

# Verksamhetsplan och budget 2026 (2027—2029)



Infosäk.klass: K2 Känslig  
2025-12-03

Verksamhetsplan med budget beslutas i samrådsversion på våren och i slutlig version på hösten. Verksamhetsplanen omfattar kommande verksamhetsår med tre (3) planår.

Parallellt med trafikbeställningsprocessen har samråd med samtliga ägarregioner genomförts. Samråden syftar till att knyta samman arbeten, inte minst mellan trafikbeställningsprocessen och ekonomi, skapa dialog och delaktighet rörande inriktning och ramar inom ett antal strategiskt viktiga områden. Syftet är att samtliga parter ska känna sig involverade i framtagandet av verksamhetsplan och budget samt vara insatta i såväl inriktning som ekonomi.

Som följd av upphandlingen av regionaltågstrafiken i Stockholm-Mälardalregionen samt de uppdateringar som har genomförts sedan samrådsversionen av komponenter ingående i kostnadsfördelningsmodellen beslutade styrelsen vid sammanträdet den 8 oktober att Verksamhetsplan och budget 2026 (2027–2029) skulle fastställas vid styrelsens sammanträde den 3 december 2025.

Förslag till Verksamhetsplan och budget 2026 (2027–2029) föreslås att fastställas vid styrelsens sammanträde den 3 december 2025 § 105.

# Innehåll

|                                                |    |
|------------------------------------------------|----|
| Sammanfattning .....                           | 4  |
| Omvärldsfaktorer .....                         | 7  |
| Styrande externa förutsättningar.....          | 9  |
| Om bolaget.....                                | 9  |
| Planering och uppföljning av verksamheten..... | 13 |
| Händer i verksamheten .....                    | 16 |
| Ekonomiska tabeller .....                      | 33 |
| Risker och riskhantering.....                  | 38 |
| Utblick .....                                  | 40 |
| APPENDIX .....                                 | 41 |

# 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 regionalstågstrafik, särskilt i Mälarreregionen. I enlighet med 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-Mälarreregion med en ökad andel regional kollektivtrafikresande.

Visionen är: Mälardalstrafik bidrar till en livskraftig Stockholm-Mälarreregion.

Som ett led i Samverkansavtalet och den fortsatta utvecklingen av Mälardalstrafik har en justering av varumärkesplattformen genomförts under 2025 där nytt företagsnamn, från Mälardalstrafik MÄLAB AB till Mälardalstrafik Aktiebolag, antogs under våren och en tydlig varumärkeshierarki, med Mälardalstrafik som huvudvarumärke och avsändare i all kommunikation och Mälartåg och Movingo som jämbördiga produktvarumärken, lanserades i samband med ny kund-app och kund-webb. Parallellt bedrivs ett arbete kring andra delar i styrmodellen i syfte att skapa tydlighet och fokusering.

Sedan 16 juni 2024 drivs Mälartågstrafiken genom 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 Mälardalstrafik. Januari 2025 annonserade Mälardalstrafik anbudsinbjudan för regionalstågstrafik i Stockholm-Mälarreregionen, tilldelning skedde den 8 oktober och avtal tecknades den 21 oktober 2025 med VR Sverige AB. Trafikstart planeras till den 13 december 2026. Resultatet av upphandlingen kommer att prägla 2026 och kommande planår såväl under förberedelseperioden som vid och efter driftstarten.

Inom trafik- och tillgångssidan har vi fått resultatet av de utredningar som påbörjades 2023 för att säkerställa trafikutbudet på längre sikt. Del av resultatet har förts in som förutsättning i det nya trafikavtalet, del som planeringsunderlag för perioden 2035–45. En följd av utredningsresultatet var behov av fordonsanskaffning, vilket ledde till beslut om anskaffning av ytterligare 13 fordon som kommer att levereras under planperioden med start 2028. För trafikverksamheten kommer då 75 fordon att finnas. För att säkra depåkapacitet har avtal tecknats med Jernhusen om Hagalund, spår 6 och parallellt pågår arbete med att säkerställa behovet av depåkapacitet på längre sikt, efter 2035.

Trafikutbudet i T26 innehåller en utbudsökning på sträckan Eskilstuna-Västerås-Sala, framför allt helger, men även någon enstaka avgång tillförs på vardagar. I övrigt är trafikutbudet i T26 motsvarande det under T25. För perioden 2027–2029 ligger den uttryckta ambitionen i Samverkansavtalet samt styrelsens beslut den 17 januari 2025 om planeringsinriktningen som grund för Mälardalstrafiks planering av trafikutbudet. Därefter görs justeringar med hänsyn till slutliga önskemål från ägarna samt förutsättningar givet tillgänglig infrastruktur och nödvändiga resurser i form av personal och fordon. I planeringsinriktningen sker större trafikökningar både från T27

respektive från T29. Utbudsökningarna för T27 och T28 planeras med den befintliga fordonsflottan medan utökningar från T29 förutsätter att beställda fordon är i drift.

Periodkortsavtalet för giltighet på SJ:s regionaltåg för resenärer med Movingo periodbiljett löper ut i december 2026. Arbeta tillsammans med ägarna pågår för att etablera nya avtal om biljettgiltighet från T27. Avtal med Åkerbergs trafik för trafikutbud och periodbiljett på busslinjen Trosa-Liljeholmen är tecknat för perioden T26-T29, där trafikutbudet för de närmaste åren ses i huvudsak motsvara den busstrafik som bedrivs under 2025.

Stort fokus har lagts på att utveckla vårt biljett- och försäljningssystem. Under planperioden kommer strategi och plan för utveckling och förvaltning av framtida biljett- och försäljningslösning att läggas. Parallellt kommer arbete med att vidareutveckla och förbättra vårt erbjudande avseende biljetter, kanaler och försäljning att fortgå. Under planperioden är målbilden en fortsatt ökad försäljningsandel i egna kanaler och att den digitala upplevelsen bidrar till ökad kundnöjdhet. En viktig del i det digitala erbjudandet är den fortsatta utvecklingen av informations- och självbetjäningstjänster. Inte minst den tekniska utvecklingen med AI som skapar både möjligheter och krav. Därtill är en effektiv regresshantering fortsatt prioriterat. En utredning för att konkretisera förutsättningar och möjligheter avseende reklam ombord har genomförts hösten 2025 och i början av 2026 införs kontrollgrupp som förstärkning i arbetet med att säkra intäkter.

Bolaget Mälardalstrafik behöver fortsatt säkerställa såväl effektivitet som säkerhet i förvaltningsplattformen. Områden som är prioriterade att hantera är till exempel ökad förmåga inom analys och datadrivet arbetssätt samt att förstärkta krav avseende hållbarhetsredovisning<sup>1</sup>, där Mälardalstrafik Aktiebolag sannolikt inte kommer att omfattas av de direkta rapporteringskraven men däremot flera av våra leverantörer, till exempel trafikföretagen.

För att säkerställa förmågan att stadigvarande kunna arbeta mot uppdraget, att vidareutveckla det gemensamma åtagandet och att genomföra och utveckla ett storregionalt sammanhållet trafiksystem, kommer även frågan om vilken roll Mälardalstrafik ska ta i förverkligande av detsamma alltjämt vara central. Bolaget har haft en snabb tillväxt under de senaste fem åren, varför vi parallellt med att utveckla strukturkapitalet även arbetar aktivt med att utveckla organisationen och det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Mälardalstrafiks övergripande målsättning är stabilitet och förutsägbarhet i verksamhetens finansieringskostnader samt att säkerställa tillgång till det kapital som krävs för att driva verksamheten. Mälardalstrafik arbetar aktivt för att hantera finansiella risker kopplade till verksamheten. I förlängningen hanteras den finansiella risken genom stabila ägare och Samverkansavtalet som beskriver hur Mälardalstrafik ska finansieras.

I framlagt förslag till budget för verksamhetsåret 2026 framgår att vi med grund i senast framtagna resandeprognos och en biljettprisjustering för Mälardalstaxan om 2,7 procent bedömer intäkter från enkelbiljetter till 714 miljoner kronor och intäkter från periodbiljetter till 460 miljoner kronor, sammantaget totalt 1 173 miljoner kronor. I budget antas sedan att intäkterna ökar successivt under planåren. Med ett inarbetat antagande om biljettprisjustering för Mälardalstaxan om två (2) procent per planår bedöms intäkter från enkelbiljetter till 737 miljoner kronor och intäkter från periodbiljetter till 476 miljoner kronor för planåret 2027, sammantaget totalt 1 212 miljoner kronor. För planår 2028 är de uppskattade till 789 miljoner kronor respektive 505 miljoner kronor, sammantaget totalt 1 294 miljoner kronor. För planår 2029 är biljettintäkterna uppskattade till 827 miljoner kronor respektive 527 miljoner kronor, sammantaget totalt 1 353 miljoner kronor.

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

Mälardalstrafiks totala kostnadsmassa omfattar ungefär 2 000 miljoner kronor och stiger under planår 2028 och 2029 till följd av tillkommande fordon och utökad trafik till ett antagande planår 2029 om 2 300 miljoner kronor.

Bidrag från ägarna har bedömts till 767 miljoner kronor (810 miljoner kronor utifrån bolagets perspektiv där mellanskillnaden avser lokalgiltighet på 43 miljoner kronor) för den planerade verksamheten under 2026, med 715 miljoner kronor under 2027, med 757 miljoner kronor under 2028 samt med 879 miljoner kronor för verksamheten under 2029.

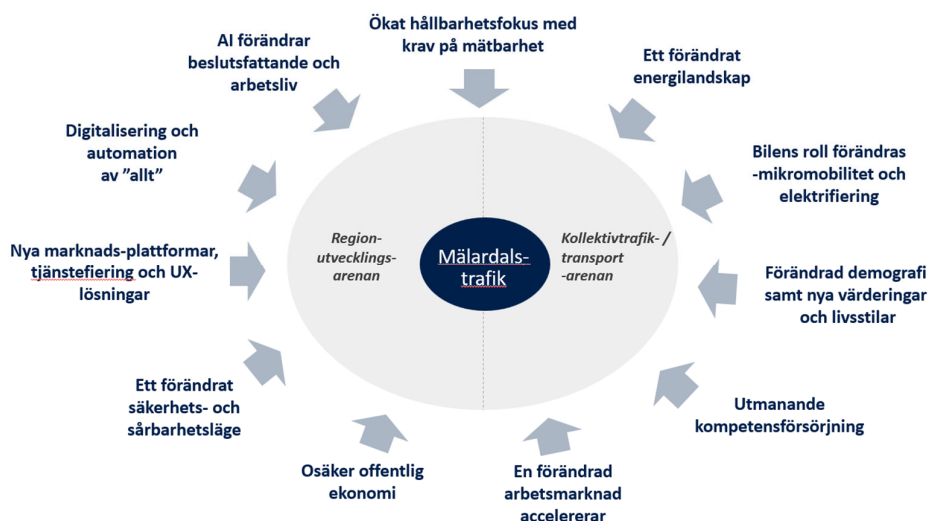
Fördelning av intäkter- och kostnader görs utifrån Bilaga 3 *Principer finansiering samarbetet och verksamheten* i Samverkansavtalet som beskriver fördelningsmodellen. Fördelningen mellan ägarna är gjord utifrån nuvarande fördelningsmodell. För förslaget till budgetåret 2026 förväntas Stockholm bidra med 19 miljoner kronor, Sörmland med 237 miljoner kronor, Uppsala med 352 miljoner kronor, Västmanland med 70 miljoner kronor, Östergötland med 74 miljoner kronor och Örebro med 16 miljoner kronor.

I tillägg till fördelning utifrån nuvarande modell har Verksamhetsplanen kompletterats med fördelningstabeller för planår 2027-2029 i enlighet med det förslag till reviderad fördelningsmodell som är framtaget av ägarnas Översynsgrupp och överlämnat för beslut.

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

# 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 - Mälardalen

Förändrad demografi vilket bland annat inneburit färre födselar. Arbetsmarknaden blir alltmer integrerad vilket ger ett fortsatt förändrat arbetsliv med mer varierade svarplanerade pendlingsmönster. Platser och städers roll förändras och därmed behovet av resande. Distansarbetet, som tog fart under pandemin, finns kvar men fler och fler företag vill se medarbetarna på kontoret ett antal dagar per vecka. Ökat fokus på regional beredskap och robusthet 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. 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. Parallellt upplevs en skepsis i branschen avseende upphandlande avtal och affärsmodeller. Ett antal avtal har under 2024/2025 upphandlats och andra kommer under planperioden att vara föremål för upphandling. 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 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 och smarta funktioner.

## **Ekonomi och samhälle<sup>1</sup>**

En försiktig konjunkturåterhämtning syns i den svenska ekonomin. Hushållen har ökat konsumtionen fyra kvartal i rad. Tillväxten stiger sedan ytterligare nästa år, då framför allt hushållen får del av den expansiva statsbudgeten. Det dröjer trots det till 2027 innan lågkonjunkturen är över. Andra kvartalet 2025 är den relativa arbetslöshetsnivån 6,9 procent<sup>2</sup>. Vändningen på arbetsmarknaden släpar efter något men arbetslösheten vänder nedåt under nästa år. Nästa år blir inflationen betydligt lägre än 2 procent som en följd av sänkningar av matmomsen och elskatten men den tillfälligt nedtryckta inflationen föranleder inga ytterligare räntesänkningar. Samtidigt fortsätter de strukturella investeringsbehoven inom klimatomställning, energiförsörjning och försvar.

## **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 CSRD<sup>3</sup> och ESRS kommer att påverka Mälardalstrafik även om de direkta rapporteringskraven sannolikt inte kommer att omfatta Mälardalstrafik Aktiebolag.

## **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 följer vi säkerhetsskyddslagstiftningen. Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt säkerhetsskyddsförordningen. Den 23 maj 2025 beslutade Säkerhetspolisen att sänka terrorhotnivån från fyra till tre på en femgradig skala.

## **Infrastruktur**

Grunden för att kunna bedriva regional kollektivtrafik är tillgång till kapacitet av olika slag. Under planperioden ser vi att ett antal faktorer påverkar våra förutsättningar; status och kapacitet på spår, tillgång till depåkapacitet, nationella och regionala planer för transportinfrastruktur-investeringar, digital infrastruktur till exempel nätkapacitet samt tillgång till och kostnadsbild för el.

---

<sup>1</sup> Konjunkturinstitutets rapport Konjunkturläget september 2025.

<sup>2</sup> Källa: Arbetsförmedlingen

<sup>3</sup> Corporate Sustainability Reporting Directive

## Styrande externa 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), olika upphandlingslagstiftningar, offentlighetsprincipen, kollektivtrafiklagen samt lag om resenärers rättigheter med flera.

Därtill finns nationella transportpolitiska mål<sup>4</sup> och regionala mål för transportsystemet i Östra Mellansverige<sup>5</sup> som fungerar som styrande och vägledande för Mälardalstrafiks verksamhet.

## Om bolaget

### Ägare

Bakom Mälardalstrafik står regionerna i Stockholm, Sörmland, Uppsala, Västmanland, Örebro län och Östergötland. Grunden för samverkan mellan regionerna är den bolagsordning och det samverkansavtal som beslutades 2024 i regionernas fullmäktige. Ordinarie bolagsstämma hålls varje år i samband med sista styrelsemötet på våren. Ett ägarråd vägleder därutöver i strategiska frågor.

### Styrelse

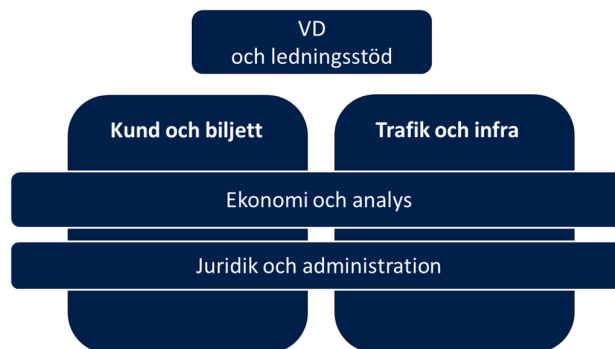
Bolagets styrelse utgörs av tolv ordinarie ledamöter och tolv suppleanter som utses av de sex ägarregionerna (varje region utser två ledamöter och två suppleanter var). På vår hemsida [Mälardalstrafik](#) kan du läsa vilka som vid var tid är engagerade i styrelsearbetet.

### Tjänstemannaorganisation

Tjänstemannaorganisationen baseras på ett antal designprinciper - kundfokus, effektiv förvaltning och utveckling för framtiden - och är byggd för att kunna hantera såväl förmågor som omhändertas internt som förmågor som är utlagda på leverantörer, exempelvis IT, kundservice och trafik.

Under 2025 har organisationen fortsatt att anpassas till uppdraget främst genom att skapa förbättrade förutsättningar att leda och styra.

Antalet organisatoriska enheter minskades från fyra stöдавdelningar till två och ett antal väl avvägda rekryteringar genomfördes. Arbete för organisationens utveckling kommer att fortgå.



Figur 2: Organisationsbild Mälardalstrafik.

<sup>4</sup> Sveriges transportpolitiska mål presenterades i propositionen "Mål för framtidens resor och transporter" (prop. 2008/09:93) och antogs av Riksdagen 2009. Målen består av ett övergripande mål, samt ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

<sup>5</sup> Källa Mälardalsrådet. En bättre sits (EBS).

## Styrmodell

Mälardalstrafiks ändamål och uppdrag kan utläsas ur såväl bolagsordningen som Samverkansavtalet med bilagor mellan Mälardalstrafiks ägare. Det sistnämnda beslutades i en uppdaterad version 2024. Visionen för Mälardalstrafik lyder: *Mälardalstrafik bidrar till en livskraftig Stockholm-Mälardalregion.*

Mot bakgrund av Samverkansavtalet och närmare fem års erfarenheter av Mälardalstrafik i ny skepnad har en översyn gjorts av såväl delar av styrmodellen som våra varumärken. Fokus har varit att skapa tydlighet såväl internt som externt samt säkerställa att de olika delarna dels fungerar som separata byggstenar, dels skapar en helhet tillsammans.

En del som uppdaterats är värdegrunden i syfte att tydliggöra vad vi står för, vilka vi är och hur vi är. Värdegrunden är en viktig pusselbit för att nå våra mål på ett effektivt sätt. Verksamhetens värdegrund synliggörs genom tre starka värderingar; Professionella, Engagerade och Samverkande.

Styrmodellen fungerar som vårt strategiska ramverk som vägleder verksamheten i riktning mot visionen.

### Våra varumärken

#### ***Mälardalstrafik - huvudvarumärke***

Mälardalstrafik är huvudvarumärket, namnet på bolaget, arbetsgivaren och garanten för kunderbjudandet och leveransen. Varumärket Mälardalstrafik är avsändare i all kommunikation och marknadsföring i alla kanaler och som riktar sig till medborgare i Stockholm-Mälardalregionen, resenärer, medarbetare och potentiella medarbetare, politiker, ägare, media, statliga myndigheter och samarbetspartners.

#### ***Mälartåg - produktvarumärke***

Mälartåg är produktvarumärket för trafiken, namnet på våra tåg och enkelbiljetter. Erbjudandet innefattar hela kundresan, det vill säga före, under och efter resan med Mälartåg.

#### ***Movingo - produktvarumärke***

Movingo är produktvarumärket för våra periodbiljetter. Erbjudandet är en periodbiljett där resor med regionaltåg och lokaltrafik ingår i samma biljett inom hela Stockholm-Mälardalregionen.

### Varumärkeslöfte

Arbetet med Mälardalstrafiks varumärkesplattform har resulterat i att kundlöftet setts över. Tidigare kundlöften; kunden i fokus, enkelt att resa och ett attraktivt och hållbart resande har ersatts med ett tydligt varumärkeslöfte *”Vi gör det möjligt”*. Varumärkeslöftet sammanfattar vårt åtagande och erbjudande och handlar vad målgrupperna ska kunna förvänta sig av oss.

## Styrning och kontroll

För att effektivt styra verksamheten och säkerställa att lagar och krav följs har Mälardalstrafik ett ledningssystem; Vera – VERksamhet och Ansvar. I vårt ledningssystem är även informationssäkerhet införlivat. I Vera finns arbetsprocesser med tillhörande krav, roller, verktyg och styrande dokument. Inom styrande dokument finns policies, riktlinjer och instruktioner samt delegationsordning.

Vera har en övergripande förvaltning som ska säkra helheten och kvaliteten i systemet. Varje process har en utsedd processägare som ansvarar för att processerna är uppdaterade och kända och att de följer vår processutvecklingstrappa. Under planperioden kommer vi att ytterligare

utveckla processerna inom våra kärnområden och fortsätta arbetet med tillämpning och förbättring. Under 2026 kommer ett antal processer genomlysas inklusive, planering och uppföljning, för att bland annat anpassa till kommande trafikavtal.

Som inspirationsmodell för vårt arbete med IT-förvaltning använder vi PM3 och för projektarbete använder vi Wenell.

### Intern kontroll

Den interna kontrollen ska genomsyras av en kultur med fokus på kvalitet och säkerhet som syftar till att upptäcka eller i tid förebygga risker. Styrelsen ansvarar enligt aktiebolagslagen för den interna kontrollen. Enligt Mälardalstrafiks delegationsordning har styrelsen delegerat till verkställande direktör att upprätta en intern kontrollorganisation med tydliga roller som möjliggör en effektiv och ur ett internkontrollperspektiv lämplig ansvarsfördelning samt riktlinjer för intern kontroll. Mälardalstrafiks interna kontrollorganisation upprättas med utgångspunkt från riktlinjerna för intern kontroll årligen en intern kontrollplan<sup>6</sup>. Resultatet från den interna kontrollen återspeglaras till styrelsen och sker i samband med årsredovisningen och därutöver vid behov.

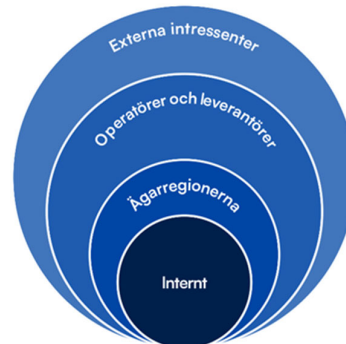
Utöver intern kontroll ska bolaget även kontrollera säkerhetsskyddet i den egna verksamheten enligt säkerhetsskyddslagen.

### Samverkan och avtal

Mälardalstrafik är det lilla bolaget med det stora uppdraget. Samverkan är därför avgörande för att fullgöra vårt uppdrag och nå målen. Mälardalstrafik verkar i en komplex miljö med många intressenter och vi interagerar med en stor mängd samverkanspartners som dels bygger på en formaliserad samverkan, dels baserat på intresse- eller frågeområden.

#### Internt Mälardalstrafik

Utöver styrande forum (styrelse och ledningsgrupp) arbetar Mälardalstrafik både systematiskt och från tid till annan i forum med representanter från olika delar av organisationen kring ett antal tvärfunktionella frågor, som till exempel HR, IT, kommunikation, säkerhet och avtalsförvaltning.



Figur3: Schematisk bild över samverkansintressenter

#### Tillsammans med regionerna/ägarna

Regionerna/ägarna agerar i olika roller och forum. I det mer formella forumet ägarrådet möter Mälardalstrafik regionerna i rollen som ägare.

På tjänstemannanivå möts vi på både taktisk och strategisk nivå för vägledning och beredning inför styrelsemöten. På operativ nivå finns även samarbeten inom olika områden där vissa forum är återkommande, andra sätts upp vid behov.

#### Förvaltning av avtal

Avtalsförvaltning syftar till att skapa förutsättningar att kunna genomföra uppdragen samt att följa upp leveransen så att de genomförs enligt avtal och förväntan. Utöver löpande uppföljning och

<sup>6</sup> Se vidare bilaga 2.

återrapportering ingår även utveckling av tjänsterna inom olika partskonstellationer. Mälardalstrafik har en hög ambition att vara en aktiv förvaltare av avtalen. Som utgångspunkt använder vi vårt avtalsregister och beroende på storlek och strategisk betydelse anpassar vi upplägget. Aktiv samverkan och avtalsförvaltning spänner över samtliga verksamhetsområden. Som del av avtalsförvaltningen tas även förslag till revisioner fram. Dessa kan genomföras med stöd i vår revisionshandbok. Avtalsförvaltning utgår i de större avtalen från en förvaltningsplan.

Inom områdena trafik och infrastruktur är de största avtalen relaterade till trafik, fordons- och depåhyra samt biljettsamverkan. Inom områdena marknad, biljetter och försäljning har vi flera avtal avseende såväl digital utveckling och förvaltning som försäljning och marknadsföring.

Mälardalstrafiks kundservice sköts via avtal med Region Sörmland. För övriga delar har vi en bredd av avtal för tjänster inom IT, undersökningar och administration.

### **Externa intressenter**

Mälardalstrafik är delägare i Samtrafiken i Sverige AB och medlemmar i branschföreningen Svensk Kollektivtrafik. Utöver dessa kan bland prioriterade samverkanspartners nämnas AB Transitio, Mälardalsrådet, Trafikverket samt pendlarföreningar. Under perioden kommer vi att vidareutveckla vårt arbete med Trafikverket, medverka i Svensk kollektivtrafiks järnvägsnätverk samt delta i Mälardalsrådets process ”En bättre sits”. Nedan beskrivs områdena utförligare:

#### ***Överenskommelse om samverkan och arbete mellan Trafikverket och Mälardalstrafik***

En formaliserad samverkan sker inom ramen för en tecknad överenskommelse mellan Mälardalstrafik och Trafikverket. Den senaste tecknades under 2025. Inom denna samverkan sker bland annat kapacitetsutredningar för att identifiera trafikens behov av infrastrukturåtgärder. Genomgång av åtgärdsbehov sker tillsammans och lista på önskade åtgärder upprättas inom ramen för Mälardalspaket 2025 – 2030 samt efterhand även för nästa tidshorisont 2031 - 2035. Åtgärdernas genomförande prövas därefter årligen i Trafikverkets verksamhetsplan och budgetberedning i dialog med Mälardalstrafik.

Därutöver sker omfattande samverkan mellan Mälardalstrafik och Trafikverket i ett antal andra frågor som till exempel planering och trafikens tillförlitlighet.

#### ***Mälardalsrådet och processen En Bättre Sits***

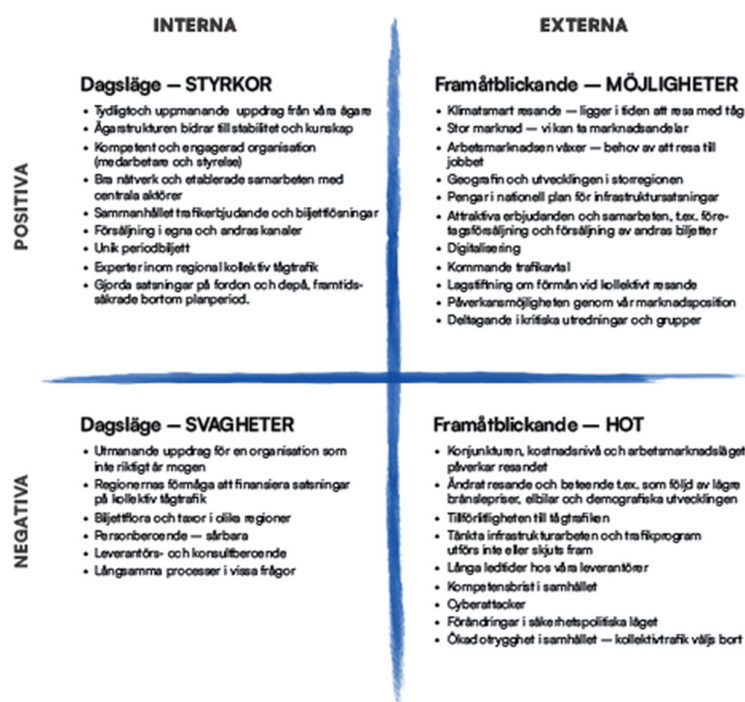
Inom samarbetet utarbetas bland annat den storregionala systemanalysen. Den senaste fastställdes 2024 och kommande revidering av systemanalysen planeras till 2028. Systemanalysen utgör underlag för regionaltågstrafikens kommande utveckling men pekar även ut de viktigaste investeringsbehoven samt andra åtgärder som påverkar infrastrukturens utveckling. Mälardalstrafiks utredningsarbeten bidrar med underlag till samarbetet.

#### ***Medverkan i Svensk kollektivtrafiks järnvägsnätverk***

Mälardalstrafik är med i Svensk kollektivtrafiks forum för tågtrafik där medlemmarna stämmer av aktuella ämnen, inte minst förändringar inom Trafikverkets förvaltning samt förändringar i lagstiftningen. Forumet består av medlemmar från hela Sverige.

## SWOT

Genom att synliggöra interna styrkor och svagheter samt externa möjligheter och hot kan vi ta fram strategier för att hantera både det positiva och det negativa.



Figur 4. Styrkor, svagheter, möjligheter och hot för planperioden.

## Planering och uppföljning av verksamheten

### Grundantaganden för planperioden

| Antagande                                                        | Utfall 2024 | 2025 | Utfall 2025/09 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|------------------------------------------------------------------|-------------|------|----------------|------|------|------|------|
| Antal påstigande Mälartåg, totalt i milj.                        | 13,5        | 15,5 | 11,5           | 15,8 | 15,9 | 16,5 | 16,9 |
| Antal påstigande Movingolinjer, tot. <sup>7</sup> i milj.        | 2,5         | 1,2  | 0,8            | 1,3  | 1,3  | 1,3  | 1,4  |
| Planerade tågkm i milj.                                          | 12,1        | 13,4 | n/a            | 13,6 | 14,0 | 14,0 | 14,9 |
| Antal anställda                                                  | 33          | 39   | 36             | 39   | 39   | 39   | 39   |
| Finansieringsgrad för Mälardalstrafiks verksamhet % <sup>8</sup> | 65          | 61   | 62             | 59   | 62   | 62   | 60   |

<sup>7</sup> Påstigande med periodbiljett Movingo på SJ Regionaltåg, vissa SJ Intercity och Trosabussen. Utfall 2025 t.o.m. augusti.

<sup>8</sup> Finansieringsgraden 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 finansieringsgrad. Finansieringsgrad för utfall 2024 är påverkad av ersättning från tidigare trafikföretag, om den exkluderas är utfallet av egen finansieringsgrad 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 varav några redovisas nedan. Ytterligare indikatorer följs upp inom tjänstemannaorganisationen.

| Nöjda kunder                                                  | Utfall 2024 | Mål 2025        | Utfall 202509   | Mål 2026 | Mål 2027 | Mål 2028 | Mål 2029 |
|---------------------------------------------------------------|-------------|-----------------|-----------------|----------|----------|----------|----------|
| Andel nöjda kunder – NKI                                      | 72          | 78              | 75 <sup>9</sup> | 80       | 83       | 85       | 85       |
| Andel tåg i tid % <sup>10</sup>                               | 86          | 95              | 86              | 95       | 95       | 95       | 95       |
| Attraktiva tjänster                                           | Utfall 2024 | Mål 2025        | Utfall 202509   | Mål 2026 | Mål 2027 | Mål 2028 | Mål 2029 |
| Regularitet <sup>11</sup>                                     | 94          | 99              | 95              | 99       | 99       | 99       | 99       |
| Antal sålda biljetter enkel, totalt <sup>12</sup> i tusental  | 4 800       | 5 400           | 4 170           | 5 600    | 5 700    | 6 000    | 6 100    |
| Antal sålda biljetter period, totalt <sup>13</sup> i tusental | 206         | 225             | 160             | 220      | 222      | 232      | 237      |
| Motiverade/engagerade medarbetare                             | Utfall 2024 | Mål 2025        | Utfall 202509   | Mål 2026 | Mål 2027 | Mål 2028 | Mål 2029 |
| Hållbart medarbetar-engagemang – HME index                    | 75          | 84              | 79              | 86       | 87       | 88       | 88       |
| Sjukfrånvaro i %                                              | 0,58        | 3               | 0,21            | 3        | 3        | 3        | 3        |
| Ekonomi i balans                                              | Utfall 2024 | Mål 2025        | Utfall 202509   | Mål 2026 | Mål 2027 | Mål 2028 | Mål 2029 |
| Soliditet i % <sup>14</sup>                                   | 6,8         | Under utredning | 10,5            | n/a      | n/a      | n/a      | n/a      |
| Kassalikviditet i %                                           | 107         | 105             | 112             | 105      | 105      | 105      | 105      |

Sedan samrådsversionen 2026, som beslutades 11 april, har smärre justeringar gjorts avseende påstigande och antal sålda biljetter givet uppdateringar i resandeprognosen. Vidare har bolaget arbetat vidare med måttet soliditet, bland annat med grund i att bolagets externa revisorer i revisionsrapport har konstaterat att bolaget behöver en stark egen finansiell grund att stå på. Exempelvis innebär ett förslag om soliditet på tio procent att bolaget har en sund balans mellan eget kapital och skulder i syfte att ge en trygghet för banker och leverantörer vilket är särskilt viktigt när bolaget expanderar och tar på sig nya risker. Bolaget befinner sig även i en växande fas, vilket ofta innebär ökade investeringar och kostnader, och en soliditet på tio procent kan ge bolaget den finansiella styrka som behövs för i vart fall kommande år att hantera dessa utmaningar och möjliggöra fortsatt tillväxt utan att äventyra den finansiella stabiliteten.

<sup>9</sup> Resultat vid mätningen i mars 2025.

<sup>10</sup> Punktlighet= Andel tågankomster i tid till mellanliggande station där resandeutbyte ske eller max. 5 min och 59 sekunder försenade. Benämns även som undervägspunktlighet.

<sup>11</sup> Regularitet= Mälardalstrafik avser andel helt utförda avgångar. SJ räknar bara av helt inställda avgångar där man har börjat sälja biljetter. Siffrorna är därmed inte direkt jämförbara.

<sup>12</sup> Mäts även per kanal.

<sup>13</sup> Mäts även per kanal.

<sup>14</sup> Soliditet = (Totala tillgångar / Eget kapital) × 100.

## Strategier och handlingsplaner

Strategierna syftar till att vara vägledande avseende hur målen ska nås, ange riktningen och vara stöd vid beslut. De kompletterar övriga styrdokument och processbeskrivningar som även de syftar till att guida vårt arbete. Den övergripande strategin som styr övriga är vår affärsstrategi. Denna är formulerad i fem principer för att spegla vår verksamhet som helhet:

- Ett erbjudande som möjliggör hållbart, pålitligt och tillgängligt resande.
- Professionell beställare och partner.
- Attraktiv arbetsgivare.
- Stabil förvaltningsplattform med finansiell styrka.
- Aktiv röst i samhällsutvecklingen<sup>15</sup>.

Affärsstrategin bryts sedan ned i operativa strategier för att konkretisera och förtydliga.

Som del av arbetet med konsekvenserna av Samverkansavtalet, inklusive uppdaterad vision, kommer strategierna att ses över under 2026. Vidare kommer resultatet av pågående strategiska utredningar för fordon, depå och trafik att påverka strategier för dessa områden.

För att realisera lagda mål och strategier upprättar Mälardalstrafik såväl en bolagsövergripande handlingsplan som mer nedbrutna handlingsplaner för olika områden.

## Uppföljning

Planering, rapportering, uppföljning och kontroll utgår från detta styrdokument (*Verksamhetsplan och budget*), handlingsplaner samt externa krav.

De mål och indikatorer som tagits fram för att styra och utveckla verksamheten följs upp löpande. Rapportering sker månadsvis och årsvis samt vid behov med annan frekvens. Utöver det sker löpande uppföljning och kontroll mellan bolaget och ägarna av vissa data som till exempel ekonomi. Under 2025 färdigställdes ett arbete med att få en samlad bild av intäkter från biljetter giltiga på Mälartåg oavsett utställare.

För att den samlade bedömningen av måluppfyllelse ska vara så allsidig som möjligt följs mål upp såväl kvalitativt som kvantitativt. Exempel på detta är punktlighet som både följs upp via Nöjd-Kund-Index (NKI) och andel tåg i tid. Hur Mälardalstrafik vägletts av och arbetat för att uppnå de transportpolitiska målen och av de framtagna målen för transportsystemet i Östra Mellansverige beskrivs i allt väsentligt kvalitativt.

Informationshämtning sker via enkät, interna system samt externa data. Under planperioden kommer vi att fortsätta arbetet med att utveckla och förbättra datakvalitet, verktyg och rapportering då de är kritiska framgångsfaktorer för oss.

---

<sup>15</sup> Inbegriper till exempel en god dialog med ägare, Trafikverket, Svensk Kollektivtrafik samt andra intressenter.

# Händer i verksamheten

Vår styrmodell bygger på de fyra perspektiven kund, verksamhet, medarbetare och ekonomi. I detta kapitel kan du läsa mer om respektive perspektiv.

## Kundperspektivet



*Inom kundperspektivet kan du läsa mer om våra kunder, hur våra kunder kommer i kontakt med oss, om vårt arbete med trafikinformation, marknadsföring och kommunikation. Vidare kan du läsa om våra kundundersökningar som mäter nöjdhet och varumärkeskännetecken samt de metoder vi använder för att mäta dessa. Kundperspektivet avslutas med vår bedömning om punktligheten samt om resandet.*

## Vår målgrupp och våra kunder

Mälardalstrafiks målgrupp är alla som bor, besöker och verkar i Stockholm – Mälarreregionen.

Våra resenärer återfinns i undergrupperna **pendlare**, **sällanresenärer**, **fritidsresenärer** och **affärsresenärer**. Dessa grupper skiljer sig åt i behov, resandemönster och frekvens och även inom respektive grupp finns det undergrupper som har olika beteenden och behov.

Inom gruppen pendlare inryms dag- och veckopendlare, långpendlare med flera. Resorna sker i de flesta fall på vardagar, morgon och eftermiddag/kväll. Det är främst resor till och från arbete eller skola, och resorna är väsentliga för möjligheten att jobba eller studera en bit bort.

Pendlarresenärerna betalar i regel sina resor med egna medel och ställer höga krav på baskvalitet, punktlighet, trafikinformation samt hela och rena fordon. Kundgruppen vill resa snabbt och smidigt med prisvärda periodbiljetter. Om kollektivtrafiken fallerar på någon av dessa punkter uppfattar pendlarna det som att vi inte har levererat och det sprids ett missnöje. Flest pendlare reser på linjen Örebro – Eskilstuna – Stockholm samt på sträckan Stockholm - Uppsala. Av det totala antalet resenärer utgör pendlare drygt en tredjedel.

Sällanresenären/fritidsresenären reser inte lika ofta som pendlaren. Dock finns det sällanresenärer/fritidsresenärer som reser flera gånger per månad. Fritidsresenärer reser oftast under ledighet och lov. Båda grupperna reser ofta med enkelbiljett och på olika sträckor.

Resenärskategorin utgör drygt 50 procent av det totala resandet och högst andel sällanresenärer har linjen Linköping-Eskilstuna-Västerås-Sala-Uppsala.

Under 2025 har ett avtal tecknats med en ny leverantör för undersökningar. Tillsammans med vår nya leverantör kommer vi att utveckla befintlig kundundersökning och Mystery Shopping. När denna verksamhetsplan inleds har vi startat upp två nya undersökningar. Den ena avser marknadsandelar, vilket tillsammans med pendlingsdata från SCB som också är under uppbyggnad, kommer att ge ett mått på andelen tågpendlare i Mälardalen jämfört med andra trafikslag. Den andra undersökningen är en biljetträkning för att räkna antal biljetter inom respektive biljettkategori men också för att få ett mått på andelen utan giltig biljett och andelen som reser med felaktiga biljetter.

### **Kundernas kontakt med Mälardalstrafik**

Utgångspunkt för kundservice, oavsett kanal, är Mälardalstrafiks servicekoncept som tar avstamp i såväl utrustning och komfort på våra tåg som bemötande och tonalitet i information, utrop och andra kunddialoger. De flesta kundkontakter sker i mötet med tågvärden ombord, därefter är det <sup>16</sup>Mälardalstrafik Kundservice som kunderna kan kontakta för hjälp både före, under och efter resan. Kundservice har under 2025 arbetat med att effektivisera och utveckla sina processer exempelvis genom automatisering av ersättning vid försening och hantering av regress mot Trafikverket, stöd av AI för resenärsfrågor. Även arbetet mot bedrägerier har fortsatt utvecklats och en översyn av kundnära regelverk med pågående justeringar har genomförts. Vissa av dessa delar kommer fortsatt att utvecklas under 2026 för att möta behov om god service och hög effektivitet. Under 2026 kommer våra kunder även mötas av Mälardalstrafik kontrollgrupp som är planerad att införas i slutet av 2025.

Mälardalstrafiks officiella funktionsbrevlåda [malardalstrafik@malardalstrafik.se](mailto:malardalstrafik@malardalstrafik.se) hanteras av Mälardalstrafik. Funktionsbrevlådan tar emot mejl från allmänheten, externa intressenter och från Mälardalstrafik Kundservice.

### **Kundnära trafikinformation**

Lättillgänglig, relevant och korrekt information före, under och efter resan är en viktig del för kundens trygghet och reseupplevelse och något som avspeglar sig i våra kundundersökningar. Trafikverket och trafikföretagen har en central roll i att tillgängliggöra trafikinformationen, inte minst i samband med trafikstörningar. Under planperioden fortsätter Mälardalstrafik det utvecklingsarbete som påbörjades under 2024, där målet är att förbättra och förenkla tillgången till trafikinformation. Fram till och med 2025 har en rad funktioner utvecklats för att ge kunden relevant och aktuell trafikinformation i realtid via vår kund-app och kund-webb, allt ifrån personaliserad trafikinformation som gör att kunden själv kan bevaka sina favoritavgångar till att följa sin eller någon annans resa samt att automatiska push-notiser skickas ut vid en trafikstörning.

### **Uppföljning av kundupplevelsen**

Utöver mätning av Nöjd-Kund-Index (NKI) samt den servicemätning som sker via Mälardalstrafik Kundservice, genomförs även undersökningar genom Mystery shopping för att kontrollera konsumenters upplevelser av kvalitet, exempelvis renhet ombord, personalens bemötande, trafikinformation samt visering. Alla linjer undersöks under samma period för att få en bättre

---

<sup>16</sup> Se bilaga 4.

jämförbarhet mellan linjerna. Sedan våren 2021 använder vi även NPS mätning, där lojalitet och kundernas vilja att rekommendera Movingo respektive Mälartåg till kollega eller vän mäts. Vid den senaste mätningen ökade resultatet för Movingo från 0 till 17, och för Mälartåg från 12 till 20. Resultatet visar på att det finns ett samband mellan nöjda kunder och lojalitet för varumärket.

## Punktlighet och resande

### Punktlighet <sup>17</sup>

Branschens mål för punktlighet är 95 procent. I första steget eftersträvas att samtliga sju regionalstågslinjer i Mälardalen (Mälartåg och de två linjerna med avtal för biljettgiltighet, Movingo) var för sig överstiger minst 90 procents punktlighet på årsbasis. Medelpunktligheten för samtliga sju regionalstågslinjer januari – september var 83 procent.

Antalet fall av obehöriga i spår och fall av suicidal karaktär har fortsatt att öka. Då olyckor och tillbud skett i Stockholmsområdet har de stor påverkan på våra linjer. Både vi och vårt trafikföretag har under året deltagit i forum för att förbättra infrastrukturen och förhindra suicid på järnväg. För att kunna vidta relevanta åtgärder har Mälardalstrafik även ett punktlighetsforum tillsammans med trafikföretaget. Exempel på åtgärder är försök att förkorta tiden för multning vid Uppsala central samt insatser för att få fordonen trafikklara tidigare i Gredby-depån genomförts. Vidare har det identifierats ett behov av justering av tidtabell för främst norrgående tåg på linjen Norrköping-Stockholm, vilket kommer till T26. I skrivande stund pågår djupare analys om förseningar på samma linje och då relaterat till förseningar orsakat av åkande personal och vad som kan göras för att reducera dessa.

| Undervägs-punktlighet RT+5<br>2015-2025 i % * | 2015        | 2016        | 2017        | 2018        | 2019        | 2020        | 2021        | 2022        | 2023       | 2024       | 2025       |
|-----------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|
| Linköping-Stockholm-Gävle                     | 88          | 87          | 89          | 86          | 87          | 93          | 87          | 82**        | 84**       | 77         | 79         |
| Stockholm-Uppsala                             | 94          | 96          | 95          | 93          | 95          | 97          | 9           | 91**        | 91**       | 89         | n/a        |
| Stockholm-Västerås-Örebro-Göteborg            | 88          | 87          | 90          | 82          | 90          | 93          | 90          | 88**        | 89**       | 83         | 83         |
| Uppsala-Stockholm-Eskilstuna-Arboga-Örebro    | 90          | 89          | 87          | 86          | 89          | 87          | 86          | 83          | 84         | 79         | 84         |
| Linköping-Eskilstuna-Västerås-Sala-Uppsala    | 89          | 94          | 94          | 89          | 91          | 94          | 89          | 86          | 89         | 86         | 85         |
| Stockholm-Katrineholm-Hallsberg               | 91          | 91          | 89          | 89          | 92          | 94          | 92          | 80          | 88         | 87         | 84         |
| Stockholm-Nyköping-Norrköping                 | 90          | 92          | 93          | 89          | 94          | 95          | 92          | 88          | 90         | 86         | 77         |
| Uppsala-Gävle (juli-dec 2022)                 |             |             |             |             |             |             |             | 94          | 95         | 91         | 91         |
| <b>Totalt</b>                                 | <b>89 %</b> | <b>90 %</b> | <b>91 %</b> | <b>86 %</b> | <b>91 %</b> | <b>93 %</b> | <b>90 %</b> | <b>87 %</b> | <b>89%</b> | <b>85%</b> | <b>83%</b> |

Tabell 1. Punktlighetshistorik 2015 – 2025 regionalstågslinjer i Mälardalen. OBS! För 2025 avses t.o.m. september för Mälartågslinjerna och t.o.m. september för Movingo. \*Från och med 2022 hämtas punktligheten direkt från Trafikverkets system \*\*Punktlighet rapporterad av SJ

Mälardalstrafik har integrerat Trafikverkets punktlighetsdata till BI-systemet Qlik Sense för att få bättre underlag att kunna arbeta med punktlighet ur ett kvalitetsperspektiv.

<sup>17</sup> Punktlighet= Andel tågankomster i tid till mellanliggande station där resandeutbyte ske eller max. 5 min och 59 sekunder försenade. Benämns även som undervägs-punktighet

### Utfall resande

Fram till 2020 ökade resandet med kollektivtrafik, kollektivtrafik i Stockholm- Mälardalenregionen och med regional tåg i Stockholm-Mälardalenregionen. regional tåg i Mälardalen stadigt. Trenden bröts som följd av pandemin. Första halvåret 2025 ökade visserligen antalet påstigande i Mälartågssystemet med 14 procent men detta är enbart en effekt av den tillkommande trafiken mellan Uppsala och Stockholm. Exkluderas dessa tåg ligger antalet påstigande något under föregående års nivå.

Den svaga resandeutvecklingen beror sannolikt på en kombination av orsaker: Kvalitetsbrister i form av inställd trafik och låg punktlighet har kännetecknat trafiken sedan ett antal år nu, även om det har skett en viss stabilisering på senare tid. Utöver det har planerade avbrott p.g.a. banarbeten ökat något i omfattningen - med negativ effekt på resandet. Mer generellt medför också den svaga ekonomiska utvecklingen och den svaga konsumtionen en dämpande effekt på efterfrågan.

Markant lägre bränslepriser kan ha lett till viss överflyttning av resandet till bil.

### Resandeprognos för planperioden

Prognosen förutsätter en stabil trafikleverans, men tar hänsyn till planerade störningar i form av större banarbeten. Detta påverkar främst Nyköpingsbanan, UVEN och i slutet av perioden även Uppsala-Stockholm i form av tillfälligt svagare eller rentav negativ utveckling. Det är i skrivande stund oklart hur fyrspårsbygge söder om Uppsala kommer att påverka kapaciteten. Eventuella större restriktioner kan, med tanke på det stora resandeunderlaget mellan Uppsala och Stockholm, leda till större avvikelser från prognosen.

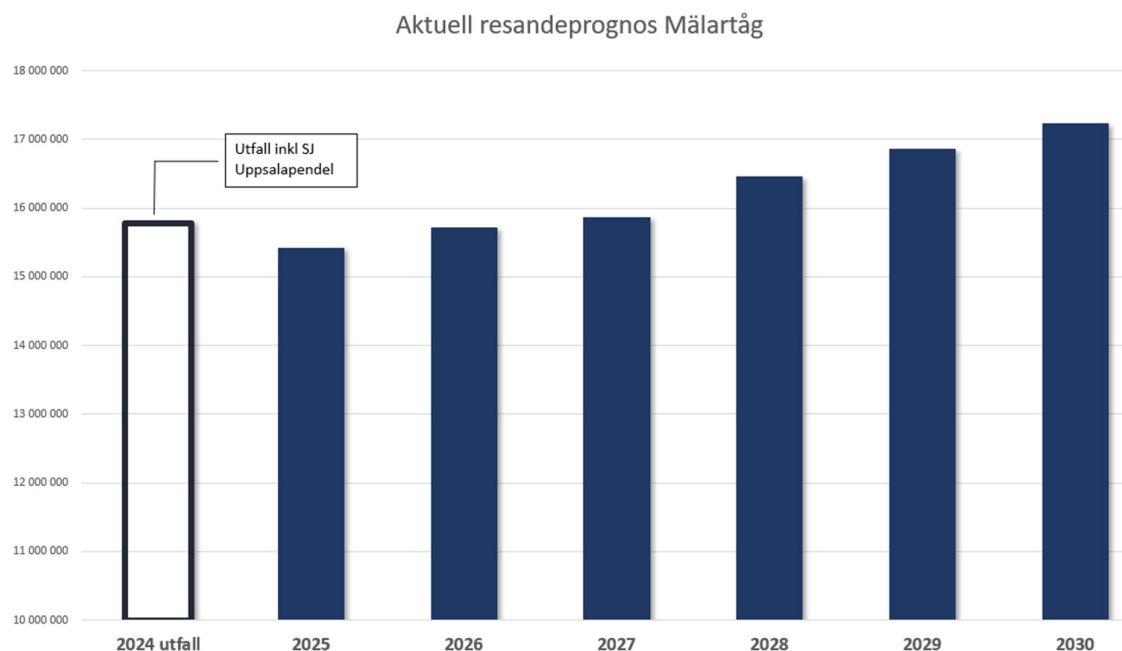


Diagram 1: Utfall och prognos för antalet påstigande med Mälartåg (totalt, alla linjer). Notera att det i utfallet för 2024 ingår SJ:s Uppsalapendel för hela året - för att underlätta jämförbarheten.

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. Prognosen tar även hänsyn till planerade satsningar på ökat utbud.

Den svaga ekonomiska utvecklingen har å andra sidan påverkat efterfrågan negativt de senaste åren och Konjunkturinstitutet spår bara en långsam återhämtning. Vi räknar därför med att konjunktur och konsumtion fortfarande har en dämpande effekt på resandeutveckling inledningsvis.

Detta, i kombination med lägre ingångsvärden (p.g.a. något lägre utfall) leder till att det prognosticerade resandet ligger något under förra prognosen.

## Verksamhetsperspektivet



*Inom verksamhetsperspektivet kan du läsa om planerade förutsättningar för infrastrukturen under planperioden. Här beskrivs också vårt arbete med den planerade trafiken. I detta perspektiv kan du också läsa om aktiviteter för våra tillgångar och informationssystem, planerad digitalisering samt hållbarhet. Verksamhetsperspektivet avslutas med våra resenärers val av produkt och kanal vid sina resor givet ovan förutsättningar.*

## Infrastruktur

Den regionala tågtrafiken och utvecklingen av densamma är beroende av en väl fungerande infrastruktur som kan möta såväl behov av önskade spårlägen som en hög robusthet så att trafiken kan bedrivas med en hög punktlighet och regularitet. Infrastrukturen i Mälardalen är sliten och spårkapaciteten inte anpassad för efterfrågan. Trafikverkets planeringsram för Underhållsplanen (nationell nivå) ökar generellt varje år, från 12 miljarder kronor 2023 till 20 miljarder kronor 2029 vilket bidrar till att genomföra mer förbättringsåtgärder men samtidigt medför att antalet tågstörande banarbeten ökar. Under hela planperioden kommer det vara trångt på spåren.

Exempel på åtgärder som kommer att påverka Mälartågstrafiken de närmaste åren<sup>18</sup>:

- Spår- och växelbyte Stockholm central-nord.
- Spårbyte Älvsjö-Flemingsberg.
- Ställverksbyte Älvsjö.
- Kontaktledningsbyten på Västra stambanan.
- Spårbyte Baggetorp-Pålsboda.

---

<sup>18</sup> Trafikverkets Genomförandeplan 2025 - 2030

- Katrineholm samt Högsjö, nya förbigångsspår.
- Projekt Ostlänken, inledningsvis Nyköpings resecentrum samt byggnation Gerstaberg (Järna).
- Spårbyte Åby-Mjölby.
- Mälarbanan, projekt 4-spår samt kontaktledningsbyte samt spår- och växelbyten på delar av banan. Ställverksbyte Kolbäck-Dingtuna. Ny station för regionaltåg i Barkarby.
- Växelbyte Örebro C.
- Uppsala-Tierp, kontaktledningsbyte och spårbyte på delar av sträckan. Signalåtgärd för samtidig infart i Tierp. Plattformsåtgärder genom förlängningar och höjjusteringar.
- Uppsala, plankorsningsåtgärder och nytt vändspår.
- Upprustning Dalabanan.

### **Tillgångsförvaltning**

Under 2024 arbetade Mälardalstrafik fram ett övergripande koncept för tillgångsförvaltning som definieras som "Förvaltningen av våra fysiska tillgångar genom aktiv samverkan för att på ett effektivt och ansvarsfullt sätt uppnå våra mål". Arbetet utmynnade i förslag på styrande dokument, processer, roller och ansvar samt möjliga indikatorer. Resultatet har arbetats in i upphandlingsdokumenten för upphandlingen av regionaltågstrafik i Stockholm-Mälardalregionen och kommer även att arbetas in i förvaltningen under planperioden.

### **Trafik**

Tågtrafiken planeras regelmässigt i de ettåriga tidtabeller/tågplaner som löper från mitten av december varje år. Mälardalstrafik behöver följa och förbereda sig för den förändring av kapacitetsplaneringsprocessen som blir följd av genomförandet av TTR Sverige (Timetable Redesign for Smart Capacity Management), vilket i grunden är ett multinationellt projekt inom EU. Enligt Trafikverket är målet att uppnå en marknadsanpassad, förutsägbar och flexibel kapacitetstilldelning för både godstrafik och persontrafik på järnvägen i Europa. Bland annat flyttas planeringshorisonten för kapacitetstilldelningen från ett år till fem år bakåt i tiden. Den aktuella tidplanen är att TTR ska vara fullt infört till tågplan 2030. För Mälardalstrafik innebär det att beslutsprocessen efterhand behöver tidigareläggas för trafikens omfattning för aktuell tågplan, men för de närmaste åren följa Trafikverkets genomförande för att få klarhet i kommande behov av omställning till den nya processen.

Under 2025 och 2026 kommer utfallet av det strategiska utredningsarbetet<sup>19</sup> att redovisas med målet att leda till beslut för den konkreta inriktningen för trafikförändringarna under planåren 2027–2029 samt därefter. För T27-T29 finns genom tidigare beredningsgrupp under hösten 2024 samt därtill hörande styrelsebeslut i januari 2025 en fastställd planeringsinriktning som ligger till grund för Mälardalstrafiks planering för trafikens omfattning, fordonsbehov och depåkapacitet. Parallellt med det egna utredningsarbetet pågår även fler tågstrategiska utredningar hos några av våra ägare, samtidigt har flera av ägarna även fastställt eller kommer att fastställa egna strategiska planer för hur tågtrafiken bör utvecklas. Mälardalstrafik behöver tillsammans med alla ägare få ihop de aktuella planerna till gemensam plan för hur trafiken inom Mälartåg ska utvecklas.

---

<sup>19</sup> 2023 startade Mälardalstrafik ett strategiskt utredningsarbete för framtidens trafik, som syftar till att belysa såväl resande som trafikutbud samt behov av fordon och depå för åren 2030, 2035 och 2040.

### **Trafikutbud 2026 (T26) – 2029 (T29)**

Trafikutbudet i T26 innehåller en utbudsökning på sträckan Eskilstuna-Västerås-Sala, framför allt helger men även någon enstaka avgång tillförs på vardagar. I övrigt är trafikutbudet i T26 motsvarande det under T25. T26 inleds med ett trafikutbud som omfattar ca 13,6 miljoner tågkilometer i grundbeställningen beräknat på helår.

För perioden 2027–2029 ligger den uttryckta ambitionen i samverkansavtalet samt styrelsens beslut 17 januari 2025 om planeringsinriktningen efter 2027 till grund för Mälardalstrafiks planering av trafikutbudet. Den uttalade ambitionsnivån inom samverkansavtalet kan inte fullföljas förrän ytterligare fordon har levererats. Styrelsens beslutade planeringsinriktning för trafiken efter T27 innebär att utökningar i T27-T29 framför allt sker för trafik inom regionerna Stockholm, Sörmland och Uppsala. Vidare görs justeringar med hänsyn till slutliga önskemål från ägarna samt förutsättningar givet tillgänglig infrastruktur och nödvändiga resurser inom personal och fordon.

I planeringsinriktningen sker större trafikökningar både från T27 respektive från T29.

Utbudsökningarna för T27 och T28 planeras i huvudsak med den befintliga fordonsflottan, efterhand som fordonsleveransen sker kommer fordonen under 2028 att sättas i trafik, medan utökningar från T29 förutsätter ytterligare fordon. Planeringsinriktningen för T27-28 innehåller ett grundutbud motsvarande ca 14,0 miljoner tågkilometer och från T29 ca 14,9 miljoner tågkilometer.

Periodkortsavtalet för giltighet på SJ:s regionaltåg för resenärer med Movingo periodbiljett löper ut i december 2026. Arbete tillsammans med ägarna pågår för att etablera avtal om biljettsamverkan från T27. Vidare behöver Mälardalstrafik i dialog med ägarna fastställa planeringsinriktningen för uppehåll i Barkarby som planeras att öppnas för regionaltåg till T27, samt för vidare dialog med SJ.

Avtal med Åkerbergs trafik för trafikutbud och periodbiljett på busslinjen Trosa-Liljeholmen är tecknat för ny period T26-T29. Trafikutbudet för de närmaste åren ses i huvudsak motsvara den busstrafik som bedrivs under 2025.

### **Fordon**

Mälartågstrafiken planerades att drivas med 53 fordon av typen Dosto ER1 och 9 fordon av typen Regina X50<sup>20</sup>. Erfarenheten visar att fordonsreserven är lågt dimensionerad för att klara av att leverera hela trafikutbudet med hänsyn taget till återkommande underhåll och reparationer varför beslut om anskaffning av 13 ytterligare Dosto ER1-fordon fattades 2025.

För att säkerställandet av fordonstillgänglighet över tid har Transitio genomfört en förstudie för framtida anskaffning. Till detta pågår även arbete ske kopplat till livstidssäkring och livstidsförlängning av Regina X50.

Under perioden 2025–2026 kommer det att falla ut ett så kallat tungt underhåll på Dosto ER1-fordonen. Detta underhåll handlar bland annat om revision av boggi. Det är första gången det tunga underhållet faller ut på dessa fordon, vilket gör att bedömningen av verkstadskapaciteten för detta underhåll är svår att göra.

I skrivande stund pågår ett svetsprojekt som drivs av fordonstillverkaren Stadler, där man utför reparationer i underredet på samtliga Dostofordonen. Samtidigt införs förstärkningar på korgarna för att minimera riskerna för omfattande skador i underrede i framtiden. Parallellt pågår arbete

---

<sup>20</sup> Se vidare bilaga 3.

med att få ner underhållsskulden och målsättningen är att det ska vara nere på en acceptabel nivå under våren 2026.

En del av förvaltningen är de IT-system som sitter i fordonen<sup>21</sup>. För att åtgärda datakvaliteten i passagerarräkningssystemet, vilket påverkar såväl planering som uträkning av viseringsgraden, har fordonsleverantören identifierat åtgärder som införs under början på 2026.

### **Depå**

2019 invigdes Mälardalstrafiks depå i Gredby, Eskilstuna<sup>22</sup>. Arbetet pågår med att stänga de sista återstående punkterna från garantibesiktningen, som genomfördes 2023 av fastighetsägaren Eskilstuna kommun, Peab och dess underleverantörer, med fokus på de fel som påverkar produktionen mest såsom multifunktionshallen, spolärvätskeanläggningen, traverser och fekalietömnings-anläggningen. Under hösten 2025 kommer Mälardalstrafik tillsammans med trafikföretaget, Eskilstuna kommun och kommunens teknikkonsult ta fram förslag på förbättringar som kan genomföras i samband med åtgärdande av garantifel på fekalietömnings-anläggningen.

27 augusti 2025, tecknades ett nytt hyresavtal med Jernhusen som innebär att Mälardalstrafik från februari 2026 får tillgång till ett verkstadsspår i Hagalunds depå, norr om Stockholm. Samtidigt förlängdes även avtalet med Jernhusen gällande svarven i Tillberga. Med dessa avtal har Mälardalstrafik säkrat verkstadskapacitet för att klara av underhållet på hela Mälardalstrafiks fordonsflotta även efter att de tillkommande 13 Dostofordonen levereras.

Mälardalstrafik avser utreda möjligheten till att installera en tågscanner inom Gredby depåområde med start 2028. En tågscanner kan ersätta vissa manuella mätningar som utförs vid fordonsunderhåll för att dels effektivisera underhållet, dels för att säkra kvaliteten på mätningarna.

### **IT och Digitalisering**

Mellan 2023 och 2025 har fokus varit på att stärka IT-säkerheten, vidareutveckla strukturer för styrning och förvaltning samt teckna avtal med ny IT-leverantör för drift, förvaltning och support av den digitala arbetsplatsen.

Digitalisering är en strategisk förutsättning för att driva effektivitet, möta resenärers förväntningar och stärka bolagets innovationsförmåga. Mälardalstrafiks strategi är därför att investera i robust teknik, hög IT- och cybersäkerhet och en framtidssäker IT-arkitektur som möjliggör integration, automatisering och ett mer datadrivet arbetssätt. Genom att vidareutveckla våra digitala tjänster, använda AI som beslutsstöd och arbeta mer systematiskt med dataanalys förbättrar vi vår förmåga att fatta välgrundade beslut och skapa verksamhetsnytta. Under perioden 2026–2029 planeras ytterligare satsningar, bland annat inom BI-området anpassning till NIS-2-direktivets krav inom informationssäkerhet, incidentrapportering och leverantörshantering. Parallellt investerar vi också i kompetensutveckling och vidare samarbete med externa leverantörer för att ytterligare bygga en digitalt mogen organisation och driva innovation inom teknik och digitalisering.

### **Hållbarhet**

Hållbarhet ett centralt område för såväl samhälle som individ och för Mälardalstrafik med det uppdrag vi har självklart att arbeta med. Mälardalstrafik har sedan 2023 arbetat med att tydliggöra såväl värdekedja som väsentliga frågor som plattform för vårt hållbarhetsarbete och för att möta

---

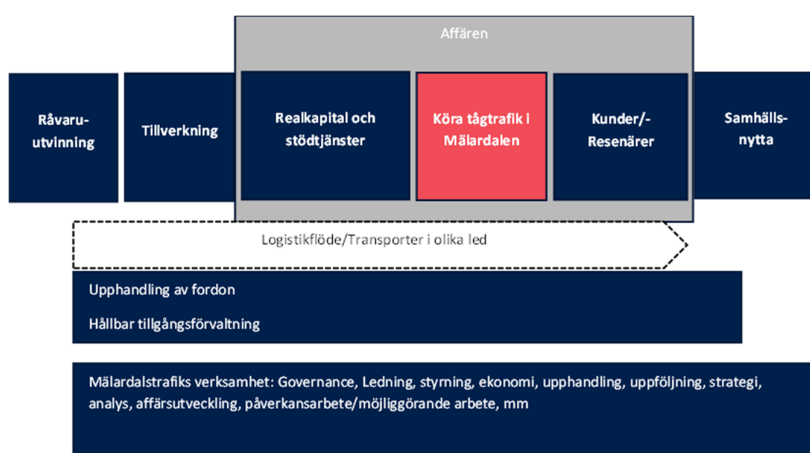
<sup>21</sup> Exempelvis wifi, PIS (passagerarinformationssystem), kameror, passagerarräkningssystem.

<sup>22</sup> Se vidare bilaga 3.

externa krav. Kraven på hållbarhetsredovisning kommer att öka, bland annat som följd av CSRD<sup>23</sup> men Mälardalstrafik Aktiebolag kommer sannolikt inte att omfattas av de direkta rapporteringskraven.

### Värdekedjan

Mälardalstrafiks konsekvenser för miljö, människa och samhälle sker genom den påverkan som uppstår längs värdekedjan. I varje led i värdekedjan sker någon form av påverkan på såväl människor som miljö. Störst påverkan sker i samband med att fordonen tillverkas, körs, underhålls och ska i slutändan återvinnas. När det gäller själva trafikeringen sker miljöpåverkan främst i samband med elproduktionen. Valet av el avgör nivån av klimatpåverkan från driften. Fossil elproduktion i energisystemet genererar högre CO2-utsläpp men även fossilfria kraftkällor påverkar miljön och ekosystemen. När det gäller social hållbarhet kan det finnas risker, främst kopplat till råvaruutvinning, samt kopplat till arbetsmiljö för arbetstagare i värdekedjan.



Figur 5. Mälardalstrafiks värdekedja i översikt. Mälardalstrafik styr främst påverkan genom val av leverantörer, avtalsvillkor och uppföljning längs avtalsperioden.

### Väsentliga frågor

- Våra väsentliga miljöfrågor handlar om klimat, föroreningar och cirkulär effektiv resursanvändning. Vi har stora möjligheter att bidra till en förbättrad miljö och minskad klimatpåverkan
- Vår väsentliga sociala frågor handlar om arbetsmiljö i värdekedjan, mänskliga rättigheter och hur vi bidrar till samhälle och ekonomi i Mälardalen genom hållbart resande. Vi har stora möjligheter att bidra till resenärs- och samhällsnytta i Mälardalen
- Upphandling, kravställning, styrning, förvaltning och uppföljning av våra leverantörer är avgörande delar av hållbarhetsarbetet. Effektiva processer och god ekonomisk hushållning skapar förutsättningar för ett framgångsrikt hållbarhetsarbete

<sup>23</sup> EU direktivet CSRD, som står för Corporate Sustainability Reporting Directive

## Biljetter och digitala kanaler<sup>24</sup>

Mälardalstrafik erbjuder både enkel- och periodbiljetter som prissätts i enlighet med Mälardalstaxan<sup>25</sup>. Vid ingången av både 2024 och 2025 genomfördes höjning av biljettpriserna. Under 2025 har även en metod för prisjusteringar arbetats fram och som kommer att tillämpas inför förslag på kommande års höjning, första tillämpning genomfördes för prisjusteringen 2026.

Mälardalstrafiks strategi är digital biljettförsäljning via egna försäljningskanaler med det långsiktiga målet att erbjuda kanaler som är enkla och som ger stöd och trygghet till resenärerna före, under och efter resan, så att de i första hand väljer att köpa sina biljetter där. Parallellt fortsätter arbetet under planperioden med att utveckla tredjepartsförsäljningen som ett komplement.

Under 2024 och 2025 har biljettsystemet för enkelbiljett utvecklats för att även tillhandahålla periodbiljetten Movingo och sedan våren 2025 har båda biljettyperna sålts via ett och samma system och kundkanaler. Utöver enkel och smidig tillgång till biljettköp har självbetjäning och trafikinformation stått i fokus vid utveckling av kundkanalerna. Under 2024 lanserades Mitt Konto med BankId-inloggning och som idag innehåller självbetjäningstjänsterna *ombokning av enkelbiljett*, *utlåning av din periodbiljett* samt *bevaka dina favoritavgångar*. Mitt Konto har tagits emot väl med över 100 000 registrerade användare hösten 2025. Även nyttiga och smarta funktioner för trafikinformation har löpande lanserats, allt från push notiser vid trafikavvikelse, bevaka trafikinformation på favoritavgångar, akutmeddelanden för att snabbt nå ut till många resenärer samt manuell trafikinformation som ger driftledningen ytterligare verktyg att ge resenärerna än mer anpassad information vid störning.

I enlighet med strategi om hög digitaliseringsgrad och utvecklingen av kunderbudandet, kommer biljett- och försäljningssystemet fortsatt att utvecklas under planperioden. Exempel på utvecklingsbehov är effektivare lösning för visering och utställande av tilläggsavgift, ytterligare förbättrad trafikinformation, möjlighet till riktad digital resenärsinformation, utökad funktion för självbetjäning genom att resenären själv kan följa sina ärenden, bättre funktion för resesök, funktionalitet för företagsförsäljning och utreda möjlighet till försäljning av Resplus. Till det tillkommer anpassningar mot ny teknik och nya säkerhetskrav.

Som en del i att skapa uppmärksamhet och attraktivitet för Mälardalstrafiks produkter och utbud, och främja ett ökat resande kommer marknadsföring, kampanjer och erbjudanden fortsatt vara viktiga verktyg under planperioden för att stimulera försäljning.

Fortsatta utredningar tillsammans med ägarregionerna gällande produktutbud och prissättning kommer att fortgå under planperioden. Under budgetåret kan en utredning av Movingo 24 timmar som komplement till övriga biljettyper bli aktuell.

## Intäktssäkring ombord

Intäktssäkring ombord genomförs av tågvärd och under 2026 även av Mälardalstrafiks kontrollgrupp. En förutsättning för intäktssäkring ombord är att resenären har en giltig biljett där digital visering/avläsning utgör kontrollen. För biljetter som inte kan visas digitalt genomförs okulär visering med manuell registrering i viseringssystemet. Mälardalstrafik ansvarar för de viseringslösningar som krävs för att visa biljetter som är giltiga ombord på Mälartåg. I nuläget

---

<sup>24</sup> Se vidare bilaga 4.

<sup>25</sup> Samverkansavtalet Bilaga 2 *Principer för Mälardalstaxan*.

krävs flera viseringsappar för tågvärddar att hantera. Under 2025 har en utredning och en roadmap för att effektivisera viseringen tagits fram och påbörjats med fortsatt arbete in i 2026. I utredningen ingick även att digitalisera processen för utställande av tilläggsavgift.

## Medarbetarperspektivet



*I medarbetarperspektivet kan du ta del av planerad verksamhet som kopplar till Mälardalstrafik som arbetsgivare och till medarbetare som anställda. Här kan du även ta del av målsättningar inom perspektivet.*

Såväl inre som yttre krav och förväntningar förutsätter att vi fortsätter arbetet med vår organisation. Det gäller såväl kompetensförsörjning av nya och befintliga medarbetare som att vidareutveckla och implementera processer och arbetssätt. Tidigare medarbetarundersökningar har visat på ett behov av att fortsätta arbetet med att tydliggöra mål och uppdrag på övergripande och individuell nivå. Ett sätt att göra detta är att vi tagit fram fokusområden för året att samlas kring. Närvarande ledarskap och ett systematiskt arbetsmiljöarbete är centrala aktiviteter som fortsatt kommer vara i fokus i syfte att skapa förutsättningar för att nå målluppfyllelse om motiverade och engagerade medarbetare.

### Kompetensförsörjning

Mälardalstrafik har ett stort uppdrag med en relativt liten organisation. Vi är få anställda och då merparten av vår verksamhet bedrivs i partnerskap med externa partners behöver vi vara duktiga i beställarrollen och leva i samverkan med andra. Det innebär konkret att vi behöver resursförsörja för att bibehålla hög kompetens samt både locka och behålla medarbetare som många gånger innehar specialistkunskaper inom våra avtalsområden. Vårt uppdrag ställer också krav på att i möjligaste mån säkerställa redundans mellan medarbetare.

Efter några år av en högre rekryteringstakt ser vi behovet av konsolidering och utvärdering av effekterna av den tillkommande verksamheten. Vi behöver arbeta proaktivt med successionsplanering för att säkerställa kunskapsöverföring samt en tydlig ansvarsfördelning. Organisationen måste ha egen förmåga att utföra sitt uppdrag och bedriva visst utvecklingsarbete. Vid större utredningar eller för specifik kompetens köper vi externa tjänster samt samverkar med våra ägarregioner, övriga intresseorganisationer och samarbetspartners. Kompetenshöjande insatser behöver göras utifrån verksamhetens behov, med helhetssyn och proaktivitet. För att säkerställa detta behöver bolaget arbeta vidare med systematiken kring insamlandet av behov och utvecklingsönskemål samt beslutsfattandet kring vilka insatser som ska genomföras kommande år och särskilt med tanke på kommande utmaningar med nytt trafikavtal och exit av nödavtal.

## **Motiverade och engagerade medarbetare**

Vår målsättning är att vara en attraktiv arbetsgivare som utöver utmanande uppdrag även erbjuder ett hållbart arbetsliv. Med hållbart arbetsliv avses dels en inkluderande arbetsplats som ger möjligheter för individer att ta ansvar och utvecklas, dels ett systematiskt arbete med att säkerställa att vi erbjuder en trivsamt arbetsmiljö där en sund balans mellan arbete och privatliv ingår.

För att möjliggöra en sund livsstil för våra medarbetare erbjuder vi fortsatt alla våra medarbetare friskvårdsbidrag samt hälsoundersökning med 24 månaders intervall. Regelbundna uppföljningar genom medarbetarsamtal, årlig skyddsround och medarbetarundersökning ger oss ökade förutsättningar för att i god tid upptäcka och förhindra ohälsa. Målsättningen för sjukfrånvaron under denna verksamhetsplan är satt till tre procent givet en rimlighetsbedömning i jämförelse med liknande verksamheter.

Som tidigare nämnts har vi under 2025 arbetat fram en ny värdegrund. Under våren 2026 ligger fokus på att implementera vår nya värdegrund. Till följd av vår ändrade värdegrund ser vi även att ett projekt behöver inledas tidig höst 2026 för att arbeta om bolagets lönekriterier. Detta för att säkerställa att våra lönekriterier går i linje med vår värdegrund. Målet är att från och med januari 2027 ha våra nya lönekriterier på plats och att vi våren 2028 utvärderar individuella insatser utifrån de nya lönekriterierna.

## ***Systematiskt arbetsmiljöarbete***

Som del i det systematiska arbetsmiljöarbetet och för att säkerställa möjlighet till inflytande har vi under 2025 gått ifrån att ha bolagsgemensamma arbetsplatsträffar (APT) till att hålla dem på avdelningsnivå i stället. Vi behöver fortsatt arbeta fram en struktur som stödjer dialogen mellan medarbetare och chefer i bolagsövergripande frågor för att skapa tydlighet kring hur och när vi arbetar med olika frågor och när man som medarbetare kan förvänta sig återkoppling. I samband med att APT flyttats till avdelningsnivån har ett nytt forum skapats; "bolagsövergripande information" där information om processer och händelser som rör hela bolaget lyfts för att hålla alla à jour. Utöver dessa forum har vi verksamhetsdagar några gånger under året för att säkerställa den gemensamma målbilden och stärka kulturen inom bolaget. Vi har även årliga medarbetarsamtal där individuella mål inklusive kompetensutvecklingsbehov följs upp och utvecklas tillsammans med varje medarbetare.

## Ekonomiperspektivet



I ekonomiperspektivet kan du läsa mer om vår finansiering, budgetförutsättningar, förväntade intäkter och hur kostnaderna förväntas falla ut. Sist i ekonomiperspektivet kan du ta del av ekonomiska tabeller såsom budget och fördelning per ägare.

## 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 6. 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 tio (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, 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.

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. Personkilometer uppdateras normalt tre (3) gånger per år.

Sittplatskilometerkomponenten i kostnadsfördelningen utgår från respektive tågplan och har uppdaterats utifrån planerad trafik 2026. Mätningar har visat att personkilometerkomponenten i modellen har förändrats utifrån aktuella data från senaste månadernas utfall 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 tar 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 resultaträkningen som är fördelade per ägare, vilket gör att det är svårt att analysera ekonomin för hela trafiksystemet, till exempel finansieringsgrad på linjer och delsträckor. Under 2024 och 2025 har ett arbete genomförts för att genomlys finansiering av hela systemet. Utifrån det arbetet kan en bättre analys göras som tydligare ger 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 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 december 2026 planeras även för uppstart av nytt trafikavtal efter genomförd upphandling.

Under 2025 avvecklades ett av våra två biljett- och försäljningssystem och all försäljning i egen regi hanteras därefter genom ett och samma system, dock upprätthålls det gamla systemet under en del av 2026 för att fasa ut de kunder som ännu har biljetter genom det systemet. Under budget och planperioden kommer ett strategiskt arbete med framtida biljett- och försäljningslösning att genomföras.

För planår 2027 är det budgeterat enligt den föreslagna planerade trafiken 2027 samt antaganden om kostnad för det upphandlade trafikavtalet. För planår 2028 ligger samma antaganden med en indexering. För planår 2029 finns antagande om en planerad trafikutökning, det förutsätter även att

ytterligare fordon börjar levereras under planår 2028. I planår 2028 finns tillkommande fordon inarbetade från enligt leveransplan som innebär att de ska vara levererade inför 2029, med antagande om helårseffekt för tillkommande fordonen under 2029.

En faktor som har ökat osäkerheten på intäktssidan är den tillkommande trafiken på Stockholm-Uppsala från 15 december 2024. Där vi inte har samma historik av data samt att det är ett nytt trafikupplägg som helhet. I skrivande stund har vi enbart utfall från övertagandet till september, vilket inte har visat sig linjera med tillgängliga data och våra egna antaganden för budget 2025 men det är nu justerat inför budget 2026. För intäkterna har vi för budgetåret inarbetat en prisjustering på 2,7 procent för enkelbiljetter och 2,7 procent för periodbiljetter. För planåren ett antagande om två (2) procent för respektive planår för både enkel- och periodbiljetter.

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 erfarenhet från historiskt utfall och antagande om budgetår och planår.

## **Budgetrelaterade risker**

En väl avvägd budget är avgörande för att bolaget ska kunna fullgöra sitt uppdrag och realisera verksamhetsplanen, varför en riskanalys har genomförts med fokus på budgetrelaterade risker. De största budgetrelaterade riskerna rör nödvalet med Transdev, byte av trafikföretag (påverkan främst på organisation och även budget), nytt trafikavtal (osäkerhet kring hur incitamentsmodellen fungerar i praktiken), tillkommande fordon (risk för förseningar och förskjutning av kostnader) samt risk för minskat resande som innebär minskade intäkter.

Det bör noteras att nuvarande budgetförutsättningar medger ett begränsat handlingsutrymme jämfört med tidigare år, vilket ställer höga krav på noggrann uppföljning och styrning.

## **Intäkter**

### **Biljettintäkter**

För 2026 uppskattar vi att nå 714 miljoner kronor i enkelbiljettförsäljning. Motsvarande siffra för periodbiljetter 2026 är 460 miljoner kronor. Detta är en minskning med 16 miljoner kronor för biljettintäkter jämfört med tidigare presenterad budget 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 våren 2024 har det skett en utplaning av resande och biljettintäkter generellt, till vilket hänsyn har tagits i denna budget.

Det är inarbetat en prisjustering av Mälardalstaxan 2026 med 2,7 procent för enkelbiljetter och 2,7 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 737 miljoner kronor 2027, 789 miljoner kronor 2028 och 827 miljoner kronor 2029. Periodbiljettintäkterna antas uppgå till 476 miljoner kronor 2027, 505 miljoner kronor 2028 och 527 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 turistikort, regress Trafikverket för förseningsersättning och ersättningstrafik, 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 om reklam pågår och resultatet från förstudien kommer ge ett mer konkret underlag.

## Ersättning från ägarna

Den detaljerade resultaträkningen i budget är fördelad per ägare utifrån ägarnas perspektiv. Den övergripande resultaträkningen presenteras utifrån Mälardalstrafiks perspektiv och skillnaden mellan de båda är lokalgiltigheten. För budgetår 2026 är kostnad för lokal giltighet 43 miljoner kronor och det blir därmed skillnaden i resultatet mellan den övergripande och den detaljerade resultaträkningen (810 miljoner kronor avser ersättning från ägarna i den övergripande resultaträkningen jämfört med resultatet 767 miljoner kronor i den detaljerade resultaträkningen). Utifrån ovanstående resonemang förväntas ägarna bidra med 767 miljoner kronor för den planerade verksamheten 2026. För planåren uppskattas ägarna behöva bidra med 715 miljoner kronor 2027, 757 miljoner kronor 2028 samt 879 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 151,3 miljoner kronor för 2026. För planåren 2027 – 2029 har dessa beräknats efter principitidtabell för trafik och kända planerade banarbeten samt indexerats upp.

Fordonshyran för Dosto ER1-fordonen har uppdaterats enligt nya uppgifter från AB Transitio, och ökar till följd av ränteförändringar och avsättningar för tungt underhåll. 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 520,3 miljoner kronor. För planåren förväntas fordonshyran förändras utifrån finansieringskostnader, för 2028 uppskattas fordonshyrorna öka till följd av leverans av ytterligare 13 fordon under året med start av leverans från mars till november, för 2029 uppskattas fordonshyrorna fortsätta öka främst till följd av att de totalt 13 fordon som beställts har levererats och uppbär kostnad för helåret.

Kostnad för Gredbydepån, Tillberga svarven samt depån i Hagalund är budgeterade enligt avtal och indexerade för planåren.

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 21,3 miljoner kronor vilket är en beräknad minskning med 2,4 miljoner kronor jämfört med budget 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, försäljning och avtal.

Kostnaden för Ersättning vid försening (EVF) förväntas 2026 uppgå till 19,3 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 24,1 miljoner kronor och är därefter uppräknat utifrån biljettförsäljning under planåren.

## **Biljettgiltighet**

Kostnader för biljettgiltighetsavtal för Mälärbanan, 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 75 miljoner kronor 2026, 80 miljoner kronor 2027, 82 miljoner kronor 2028 och 85 miljoner kronor 2029. I förvaltningen finns en organisation implementerad med ett uppskattat resursbehov på ungefär 39 årsarbetare. Med hänsyn till kommande trafikavtal och samt beslut om utökningar av exempelvis fordon och depå innebär att analys och utvärdering avseende organisationen behöver genomföras kopplat till den tillkommande verksamheten.

## Ekonomiska tabeller

Nedan presenteras förslag till Budget 2026 samt planår (2027–2029). Denna övergripande resultaträkning presenteras utifrån Mälardalstrafiks perspektiv och inkluderar kostnad för lokal giltighet.<sup>26</sup>

| Resultaträkning (Mkr)         | Budget 2026   | Planår 2027   | Planår 2028   | Planår 2029   |
|-------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Enkelbiljetter                | 714           | 737           | 789           | 827           |
| Periodbiljetter               | 460           | 476           | 505           | 527           |
| Övriga intäkter               | 11            | 18            | 16            | 14            |
| <b>Summa intäkter</b>         | <b>1 185</b>  | <b>1 231</b>  | <b>1 311</b>  | <b>1 367</b>  |
| Trafik, Fordon & Depå         | -1 685        | -1 669        | -1 781        | -1 950        |
| Biljettgiltighet              | -80           | -83           | -87           | -91           |
| Kundservice & Försäljning     | -112          | -114          | -116          | -120          |
| Förvaltning                   | -75           | -80           | -82           | -85           |
| Lokal giltighet               | -43           | -44           | -47           | -49           |
| <b>Summa kostnader</b>        | <b>-1 995</b> | <b>-1 990</b> | <b>-2 114</b> | <b>-2 295</b> |
| <b>Ersättning från ägarna</b> | <b>810</b>    | <b>759</b>    | <b>804</b>    | <b>928</b>    |
| <b>Totalt</b>                 | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      |

### Fördelning per ägare

Större förändringar i infrastruktur och trafikutbud kräver en översyn av Bilaga 3 *Principer finansiering samarbetet och verksamheten* i Samverkansavtalet så att principerna fortsatt har bärighet. En översyn av bilaga 3 genomförs under 2025 varför fördelningen mellan ägarna, för främst planåren, ska ses med försiktighet då det kan komma att ske förändringar beroende på vad översynen kommer fram till och om ägarna vill revidera Bilaga 3 i Samverkansavtalet.

Fördelningstabeller nedan per ägare presenteras utifrån ägarnas perspektiv exklusive kostnad för lokal giltighet. Lokal giltighet är skillnaden mellan resultaträkningen och fördelningstabellerna då Mälardalstrafik tar upp den som en kostnad medan ägarna inte gör det.

Sedan samrådsversionen har biljettintäkterna per ägare uppdaterats baserat på historisk data fram till och med september 2025, samt en prognos för den återstående delen av året. Denna

<sup>26</sup> 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.

uppdatering utgör grunden för de reviderade biljettintäkterna. I beräkningarna har även prisjusteringar samt en prognos för resandeutvecklingen, inklusive priselasticitet, integrerats.

På kostnadssidan har komponenterna i kostnadsfördelningsmodellen uppdaterats. Justeringarna avser sittplatskilometer utifrån planerat trafikutbud samt personkilometer baserat på faktiskt utfall under 2025, med hänsyn till planerade förändringar i trafikutbudet.

### Fördelningstabeller

Tabell över fördelade biljettintäkterna och övriga intäkter.

| Intäkter utfall/Budget (Tkr) | Summa     | Region Stockholm | Region Sörmland | Region Uppsala | Region Västmanland | Region Östergötland | Region Örebro |
|------------------------------|-----------|------------------|-----------------|----------------|--------------------|---------------------|---------------|
| Budget 2026                  | 1 184 525 | 515 862          | 308 428         | 200 103        | 77 249             | 64 340              | 18 543        |
| Planår 2027                  | 1 230 551 | 535 549          | 318 561         | 209 634        | 81 618             | 65 662              | 19 528        |
| Planår 2028                  | 1 310 674 | 569 164          | 342 367         | 219 691        | 86 778             | 72 262              | 20 413        |
| Planår 2029                  | 1 367 397 | 594 104          | 358 366         | 227 767        | 90 212             | 75 677              | 21 272        |

Tabell över fördelade kostnaderna.

| Kostnader utfall/Budget (Tkr) | Summa      | Region Stockholm | Region Sörmland | Region Uppsala | Region Västmanland | Region Östergötland | Region Örebro |
|-------------------------------|------------|------------------|-----------------|----------------|--------------------|---------------------|---------------|
| Budget 2026                   | -1 951 909 | -534 833         | -544 954        | -551 817       | -147 691           | -138 499            | -34 114       |
| Planår 2027                   | -1 946 010 | -537 172         | -541 481        | -547 778       | -147 690           | -138 016            | -33 873       |
| Planår 2028                   | -2 067 551 | -568 110         | -575 203        | -583 807       | -156 559           | -148 159            | -35 713       |
| Planår 2029                   | -2 246 267 | -627 659         | -627 344        | -630 828       | -164 784           | -156 273            | -39 378       |

Tabell över fördelat nettoresultat.

| Nettoresultat (Tkr) | Summa    | Region Stockholm | Region Sörmland | Region Uppsala | Region Västmanland | Region Östergötland | Region Örebro |
|---------------------|----------|------------------|-----------------|----------------|--------------------|---------------------|---------------|
| Budget 2026         | -767 384 | -18 971          | -236 526        | -351 714       | -70 443            | -74 159             | -15 571       |
| Planår 2027         | -715 459 | -1 623           | -222 919        | -338 144       | -66 072            | -72 354             | -14 345       |
| Planår 2028         | -756 877 | 1 053            | -232 836        | -364 116       | -69 781            | -75 897             | -15 300       |
| Planår 2029         | -878 869 | -33 556          | -268 978        | -403 061       | -74 573            | -80 596             | -18 106       |

### Summerade tabeller inför förslag till budget 2026 samt planår 2027 till 2029

| Resultaträkning (Tkr)                 | Budget 2026       | Region Stockholm | Region Sörmland | Region Uppsala  | Region Västmanland | Region Östergötland | Region Örebro  |
|---------------------------------------|-------------------|------------------|-----------------|-----------------|--------------------|---------------------|----------------|
| Periodbiljett                         | 416 952           | 193 188          | 67 330          | 96 922          | 33 909             | 16 534              | 9 070          |
| Lokal giltighet                       | 42 722            | 21 361           | 3 204           | 11 962          | 3 845              | 1 495               | 854            |
| Enkelbiljett Mälartåg                 | 713 629           | 298 202          | 234 654         | 88 126          | 38 698             | 45 518              | 8 430          |
| Övriga intäkter                       | 11 221            | 3 111            | 3 240           | 3 093           | 796                | 792                 | 188            |
| <b>Summa intäkter</b>                 | <b>1 184 525</b>  | <b>515 862</b>   | <b>308 428</b>  | <b>200 103</b>  | <b>77 249</b>      | <b>64 340</b>       | <b>18 543</b>  |
| Trafikkostnader                       | -1 684 739        | -467 130         | -486 489        | -464 399        | -119 495           | -118 978            | -28 248        |
| Försäljning, Kundservice, Förvaltning | -187 423          | -51 967          | -54 121         | -51 663         | -13 294            | -13 236             | -3 143         |
| Biljettgiltighet                      | -79 746           | -15 737          | -4 344          | -35 755         | -14 903            | -6 284              | -2 723         |
| <b>Summa kostnader</b>                | <b>-1 951 909</b> | <b>-534 833</b>  | <b>-544 954</b> | <b>-551 817</b> | <b>-147 691</b>    | <b>-138 499</b>     | <b>-34 114</b> |
| <b>Ersättning från ägarna 2026</b>    | <b>-767 384</b>   | <b>-18 971</b>   | <b>-236 526</b> | <b>-351 714</b> | <b>-70 443</b>     | <b>-74 159</b>      | <b>-15 571</b> |

| Resultaträkning (Tkr)                 | Planår<br>2027 | Region<br>Stockholm | Region<br>Sörmland | Region<br>Uppsala | Region<br>Västmanland | Region<br>Östergötland | Region<br>Örebro |
|---------------------------------------|----------------|---------------------|--------------------|-------------------|-----------------------|------------------------|------------------|
| Periodbiljett                         | 431 876        | 200 103             | 68 912             | 100 986           | 35 615                | 16 756                 | 9 503            |
| Lokalgiltighet                        | 43 941         | 21 971              | 3 296              | 12 304            | 3 955                 | 1 538                  | 879              |
| Enkelbiljett Mälartåg                 | 736 627        | 308 413             | 241 136            | 91 381            | 40 763                | 46 090                 | 8 844            |
| Övriga intäkter                       | 18 107         | 5 061               | 5 218              | 4 963             | 1 285                 | 1 278                  | 302              |
| Summa intäkter                        | 1 230 551      | 535 549             | 318 561            | 209 634           | 81 618                | 65 662                 | 19 528           |
| Trafikkostnader                       | -1 669 274     | -466 605            | -481 019           | -457 544          | -118 481              | -117 807               | -27 818          |
| Försäljning, Kundservice, Förvaltning | -194 179       | -54 278             | -55 955            | -53 224           | -13 782               | -13 704                | -3 236           |
| Biljettgiltighet                      | -82 557        | -16 289             | -4 507             | -37 011           | -15 426               | -6 505                 | -2 819           |
| Summa kostnader                       | -1 946 010     | -537 172            | -541 481           | -547 778          | -147 690              | -138 016               | -33 873          |
| Ersättning från ägarna 2027           | -715 459       | -1 623              | -222 919           | -338 144          | -66 072               | -72 354                | -14 345          |

| Resultaträkning (Tkr)                 | Planår<br>2028 | Region<br>Stockholm | Region<br>Sörmland | Region<br>Uppsala | Region<br>Västmanland | Region<br>Östergötland | Region<br>Örebro |
|---------------------------------------|----------------|---------------------|--------------------|-------------------|-----------------------|------------------------|------------------|
| Periodbiljett                         | 458 338        | 212 115             | 74 031             | 106 241           | 37 697                | 18 300                 | 9 953            |
| Lokalgiltighet                        | 46 731         | 23 365              | 3 505              | 13 085            | 4 206                 | 1 636                  | 935              |
| Enkelbiljett Mälartåg                 | 789 402        | 329 176             | 260 162            | 95 910            | 43 728                | 51 170                 | 9 257            |
| Övriga intäkter                       | 16 203         | 4 507               | 4 669              | 4 456             | 1 147                 | 1 156                  | 268              |
| Summa intäkter                        | 1 310 674      | 569 164             | 342 367            | 219 691           | 86 778                | 72 262                 | 20 413           |
| Trafikkostnader                       | -1 781 328     | -495 528            | -513 315           | -489 862          | -126 112              | -127 074               | -29 436          |
| Försäljning, Kundservice, Förvaltning | -198 764       | -55 292             | -57 277            | -54 660           | -14 072               | -14 179                | -3 285           |
| Biljettgiltighet                      | -87 459        | -17 291             | -4 611             | -39 286           | -16 375               | -6 905                 | -2 992           |
| Summa kostnader                       | -2 067 551     | -568 110            | -575 203           | -583 807          | -156 559              | -148 159               | -35 713          |
| Ersättning från ägarna 2028           | -756 877       | 1 053               | -232 836           | -364 116          | -69 781               | -75 897                | -15 300          |

| Resultaträkning (Tkr)                 | Planår<br>2029 | Region<br>Stockholm | Region<br>Sörmland | Region<br>Uppsala | Region<br>Västmanland | Region<br>Östergötland | Region<br>Örebro |
|---------------------------------------|----------------|---------------------|--------------------|-------------------|-----------------------|------------------------|------------------|
| Periodbiljett                         | 478 093        | 221 219             | 77 548             | 110 535           | 39 236                | 19 180                 | 10 375           |
| Lokalgiltighet                        | 48 767         | 24 384              | 3 658              | 13 655            | 4 389                 | 1 707                  | 975              |
| Enkelbiljett Mälartåg                 | 826 627        | 344 567             | 273 142            | 99 770            | 45 633                | 53 828                 | 9 687            |
| Övriga intäkter                       | 13 910         | 3 935               | 4 019              | 3 807             | 953                   | 962                    | 234              |
| Summa intäkter                        | 1 367 397      | 594 104             | 358 366            | 227 767           | 90 212                | 75 677                 | 21 272           |
| Trafikkostnader                       | -1 950 397     | -551 716            | -563 465           | -533 819          | -133 673              | -134 911               | -32 813          |
| Försäljning, Kundservice, Förvaltning | -204 707       | -57 906             | -59 139            | -56 028           | -14 030               | -14 160                | -3 444           |
| Biljettgiltighet                      | -91 162        | -18 037             | -4 739             | -40 981           | -17 081               | -7 203                 | -3 121           |
| Summa kostnader                       | -2 246 267     | -627 659            | -627 344           | -630 828          | -164 784              | -156 273               | -39 378          |
| Ersättning från ägarna 2029           | -878 869       | -33 556             | -268 978           | -403 061          | -74 573               | -80 596                | -18 106          |

## Fördelningstabeller enligt förslag till reviderad fördelningsmodell

Nedan tabeller är tillagda för att synliggöra förändringarna för planåret som följd av översynen av intäcks- och kostnadsfördelningsmodellen.

Fördelningstabellerna för planår 2027 till 2029 är fördelade enligt reviderad fördelningsmodell.

Omfördelat är raderna Övriga intäkter samt Trafik & Admin och Fordon & Depå motsvarande raderna Trafikkostnader och Försäljning, Kundservice, Förvaltning i föregående tabeller fördelade enligt nuvarande fördelningsmodell.

## Fördelningstabeller enligt förslag till reviderad fördelningsmodell

Tabell över fördelade biljettintäkterna och övriga intäkter.

| Intäkter Planår (Tkr) | Summa     | Region Stockholm | Region Sörmland | Region Uppsala | Region Västmanland | Region Östergötland | Region Örebro |
|-----------------------|-----------|------------------|-----------------|----------------|--------------------|---------------------|---------------|
| Planår 2027           | 1 230 551 | 535 534          | 318 592         | 209 416        | 81 884             | 65 590              | 19 534        |
| Planår 2028           | 1 310 674 | 569 152          | 342 374         | 219 536        | 87 011             | 72 183              | 20 418        |
| Planår 2029           | 1 367 397 | 594 099          | 358 351         | 227 686        | 90 381             | 75 604              | 21 276        |

Tabell över fördelade kostnader.

| Kostnader Planår (Tkr) | Summa      | Region Stockholm | Region Sörmland | Region Uppsala | Region Västmanland | Region Östergötland | Region Örebro |
|------------------------|------------|------------------|-----------------|----------------|--------------------|---------------------|---------------|
| Planår 2027            | -1 946 010 | -524 433         | -563 086        | -535 090       | -160 550           | -125 918            | -36 932       |
| Planår 2028            | -2 067 551 | -556 154         | -597 962        | -573 280       | -167 762           | -133 054            | -39 338       |
| Planår 2029            | -2 246 267 | -615 727         | -640 837        | -641 351       | -170 982           | -136 714            | -40 656       |

Tabell över fördelat nettoresultat.

| Nettoresultat Planår (Tkr) | Summa    | Region Stockholm | Region Sörmland | Region Uppsala | Region Västmanland | Region Östergötland | Region Örebro |
|----------------------------|----------|------------------|-----------------|----------------|--------------------|---------------------|---------------|
| Planår 2027                | -715 459 | 11 101           | -244 493        | -325 674       | -78 666            | -60 328             | -17 398       |
| Planår 2028                | -756 877 | 12 998           | -255 588        | -353 744       | -80 751            | -60 872             | -18 919       |
| Planår 2029                | -878 869 | -21 628          | -282 486        | -413 665       | -80 602            | -61 109             | -19 380       |

## Summerade tabeller inför förslag till planår 2027 till 2029 enligt förslag till reviderad fördelningsmodell

| Resultaträkning (Tkr)                        | Planår 2027 | Region Stockholm | Region Sörmland | Region Uppsala | Region Västmanland | Region Östergötland | Region Örebro |
|----------------------------------------------|-------------|------------------|-----------------|----------------|--------------------|---------------------|---------------|
| Periodbiljett                                | 431 876     | 200 103          | 68 912          | 100 986        | 35 615             | 16 756              | 9 503         |
| Lokalgiltighet                               | 43 941      | 21 971           | 3 296           | 12 304         | 3 955              | 1 538               | 879           |
| Enkelbiljett Mälartåg                        | 736 627     | 308 413          | 241 136         | 91 381         | 40 763             | 46 090              | 8 844         |
| Övriga intäkter                              | 18 107      | 5 047            | 5 249           | 4 745          | 1 551              | 1 206               | 308           |
| Summa intäkter                               | 1 230 551   | 535 534          | 318 592         | 209 416        | 81 884             | 65 590              | 19 534        |
| Trafik & Admin                               | -1 240 857  | -345 864         | -359 702        | -325 167       | -106 316           | -82 676             | -21 131       |
| Fordon & Depå                                | -622 596    | -162 280         | -198 877        | -172 913       | -38 808            | -36 737             | -12 982       |
| Biljettgiltighet                             | -82 557     | -16 289          | -4 507          | -37 011        | -15 426            | -6 505              | -2 819        |
| Summa kostnader                              | -1 946 010  | -524 433         | -563 086        | -535 090       | -160 550           | -125 918            | -36 932       |
| Ersättning från ägarna 2027                  | -715 459    | 11 101           | -244 493        | -325 674       | -78 666            | -60 328             | -17 398       |
| Ersättning från ägarna 2027 nuvarande modell | -715 459    | -1 623           | -222 919        | -338 144       | -66 072            | -72 354             | -14 345       |
| Skillnad                                     | 0           | 12 725           | -21 574         | 12 470         | -12 594            | 12 026              | -3 052        |

| Resultaträkning (Tkr)                           | Planår<br>2028 | Region<br>Stockholm | Region<br>Sörmland | Region<br>Uppsala | Region<br>Västmanland | Region<br>Östergötland | Region<br>Örebro |
|-------------------------------------------------|----------------|---------------------|--------------------|-------------------|-----------------------|------------------------|------------------|
| Periodbiljett                                   | 458 338        | 212 115             | 74 031             | 106 241           | 37 697                | 18 300                 | 9 953            |
| Lokalgiltighet                                  | 46 731         | 23 365              | 3 505              | 13 085            | 4 206                 | 1 636                  | 935              |
| Enkelbiljett Mälartåg                           | 789 402        | 329 176             | 260 162            | 95 910            | 43 728                | 51 170                 | 9 257            |
| Övriga intäkter                                 | 16 203         | 4 496               | 4 676              | 4 300             | 1 381                 | 1 077                  | 273              |
| Summa intäkter                                  | 1 310 674      | 569 152             | 342 374            | 219 536           | 87 011                | 72 183                 | 20 418           |
| Trafik & Admin                                  | -1 266 966     | -351 576            | -365 631           | -336 240          | -107 954              | -84 202                | -21 363          |
| Fordon & Depå                                   | -713 126       | -187 288            | -227 720           | -197 754          | -43 434               | -41 947                | -14 983          |
| Biljettgiltighet                                | -87 459        | -17 291             | -4 611             | -39 286           | -16 375               | -6 905                 | -2 992           |
| Summa kostnader                                 | -2 067 551     | -556 154            | -597 962           | -573 280          | -167 762              | -133 054               | -39 338          |
| Ersättning från ägarna 2028                     | -756 877       | 12 998              | -255 588           | -353 744          | -80 751               | -60 872                | -18 919          |
| Ersättning från ägarna 2028<br>nuvarande modell | -756 877       | 1 053               | -232 836           | -364 116          | -69 781               | -75 897                | -15 300          |
| Skillnad                                        | 0              | 11 945              | -22 752            | 10 372            | -10 970               | 15 025                 | -3 619           |

| Resultaträkning (Tkr)                           | Planår<br>2029 | Region<br>Stockholm | Region<br>Sörmland | Region<br>Uppsala | Region<br>Västmanland | Region<br>Östergötland | Region<br>Örebro |
|-------------------------------------------------|----------------|---------------------|--------------------|-------------------|-----------------------|------------------------|------------------|
| Periodbiljett                                   | 478 093        | 221 219             | 77 548             | 110 535           | 39 236                | 19 180                 | 10 375           |
| Lokalgiltighet                                  | 48 767         | 24 384              | 3 658              | 13 655            | 4 389                 | 1 707                  | 975              |
| Enkelbiljett Mälartåg                           | 826 627        | 344 567             | 273 142            | 99 770            | 45 633                | 53 828                 | 9 687            |
| Övriga intäkter                                 | 13 910         | 3 930               | 4 021              | 3 734             | 1 089                 | 899                    | 238              |
| Summa intäkter                                  | 1 367 397      | 594 099             | 358 351            | 227 686           | 90 381                | 75 604                 | 21 276           |
| Trafik & Admin                                  | -1 336 858     | -377 684            | -384 757           | -358 141          | -107 900              | -85 509                | -22 868          |
| Fordon & Depå                                   | -818 246       | -220 006            | -251 341           | -242 229          | -46 002               | -44 001                | -14 667          |
| Biljettgiltighet                                | -91 162        | -18 037             | -4 739             | -40 981           | -17 081               | -7 203                 | -3 121           |
| Summa kostnader                                 | -2 246 267     | -615 727            | -640 837           | -641 351          | -170 982              | -136 714               | -40 656          |
| Ersättning från ägarna 2029                     | -878 869       | -21 628             | -282 486           | -413 665          | -80 602               | -61 109                | -19 380          |
| Ersättning från ägarna 2029<br>nuvarande modell | -878 869       | -33 556             | -268 978           | -403 061          | -74 573               | -80 596                | -18 106          |
| Skillnad                                        | 0              | 11 928              | -13 508            | -10 604           | -6 029                | 19 487                 | -1 273           |

# Risker och riskhantering

Ett centralt område för att säkerställa att bolaget kan utföra sitt uppdrag, realisera verksamhetsplanen och tjäna sitt syfte är riskhanteringen. Nedan följer en sammanfattning av de största riskerna som har identifierats utifrån olika områden. Inringade risker bedöms ha högst riskvärde.

## Omvärldsrelaterade risker

- ①. **Yttre hot.** Det geopolitiska läget och potentiella terrorhot kan påverka Mälardalstrafiks möjligheter att bedriva trafik. *Risken kan komma att påverka såväl kärnverksamheten som 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 inklusive 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, lägre bränslepriser, 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 ökat. Påverkan av såväl regularitet som punktlighet gör att denna risk behöver bevakas.*

## Finansiella risker

- ④. **Önskad finansieringsgrad kan inte nås.** Lägre intäkter från biljettförsäljning än förväntat i kombination med stor andel fasta kostnader kan kräva mer kapital från ägarna. *Givet högre kostnader för trafiken, kommande fordonsleverans 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 med mera påverkar både Mälardalstrafiks och våra leverantörers kostnader. *Konjunkturläget förväntas förbättras under planperioden enligt KI vilket minskar risken.*

## 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 inklusive svårigheten att hitta rätt kompetens för vissa roller. 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 till 2028.*
9. **Ökad mängd regulatoriska krav.** Trenden har varit att krav stärkts inom ett antal områden genom nya lagar eller direktiv vilket medför ökad arbetsbelastning och i vissa fall behov av ny kompetens. *Denna risk är ny och bedöms som relativt hög givet utvecklingen senaste åren.*

## Säkerhetsrelaterade risker

10. **Otydligt beredskapsansvar.** Mälardalstrafik är inte en del av Sveriges beredskapsorganisation men givet vårt uppdrag ser vi att kommer att spela en roll i ofredstider men utan tydliga och givna förutsättningar. *Denna risk är ny och i relation till risken yttre hot bedöms den som relativt hög givet utvecklingen senaste åren.*
11. **Brister i cybersäkerhet 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 och området förändras ständigt.*
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 gör att risken kvarstår.*

## 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.*

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        | 12 4       |
| 2 Lindrig                  | 2           | 4                 | 6        | 8          |
| 1 Försumbar                | 1           | 2                 | 3        | 4          |
| Konsekvens/<br>sannolikhet | 1 Osannolik | 2 Mindre sannolik | 3 Möjlig | 4 Sannolik |

Diagram 2. Sammanfattning riskanalys.

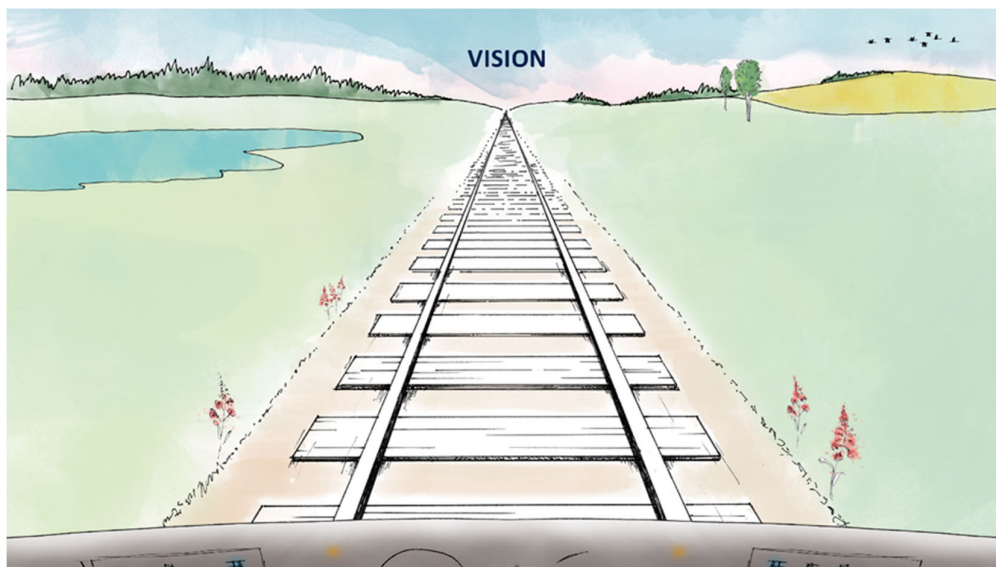
## Utblick

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 regionalstågstrafiken.

Med ett nytt samverkansavtal som plattform ser vi också att det finns stora möjligheter för Mälardalstrafik att än mer bidra till en livskraftig Stockholm-Mälarregion 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, arbetsmarknadens förutsättningar som till exempel arbetslöshetsnivåer och arbetssätt samt tilliten till tågtrafiken har stor betydelse.

Klimatfrågor, trygghet och säkerhet, inkluderande informationssäkerhet, men också utveckling inom data och teknik, inte minst AI, 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.



## **APPENDIX**

Bilaga 1 – Dåtid-nutid-framtid

Bilaga 2 – Områden i intern kontrollplan 2026

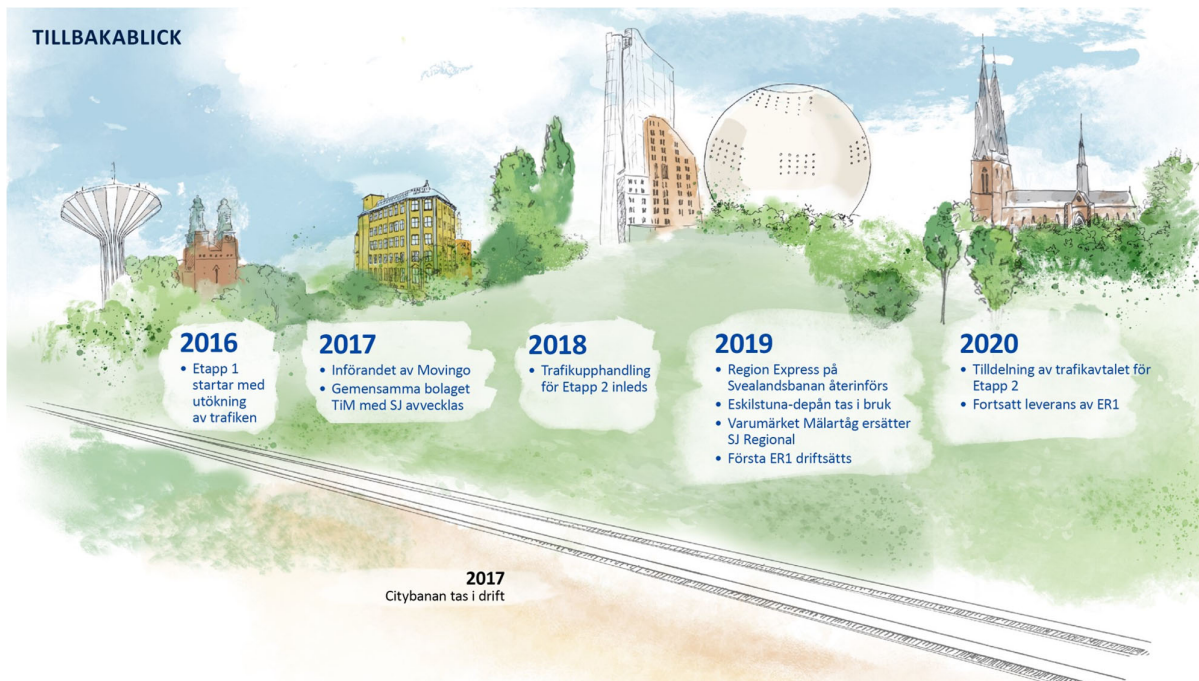
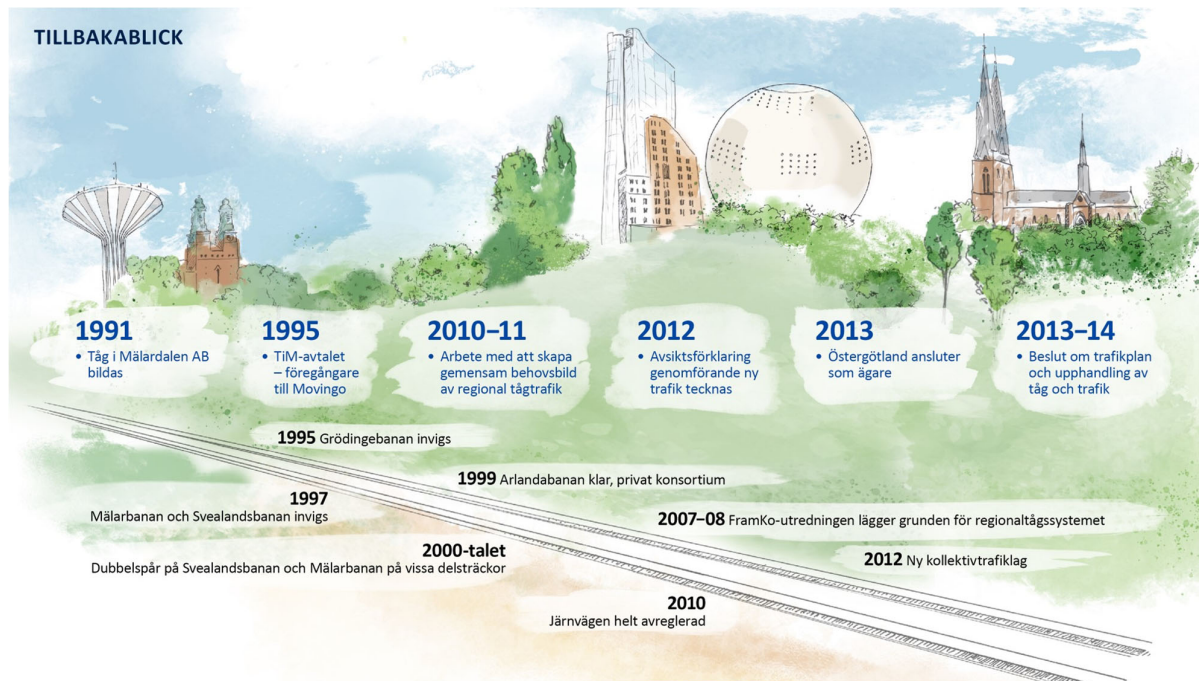
Bilaga 3 – Trafik, fordon och depå

Bilaga 4 – Biljetter, försäljning och kundservice

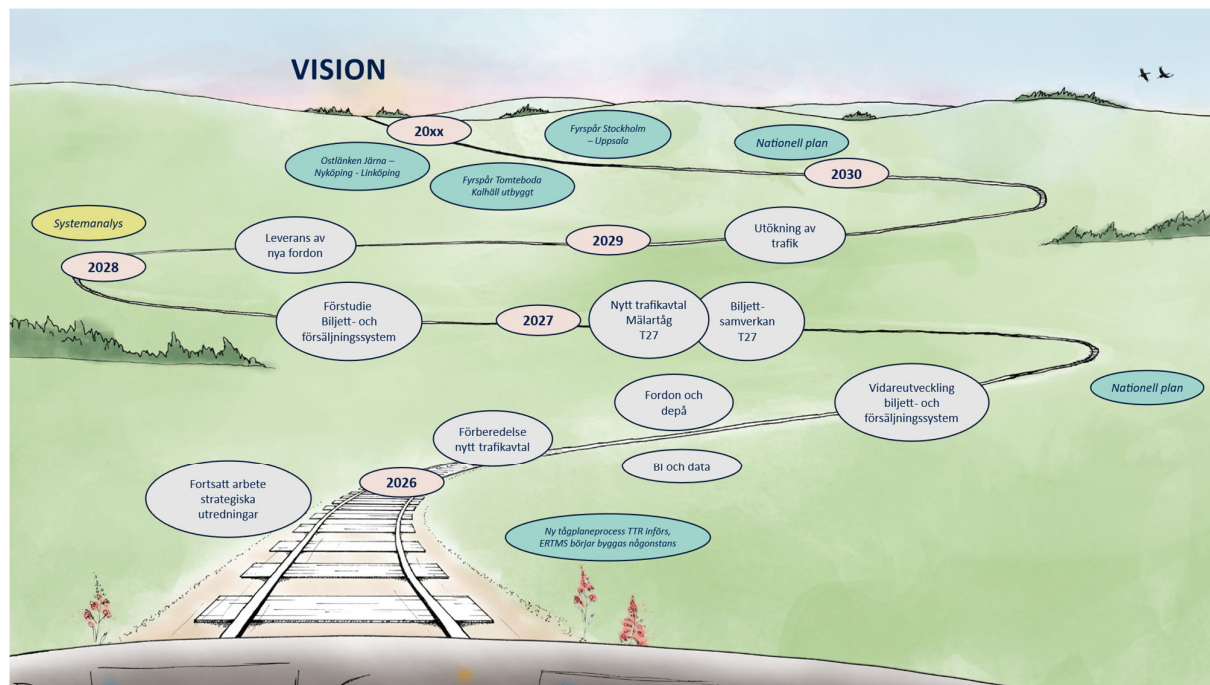
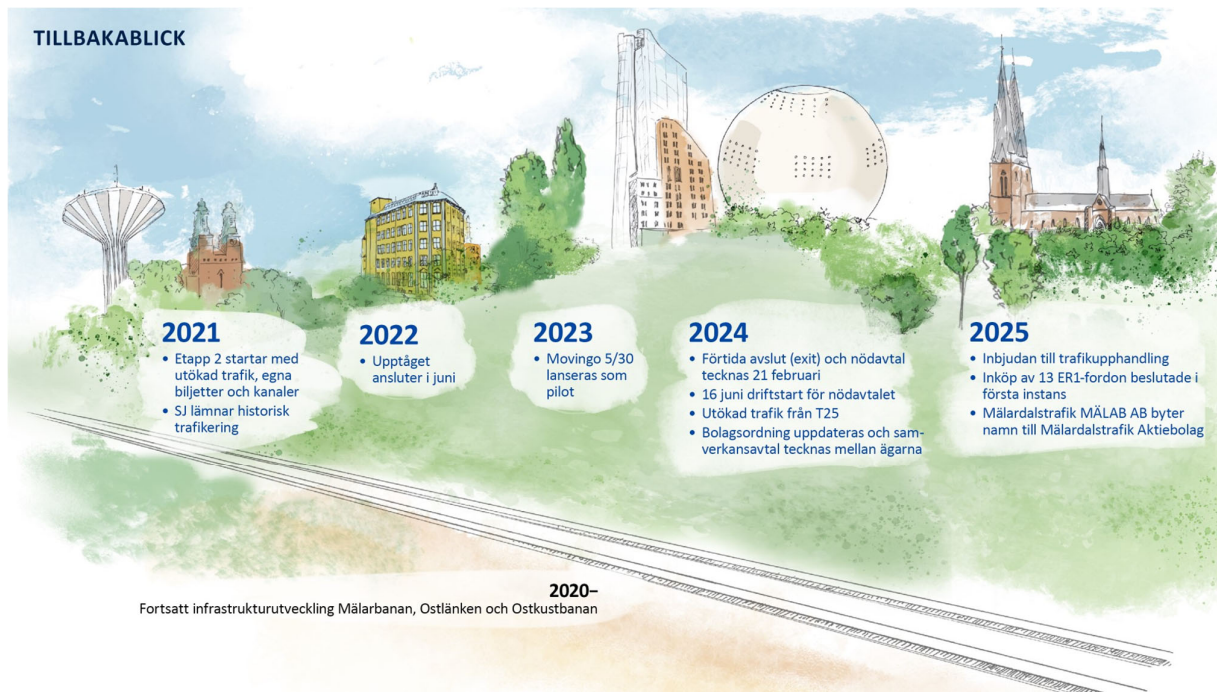
Bilaga 5 – Ekonomiska tabeller per linje enligt nuvarande fördelningsmodell

Bilaga 6 – Ekonomiska tabeller planår 2027-2029 per linje enligt förslag till reviderad fördelningsmodell

## Bilaga 1 – Dåtid-nutid-framtid



## TILLBAKABLICK



## **Bilaga 2 – Områden i intern kontrollplan 2026**

Med utgångspunkt från nedan områden kommer den interna kontrollplanen att arbetas fram för 2026 av Mälardalstrafik kontrollorganisation. Områden kan tillkomma eller tas bort under året beroende på i nuläget inte kända faktorer eller förutsättningar.

### **Kontrollområden**

- Attestordning
- Avtalsförvaltning inklusive fordonsunderhåll
- Brister i infrastrukturen
- Diarieföring av allmänna handlingar
- Följsamhet delegationsordning
- Följsamhet Tågpassagerarförordningen och lag om Kollektivtrafikresenärers rättigheter
- Fördelningsmodell - intäkter och kostnader i enlighet med Samverkansavtalet
- Försäljning med intäktssäkring
- Genomförda medarbetarsamtal inklusive dokumentation
- Giltiga sekretessförbindelser - anställda, konsulter, styrelse och tjänstemannaberedning
- Hantering av personuppgifter
- Inköp och Upphandling
- IT- och informationssäkerhet
- Kontinuitetsplanering
- Kundfakturerings, leverantörsfakturer och betalningar
- Ledningssystem
- Löneprocessen
- Resor och representation
- Riskhantering och riskanalys
- Systematiskt arbetsmiljöarbete

## Bilaga 3 – Trafik, fordon och depå

### Mälartågslinjer

Norrköping — Nyköping — Stockholm



Linköping — Katrineholm — Eskilstuna — Västerås — Sala — Uppsala



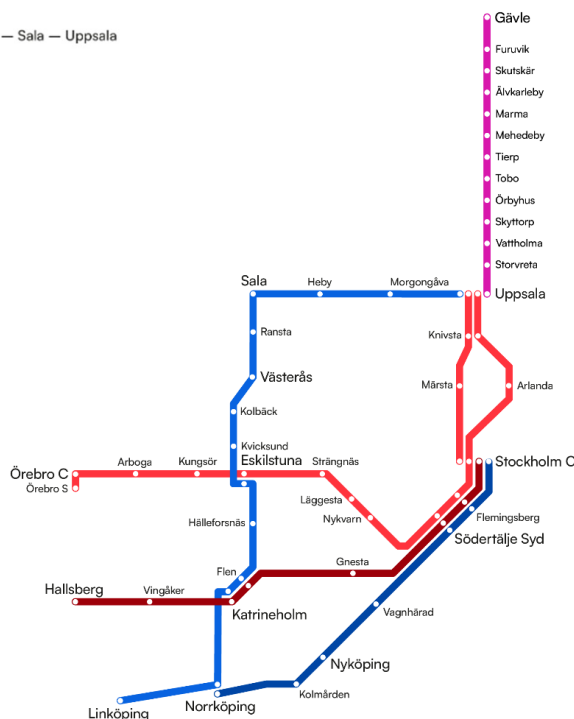
Uppsala — Tierp — Gävle



Örebro — Eskilstuna — Stockholm — Uppsala



Hallsberg — Katrineholm — Stockholm



### Dosto ER1

ER1 är ett fyrvagnars dubbeldäckt elektriskt motorvagnståg typ Dosto från Stadler.

Första leveransen av fordonen skedde 2019 och i början av 2022 tog Mälardalstrafik emot den sista leveransen av Dosto. 12 juni 2022, när Upptåget integrerades, kompletterades flottan med ytterligare 8 Dosto-fordon.



Under sommaren 2025 har AB Transitio, på uppdrag av Mälardalstrafiks sex ägarregioner, slutit avtal om anskaffning av 13 nya dubbeldäckartåg av modellen Dosto ER1. Detta sker för att säkerställa tillgången på tåg i verksamheten. De nya tågen, enligt nu gällande tidplan, kommer att levereras från och med våren 2028 och kan tidigast tas i trafik under 2028–2029.

Samverkansavtalet avseende Dosto mellan parterna reglerar samverkan och uppföljning. Där anges bland annat att Mälardalstrafik medverkar i månadsvisa teknikmöten respektive kvartalsvisa underhållsmöten med leverantören, Transitio, järnvägsföretagen och underhållsleverantörerna. Under perioden kommer Mälardalstrafik vara en aktiv part i samverkan och uppföljning.

## Regina X50-52



De nio Regina som ingår i Mälartågstrafiken uppdateras successivt i Mälartågskonceptet och genomgår även en halvtids-upprustning (midlife).

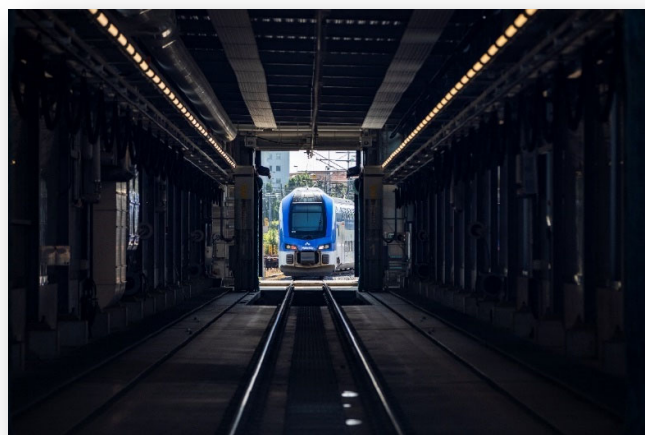
Samtliga 9 fordon har målats om utvändigt i Mälartågs färger, och

kommer få förbättrad funktionalitet och komfort för resenärerna vid midlife. I tillägg till upprustningsaktiviteter som blir påtagliga för passagerare har AB Transitio upphandlat installation av ett nytt tågskyddssystem (ERTMS). Installation av ERTMS på Regina-fordon har genomförts på 6 av 9 fordon. De 3 återstående fordonen kommer att byggas om i anslutning till midlife samt att PIS (Passenger Information System) uppgraderas med start 2027.

## Verkstäder

### Gredbydepån

Depån ligger i Eskilstuna och består av en verkstadslokal på 6000 kvadratmeter, en multifunktionshall om 1300 kvadratmeter samt ett lager om 700 kvadratmeter. Verkstaden har två genomgående spår med plats för fyra fordonsplatser samtliga utrustade med infällbara skenor för högspänning. Multifunktionshallen har plats för ett fordon åt gången. Tvätt- och reningsanläggningen är helt datoriserad. Utomhus bredvid verkstadshallen finns fyra spår med åtta platser med plattformar för städning, vattenpåfyllning och fekalietömning.



Inom depåområdet finns även hus 4 som har ett särskilt hyresavtal. I detta hus finns kontorsutrymme samt att det även bedrivs utbildning.

Utöver Gredbydepån i Eskilstuna har Mälardalstrafik ett antal uppställningsplatser i systemet. Dessa nyttjas för nattuppställning samt uppställning under lågtrafikperioden.

### Hagalund

För att säkra verkstadskapacitet i det korta och medellånga perspektivet hyr Mälardalstrafik, från och med februari 2026 en verkstad i Hagalund av Jernhusen, "Spår 6 Norr". Verkstaden är på ca 2350 kvm och består av en verkstadsplats samt lageryta och personalutrymmen.

Verkstaden är utrustad på ett sådant sätt att den uppfyller de övergripande behoven för underhåll av Dosto ER1-fordonen

### ***Tillbergasvarven***

Svarvning av hjul och bromsskivor är en viktig del av underhållet av fordon. Tillgången till svarvkapacitet inom Mälardalstrafiks trafikområde är begränsad. Att ha rådighet över en svarv för svarvning av hjul och bromsskivor på den egna fordonsflottan är en stor fördel för Mälardalstrafik.

Mälardalstrafik hyr sedan 2024 en fastighet med svarv i Tillberga utanför Västerås av Jernhusen. Svarven nyttjas för att svarva hjul och bromsskivor på Mälardalstrafiks samtliga fordon.

### ***Övrig verkstadskapacitet***

Fordonsägaren AB Transitio ansvarar för tungt underhåll på de fordon som Mälardalstrafik hyr. Det tunga underhållet delas upp i Tungt Underhåll Fordon (TUF) och Tungt Underhåll Komponent (TUK). AB Transitio handlar upp tungt underhåll av externa leverantörer som tillser arbete samt verkstadskapacitet. När tungt underhåll faller ut på fordonen är det Mälardalstrafiks underhållsleverantör som ansvarar för att transportera fordonen till den verkstad som AB Transitio anvisar.

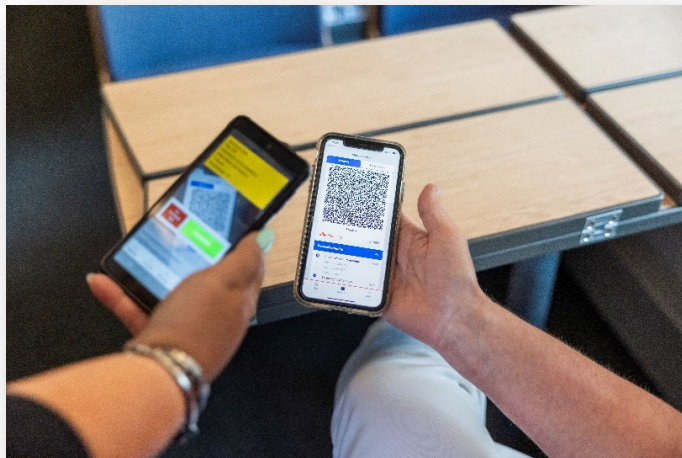
För större reparationer till exempel krockskador anlitas externa leverantörer och reparationen utförs i leverantörens verkstad.

## Bilaga 4 – Biljetter, försäljning och kundservice

### Mälartåg enkel

Mälartåg enkelbiljett gäller för resa på Mälartåg. Biljetten är opersonlig och giltig för en specifik avgång och sträcka. Rabatter finns för barn, ungdom och student.

Biljetten säljs i Mälardalstrafiks app och webbplats och genom det nationella biljettsamarbetet Resplus. Biljetten är personlig, giltig för en specifik sträcka och säljs i två kategorier; *Kan ej ombokas* samt *Kan återbetalas*.



### Periodbiljett Movingo

Movingo är en periodbiljett som riktar sig till pendlare eller resenärer som reser ofta i Mälardalen. Movingo gäller på Mälartåg, SJ Regional på vissa sträckor, resor i den lokala kollektivtrafiken (inom regionerna i Stockholm, Sörmland, Uppsala, Västmanland, Örebro län och Östergötland) samt på den trafik som körs av Trosabussen.

Movingo finns som 30 dagar, 90 dagar eller 365 dagar. Movingo kan köpas för särskild sträcka eller för alla sträckor och det är möjligt att låna ut sin Movingo-biljett i 24 timmar. Movingo säljs i

Mälardalstrafiks app och webbplats samt i SJ:s app och webbplats.

Sedan våren 2023 finns även biljetten Movingo 5/30, som innebär ett obegränsat resande med Mälartåg och den omgivande lokaltrafiken på fem 24-timmarsbiljetter under en 30-dagarsperiod. Movingo 5/30 säljs endast av Mälardalstrafik i app och på webb.



#### Linjekarta för Movingo periodbiljett

För resor med Movingo ingår omgivande lokaltrafik längs hela sträckan.

- Mälartåg**  
Gäller på Mälartåg
- SJ**  
SJ InterCity  
Giltig med Movingo Alla sträckor mellan Linköping–Stockholm–Torp.
- Trosabussen**  
Biljetten gäller på Västmanlandstrafik – Stockholm
- Tåg i Bergslagen**  
Giltig med Movingo längs hela sträckan och Movingo Alla sträckor.
- Lokaltrafik**  
SL  
Sörmlandstrafik  
UL  
VL  
Länstrafiken Örebro  
Östgötatrafiken



## **Mälardalstrafiks Kundservice**

Mälardalstrafik Kundservice är etablerad hos Region Sörmland. Det är en samordnad kundservice som kan kontaktas oavsett ärende via flera kanaler, främst telefon, e-post, chatt och sociala medier. Därutöver hanterar Kundservice bland annat backoffice för Mälardalstrafiks biljett- och försäljningslösning samt ger ett proaktivt stöd till resenärer med Resplusbiljett vid störningar.

Åtagandet för Kundservice har sedan trafikstarten 2021 ökat, främst beroende på ökade ärendevolymer givet ökat antal resenärer och störningar i trafiken, men också ett utökat uppdrag utifrån nya behov.

Under 2025 har Kundservice gjort en rad förändringar i samband med namnbytet till Mälardalstrafik Kundservice, något som har tagits emot väl av både kunder och medarbetare.

Mälardalstrafik Kundservice följs upp genom uppsatta servicemål som mäter respektive kundkanal. Under 2025 utvecklades målen med mätning av produktivitet, självbetjäning och serviceindex i syfte att följa upp mer på helheten.

Den samlade bilden av kundens serviceupplevelse ingår som del i förbättring och prioritering och bidrar till både ökad insikt och gemensam förståelse för kundernas behov före, under och efter resan, hos Mälardalstrafik, Kundservice och Trafikföretaget.

## Bilaga 5 – Ekonomiska tabeller per linje enligt nuvarande fördelningsmodell

| Resultaträkning (Tkr)                        | Budget<br>2026    | Region<br>Stockholm | Region<br>Sörmland | Region<br>Uppsala | Region<br>Västmanland | Region<br>Östergötland | Region<br>Örebro |
|----------------------------------------------|-------------------|---------------------|--------------------|-------------------|-----------------------|------------------------|------------------|
| <b>Intäkter</b>                              |                   |                     |                    |                   |                       |                        |                  |
| <b>Periodbiljett</b>                         | <b>416 952</b>    | <b>193 188</b>      | <b>67 330</b>      | <b>96 922</b>     | <b>33 909</b>         | <b>16 534</b>          | <b>9 070</b>     |
| - Stockholm-Uppsala                          | 78 134            | 46 237              | 0                  | 31 897            | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                             | 166 376           | 102 549             | 27 264             | 27 546            | 6 545                 | 0                      | 2 472            |
| - Nyköpingsbanan                             | 42 003            | 19 361              | 17 903             | 0                 | 0                     | 4 740                  | 0                |
| - Sörmlandspilen                             | 23 509            | 9 366               | 12 293             | 0                 | 0                     | 0                      | 1 850            |
| - UVEN                                       | 20 610            | 0                   | 7 597              | 638               | 7 141                 | 5 234                  | 0                |
| - Upptåget                                   | 0                 | 0                   | 0                  | 0                 | 0                     | 0                      | 0                |
| - Mäljarbanan                                | 77 486            | 15 675              | 0                  | 36 840            | 20 224                | 0                      | 4 747            |
| - Ostpendeln                                 | 6 561             | 0                   | 0                  | 0                 | 0                     | 6 561                  | 0                |
| - Trosa-Liljeholmen                          | 2 272             | 0                   | 2 272              | 0                 | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Lokalgiltighet</b>                        | <b>42 722</b>     | <b>21 361</b>       | <b>3 204</b>       | <b>11 962</b>     | <b>3 845</b>          | <b>1 495</b>           | <b>854</b>       |
| <b>Enkelbiljett Mälartåg</b>                 | <b>713 629</b>    | <b>298 202</b>      | <b>234 654</b>     | <b>88 126</b>     | <b>38 698</b>         | <b>45 518</b>          | <b>8 430</b>     |
| - Stockholm-Uppsala                          | 93 139            | 54 851              | 0                  | 38 288            | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                             | 307 593           | 166 774             | 84 562             | 32 960            | 18 252                | 0                      | 5 045            |
| - Nyköpingsbanan                             | 127 620           | 49 534              | 59 298             | 0                 | 0                     | 18 788                 | 0                |
| - Sörmlandspilen                             | 75 387            | 27 043              | 44 958             | 0                 | 0                     | 0                      | 3 386            |
| - UVEN                                       | 96 048            | 0                   | 45 835             | 3 036             | 20 446                | 26 731                 | 0                |
| - Upptåget                                   | 13 842            | 0                   | 0                  | 13 842            | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Övriga intäkter</b>                       | <b>11 221</b>     | <b>3 111</b>        | <b>3 240</b>       | <b>3 093</b>      | <b>796</b>            | <b>792</b>             | <b>188</b>       |
| - Stockholm-Uppsala                          | 1 035             | 590                 | 0                  | 445               | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                             | 3 086             | 1 477               | 845                | 370               | 282                   | 0                      | 111              |
| - Nyköpingsbanan                             | 1 615             | 619                 | 731                | 0                 | 0                     | 266                    | 0                |
| - Sörmlandspilen                             | 1 251             | 426                 | 748                | 0                 | 0                     | 0                      | 77               |
| - UVEN                                       | 2 359             | 0                   | 916                | 403               | 513                   | 527                    | 0                |
| - Upptåget                                   | 1 875             | 0                   | 0                  | 1 875             | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Summa intäkter</b>                        | <b>1 184 525</b>  | <b>515 862</b>      | <b>308 428</b>     | <b>200 103</b>    | <b>77 249</b>         | <b>64 340</b>          | <b>18 543</b>    |
| <b>Trafikkostnader</b>                       | <b>-1 684 739</b> | <b>-467 130</b>     | <b>-486 489</b>    | <b>-464 399</b>   | <b>-119 495</b>       | <b>-118 978</b>        | <b>-28 248</b>   |
| - Stockholm-Uppsala                          | -155 381          | -88 528             | 0                  | -66 853           | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                             | -463 295          | -221 786            | -126 847           | -55 607           | -42 402               | 0                      | -16 653          |
| - Nyköpingsbanan                             | -242 515          | -92 880             | -109 741           | 0                 | 0                     | -39 894                | 0                |
| - Sörmlandspilen                             | -187 834          | -63 936             | -112 303           | 0                 | 0                     | 0                      | -11 595          |
| - UVEN                                       | -354 211          | 0                   | -137 599           | -60 435           | -77 093               | -79 084                | 0                |
| - Upptåget                                   | -281 504          | 0                   | 0                  | -281 504          | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Försäljning, Kundservice, Förvaltning</b> | <b>-187 423</b>   | <b>-51 967</b>      | <b>-54 121</b>     | <b>-51 663</b>    | <b>-13 294</b>        | <b>-13 236</b>         | <b>-3 143</b>    |
| - Stockholm-Uppsala                          | -17 286           | -9 849              | 0                  | -7 437            | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                             | -51 540           | -24 673             | -14 111            | -6 186            | -4 717                | 0                      | -1 853           |
| - Nyköpingsbanan                             | -26 979           | -10 333             | -12 208            | 0                 | 0                     | -4 438                 | 0                |
| - Sörmlandspilen                             | -20 896           | -7 113              | -12 493            | 0                 | 0                     | 0                      | -1 290           |
| - UVEN                                       | -39 405           | 0                   | -15 307            | -6 723            | -8 576                | -8 798                 | 0                |
| - Upptåget                                   | -31 317           | 0                   | 0                  | -31 317           | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Biljettgiltighet</b>                      | <b>-79 746</b>    | <b>-15 737</b>      | <b>-4 344</b>      | <b>-35 755</b>    | <b>-14 903</b>        | <b>-6 284</b>          | <b>-2 723</b>    |
| - Mäljarbanan                                | -69 118           | -15 737             | 0                  | -35 755           | -14 903               | 0                      | -2 723           |
| - Ostpendeln                                 | -6 284            | 0                   | 0                  | 0                 | 0                     | -6 284                 | 0                |
| - Trosa-Liljeholmen                          | -4 344            | 0                   | -4 344             | 0                 | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Summa kostnader</b>                       | <b>-1 951 909</b> | <b>-534 833</b>     | <b>-544 954</b>    | <b>-551 817</b>   | <b>-147 691</b>       | <b>-138 499</b>        | <b>-34 114</b>   |
| <b>Ersättning från ägarna 2026</b>           | <b>-767 384</b>   | <b>-18 971</b>      | <b>-236 526</b>    | <b>-351 714</b>   | <b>-70 443</b>        | <b>-74 159</b>         | <b>-15 571</b>   |

| Resultaträkning (Tkr)                        | Planår<br>2027    | Region<br>Stockholm | Region<br>Sörmland | Region<br>Uppsala | Region<br>Västmanland | Region<br>Östergötland | Region<br>Örebro |
|----------------------------------------------|-------------------|---------------------|--------------------|-------------------|-----------------------|------------------------|------------------|
| <b>Intäkter</b>                              |                   |                     |                    |                   |                       |                        |                  |
| <b>Periodbiljett</b>                         | <b>431 876</b>    | <b>200 103</b>      | <b>68 912</b>      | <b>100 986</b>    | <b>35 615</b>         | <b>16 756</b>          | <b>9 503</b>     |
| - Stockholm-Uppsala                          | 79 697            | 47 162              | 0                  | 32 535            | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                             | 175 643           | 108 261             | 28 782             | 29 081            | 6 909                 | 0                      | 2 610            |
| - Nyköpingsbanan                             | 40 273            | 18 563              | 17 166             | 0                 | 0                     | 4 544                  | 0                |
| - Sörmlandspilen                             | 24 219            | 9 649               | 12 665             | 0                 | 0                     | 0                      | 1 906            |
| - UVEN                                       | 21 527            | 0                   | 7 935              | 667               | 7 459                 | 5 466                  | 0                |
| - Upptåget                                   | 0                 | 0                   | 0                  | 0                 | 0                     | 0                      | 0                |
| - Mälärbanan                                 | 81 407            | 16 468              | 0                  | 38 704            | 21 247                | 0                      | 4 987            |
| - Ostpendeln                                 | 6 746             | 0                   | 0                  | 0                 | 0                     | 6 746                  | 0                |
| - Trosa-Liljeholmen                          | 2 364             | 0                   | 2 364              | 0                 | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Lokalgiltighet</b>                        | <b>43 941</b>     | <b>21 971</b>       | <b>3 296</b>       | <b>12 304</b>     | <b>3 955</b>          | <b>1 538</b>           | <b>879</b>       |
| <b>Enkelbiljett Mälartåg</b>                 | <b>736 627</b>    | <b>308 413</b>      | <b>241 136</b>     | <b>91 381</b>     | <b>40 763</b>         | <b>46 090</b>          | <b>8 844</b>     |
| - Stockholm-Uppsala                          | 95 325            | 56 138              | 0                  | 39 187            | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                             | 325 837           | 176 666             | 89 578             | 34 915            | 19 335                | 0                      | 5 344            |
| - Nyköpingsbanan                             | 122 781           | 47 656              | 57 050             | 0                 | 0                     | 18 075                 | 0                |
| - Sörmlandspilen                             | 77 925            | 27 953              | 46 472             | 0                 | 0                     | 0                      | 3 500            |
| - UVEN                                       | 100 661           | 0                   | 48 037             | 3 182             | 21 428                | 28 014                 | 0                |
| - Upptåget                                   | 14 098            | 0                   | 0                  | 14 098            | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Övriga intäkter</b>                       | <b>18 107</b>     | <b>5 061</b>        | <b>5 218</b>       | <b>4 963</b>      | <b>1 285</b>          | <b>1 278</b>           | <b>302</b>       |
| - Stockholm-Uppsala                          | 1 755             | 1 000               | 0                  | 755               | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                             | 4 984             | 2 389               | 1 370              | 595               | 453                   | 0                      | 178              |
| - Nyköpingsbanan                             | 2 581             | 989                 | 1 168              | 0                 | 0                     | 424                    | 0                |
| - Sörmlandspilen                             | 2 007             | 683                 | 1 200              | 0                 | 0                     | 0                      | 124              |
| - UVEN                                       | 3 815             | 0                   | 1 480              | 648               | 833                   | 854                    | 0                |
| - Upptåget                                   | 2 965             | 0                   | 0                  | 2 965             | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Summa intäkter</b>                        | <b>1 230 551</b>  | <b>535 549</b>      | <b>318 561</b>     | <b>209 634</b>    | <b>81 618</b>         | <b>65 662</b>          | <b>19 528</b>    |
| <b>Traffikkostnader</b>                      | <b>-1 669 274</b> | <b>-466 605</b>     | <b>-481 019</b>    | <b>-457 544</b>   | <b>-118 481</b>       | <b>-117 807</b>        | <b>-27 818</b>   |
| - Stockholm-Uppsala                          | -161 816          | -92 195             | 0                  | -69 622           | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                             | -459 516          | -220 251            | -126 326           | -54 825           | -41 717               | 0                      | -16 397          |
| - Nyköpingsbanan                             | -237 917          | -91 184             | -107 677           | 0                 | 0                     | -39 056                | 0                |
| - Sörmlandspilen                             | -185 011          | -62 975             | -110 615           | 0                 | 0                     | 0                      | -11 421          |
| - UVEN                                       | -351 676          | 0                   | -136 402           | -59 759           | -76 764               | -78 751                | 0                |
| - Upptåget                                   | -273 338          | 0                   | 0                  | -273 338          | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Försäljning, Kundservice, Förvaltning</b> | <b>-194 179</b>   | <b>-54 278</b>      | <b>-55 955</b>     | <b>-53 224</b>    | <b>-13 782</b>        | <b>-13 704</b>         | <b>-3 236</b>    |
| - Stockholm-Uppsala                          | -18 823           | -10 725             | 0                  | -8 099            | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                             | -53 453           | -25 621             | -14 695            | -6 378            | -4 853                | 0                      | -1 907           |
| - Nyköpingsbanan                             | -27 676           | -10 607             | -12 526            | 0                 | 0                     | -4 543                 | 0                |
| - Sörmlandspilen                             | -21 522           | -7 326              | -12 867            | 0                 | 0                     | 0                      | -1 329           |
| - UVEN                                       | -40 909           | 0                   | -15 867            | -6 951            | -8 930                | -9 161                 | 0                |
| - Upptåget                                   | -31 796           | 0                   | 0                  | -31 796           | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Biljettgiltighet</b>                      | <b>-82 557</b>    | <b>-16 289</b>      | <b>-4 507</b>      | <b>-37 011</b>    | <b>-15 426</b>        | <b>-6 505</b>          | <b>-2 819</b>    |
| - Mälärbanan                                 | -71 545           | -16 289             | 0                  | -37 011           | -15 426               | 0                      | -2 819           |
| - Ostpendeln                                 | -6 505            | 0                   | 0                  | 0                 | 0                     | -6 505                 | 0                |
| - Trosa-Liljeholmen                          | -4 507            | 0                   | -4 507             | 0                 | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Summa kostnader</b>                       | <b>-1 946 010</b> | <b>-537 172</b>     | <b>-541 481</b>    | <b>-547 778</b>   | <b>-147 690</b>       | <b>-138 016</b>        | <b>-33 873</b>   |
| <b>Ersättning från ägarna 2027</b>           | <b>-715 459</b>   | <b>-1 623</b>       | <b>-222 919</b>    | <b>-338 144</b>   | <b>-66 072</b>        | <b>-72 354</b>         | <b>-14 345</b>   |

| Resultaträkning (Tkr)                        | Planår<br>2028    | Region<br>Stockholm | Region<br>Sörmland | Region<br>Uppsala | Region<br>Västmanland | Region<br>Östergötland | Region<br>Örebro |
|----------------------------------------------|-------------------|---------------------|--------------------|-------------------|-----------------------|------------------------|------------------|
| <b>Intäkter</b>                              |                   |                     |                    |                   |                       |                        |                  |
| <b>Periodbiljett</b>                         | <b>458 338</b>    | <b>212 115</b>      | <b>74 031</b>      | <b>106 241</b>    | <b>37 697</b>         | <b>18 300</b>          | <b>9 953</b>     |
| - Stockholm-Uppsala                          | 83 811            | 49 596              | 0                  | 34 215            | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                             | 185 068           | 114 071             | 30 327             | 30 641            | 7 280                 | 0                      | 2 750            |
| - Nyköpingsbanan                             | 46 008            | 21 206              | 19 610             | 0                 | 0                     | 5 191                  | 0                |
| - Sörmlandspilen                             | 24 950            | 9 940               | 13 047             | 0                 | 0                     | 0                      | 1 963            |
| - UVEN                                       | 23 363            | 0                   | 8 612              | 724               | 8 095                 | 5 933                  | 0                |
| - Upptåget                                   | 0                 | 0                   | 0                  | 0                 | 0                     | 0                      | 0                |
| - Mäljarbanan                                | 85 526            | 17 302              | 0                  | 40 662            | 22 322                | 0                      | 5 240            |
| - Ostpendeln                                 | 7 176             | 0                   | 0                  | 0                 | 0                     | 7 176                  | 0                |
| - Trosa-Liljeholmen                          | 2 436             | 0                   | 2 436              | 0                 | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Lokalgiltighet</b>                        | <b>46 731</b>     | <b>23 365</b>       | <b>3 505</b>       | <b>13 085</b>     | <b>4 206</b>          | <b>1 636</b>           | <b>935</b>       |
| <b>Enkelbiljett Mälartåg</b>                 | <b>789 402</b>    | <b>329 176</b>      | <b>260 162</b>     | <b>95 910</b>     | <b>43 728</b>         | <b>51 170</b>          | <b>9 257</b>     |
| - Stockholm-Uppsala                          | 100 476           | 59 172              | 0                  | 41 304            | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                             | 344 113           | 186 574             | 94 602             | 36 873            | 20 419                | 0                      | 5 644            |
| - Nyköpingsbanan                             | 140 587           | 54 567              | 65 323             | 0                 | 0                     | 20 697                 | 0                |
| - Sörmlandspilen                             | 80 460            | 28 863              | 47 983             | 0                 | 0                     | 0                      | 3 613            |
| - UVEN                                       | 109 495           | 0                   | 52 252             | 3 461             | 23 309                | 30 473                 | 0                |
| - Upptåget                                   | 14 271            | 0                   | 0                  | 14 271            | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Övriga intäkter</b>                       | <b>16 203</b>     | <b>4 507</b>        | <b>4 669</b>       | <b>4 456</b>      | <b>1 147</b>          | <b>1 156</b>           | <b>268</b>       |
| - Stockholm-Uppsala                          | 1 563             | 890                 | 0                  | 672               | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                             | 4 437             | 2 127               | 1 226              | 525               | 402                   | 0                      | 158              |
| - Nyköpingsbanan                             | 2 297             | 880                 | 1 040              | 0                 | 0                     | 378                    | 0                |
| - Sörmlandspilen                             | 1 787             | 610                 | 1 067              | 0                 | 0                     | 0                      | 110              |
| - UVEN                                       | 3 434             | 0                   | 1 336              | 574               | 746                   | 778                    | 0                |
| - Upptåget                                   | 2 685             | 0                   | 0                  | 2 685             | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Summa intäkter</b>                        | <b>1 310 674</b>  | <b>569 164</b>      | <b>342 367</b>     | <b>219 691</b>    | <b>86 778</b>         | <b>72 262</b>          | <b>20 413</b>    |
| <b>Traffikkostnader</b>                      | <b>-1 781 328</b> | <b>-495 528</b>     | <b>-513 315</b>    | <b>-489 862</b>   | <b>-126 112</b>       | <b>-127 074</b>        | <b>-29 436</b>   |
| - Stockholm-Uppsala                          | -171 787          | -97 875             | 0                  | -73 911           | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                             | -487 829          | -233 889            | -134 779           | -57 662           | -44 142               | 0                      | -17 356          |
| - Nyköpingsbanan                             | -252 576          | -96 744             | -114 296           | 0                 | 0                     | -41 536                | 0                |
| - Sörmlandspilen                             | -196 411          | -67 019             | -117 311           | 0                 | 0                     | 0                      | -12 080          |
| - UVEN                                       | -377 560          | 0                   | -146 929           | -63 122           | -81 970               | -85 539                | 0                |
| - Upptåget                                   | -295 166          | 0                   | 0                  | -295 166          | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Försäljning, Kundservice, Förvaltning</b> | <b>-198 764</b>   | <b>-55 292</b>      | <b>-57 277</b>     | <b>-54 660</b>    | <b>-14 072</b>        | <b>-14 179</b>         | <b>-3 285</b>    |
| - Stockholm-Uppsala                          | -19 168           | -10 921             | 0                  | -8 247            | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                             | -54 433           | -26 098             | -15 039            | -6 434            | -4 925                | 0                      | -1 937           |
| - Nyköpingsbanan                             | -28 183           | -10 795             | -12 753            | 0                 | 0                     | -4 635                 | 0                |
| - Sörmlandspilen                             | -21 916           | -7 478              | -13 090            | 0                 | 0                     | 0                      | -1 348           |
| - UVEN                                       | -42 129           | 0                   | -16 395            | -7 043            | -9 146                | -9 545                 | 0                |
| - Upptåget                                   | -32 935           | 0                   | 0                  | -32 935           | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Biljettgiltighet</b>                      | <b>-87 459</b>    | <b>-17 291</b>      | <b>-4 611</b>      | <b>-39 286</b>    | <b>-16 375</b>        | <b>-6 905</b>          | <b>-2 992</b>    |
| - Mäljarbanan                                | -75 943           | -17 291             | 0                  | -39 286           | -16 375               | 0                      | -2 992           |
| - Ostpendeln                                 | -6 905            | 0                   | 0                  | 0                 | 0                     | -6 905                 | 0                |
| - Trosa-Liljeholmen                          | -4 611            | 0                   | -4 611             | 0                 | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Summa kostnader</b>                       | <b>-2 067 551</b> | <b>-568 110</b>     | <b>-575 203</b>    | <b>-583 807</b>   | <b>-156 559</b>       | <b>-148 159</b>        | <b>-35 713</b>   |
| <b>Ersättning från ägarna 2028</b>           | <b>-756 877</b>   | <b>1 053</b>        | <b>-232 836</b>    | <b>-364 116</b>   | <b>-69 781</b>        | <b>-75 897</b>         | <b>-15 300</b>   |

| Resultaträkning (Tkr)                        | Planår<br>2029    | Region<br>Stockholm | Region<br>Sörmland | Region<br>Uppsala | Region<br>Västmanland | Region<br>Östergötland | Region<br>Örebro |
|----------------------------------------------|-------------------|---------------------|--------------------|-------------------|-----------------------|------------------------|------------------|
| <b>Intäkter</b>                              |                   |                     |                    |                   |                       |                        |                  |
| <b>Periodbiljett</b>                         | <b>478 093</b>    | <b>221 219</b>      | <b>77 548</b>      | <b>110 535</b>    | <b>39 236</b>         | <b>19 180</b>          | <b>10 375</b>    |
| - Stockholm-Uppsala                          | 87 197            | 51 600              | 0                  | 35 597            | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                             | 192 545           | 118 679             | 31 552             | 31 879            | 7 574                 | 0                      | 2 861            |
| - Nyköpingsbanan                             | 48 805            | 22 496              | 20 802             | 0                 | 0                     | 5 507                  | 0                |
| - Sörmlandspilen                             | 26 213            | 10 443              | 13 707             | 0                 | 0                     | 0                      | 2 063            |
| - UVEN                                       | 24 354            | 0                   | 8 977              | 754               | 8 438                 | 6 184                  | 0                |
| - Upptåget                                   | 0                 | 0                   | 0                  | 0                 | 0                     | 0                      | 0                |
| - Mälärbanan                                 | 88 981            | 18 001              | 0                  | 42 305            | 23 224                | 0                      | 5 452            |
| - Ostpendeln                                 | 7 488             | 0                   | 0                  | 0                 | 0                     | 7 488                  | 0                |
| - Trosa-Liljeholmen                          | 2 509             | 0                   | 2 509              | 0                 | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Lokalgiltighet</b>                        | <b>48 767</b>     | <b>24 384</b>       | <b>3 658</b>       | <b>13 655</b>     | <b>4 389</b>          | <b>1 707</b>           | <b>975</b>       |
| <b>Enkelbiljett Mälartåg</b>                 | <b>826 627</b>    | <b>344 567</b>      | <b>273 142</b>     | <b>99 770</b>     | <b>45 633</b>         | <b>53 828</b>          | <b>9 687</b>     |
| - Stockholm-Uppsala                          | 104 742           | 61 684              | 0                  | 43 058            | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                             | 358 730           | 194 500             | 98 621             | 38 439            | 21 287                | 0                      | 5 883            |
| - Nyköpingsbanan                             | 149 433           | 58 000              | 69 433             | 0                 | 0                     | 21 999                 | 0                |
| - Sörmlandspilen                             | 84 696            | 30 383              | 50 510             | 0                 | 0                     | 0                      | 3 804            |
| - UVEN                                       | 114 369           | 0                   | 54 578             | 3 615             | 24 346                | 31 829                 | 0                |
| - Upptåget                                   | 14 657            | 0                   | 0                  | 14 657            | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Övriga intäkter</b>                       | <b>13 910</b>     | <b>3 935</b>        | <b>4 019</b>       | <b>3 807</b>      | <b>953</b>            | <b>962</b>             | <b>234</b>       |
| - Stockholm-Uppsala                          | 1 450             | 826                 | 0                  | 624               | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                             | 3 693             | 1 771               | 1 020              | 436               | 334                   | 0                      | 131              |
| - Nyköpingsbanan                             | 1 992             | 765                 | 902                | 0                 | 0                     | 324                    | 0                |
| - Sörmlandspilen                             | 1 674             | 573                 | 999                | 0                 | 0                     | 0                      | 103              |
| - UVEN                                       | 2 833             | 0                   | 1 097              | 479               | 619                   | 638                    | 0                |
| - Upptåget                                   | 2 268             | 0                   | 0                  | 2 268             | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Summa intäkter</b>                        | <b>1 367 397</b>  | <b>594 104</b>      | <b>358 366</b>     | <b>227 767</b>    | <b>90 212</b>         | <b>75 677</b>          | <b>21 272</b>    |
| <b>Traffikkostnader</b>                      | <b>-1 950 397</b> | <b>-551 716</b>     | <b>-563 465</b>    | <b>-533 819</b>   | <b>-133 673</b>       | <b>-134 911</b>        | <b>-32 813</b>   |
| - Stockholm-Uppsala                          | -203 276          | -115 816            | 0                  | -87 460           | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                             | -517 795          | -248 257            | -143 058           | -61 204           | -46 854               | 0                      | -18 422          |
| - Nyköpingsbanan                             | -279 274          | -107 318            | -126 464           | 0                 | 0                     | -45 491                | 0                |
| - Sörmlandspilen                             | -234 791          | -80 326             | -140 074           | 0                 | 0                     | 0                      | -14 391          |
| - UVEN                                       | -397 259          | 0                   | -153 869           | -67 152           | -86 819               | -89 419                | 0                |
| - Upptåget                                   | -318 003          | 0                   | 0                  | -318 003          | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Försäljning, Kundservice, Förvaltning</b> | <b>-204 707</b>   | <b>-57 906</b>      | <b>-59 139</b>     | <b>-56 028</b>    | <b>-14 030</b>        | <b>-14 160</b>         | <b>-3 444</b>    |
| - Stockholm-Uppsala                          | -21 335           | -12 156             | 0                  | -9 179            | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                             | -54 346           | -26 056             | -15 015            | -6 424            | -4 918                | 0                      | -1 934           |
| - Nyköpingsbanan                             | -29 312           | -11 264             | -13 273            | 0                 | 0                     | -4 775                 | 0                |
| - Sörmlandspilen                             | -24 643           | -8 431              | -14 702            | 0                 | 0                     | 0                      | -1 510           |
| - UVEN                                       | -41 695           | 0                   | -16 150            | -7 048            | -9 112                | -9 385                 | 0                |
| - Upptåget                                   | -33 376           | 0                   | 0                  | -33 376           | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Biljettgiltighet</b>                      | <b>-91 162</b>    | <b>-18 037</b>      | <b>-4 739</b>      | <b>-40 981</b>    | <b>-17 081</b>        | <b>-7 203</b>          | <b>-3 121</b>    |
| - Mälärbanan                                 | -79 220           | -18 037             | 0                  | -40 981           | -17 081               | 0                      | -3 121           |
| - Ostpendeln                                 | -7 203            | 0                   | 0                  | 0                 | 0                     | -7 203                 | 0                |
| - Trosa-Liljeholmen                          | -4 739            | 0                   | -4 739             | 0                 | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Summa kostnader</b>                       | <b>-2 246 267</b> | <b>-627 344</b>     | <b>-627 344</b>    | <b>-630 828</b>   | <b>-164 784</b>       | <b>-156 273</b>        | <b>-39 378</b>   |
| <b>Ersättning från ägarna 2029</b>           | <b>-878 869</b>   | <b>-33 556</b>      | <b>-268 978</b>    | <b>-403 061</b>   | <b>-74 573</b>        | <b>-80 596</b>         | <b>-18 106</b>   |

**Bilaga 6 – Ekonomiska tabeller planår 2027-2029 per linje enligt förslag till  
reviderad fördelningsmodell**

| Resultaträkning (Tkr)              | Planår<br>2027    | Region<br>Stockholm | Region<br>Sörmland | Region<br>Uppsala | Region<br>Västmanland | Region<br>Östergötland | Region<br>Örebro |
|------------------------------------|-------------------|---------------------|--------------------|-------------------|-----------------------|------------------------|------------------|
| <b>Periodbiljett</b>               | <b>431 876</b>    | <b>200 103</b>      | <b>68 912</b>      | <b>100 986</b>    | <b>35 615</b>         | <b>16 756</b>          | <b>9 503</b>     |
| - Stockholm-Uppsala                | 79 697            | 47 162              | 0                  | 32 535            | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                   | 175 643           | 108 261             | 28 782             | 29 081            | 6 909                 | 0                      | 2 610            |
| - Nyköpingsbanan                   | 40 273            | 18 563              | 17 166             | 0                 | 0                     | 4 544                  | 0                |
| - Sörmlandspilen                   | 24 219            | 9 649               | 12 665             | 0                 | 0                     | 0                      | 1 906            |
| - UVEN                             | 21 527            | 0                   | 7 935              | 667               | 7 459                 | 5 466                  | 0                |
| - Upptåget                         | 0                 | 0                   | 0                  | 0                 | 0                     | 0                      | 0                |
| - Mäljarbanan                      | 81 407            | 16 468              | 0                  | 38 704            | 21 247                | 0                      | 4 987            |
| - Ostpendeln                       | 6 746             | 0                   | 0                  | 0                 | 0                     | 6 746                  | 0                |
| - Trosa-Liljeholmen                | 2 364             | 0                   | 2 364              | 0                 | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Lokal giltighet</b>             | <b>43 941</b>     | <b>21 971</b>       | <b>3 296</b>       | <b>12 304</b>     | <b>3 955</b>          | <b>1 538</b>           | <b>879</b>       |
| <b>Enkelbiljett Mälartåg</b>       | <b>736 627</b>    | <b>308 413</b>      | <b>241 136</b>     | <b>91 381</b>     | <b>40 763</b>         | <b>46 090</b>          | <b>8 844</b>     |
| - Stockholm-Uppsala                | 95 325            | 56 138              | 0                  | 39 187            | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                   | 325 837           | 176 666             | 89 578             | 34 915            | 19 335                | 0                      | 5 344            |
| - Nyköpingsbanan                   | 122 781           | 47 656              | 57 050             | 0                 | 0                     | 18 075                 | 0                |
| - Sörmlandspilen                   | 77 925            | 27 953              | 46 472             | 0                 | 0                     | 0                      | 3 500            |
| - UVEN                             | 100 661           | 0                   | 48 037             | 3 182             | 21 428                | 28 014                 | 0                |
| - Upptåget                         | 14 098            | 0                   | 0                  | 14 098            | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Övriga intäkter</b>             | <b>18 107</b>     | <b>5 047</b>        | <b>5 249</b>       | <b>4 745</b>      | <b>1 551</b>          | <b>1 206</b>           | <b>308</b>       |
| - Stockholm-Uppsala                | 3 005             | 1 759               | 0                  | 1 246             | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                   | 3 734             | 1 615               | 1 463              | 0                 | 471                   | 0                      | 184              |
| - Nyköpingsbanan                   | 2 581             | 989                 | 1 168              | 0                 | 0                     | 424                    | 0                |
| - Sörmlandspilen                   | 2 007             | 683                 | 1 200              | 0                 | 0                     | 0                      | 124              |
| - UVEN                             | 3 815             | 0                   | 1 418              | 534               | 1 080                 | 783                    | 0                |
| - Upptåget                         | 2 965             | 0                   | 0                  | 2 965             | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Summa intäkter</b>              | <b>1 230 551</b>  | <b>535 534</b>      | <b>318 592</b>     | <b>209 416</b>    | <b>81 884</b>         | <b>65 590</b>          | <b>19 534</b>    |
| <b>Trafik &amp; Admin</b>          | <b>-1 240 857</b> | <b>-345 864</b>     | <b>-359 702</b>    | <b>-325 167</b>   | <b>-106 316</b>       | <b>-82 676</b>         | <b>-21 131</b>   |
| - Stockholm-Uppsala                | -205 961          | -120 571            | 0                  | -85 389           | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                   | -255 907          | -110 698            | -100 285           | 0                 | -32 283               | 0                      | -12 641          |
| - Nyköpingsbanan                   | -176 856          | -67 782             | -80 042            | 0                 | 0                     | -29 032                | 0                |
| - Sörmlandspilen                   | -137 528          | -46 813             | -82 226            | 0                 | 0                     | 0                      | -8 490           |
| - UVEN                             | -261 419          | 0                   | -97 149            | -36 592           | -74 034               | -53 644                | 0                |
| - Upptåget                         | -203 186          | 0                   | 0                  | -203 186          | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Fordon &amp; Depå</b>           | <b>-622 596</b>   | <b>-162 280</b>     | <b>-198 877</b>    | <b>-172 913</b>   | <b>-38 808</b>        | <b>-36 737</b>         | <b>-12 982</b>   |
| - Stockholm-Uppsala                | -155 788          | -77 894             | 0                  | -77 894           | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                   | -116 841          | -38 947             | -58 421            | 0                 | -12 982               | 0                      | -6 491           |
| - Nyköpingsbanan                   | -90 877           | -25 965             | -51 929            | 0                 | 0                     | -12 982                | 0                |
| - Sörmlandspilen                   | -64 912           | -19 474             | -38 947            | 0                 | 0                     | 0                      | -6 491           |
| - UVEN Regina X50                  | -51 373           | 0                   | -17 124            | -17 124           | -12 843               | -4 281                 | 0                |
| - UVEN ER1                         | -64 912           | 0                   | -32 456            | 0                 | -12 982               | -19 474                | 0                |
| - Upptåget                         | -77 894           | 0                   | 0                  | -77 894           | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Biljettgiltighet</b>            | <b>-82 557</b>    | <b>-16 289</b>      | <b>-4 507</b>      | <b>-37 011</b>    | <b>-15 426</b>        | <b>-6 505</b>          | <b>-2 819</b>    |
| - Mäljarbanan                      | -71 545           | -16 289             | 0                  | -37 011           | -15 426               | 0                      | -2 819           |
| - Ostpendeln                       | -6 505            | 0                   | 0                  | 0                 | 0                     | -6 505                 | 0                |
| - Trosa-Liljeholmen                | -4 507            | 0                   | -4 507             | 0                 | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Summa kostnader</b>             | <b>-1 946 010</b> | <b>-524 433</b>     | <b>-563 086</b>    | <b>-535 090</b>   | <b>-160 550</b>       | <b>-125 918</b>        | <b>-36 932</b>   |
| <b>Ersättning från ägarna 2027</b> | <b>-715 459</b>   | <b>11 101</b>       | <b>-244 493</b>    | <b>-325 674</b>   | <b>-78 666</b>        | <b>-60 328</b>         | <b>-17 398</b>   |

| Resultaträkning (Tkr)              | Planår<br>2028    | Region<br>Stockholm | Region<br>Sörmland | Region<br>Uppsala | Region<br>Västmanland | Region<br>Östergötland | Region<br>Örebro |
|------------------------------------|-------------------|---------------------|--------------------|-------------------|-----------------------|------------------------|------------------|
| <b>Periodbiljett</b>               | <b>458 338</b>    | <b>212 115</b>      | <b>74 031</b>      | <b>106 241</b>    | <b>37 697</b>         | <b>18 300</b>          | <b>9 953</b>     |
| - Stockholm-Uppsala                | 83 811            | 49 596              | 0                  | 34 215            | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                   | 185 068           | 114 071             | 30 327             | 30 641            | 7 280                 | 0                      | 2 750            |
| - Nyköpingsbanan                   | 46 008            | 21 206              | 19 610             | 0                 | 0                     | 5 191                  | 0                |
| - Sörmlandspilen                   | 24 950            | 9 940               | 13 047             | 0                 | 0                     | 0                      | 1 963            |
| - UVEN                             | 23 363            | 0                   | 8 612              | 724               | 8 095                 | 5 933                  | 0                |
| - Upptåget                         | 0                 | 0                   | 0                  | 0                 | 0                     | 0                      | 0                |
| - Mälarbanan                       | 85 526            | 17 302              | 0                  | 40 662            | 22 322                | 0                      | 5 240            |
| - Ostpendeln                       | 7 176             | 0                   | 0                  | 0                 | 0                     | 7 176                  | 0                |
| - Trosa-Liljeholmen                | 2 436             | 0                   | 2 436              | 0                 | 0                     | 0                      | 0                |
| Lokalgiltighet                     | 46 731            | 23 365              | 3 505              | 13 085            | 4 206                 | 1 636                  | 935              |
| <b>Enkelbiljett Mälartåg</b>       | <b>789 402</b>    | <b>329 176</b>      | <b>260 162</b>     | <b>95 910</b>     | <b>43 728</b>         | <b>51 170</b>          | <b>9 257</b>     |
| - Stockholm-Uppsala                | 100 476           | 59 172              | 0                  | 41 304            | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                   | 344 113           | 186 574             | 94 602             | 36 873            | 20 419                | 0                      | 5 644            |
| - Nyköpingsbanan                   | 140 587           | 54 567              | 65 323             | 0                 | 0                     | 20 697                 | 0                |
| - Sörmlandspilen                   | 80 460            | 28 863              | 47 983             | 0                 | 0                     | 0                      | 3 613            |
| - UVEN                             | 109 495           | 0                   | 52 252             | 3 461             | 23 309                | 30 473                 | 0                |
| - Upptåget                         | 14 271            | 0                   | 0                  | 14 271            | 0                     | 0                      | 0                |
|                                    |                   |                     |                    |                   |                       |                        |                  |
| <b>Övriga intäkter</b>             | <b>16 203</b>     | <b>4 496</b>        | <b>4 676</b>       | <b>4 300</b>      | <b>1 381</b>          | <b>1 077</b>           | <b>273</b>       |
| - Stockholm-Uppsala                | 2 676             | 1 566               | 0                  | 1 109             | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                   | 3 324             | 1 440               | 1 304              | 0                 | 417                   | 0                      | 163              |
| - Nyköpingsbanan                   | 2 297             | 880                 | 1 040              | 0                 | 0                     | 378                    | 0                |
| - Sörmlandspilen                   | 1 787             | 610                 | 1 067              | 0                 | 0                     | 0                      | 110              |
| - UVEN                             | 3 434             | 0                   | 1 265              | 506               | 964                   | 699                    | 0                |
| - Upptåget                         | 2 685             | 0                   | 0                  | 2 685             | 0                     | 0                      | 0                |
|                                    |                   |                     |                    |                   |                       |                        |                  |
| <b>Summa intäkter</b>              | <b>1 310 674</b>  | <b>569 152</b>      | <b>342 374</b>     | <b>219 536</b>    | <b>87 011</b>         | <b>72 183</b>          | <b>20 418</b>    |
| <b>Trafik &amp; Admin</b>          | <b>-1 266 966</b> | <b>-351 576</b>     | <b>-365 631</b>    | <b>-336 240</b>   | <b>-107 954</b>       | <b>-84 202</b>         | <b>-21 363</b>   |
| - Stockholm-Uppsala                | -209 208          | -122 473            | 0                  | -86 735           | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                   | -259 942          | -112 627            | -101 950           | 0                 | -32 595               | 0                      | -12 771          |
| - Nyköpingsbanan                   | -179 644          | -68 809             | -81 293            | 0                 | 0                     | -29 542                | 0                |
| - Sörmlandspilen                   | -139 697          | -47 667             | -83 437            | 0                 | 0                     | 0                      | -8 592           |
| - UVEN                             | -268 539          | 0                   | -98 951            | -39 569           | -75 359               | -54 660                | 0                |
| - Upptåget                         | -209 936          | 0                   | 0                  | -209 936          | 0                     | 0                      | 0                |
|                                    |                   |                     |                    |                   |                       |                        |                  |
| <b>Fordon &amp; Depå</b>           | <b>-713 126</b>   | <b>-187 288</b>     | <b>-227 720</b>    | <b>-197 754</b>   | <b>-43 434</b>        | <b>-41 947</b>         | <b>-14 983</b>   |
| - Stockholm-Uppsala                | -179 796          | -89 898             | 0                  | -89 898           | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                   | -134 847          | -44 949             | -67 424            | 0                 | -14 983               | 0                      | -7 492           |
| - Nyköpingsbanan                   | -104 881          | -29 966             | -59 932            | 0                 | 0                     | -14 983                | 0                |
| - Sörmlandspilen                   | -74 915           | -22 475             | -44 949            | 0                 | 0                     | 0                      | -7 492           |
| - UVEN Regina X50                  | -53 872           | 0                   | -17 957            | -17 957           | -13 468               | -4 489                 | 0                |
| - UVEN ER1                         | -74 915           | 0                   | -37 458            | 0                 | -14 983               | -22 475                | 0                |
| - Upptåget                         | -89 898           | 0                   | 0                  | -89 898           | 0                     | 0                      | 0                |
|                                    |                   |                     |                    |                   |                       |                        |                  |
| <b>Biljettgiltighet</b>            | <b>-87 459</b>    | <b>-17 291</b>      | <b>-4 611</b>      | <b>-39 286</b>    | <b>-16 375</b>        | <b>-6 905</b>          | <b>-2 992</b>    |
| - Mälarbanan                       | -75 943           | -17 291             | 0                  | -39 286           | -16 375               | 0                      | -2 992           |
| - Ostpendeln                       | -6 905            | 0                   | 0                  | 0                 | 0                     | -6 905                 | 0                |
| - Trosa-Liljeholmen                | -4 611            | 0                   | -4 611             | 0                 | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Summa kostnader</b>             | <b>-2 067 551</b> | <b>-556 154</b>     | <b>-597 962</b>    | <b>-573 280</b>   | <b>-167 762</b>       | <b>-133 054</b>        | <b>-39 338</b>   |
| <b>Ersättning från ägarna 2028</b> | <b>-756 877</b>   | <b>12 998</b>       | <b>-255 588</b>    | <b>-353 744</b>   | <b>-80 751</b>        | <b>-60 872</b>         | <b>-18 919</b>   |

| Resultaträkning (Tkr)              | Planår<br>2029    | Region<br>Stockholm | Region<br>Sörmland | Region<br>Uppsala | Region<br>Västmanland | Region<br>Östergötland | Region<br>Örebro |
|------------------------------------|-------------------|---------------------|--------------------|-------------------|-----------------------|------------------------|------------------|
| <b>Periodbiljett</b>               | <b>478 093</b>    | <b>221 219</b>      | <b>77 548</b>      | <b>110 535</b>    | <b>39 236</b>         | <b>19 180</b>          | <b>10 375</b>    |
| - Stockholm-Uppsala                | 87 197            | 51 600              | 0                  | 35 597            | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                   | 192 545           | 118 679             | 31 552             | 31 879            | 7 574                 | 0                      | 2 861            |
| - Nyköpingsbanan                   | 48 805            | 22 496              | 20 802             | 0                 | 0                     | 5 507                  | 0                |
| - Sörmlandspilen                   | 26 213            | 10 443              | 13 707             | 0                 | 0                     | 0                      | 2 063            |
| - UVEN                             | 24 354            | 0                   | 8 977              | 754               | 8 438                 | 6 184                  | 0                |
| - Upptåget                         | 0                 | 0                   | 0                  | 0                 | 0                     | 0                      | 0                |
| - Mälarbanan                       | 88 981            | 18 001              | 0                  | 42 305            | 23 224                | 0                      | 5 452            |
| - Ostpendeln                       | 7 488             | 0                   | 0                  | 0                 | 0                     | 7 488                  | 0                |
| - Trosa-Liljeholmen                | 2 509             | 0                   | 2 509              | 0                 | 0                     | 0                      | 0                |
| Lokalgiltighet                     | 48 767            | 24 384              | 3 658              | 13 655            | 4 389                 | 1 707                  | 975              |
| <b>Enkelbiljett Mälartåg</b>       | <b>826 627</b>    | <b>344 567</b>      | <b>273 142</b>     | <b>99 770</b>     | <b>45 633</b>         | <b>53 828</b>          | <b>9 687</b>     |
| - Stockholm-Uppsala                | 104 742           | 61 684              | 0                  | 43 058            | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                   | 358 730           | 194 500             | 98 621             | 38 439            | 21 287                | 0                      | 5 883            |
| - Nyköpingsbanan                   | 149 433           | 58 000              | 69 433             | 0                 | 0                     | 21 999                 | 0                |
| - Sörmlandspilen                   | 84 696            | 30 383              | 50 510             | 0                 | 0                     | 0                      | 3 804            |
| - UVEN                             | 114 369           | 0                   | 54 578             | 3 615             | 24 346                | 31 829                 | 0                |
| - Upptåget                         | 14 657            | 0                   | 0                  | 14 657            | 0                     | 0                      | 0                |
|                                    |                   |                     |                    |                   |                       |                        |                  |
| <b>Övriga intäkter</b>             | <b>13 910</b>     | <b>3 930</b>        | <b>4 003</b>       | <b>3 726</b>      | <b>1 123</b>          | <b>890</b>             | <b>238</b>       |
| - Stockholm-Uppsala                | 2 389             | 1 398               | 0                  | 990               | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                   | 2 754             | 1 193               | 1 080              | 0                 | 345                   | 0                      | 135              |
| - Nyköpingsbanan                   | 1 992             | 765                 | 902                | 0                 | 0                     | 324                    | 0                |
| - Sörmlandspilen                   | 1 674             | 573                 | 999                | 0                 | 0                     | 0                      | 103              |
| - UVEN                             | 2 833             |                     | 1 022              | 468               | 777                   | 565                    |                  |
| - Upptåget                         | 2 268             |                     |                    | 2 268             |                       |                        |                  |
|                                    |                   |                     |                    |                   |                       |                        |                  |
| <b>Summa intäkter</b>              | <b>1 367 397</b>  | <b>594 099</b>      | <b>358 351</b>     | <b>227 686</b>    | <b>90 381</b>         | <b>75 604</b>          | <b>21 276</b>    |
| <b>Trafik &amp; Admin</b>          | <b>-1 336 858</b> | <b>-377 684</b>     | <b>-384 757</b>    | <b>-358 141</b>   | <b>-107 900</b>       | <b>-85 509</b>         | <b>-22 868</b>   |
| - Stockholm-Uppsala                | -229 560          | -134 387            | 0                  | -95 173           | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                   | -264 683          | -114 681            | -103 809           | 0                 | -33 189               | 0                      | -13 003          |
| - Nyköpingsbanan                   | -191 422          | -73 559             | -86 682            | 0                 | 0                     | -31 181                | 0                |
| - Sörmlandspilen                   | -160 932          | -55 057             | -96 010            | 0                 | 0                     | 0                      | -9 864           |
| - UVEN                             | -272 293          | 0                   | -98 255            | -44 999           | -74 710               | -54 328                | 0                |
| - Upptåget                         | -217 968          | 0                   | 0                  | -217 968          | 0                     | 0                      | 0                |
|                                    |                   |                     |                    |                   |                       |                        |                  |
| <b>Fordon &amp; Depå</b>           | <b>-818 246</b>   | <b>-220 006</b>     | <b>-251 341</b>    | <b>-242 229</b>   | <b>-46 002</b>        | <b>-44 001</b>         | <b>-14 667</b>   |
| - Stockholm-Uppsala                | -205 339          | -102 669            | 0                  | -102 669          | 0                     | 0                      | 0                |
| - Svealandsbanan                   | -146 671          | -51 335             | -73 335            | 0                 | -14 667               | 0                      | -7 334           |
| - Nyköpingsbanan                   | -117 337          | -36 668             | -66 002            | 0                 | 0                     | -14 667                | 0                |
| - Sörmlandspilen                   | -88 002           | -29 334             | -51 335            | 0                 | 0                     | 0                      | -7 334           |
| - UVEN Regina X50                  | -55 558           | 0                   | -16 668            | -22 223           | -16 668               | 0                      | 0                |
| - UVEN ER1                         | -88 002           | 0                   | -44 001            | 0                 | -14 667               | -29 334                | 0                |
| - Upptåget                         | -117 337          | 0                   | 0                  | -117 337          | 0                     | 0                      | 0                |
|                                    |                   |                     |                    |                   |                       |                        |                  |
| <b>Biljettgiltighet</b>            | <b>-91 162</b>    | <b>-18 037</b>      | <b>-4 739</b>      | <b>-40 981</b>    | <b>-17 081</b>        | <b>-7 203</b>          | <b>-3 121</b>    |
| - Mälarbanan                       | -79 220           | -18 037             | 0                  | -40 981           | -17 081               | 0                      | -3 121           |
| - Ostpendeln                       | -7 203            | 0                   | 0                  | 0                 | 0                     | -7 203                 | 0                |
| - Trosa-Liljeholmen                | -4 739            | 0                   | -4 739             | 0                 | 0                     | 0                      | 0                |
| <b>Summa kostnader</b>             | <b>-2 246 267</b> | <b>-615 727</b>     | <b>-640 837</b>    | <b>-641 351</b>   | <b>-170 982</b>       | <b>-136 714</b>        | <b>-40 656</b>   |
| <b>Ersättning från ägarna 2029</b> | <b>-878 869</b>   | <b>-21 628</b>      | <b>-282 486</b>    | <b>-413 665</b>   | <b>-80 602</b>        | <b>-61 109</b>         | <b>-19 380</b>   |