

Beslutsförslag §105 Beslutsärende - Förslag till
Verksamhetsplan och budget 2026 (2027–2029)
Infosäk.klass: K2 Känslig
Handläggare: Charlotte Harald / Olof Wiklund

Dnr: 32–2025:3
2025-12-03

§ 105 Beslutsärende - Förslag till Verksamhetsplan och budget 2026 (2027–2029)

Bilaga: 105 – 01 Förslag till Verksamhetsplan och budget 2026 (2027–2029)

Styrelsen föreslås besluta

- att** fastställa förslag till Verksamhetsplan och budget 2026 i enlighet med bilaga 105–01, tillhörande ärendet.
- att** godkänna lämnad information avseende planår 2027–2029 i enlighet med bilaga 105–01, tillhörande ärendet.

Ärendet

Att resa kollektivt i Stockholm-Mälardalregionen ska vara attraktivt och enkelt. Ett välfungerande regionalstågssystem är en förutsättning för arbetsmarknadens utveckling, utbildning, näringsliv och besöksnäring – för alla som bor, besöker och verkar i regionen.

Mälardalstrafik har på Mälartåg över 15 miljoner påstigande varje år och 1,2 miljoner påstigande med periodbiljetten Movingo i andra aktörers trafik, vilket tydligt visar betydelsen av vårt uppdrag och verksamhetens omfattning. Vårt uppdrag är att, genom ett effektivt trafikutbud och attraktiva tjänster, bidra till ett sammanhållet transportsystem och en hållbar samhällsutveckling där den fortsatta utvecklingen av verksamheten är en strategisk investering som stärker regionens konkurrenskraft och tillgänglighet. Verksamhetsplan och budget utgör ramen för det arbetet och anger riktningen för hur vi tillsammans skapar långsiktigt värde för resenärer, näringsliv och samhället i stort.

Vid styrelsens sammanträde den 8 oktober 2025, § 85, beslutade styrelsen att godkänna förslaget att Verksamhetsplan och budget 2026 (2027–2029) ska fastställas vid styrelsens sammanträde den 3 december 2025. Detta som följd av, den vid styrelsesammanträdet pågående, upphandlingen av regionalstågstrafiken i Stockholm-Mälardalregionen samt uppdateringar av komponenter ingående i kostnadsfördelningsmodellen som genomförts sedan samrådsversionen. Det sistnämnda

redogjordes för vid styrelsens extra sammanträde den 25 september 2025, § 68 samt i det PM som bilades ärende § 85 vid styrelsesammanträdet den 8 oktober 2025.

Sedan styrelsesammanträdet 8 oktober 2025 har flera väsentliga förutsättningar tydliggjorts. Avtalsspärren avseende trafikupphandlingen är nu passerad utan att en överprövning lämnats in, vilket dels innebär att kostnader som följd av en överprövning undvikits, dels att det nya trafikavtalet kunnat arbetas in i förslag till budget 2026 samt planår (2027–2029). Vidare har ett förbättrat utfall avseende resande och sålda biljetter medfört att biljettintäkterna i förslag till budget för samtliga år har höjts samt att en minskning av kostnaden för Mälardalstrafiks kundservice har inarbetats i förslag till budget 2026 samt planår 2027.

Därtill har arbete påbörjats, och i vissa fall färdigställts, för att utveckla och stärka verksamhetsplane- och budgetarbetet i form av uppdaterade processer, checklista för kvalitetssäkring genom hela processen, tydliga rutinbeskrivningar för framtagande av bakgrundsdata i syfte att arbeta bort nyckelkompetensberoende, förslag på Riktlinjer, Mälardalstrafik tillämpning av Samverkansavtalet – initialt avseende bilaga 3 – principer för finansiering av verksamheten samt utveckling av det interna arbetet mellan framtagandet av tidtabell och sittplatskilometer.

Parallellt med verksamhetsplanearbetet pågår ägarnas översyn av Samverkansavtalets Bilaga 3 - *Principer för finansiering av samarbetet och verksamheten*, fördelningsmodellen, som är planerad med slutgiltigt förslag i ärende § 102. I Verksamhetsplan och budget 2026 (2027–2029) är fördelningen gjord enligt nuvarande fördelningsmodell, vilken presenteras i de ordinarie fördelningstabellerna. Fördelningen mellan ägarna för planåren ska därför ses med försiktighet.

Verksamhetsplanen har till styrelsesammanträdet 3 december kompletterats med fördelningstabeller för planår 2027–2029 fördelade i enlighet med det förslag till reviderad fördelningsmodell som föreslås i ärende § 102. Under förutsättning att Regionfullmäktige i Mälardalstrafiks sex (6) ägarregioner fattar beslut i frågan om uppdaterat Samverkansavtal, baserat på ärende § 103, kommer planåren 2027–2029 att uppdateras utifrån beslutade förändringar av intäkts- och kostnadsfördelningsmodellen i Samverkansavtalets Bilaga 3 - *Principer för finansiering av samarbetet och verksamheten*.

Nedan följer en sammanfattning av Verksamhetsplan och budget för 2026 (2027–2029).

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-Mälardalregionen, 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 att fungera som kravställning i trafikavtalet 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 i enlighet med EU direktivet CSRD, 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 planåren 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 knappt 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*. 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.

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.

Styrelsen föreslås fastställa förslag till Verksamhetsplan och budget 2026 i enlighet med bilaga 105–01, tillhörande ärendet, samt godkänna lämnad information avseende planår 2027–2029 i enlighet med bilaga 105–01, tillhörande ärendet.