16 juni 2024 drivs Mälartågstrafiken därför i ett nödavtal. Affärsmodellen bygger på en cost-plus modell med öppna böcker, vilket ställer högre krav på samverkan mellan parterna och förutsätter en större involvering i planering och budgetering från Mälardalstrafiks sida. Januari 2025 annonserade Mälardalstrafik sin anbudsinbjudan för regionaltågstrafik i Stockholm-Mälardalregionen och arbetet med upphandlingen förutsätts i skrivande stund pågå under hela året. Resultatet av upphandlingen kommer att prägla 2026 och kommande planår såväl under förberedelseperioden som vid driftstarten.

Från T25 utökades trafiken med nya avgångar Stockholm-Uppsala som ökade trafikering via Märsta i och med att SJ lämnade sträckan. För att klara utökningen fick ett antal regioners trafikbeställningar stå tillbaka. Tågplan 2026 är densamma som trafiken som för Tågplan 2025 med tillägg på linjen UVEN i form av ett tågpar vid lunchtid på vardagar Västerås-Sala (Uppsala) samt timestrafik Sala-Västerås-Eskilstuna på helger. 2025 fattades beslut, i skrivande stund i första instans, om anskaffning av ytterligare 13 nya Dosto ER1, för att möta kommande resandeprognoser på vissa linjer samt säkerställa en stabil trafik genom en tillräcklig fordonsreserv. Leverans av de första fordonen förväntas i skrivande stund från mars 2028.

Vad gäller biljetter och försäljning har vi fortsatt ökat vår andel av försäljningen i egna kanaler. Under både 2024 och 2025 gjordes flera förbättringar i våra sälj- och kundkanaler framför allt inom området trafikinformation och biljetter; dels lanserades Mitt konto för ökad självservice, dels lades periodbiljetterna in i samma försäljningssystem som för enkelbiljetter. 2025 har även intäktsäkringen förstärkts genom införande av kontrollgrupper, ett påbörjat arbete för effektivare viseringslösningar och en etablerad process och tjänst för regresshantering.

Under 2025 fortsatte organisationen att växa med ett antal funktioner inom verksamhetens kärn- och stödområden, exempelvis utökades juridikfunktionen. Andra satsningar som genomförts, i syfte att förstärka både verksamhetens struktur och kultur, är till exempel aktiviteter inom såväl informationssäkerhet som säkerhetsskydd, upphandling av ny digital arbetsplats samt en vidareutveckling av vårt systematiska arbetsmiljöarbete.

För 2026 föreslås bland andra nedan angivna områden att vara prioriterade, i linje med uppdrag, affärsstrategi och i syfte att uppnå mål och ta steg mot vår vision.

- Avtalsförvaltning och avtalsuppföljning för att säkerställa kostnadskontroll samt leverans av trafik och övriga tjänster inklusive uppföljning av risken svårt hitta rätt kompetens.
- Uppstart av nytt trafikavtal.
- Säkerställande av framtida depåkapacitet.
- Leveransprojekt av nya fordon.
- Fortsatt arbete upplägg och förutsättningar reklam ombord, försäljning till företag samt Resplus.
- Fortsatt digitalisering och automatisering av bland annat kunderbjudandet.
- Vidareutveckling av BI-plattform och informationshantering.
- God ägardialog.
- Samverkan med till exempel Trafikverket inklusive uppföljning av risken brister i infrastruktur.

- Samverkan med relevanta intressenter i syfte att bidra till goda förutsättningar för utveckling av regional tågtrafik.
- Säkerhet och riskhantering som möter såväl omvärldens förutsättningar som legala krav till exempel inom cybersäkerhetsområdet.

Lågkonjunkturen bedöms kvarstå även 2026. Inflationsmålet ligger nära och Riksbanken har aviserat fortsatta sänkningar av styrräntan under 2025, ned mot 1,5 procent. 2027 förväntas svensk BNP växa relativt starkt och ekonomin är på väg ur lågkonjunkturen. Detta stimulerar både hushållens konsumtion och företagens investeringar. Samtidigt fortsätter de strukturella investeringsbehoven inom klimatomställning, energiförsörjning och försvar att bidra till den ekonomiska aktiviteten. En förbättrad konjunktur innebär även att arbetslösheten sjunker. Det ekonomiska läget ser ljusare ut mot slutet av planperioden.

I budget framgår att vi med grund i senast framtagna resandeprognos och en biljettprisjustering för Mälardalstaxan om tre procent bedömer intäkter från enkelbiljetter till 714 miljoner kronor och intäkter från periodbiljetter till 475 miljoner kronor under 2026. I budget antas sedan att intäkterna ökar successivt under planåren. Med ett inarbetat antagande om biljettprisjustering för Mälardalstaxan om 2 procent per planår bedöms intäkter från enkelbiljetter till 746 miljoner kronor och intäkter från periodbiljetter till 496 miljoner kronor för planåret 2027. För planår 2028 är de uppskattade till 786 miljoner kronor respektive 519 miljoner kronor, och för planår 2029 är de uppskattade till 820 miljoner kronor respektive 541 miljoner kronor.

Till följd av beslutet att anskaffa ytterligare fordon är de 13 tillkommande fordonen inarbetade i budget från och med 2028 i enlighet med en tänkt och successiv leveransplan från mars till december och samtliga 13 fordon är inarbetade helåret 2029. Därtill är ett uppskattat behov av depåkapacitet inarbetad för åren 2026–2029 samt en trafikökning från och med 2029 som följd av de tillkommande fordonen.

I samrådsversionen bedöms ägarna behöva bidra med 770 miljoner kronor för den planerade verksamheten under 2026, med 665 miljoner kronor under 2027, med 718 miljoner kronor under 2028 samt med 838 miljoner kronor för verksamheten under 2029.

En översyn av Samverkansavtalets Bilaga 3 Principer för finansiering av samarbetet och verksamheten genomförs i skrivande stund. Därav det ska ses med försiktighet på fördelningen mellan ägarna för främst planåren då det utifrån översynen och överenskommelse mellan ägarna kan komma att ske förändringar i bilaga 3 och fördelningsmodellen.

Innan beslut om verksamhetsplan och budget i oktober kommer arbete att genomföras avseende såväl resandeutvecklingen som biljettintäkter inkluderande prisjusteringar under planperioden.

Omvärldsfaktorer som vi ser kommer att påverka vår verksamhet är i första hand resenärsbeteenden och krav, digitalisering och automatisering, ekonomi och samhälle med inflation, ränteläge, konjunktur, säkerhets- och sårbarhetsläge, infrastruktur såväl fysisk som digital samt eventuella förändringar i lagstiftningar som omgärdar verksamheten. Kända sådana är

lagstiftning kring hållbarhetsredovisning samt cybersäkerhet till exempel direktiven NIS2¹ och CER².

Största riskerna för planperioden bedöms vara brister kopplade till tillgång av infrastruktur och viss kompetens, finansieringen av verksamheten, fordonskapacitet samt data- och informationssäkerhet. Även det allmänna säkerhetsläget har ökat i risk och kan, beroende på hur det utvecklas, få stor påverkan.

Mot bakgrund av ovan redogörelse föreslås styrelsen att fastställa Samrådsversion av Verksamhetsplan och budget 2026 (2027–2029) i enlighet med bilaga 36–01, tillhörande ärendet samt ge verkställande direktör i uppdrag att tillse att Samrådsversion av verksamhetsplan och budget 2026 (2027–2029) distribueras till ägarregionerna som underlag till systemdialog och pågående trafikbeställningsprocess.

¹ Network and Information Systems Directive 2.

² CER-direktivet syftar till att minska sårbarheter och stärka den fysiska motståndskraften hos samhällsviktig verksamhet.