



Årsredovisning 2025

Årsredovisning 2025

Org. 556425–0610

Styrelsens säte: Stockholm

Företagets redovisningsvaluta: svenska kronor (SEK).

Alla belopp redovisas, om ej annat anges, i tusentals kronor (tkr)

Årsredovisningen avser ett enskilt företag

För räkenskapsåret 2025-01-01 –2025-12-31

Styrelsen och verkställande direktören för
Mälardalstrafik Aktiebolag avger härmed följande
årsredovisning för 2025.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Förvaltningsberättelse	5
1. Om bolaget	5
1.1 Styrning och uppföljning	5
1.2 Verksamhet	6
2. Väsentliga händelser	7
2.1 Väsentliga personalförhållanden	8
2.2 Arbete med internkontroll	8
3. Utveckling under året	9
3.1 Resande och trafik	9
3.2 Fordon och depå	11
3.3 Infrastruktur	12
3.4 Biljetter, försäljning och kundkanaler	12
4. Samlad bedömning av måluppfyllelse	14
5. Framtida utveckling	15
6. Hållbarhet	16
6.1 Miljöinformation	17
6.2 Social information	18
6.3 Affärsetisk information	19
7. Risker	21
8. Ekonomi	22
8.1 Förslag till resultatdisposition	23
9. Ekonomisk redovisning	24
9.1 Resultaträkning	24
9.2 Balansräkning	25
9.3 Rapport över förändringar i eget kapital	26
9.4 Kassaflödesanalys	27
9.5 Noter	28
Underskrifter	34

Året i siffror 2025

1 123 miljoner kronor i biljettintäkter

686 miljoner i intäkter från enkelbiljetter

437 miljoner i intäkter från periodbiljetter

15,6

miljoner resenärer med Mälartåg

- > 1,3 miljoner Movingo-resenärer med SJ
- > 32 000 Movingoresenärer med Trosabussen

77

Nöjd Kund Index



87%

av tågen ankom i tid

79 Hållbart Medarbetar Engagemang

95 %

procent av de planerade avgångarna kördes

62 tåg i trafik



- > 53 Dosto ER1
- > 9 Regina X50

12,8

miljoner tågkilometer

35 medelantal anställda

1 874

miljoner kr i kostnader

60%

självfinansieringsgrad

Förvaltningsberättelse

1. Om bolaget

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

Tabell 1: Ägarförhållanden

Region	Antal aktier
Region Stockholm (232100-0016)	48 aktier
Region Sörmland (232100-0032)	18 aktier
Region Uppsala (232100-0024)	18 aktier
Region Västmanland (232100-0172)	18 aktier
Region Östergötland (232100-0040)	18 aktier
Region Örebro län (232100-0164)	18 aktier
Summa	138 aktier

Kontorsverksamheten finns i Stockholm, på Kollektivtrafikens Hus, i direkt anslutning till centralstationen.

1.1 Styrning och uppföljning

Ägarna styr Mälardalstrafik genom ett samverkansavtal, som i tillämpliga delar även är ett ägardirektiv för bolaget. Bolaget finansieras dels genom biljettintäkter, dels genom ersättning från ägarna. Styrelsens ledamöter och suppleanter nomineras av respektive ägares regionfullmäktige och väljs vid bolagsstämman. Styrelsen leds av ett presidium bestående av ordförande och två vice ordföranden. Ett ägarråd vägleder därutöver i strategiska frågor.

Styrelsesammanträden hålls utifrån en fastställd årsplan. Inför varje sammanträde hålls tjänstemannaberedningar med tjänstepersoner från ägarregionerna för att gemensamt bereda ärenden. Under året har fyra ordinarie och fyra extra styrelsesammanträden ägt rum. En ordinarie bolagsstämma har hållits jämte två extra stämmor per capsulam. Ägarrådet har sammanträtt vid fyra tillfällen under 2025.

Styrelsen upprättar och fastställer bolagets verksamhetsplan och budget för kommande år, samt tre (3) planår, varje höst. En samrådsversion av verksamhetsplan och budget upprättas årligen på våren i syfte att fungera som dialog mellan bolaget och dess ägare.

1.2 Verksamhet

Mälardalstrafik är verksamt i en omfattande och betydande geografisk yta, Stockholm-Mälardalregionen. Närmare hälften av Sveriges befolkning och arbetstillfällen finns här och närmare hälften av Sveriges BNP genereras här.

Bolaget ansvarar för den samhällsfinansierade regionalstågstrafiken i Stockholm-Mälardalregionen genom Mälartågs fem regionalstågslinjer samt periodbiljetten Movingo och avtal för biljettgiltighet för denna.

Uppdraget är att ”genom ett effektivt trafikutbud och attraktiva tjänster, bidra till ett sammanhållet transportsystem och en hållbar utveckling i en växande Stockholm-Mälardalregion”. Visionen vi strävar mot lyder: *Mälardalstrafik bidrar till en livskraftig Stockholm-Mälardalregion.*

I nära samverkan med ägarregionerna samt med andra externa aktörer utvecklar Mälardalstrafik den regionala tågtrafiken för att möta dagens resmönster och framtidens behov i en av Sveriges snabbast växande regioner.



2. Väsentliga händelser

2025 var ett händelserikt år för Mälardalstrafik. Resandet med Mälartåg ökade kraftigt, till stor del till följd av den utökade trafiken på sträckan Stockholm–Uppsala strax före årsskiftet 2024/2025. Totalt genomfördes 15,6 miljoner resor under året – vilket är fler än någonsin. Den utökade trafiken på sträckan Stockholm–Uppsala bidrog till ett ökat medieintresse och särskild uppföljning under årets inledande månader. Samtidigt präglades verksamheten under hela 2025 av att Mälartågstrafiken bedrevs inom ramen för ett nödavtal. Under året fattades flera viktiga beslut som framtidsäkrade Mälardalstrafiks verksamhet. Nedan beskrivs årets väsentliga händelser.

- ✓ **7 januari:** Avtal tecknades med AB Transitio om förstudie av nästa generations fordon. Förstudien har pågått under året.
- ✓ **9 januari:** Prisjustering motsvarande tre (3) procent för Mälardalstaxans enkel- och periodbiljetter.
- ✓ **14 mars:** Mälardalstrafik MÅLAB AB bytte namn till Mälardalstrafik Aktiebolag.
- ✓ **25 mars:** Två webbplatser blev en ny; mälardalstrafik.se.
- ✓ **7 april:** Den nya Mälardalstrafik-appen lanserades. Den ersätter Mälartåg-appen och Movingo-appen och innehåller försäljning av hela biljettutbudet.
- ✓ **17 juni:** Avtal tecknades med P-O Åkerbergs Trafik AB för busstrafik Trosa-Liljeholmen.
- ✓ **30 juni:** AB Transitio tecknade avtal med Stadler om anskaffning av 13 nya Dosto ER1-fordon med leverans 2028, på uppdrag av Mälardalstrafiks sex ägarregioner.
- ✓ **27 augusti:** Avtal tecknades med Jernhusen för tillgång till svarvkapacitet i Tillberga och verkstadskapacitet från 2026 i Hagalund.
- ✓ **8 oktober:** Inriktningsbeslut fattades om lokalisering av framtida depå.
- ✓ **21 oktober:** Trafikavtal tecknades med VR Sverige AB för regionaltågstrafiken i Stockholm-Mälärregionen med start 13 december 2026.
- ✓ **3 december:** Beslut fattades att fortsätta samarbetet med Transdev AB för driften av regionaltågstrafiken i Stockholm-Mälärregionen fram tills trafikstarten med VR Sverige i december 2026.
- ✓ **3 december:** Samverkansavtalets förslag på revideringar lämnat för beslut till ägarna.
- ✓ **14 december:** Tågens tidtabeller uppdaterades i hela EU för 2026. Vid detta tidtabellskifte utökades även tågtrafiken med Mälartåg med två nya avgångar på vardagar och 14 nya avgångar på lördagar och söndagar. Sammantaget körs 309 avgångar på vardagar och 186 avgångar på både lördagar och söndagar.
- ✓ **22 december:** Mälardalstrafik besvarade remiss för reviderad Nationell plan för transportinfrastrukturen.

Väsentliga händelser efter balansdagens slut och övergång till 2026:

- ✓ Biljettprisjustering motsvarande 2,7 procent för Mälardalstaxans enkel- och periodbiljetter från och med 8 januari 2026.

2.1 Väsentliga personalförhållanden

Mälardalstrafik har under de senaste fem åren vuxit snabbt – från en liten kärna till en organisation med 35 medarbetare i medeltal 2025, varav nära 100 procent har en heltidsanställning. Tillväxten har varit organisk och styrts av behovet att lösa vårt uppdrag i takt med att det vuxit och förändrats.

Könsfördelningen är jämn mellan kvinnor (46 procent) och män (54 procent). Medelåldern är drygt 47 år och drygt 40 procent av medarbetarna är 50 år eller äldre. Åldersstrukturen påverkas av verksamhetens karaktär och svårighetsgrad, eftersom Mälardalstrafik som beställarorganisation kräver hög kompetens och erfarenhet samt specialister inom vissa verksamhetsområden. Lönekartläggning genomförs årligen och säkerställer lika lön för likvärdigt arbete.

Både personalomsättning och sjukfrånvaro var fortsatt låg under 2025. Förklaringen till den låga sjukfrånvaron bedöms vara en kombination av god arbetsmiljö och möjlighet att påverka arbetets förläggning vilket möjliggör för medarbetarna att kombinera arbete och livssituation.

Årets medarbetarundersökning visade på en bra nivå med en ökning till 79 från tidigare 75 i HME (Hållbart Medarbetar Engagemang), vilket är en fortsatt positiv utveckling de senaste åren. Vi behöver fortsätta stärka våra chefers och medarbetares arbetsmiljö genom tydligare ansvar och förväntningar, bättre stöd och en hållbar arbetsmiljö där återhämtning, tydlighet och arbetsglädje är grundläggande.

2.2 Arbete med internkontroll

Internkontrollplan för 2025 fokuserade särskilt på efterlevnad inom avtalsförvaltning och processer kring samverkansavtalets fördelningsmodell. Internkontrollplan för 2025 innehöll totalt 28 kontrollområden, varav 19 kontrollområden kopplade till Verksamhetsperspektivet, tre kontrollområden kopplade till Kundperspektivet, två kontrollområden kopplade till Medarbetarperspektivet och fyra kontrollområden kopplade till Ekonomiperspektivet.

Resultatet från internkontrollen visar att verksamheten i allt väsentligt bedrivits i enlighet med ändamålet.

3. Utveckling under året

Generellt präglades 2025 av lågkonjunktur samtidigt som kollektivtrafikens konkurrenskraft påverkades av sänkta drivmedelspriser och elbilens låga marginalkostnader. För Mälardalstrafik var 2025 ett år av flera viktiga förändringar och fortsatta satsningar för att säkerställa en stabil och ändamålsenlig regionalstågstrafik. Detta avsnitt ger en övergripande redogörelse för årets utveckling.

3.1 Resande och trafik

Mälartågslinjer

2025 års utfall för resande- och produktionsutveckling påverkades tydligt av att trafiken på sträckan Stockholm-Uppsala tillkommit, den stod för närmare två miljoner påstigande under året. Totalt registrerades drygt 15,6 miljoner påstigande på Mälartågslinjerna, 14 procent fler än året innan. Exkluderas effekten av trafiken på sträckan Stockholm-Uppsala ligger 2025 års utfall för antalet påstigande på samma nivå som 2024. Resandeutvecklingen är därmed fortfarande svag, men till skillnad från 2024 är den inte negativ.

Såväl punktlighet¹ som regularitet² har stabiliserats under året men ligger fortfarande under målnivåerna. För hela Mälartågssystemet var punktligheten 87 procent och regulariteten 95 procent 2025. Den lägsta punktligheten noterades i januari, då flera externa faktorer påverkade trafiken negativt, bland annat träd på spår, viltpåkörningar, stillastående tåg på grund av varmgångslarm samt infrastrukturfel. Under övriga månader varierade punktligheten mellan 84 och 92 procent.

Trafikverket stod för hälften av alla förseningar. Det inkluderar både infrastrukturrelaterade fel och trafikledningsåtgärder. Järnvägsföretagen stod för nära en tredjedel av förseningarna, medan olyckor och andra yttre faktorer stod för en femtedel. Inom kategorin järnvägsföretag berodde 45 procent av förseningarna på fordonsrelaterade fel och 24 procent på personalrelaterade förseningar.

Tabell 2: Antal påstigande, punktlighet och regularitet 2025 Mälartågslinjer

Linje	Påstigande	Punktlighet	Regularitet
Stockholm-Nyköping-Norrköping	1 589 000	77	97
Stockholm-Katrineholm-Hallsberg	1 011 000	85	97
Uppsala-Stockholm-Eskilstuna-Örebro ³	7 495 000	85	95
Uppsala-Sala-Västerås-Linköping	2 188 000	86	92
Gävle-Uppsala	3 360 000	92	98
Totalt	15 643 000	87	95

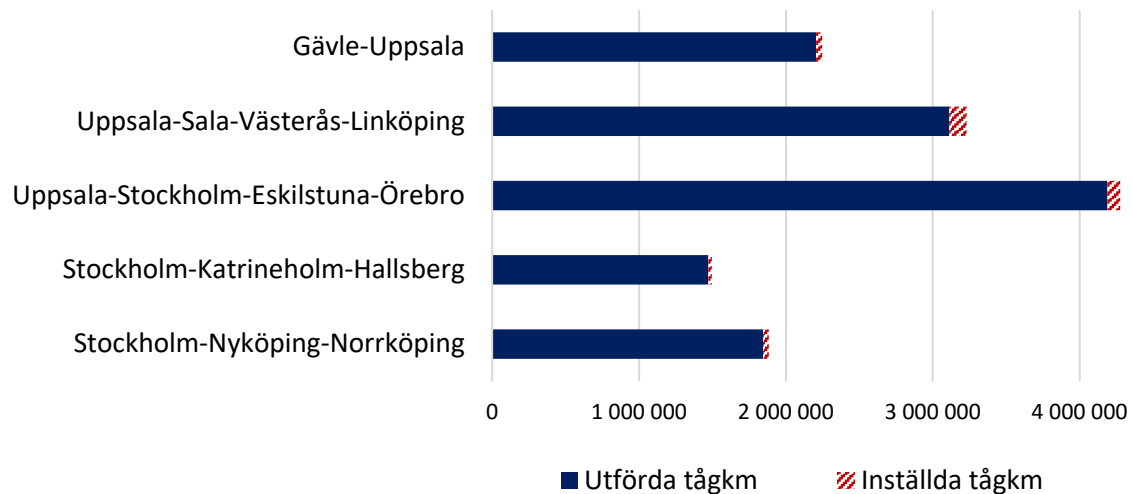
¹ Punktlighet innebär andel tågankomster i tid till mellanliggande station där resandeutbyte sker eller max. 5 min och 59 sekunder försenade. Benämns även som undervägs punktlighet.

² Regularitet innebär andel helt utförda avgångar.

³ Påverkad av tillkommande trafik Uppsala-Stockholm. Källa: Mälardalstrafiks passagerarräkningssystem samt schablonuppräknig för främst sträckan Eskilstuna-Sala-Uppsala.

Totalt producerades 12,8 miljoner tågkilometer under 2025, vilket motsvarar 98 procent av den beställda⁴ produktionen och en ökning med sex (6) procent jämfört med 2024. Produktionsutfallet varierade under året mellan 96 och 98 procent. De lägsta nivåerna uppmättes i juni och juli. Den största andelen inställd trafik fanns på sträckan Linköping–Eskilstuna–Västerås–Sala–Uppsala, där 96 procent av de beställda tågkilometrarna genomfördes under året. Övriga linjer uppnådde ett utfall om 98 procent.

Diagram 1: Faktiskt utförd tågkilometerproduktion och inställda tågkilometer per linje 2025



För att upprätthålla servicenivån har busstrafik använts som ersättningstrafik vid behov under året. Ersättningstrafik är en integrerad del av produktionen, både vid planerade banarbeten och vid operativa störningar. Under året genomfördes cirka 11 800 bussupdrag. Stationsvärdar har funnits på Stockholm C, och vid flera tillfällen har stationsvärdar och yttre trafikledare från leverantörer av ersättningstrafik använts med gott resultat.

Leveranskvaliteten bedöms fortsatt ha en dämpande effekt på efterfrågan på tågresor, särskilt när avbrott till följd av banarbeten inkluderas. Distansarbete har också blivit ett mer etablerat inslag i arbetslivet, vilket gör att fler resenärer kan avstå från arbetsresor vid trafikstörningar, jämfört med före pandemin.

Linjer med biljettgiltighetsavtal

Linjerna med biljettgiltighetsavtal drivs kommersiellt av SJ respektive P-O Åkerbergs Trafik. Antalet påstigande med periodbiljetten Movingo på linjer med biljettgiltighetsavtal utvecklades svagt under året, i likhet med resandet på Mälartågslinjerna. Undantaget är linjen Stockholm-Västerås-Örebro, där resandet med Movingo har ökat. Sedan augusti har andelen Movingoresenärer på sträckan ökat med cirka tio (10) procent.

På linjen Linköping-Stockholm-Tierp har resandet minskat kraftigt under 2025. Under större delar av året har sträckan präglats av banarbeten vilket lett till hastighetsnedsättningar som förlängt restiden och lett till störningar i trafiken.

⁴ Beställd produktion är summan av utförda och inställda kilometer. Källa: Egna beräkningar enligt uppgifter från Transdev.

Även trafiken på linjer som drivs av SJ kännetecknades av låg punktlighet, framför allt i början av året. Punktligheten har främst påverkats av olika typer av infrastrukturfel. Linköping-Stockholm-Tierp hade under flera månader återkommande problem med hastighetsnedsättningar, kopplat till infrastrukturen och planerade banarbeten.

Under 2025 ökade även antalet fall med obehöriga i spår och olyckor. Dessa händelser påverkar punktligheten i stor utsträckning eftersom de ofta är tidskrävande att hantera och kan försena flera tåg på berörd sträcka.

Tabell 3: Antal påstigande, punktlighet och regularitet 2025 per linje med biljettgiltighetsavtal

Linje	Påstigande	Punktlighet	Regularitet ⁵
Stockholm-Västerås-Örebro-Laxå (SJ)	1 285 300	84	99
Linköping-Stockholm-Tierp (SJ)	15 700	81	99
Trosabussen (Åkerbergs)	31 500	i.u	i.u
Totalt	1 332 800		

Antal påstigande avser enbart resenärer med periodbiljett Movingo. Siffrorna för punktlighet och regularitet avser hela linjesträckan, inte bara den med biljettgiltighetsavtal.

3.2 Fordon och depå

Fordon

Mälardalstrafik har en fordonsflotta bestående av 53 Dosto ER1 och 9 Regina X50 som hyrs från AB Transitio. De 9 Regina X50-fordonen närmar sig sin tekniska livslängd. Under året genomfördes därför en utredning om livslängdssäkring och möjlig livstidsförlängning. Vissa åtgärder har redan påbörjats, och fler planeras att genomföras framöver. Samtliga Regina X50 är nu även utvändigt målade i Mälardalstrafiks färgsättning.

Samtliga 53 Dosto ER1 har lämnat den generella tekniska garantin. Vissa system har fått förlängd garanti med anledning av brister som har eller ska åtgärdas av fordonsleverantören.

Under året påbörjades en omfattande ombyggnad och reparation av fordonens underrederna. Skadorna beror främst på en förhöjd nivå av makadam på spåren. Underrederna repareras och förstärks samtidigt för att minska risken för framtida skador.

En ny mjukvara för fordonens signalsystem har utvecklats och testats under året, med syftet att minska ett av de mest driftstörande fordonsfelen. Den nya mjukvaran förväntas vara godkänd för implementation runt halvårsskiftet 2026. Utöver detta har flera ytterligare åtgärder genomförts för att säkra driftsäkerheten i fordonsflottan.

Depåer och verkstadskapacitet

Fordonens underhåll utförs i Gredbydepån i Eskilstuna, som varit i drift sedan februari 2019. Depån ägs av Eskilstuna kommun och byggnaderna förvaltas av Eskilstuna kommunfastigheter AB. Vidare har Mälardalstrafik tillgång till svarvkapacitet i Tillberga genom hyresavtal med Jernhusen.

Under året har Mälardalstrafik säkerställt ytterligare verkstadskapacitet på både kort och lång sikt för att möta kommande behov. Parallellt med det pågår utredningar för utveckling av ett antal funktioner för att säkra ett effektivt underhåll.

⁵ Avser kundkritiskt regularitet, det vill säga endast de avgångar som är direktpåverkande mot resenärerna

3.3 Infrastruktur

En robust och kapacitetsstark infrastruktur är avgörande för att Mälardalstrafik ska kunna fullgöra sitt uppdrag. Under året har många infrastrukturfel påverkat trafiken. Problemen har bland annat sin grund i ett mångårigt eftersatt underhåll.

Mälardalstrafik samverkar med många intressenter inom infrastruktur. Inom ramen för Mälardalstrafiks samverkansöverenskommelse med Trafikverket har åtgärdsbehov gått igenom och man har haft en dialog om prioriteringar mellan åtgärder. Mälardalstrafik har också deltagit i flera utredningar och särskilt följt frågor som påverkar regionaltågstrafiken i Mälardalen.

Trafikverket har under 2025 fortsatt med löpande underhåll och reinvesteringar. Arbetet med utbyggnaden av Mälarbanans 4-spår mellan Tomtebodavägen och Kallhäll har fortsatt, liksom projekteringen av kommande utbyggnadsplaner genom Sundbyberg. För Dalabanan har Trafikverket genomfört den första etappen av det stora upprustningspaketet mellan Uppsala-Sala (-Borlänge). Mälardalstrafik har deltagit i Trafikverkets utredningsarbete för flera stora projekt; Ostlänken, 4-spår Uppsala-länsgränsen mot Stockholm, samt i utredningsskedet för ombyggnad Stockholm C-Tomtebodavägen. Mälardalstrafik har därutöver lämnat remissvar på Trafikverkets förslag till reviderad Nationell plan för transportinfrastrukturen.

Mälardalstrafik har under året även arbetat nära Mälardalsrådet, framför allt inom löpande processer i *En Bättre Sitts*. Under året har fokus legat på tre områden: gemensam inriktning för den storregionala kollektivtrafiken, sammanställning av trimningspaket samt beredning av remissvar kopplat till nationell plan.

3.4 Biljetter, försäljning och kundkanaler

Biljettutbud

Mälardalstrafiks biljettutbud består av Mälartåg enkelbiljett och periodbiljetten Movingo (30/60/365-dagars och 5/30). Movingo är en periodbiljett som binder ihop Stockholm-Mälarregionen till ett sammanhållet trafiksystem med giltighet i både regional och lokal kollektivtrafik. Inga nya biljettyper infördes under året, däremot genomfördes flera förbättringar i regelverket bland annat för utlåning av periodbiljetten Movingo. Utlåningen har stärkts med BankId, begränsning av antalet personer som kan låna biljetten och automatisk återgång till biljettägaren. Det är cirka en (1) procent som lånar ut sin biljett med ett genomsnitt på 3,8 utlåningstillfällen.

Den 9 januari 2025 justerades biljettpriset med tre (3) procent för både Mälartåg enkelbiljett och periodbiljetten Movingo.

Ett fokusområde under året har varit att säkerställa att resenärer reser med giltig biljett, dels utifrån förbättrad viseringsgrad, dels genom upphandling av kontrollgrupp som driftsätts i början av 2026. Ett annat område har handlat om genomlysning av och åtgärder kring kundnära regelverk för att tydliggöra och säkerställa likabehandling samt säkra regelförfaranden och intäkter. Här har ett par justeringar genomförts under året.

Under sommaren genomfördes en barnkampanj för Mälartåg enkelbiljett, i likhet med 2024. Under kampanjperioden höjdes åldersgränsen för medföljande barn som reser avgiftsfritt till och med elva år, från ordinarie åldersgräns - till och med sex år.

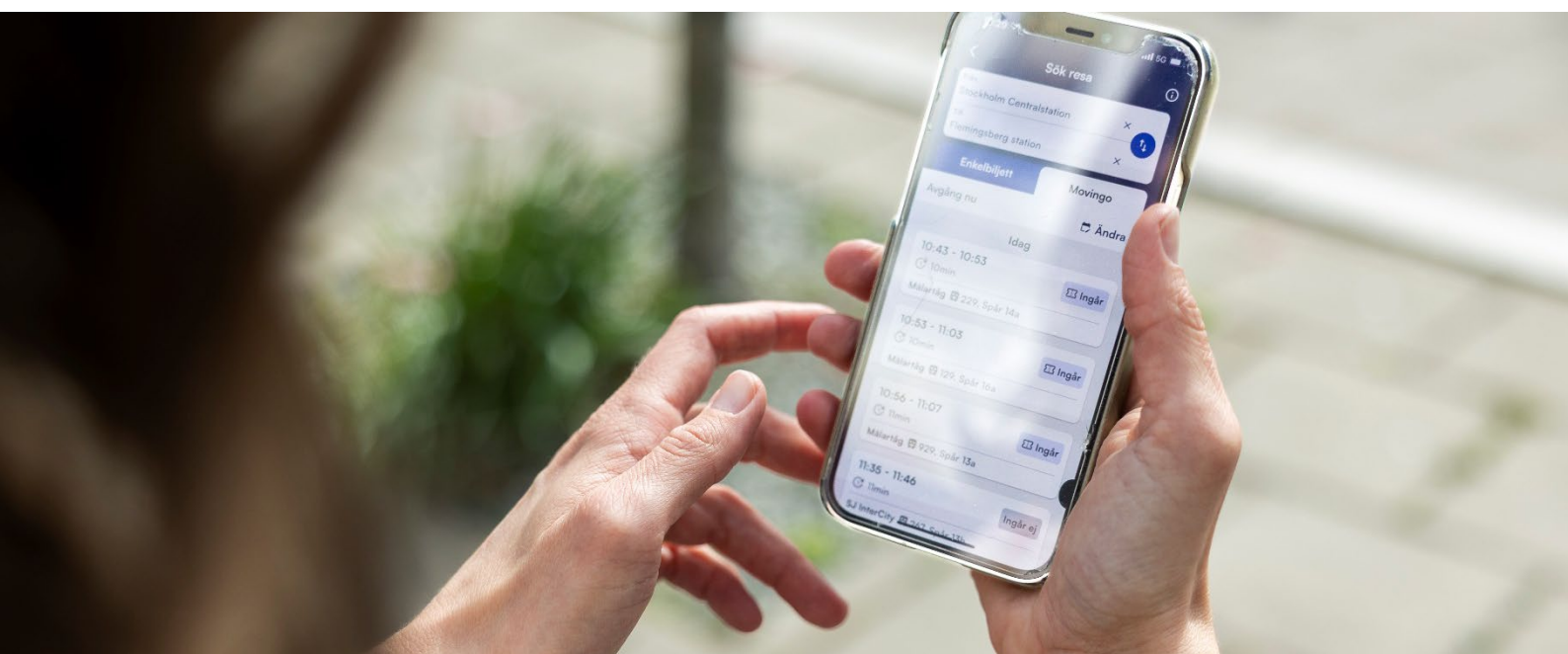
Försäljning och kundkanaler

Under året har ett stort utvecklingsarbete genomförts i försäljnings- och kundkanalerna. Syftet har varit att förenkla för kunder och andra intressenter, göra erbjudandet mer attraktivt och bidra till ökade intäkter.

På våren lanserades en ny app för våra resenärer, Mälardalstrafik, som innehåller hela biljettutbudet. Därmed ersattes apparna Mälartåg och Movingo. Även webbplatserna mälardalstrafik.se och mälartåg.se slogs ihop till en gemensam webbplats: mälardalstrafik.se. Genom funktionen Mitt Konto i försäljningskanalerna, med inloggning via BankId, kan kunderna bland annat boka om sin biljett och bevaka trafikinformation på sina favoritavgångar. Sedan Mitt Konto lanserades i maj 2024 har 125 000 kunder registrerat ett konto. Under året lanserades även fler funktioner med trafikinformation i försäljningskanalerna för att ge resenärerna tydlig information och ökad trygghet före och under resan.

Efter lanseringen av den nya appen och webbplatsen har försäljningen i Mälardalstrafiks egna kanaler ökat. Samtidigt har en bättre grund skapats för fortsatt utveckling av biljett- och försäljningslösningen. Försäljning av våra biljetter sker fortsatt också via ombud.

I samband med lanseringen av Mälardalstrafiks nya försäljningskanaler bytte Kundservice namn från Mälartåg Kundservice till Mälardalstrafik Kundservice. Verksamheten bedrivs av Region Sörmland och hanterar kundärenden främst via telefon, e-post och chatt. Under 2025 hanterades 434 000 kundinteraktioner, jämfört med 458 000 under 2024. Automatisering och självbetjäning har fortsatt varit i fokus. Under 2025 hanterades cirka 32 procent av alla ersättningsärenden automatiskt. Under året vidareutvecklades flera kundkanaler för att ge snabbare och mer tillgänglig service: knappvalen vid telefonsamtal förenklades och förtydligades, kundchatten förstärktes med generativt AI-stöd och nya digitala formulär infördes på mälardalstrafik.se.



4. Samlad bedömning av måluppfyllelse

För att bedöma måluppfyllelsen och i vilken grad verksamheten har uppnått sitt syfte görs en samlad bedömning utifrån utfallet för de kvantitativa indikatorerna i beslutad verksamhetsplan och budget 2025 (2026–2028). Bedömningen kompletteras med en kvalitativ beskrivning.

Sammantaget visar året en blandad måluppfyllelse, men med viktiga framsteg och en positiv riktning inom flera områden.

Mot bakgrund av ägarnas uppdrag och de åtgärder som genomförts inom ramen för 2025 års verksamhetsplan är den samlade bedömningen, utifrån förvaltningsberättelsen, att bolaget har fullgjort sitt syfte.

Kundperspektivet – Mål nöjda kunder

Under 2025 ökade resandet, bland annat till följd av utökad trafik på sträckan Stockholm-Uppsala. Målet för antalet påstigande bedöms därför ha uppnåtts i linje med förväntan. Punktligheten⁶ låg under målnivån, främst på grund av infrastrukturproblem. Om dessa effekter räknas bort låg trafikföretagets egenpunktlighet i nivå med målet.

Kundnöjdheten mättes ombord vid två tillfällen. Den positiva trenden fortsatte, även om målet inte nåddes fullt ut. NPS (Net Promoter Score), som mäter kundernas lojalitet, ökade för både Mälartåg och Movingo.

Verksamhetsperspektivet – Mål attraktiva tjänster

Det totala antalet sålda biljetter låg i nivå med målet. Försäljningen av periodbiljetter var något lägre än planerat, medan försäljningen av enkelbiljetter var högre. Andelen biljetter som såldes i Mälardalstrafiks egna kanaler ökade successivt under året och ligger över målet. Regulariteten⁷ låg under målnivån och utfallet varierar per linje. Intäktssäkring har varit prioriterat under året och andelen viserade biljetter har ökat men nådde inte upp till målet.

Medarbetarperspektivet – Mål motiverade och engagerade medarbetare

Utfallet av Hållbart Medarbetar Index (HME) fortsatte öka jämfört med föregående år men är fortsatt under målnivån. Sjukfrånvaron utföll väsentligt lägre än mål för helåret.

Ekonomiperspektivet – Mål ekonomi i balans

Biljettintäkterna landade strax under budget, men översteg en miljard kronor för andra året i rad. Kostnaderna utföll lägre än budget, trots att året präglades av nödavtal.

Nettoresultatet uppgick till 6,3 miljoner kronor. Motsvarande siffra 2024 var 9,5 miljoner kronor. Resultatet föreslås föras över till ny räkning för att stärka Mälardalstrafiks egna kapital. Utöver utfall, prognos och budget har bolaget under året regelbundet följt upp nyckeltal såsom som soliditet, likviditet och finansieringsgrad.

⁶ Punktlighet= Andel tågankomster i tid till mellanliggande station där resandeutbyte sker eller max. 5 min och 59 sekunder försenade. Benämns även som undervägs punktlighet.

⁷ Andel helt utförda avgångar jämfört med tidtabell

5. Framtida utveckling

Satsningarna på regionaltågstrafiken i Stockholm-Mälardalregionen har en lång historia och bygger på långsiktighet. De överenskommelser som ligger till grund för dagens trafiksystem förväntas kvarstå och arbetet med att bidra till samhällsutvecklingen och utveckling av regionaltågstrafiken fortsätter. Begränsningar i infrastruktur, inte minst bristande spårkapacitet, gör att utvecklingen behöver ske stegvis och i nära dialog med ägarna.

Resandet väntas fortsätta öka under de kommande åren, även om utvecklingen skiljer sig mellan linjerna. Vissa sträckor har behov av mer trafik, medan andra bedöms ligga kvar på dagens nivå. Planering för utökad trafik under kommande tidtabellsperioder görs i takt med att förutsättningar finns när det kommer till infrastruktur, personal och fordonskapacitet. Beslutet att utöka fordonsflottan, med leveranser som påbörjas 2028, ger bättre möjligheter att möta både resandeutvecklingen och framtida trafikökningar. När resandet ökar och kunderbudandet utvecklas väntas också intäkterna öka.

Efterfrågan på tåglägen fortsätter vara större än tillgänglig spårkapacitet på flera banor. Det gör att konflikter mellan olika trafikslag väntas öka. För att möta behoven av hållbara arbets- och studiependlingsresor krävs förändringar i regelverk och prioriteringar som bättre stödjer regional kollektivtrafik.

Förändrade hållbarhetskrav kommer att få konsekvenser på både Mälardalstrafik och våra samarbetspartners. Även det säkerhetspolitiska läget och den tekniska utvecklingen kommer att påverka förutsättningarna för att bedriva tågtrafik i flera aspekter.

Den digitala utvecklingen fortsätter att vara en central del i arbetet med att stärka kundupplevelsen. Krav på informations- och självbetjäningstjänster, liksom den snabba utvecklingen inom AI, skapar nya förutsättningar för Mälardalstrafik och våra samarbetspartners.

Som del av vårt uppdrag kommer Mälardalstrafik, tillsammans med ägarna, i olika former fortsatt vara aktiva i arbetet för att möta behoven av ett sammanhållet och hållbart transportsystem.

6. Hållbarhet

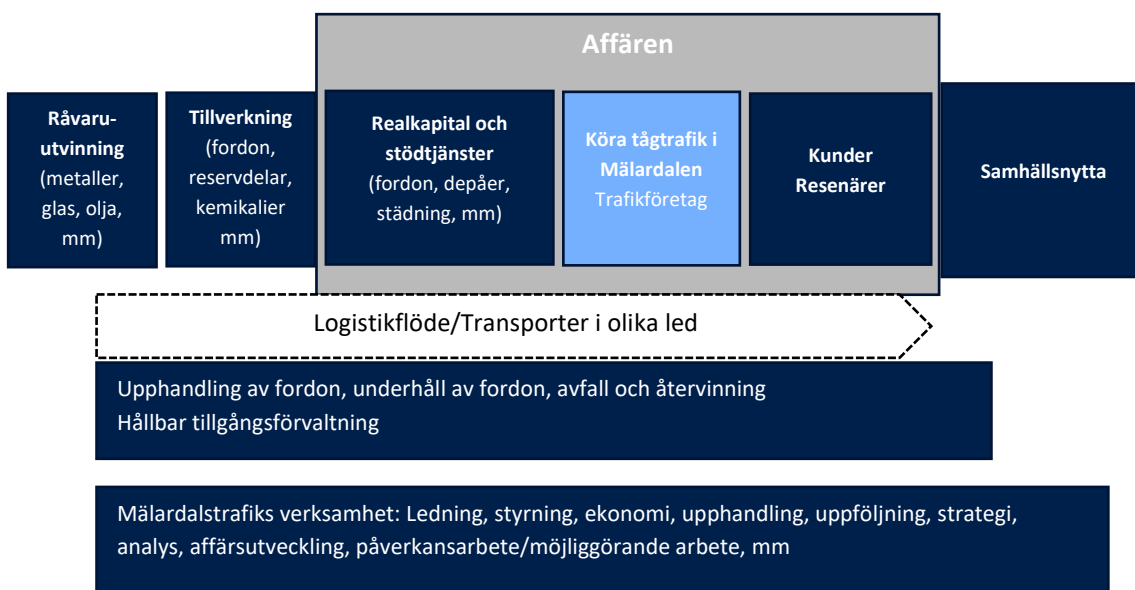
Mälardalstrafiks hållbarhetsrapport är upprättad enligt kraven i Årsredovisningslagen i dess lydelse före 1 juli 2024.

Hållbarhetsarbetet utgår från regionalstågstrafikens bidrag till EU:s klimatmål och omställning. Utvecklingen är beroende av ett antal förutsättningar; underhåll, investeringar och vidareutveckling av infrastrukturen, kollektivtrafikens samordning med övriga insatser i samhället till exempel avseende samhällsplanering samt trender inom arbetsmarknad, boende, mobilitet.

Mälardalstrafik har sedan 2023 arbetat med att tydliggöra både värdekedja och väsentliga frågor som plattform för vårt hållbarhetsarbete. Som följd av EU-kommissionens Omnibus-förslag är inte Mälardalstrafik rapporteringsskyldiga enligt CSRD⁸ men som utgångspunkt för hållbarhetsrapporten i förvaltningsberättelsen har bolaget initierat en anpassning med vägledning av VSME-standard⁹.

Under 2025 fortsatte arbetet med att utarbeta hållbarhetsstrategier baserade på väsentlighetsanalysen. På övergripande nivå har arbetet inriktats på att föra dialog med olika intressenter, utveckla hållbarhetskraven mot leverantörer samt att specificera upplysningar som Mälardalstrafik behöver för att kunna följa upp och styra leverantörer i värdekedjan.

Illustration 1: Mälardalstrafiks värdekedja i överblick



Mälardalstrafik styr främst genom samverkan med ett antal intressenter i värdekedjan samt val av leverantörer och uppföljningen av dessa under avtalsperioden.

⁸ CSRD står för **Corporate Sustainability Reporting Directive**. Det är EU:s direktiv för icke-finansiell hållbarhetsrapportering.

⁹ VSME står för The Voluntary Standard for non-listed, micro-, small- and medium-sized Enterprises, och är en frivillig standard som gör det enklare för små och medelstora företag att hållbarhetsrapportera.

Bolagets väsentliga miljöfrågor handlar om klimat, föroreningar, cirkulär och effektiv resursanvändning. Vi har stora möjligheter att bidra till en förbättrad miljö och minskad klimatpåverkan.

Bolagets 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.

6.1 Miljöinformation

Resursanvändning och cirkulär ekonomi: För Mälardalstrafik handlar resursanvändning och cirkulär ekonomi i hög grad om hållbar tillgångsförvaltning. Målet är att använda resurserna så effektivt som möjligt. Genom en effektiv och hållbar förvaltning kan tillgångar, exempelvis fordonsflottan, utnyttjas bättre och fordonens livslängd upprätthållas. Det minskar miljöpåverkan och ger samtidigt positiva finansiella effekter.

Energianvändning: Det krävs mycket el för att driva tågen men denna kommer till övervägande del från fossilfria energikällor. Det finns möjligheter att minska samhällets klimatpåverkan genom att effektivisera elanvändningen. En lägre elanvändning frigör också el för andra ändamål där den kan bidra till samhällets klimatomställning.

Klimatpåverkan: Mälardalstrafiks negativa klimatpåverkan uppstår främst i värdekedjan vid tillverkning och transporter av fordon och utrustning som krävs för trafiken. Klimatpåverkan uppstår också till följd av den infrastruktur som trafiken är beroende av, såsom spår och energisystem. Samtidigt bidrar Mälardalstrafik till minskad klimatpåverkan genom att erbjuda fossilfritt och kollektivt resande som alternativ till personbilstransporter. Det leder till lägre utsläpp per rest personkilometer på de sträckor som trafikeras.

Verksamheten påverkas också av de risker som ett förändrat klimat innebär. Infrastruktur för järnväg är särskilt sårbar vid kraftiga regn, stora snölaster, starka vindar, ras och skred samt solkurvor. Trafikföretaget som bedriver Mälartågstrafiken har identifierat stormar, värmeböljor och översvämningar som de risker som innebär störst hot mot verksamheten. I en svensk kontext bedöms stormar och översvämningar vara de största hoten mot samhälle och infrastruktur. Huvudansvaret för att infrastrukturen ska vara robust i nuvarande och framtida klimat ligger hos Trafikverket. Utifrån befintlig kunskap bedöms klimatriskernas påverkan på trafikeringen dock vara begränsad.

Förorening: I depån hanteras kemikalier och produkter som är skadliga för miljö och människa. Det finns risk för utsläpp till främst vatten och mark vid drift och underhåll, särskilt i samband med fordonstvätt och städning. Leverantören ansvarar för att riskbedöma de produkter som används. När det gäller luft är påverkan främst i form av bullerföroreningar i spårens närområde.

Det kan också finnas risk för föroreningar i andra delar av värdekedjan, exempelvis vid tillverkning och transporter av fordon och material. Kunskapen om dessa risker finns dock främst hos andra aktörer i värdekedjan.

Avfall: Trafikföretaget ansvarar för avfallshanteringen i depån och på tågen. Hantering av kontorsavfall är del av hyresavtal för lokalerna.

Vatten: I verksamheten används vatten för tvätt och vattenförbrukning i tåg och lokaler. Depån har miljötillstånd för detta.

Policys och styrning

Miljöpolicyen specificerar att produkter ska väljas utifrån bästa miljöval, vilket innebär att ta hänsyn till föroreningsrisken i olika steg av produkternas livscykel. I upphandlingsvillkor mot leverantörer ställs krav på bedömning av miljöriskerna med att använda olika ämnen. Därtill ska betydande miljörisker hanteras med mål och handlingsplan som del i leverantörens miljöledningssystem. Miljöincidenter ska hanteras och rapporteras och lagar och regler givetvis följas.

Resultat

Resursanvändning och cirkulär ekonomi: För fordonen finns en detaljerad specifikation hur olika delar och komponenter ska återvinnas vid byte eller vid livslängdens slut.

Energianvändning: Fordonens förbrukning av drivström 2025 uppgick till 109 365 MWh, en minskning med fyra komma sju (4,7) procent jämfört med föregående år (114 712 MWh). 8 891 liter diesel har förbrukats av trafikföretagets servicefordon. De ursprungsgarantier Mälardalstrafik köpte 2025 täckte hela elförbrukningen för drivströmmen under 2025. I och med det anses drivströmmen vara klimatneutral. Verksamhetslokalerna har under 2025 förbrukat 1 256 MWh el och 1 332 MWh värme vilket innebär en total elförbrukning om 2 588 MWh. Av värmen var 82 procent från förnyelsebar energi.

Klimatpåverkan: Flera stormar under sommaren påverkade infrastrukturen något med bland annat nedfallna träd. Annars ingen större klimatpåverkan på järnvägens infrastruktur under 2025.

Förorening: Inga incidenter har uppstått under året. Trafikföretaget har fasat ut tio (10) procent av önskade kemikalier i verksamheten (16 av 162 stycken).

Avfall: Trafikföretaget samlar in avfallsdata från respektive leverantör och entreprenör såsom total avfallsmängd, fördelning mellan fraktioner, andel materialåtervinning samt energiåtervinning och restavfall. Ingen sammanställning under året fanns tillgänglig vid årsredovisningens fastställande.

Vatten: Trafikföretaget utför vattenprover i depåns tvätthall i enlighet med gällande miljötillstånd och kontrollprogram. Proverna analyseras av ackrediterat laboratorium och följer upp parametrar såsom exempelvis metaller, olja, suspenderade ämnen och pH. Resultaten visar att vi håller oss inom tillståndsgivna gränsvärden.

6.2 Social information

Egna arbetskraften: Tillgång till och utveckling av kompetens för uppdraget är avgörande för att kunna bedriva verksamheten och är därför en väsentlig hållbarhetsfråga. Uppdraget ställer stora krav på att varje person har rätt kompetens för sin del av uppdraget. Se vidare avsnitt 2.1, Väsentliga personalkäändelser.

Arbetsstagare i värdekedjan: Det kan finnas risker kopplade till arbetsvillkor i värdekedjan. Dessa risker ligger dock till stor del utanför Mälardalstrafiks direkta kontroll.

Resenärer och kunder: Kärnan i Mälardalstrafiks uppdrag är att ska skapa resenärsnytta och bidra till ett hållbart resande i en växande Stockholm-Mälardalregion. Även säkerhet och trygghet är väsentliga frågor för resenärerna och därmed för Mälardalstrafik. Det handlar främst om resenärers trygghet på tågen och i stationsmiljön.

Policys och styrning

Utöver lagstadgade krav och överenskomna kollektivavtal arbetar Mälardalstrafik utifrån en värdegrund; professionella, engagerade, samverkande. Styrande dokument är medarbetarpolicy tillsammans med riktlinjer för det systematiska arbetsmiljöarbetet samt för främjande av likabehandling. Vår policy anger att ett jämställt och icke - diskriminerande arbetsklimat ska uppnås genom följande principer:

- Driva ett aktivt likabehandlingsarbete som förebygger och motverkar all form av diskriminering.
- Alltid vara en självklar del i verksamhetsplanering och kompetensförsörjning.
- Nolltolerans mot kränkande särbehandling och/eller trakasserier.

Uppförandekoden för leverantörer är del av styrningen när det gäller miljöfrågor och sociala frågor och omfattar FN:s ramverk för företag som bygger på internationellt erkända principer för mänskliga rättigheter, arbetsvillkor, miljöansvar och affärsetik.

Säkerhet och trygghet för resenärer regleras i hög grad genom lagar och regler, till exempel Passagerarförordningen.

Resultat

Egna arbetskraften: Medarbetarengagemang mäts i en medarbetarundersökning. Resultatet från årets mätning ökade. Se vidare avsnitt 2.1, Väsentliga personalförhållanden.

Arbetsstagare i värdekedjan: Trafikföretaget och fordonsägaren är de två största leverantörerna som har närmast kontakt med ett stort antal leverantörer uppströms. Mälardalstrafik för en dialog med båda parter om hur arbetet planeras, genomförs och resultatet av detta. Uppföljning av de största leverantörerna kan även göras genom rapportering eller revision.

Resenärer och kunder: Mälardalstrafik mäter regelbundet kvaliteten i leveransen såväl genom faktiska mått som punktlighet och regularitet¹⁰ samt upplevda mått som nöjd-kund-index. Genom att följa upp såväl antal påstigande som antal sålda biljetter får vi även en bild av hur många som väljer att åka med våra tåg. Ur ett utbudsperspektiv följer vi även upp hur många person- respektive sittplatskilometer som vi erbjuder. Både mätningen av Kundnöjdhet och kundernas lojalitet ökade under 2025. Se även avsnitt 4, Samlad bedömning av måluppfyllelse.

6.3 Affärsetisk information

Ansvarsfullt företagande: För Mälardalstrafik handlar ansvarsfullt företagande främst om upphandling och förvaltning av leverantörsavtal. Avtalen är centrala för att bedriva verksamheten, eftersom tjänsterna till stor del levereras genom externa aktörer. Det ställer krav på att leverantörerna lever upp till de krav som Mälardalstrafik ställer. För de större avtalen genomförs, utöver ordinarie avtalsuppföljning, även revisioner inom utvalda områden.

Korruption: Mälardalstrafik är en offentligt ägd aktör och omfattas därmed av flera lagar och regelverk, bland annat kommunallagen, aktiebolagslagen och lagen om offentlig upphandling. Intern kontroll är ett verktyg för att säkerställa efterlevnad.

¹⁰ Andel helt utförda avgångar jämfört med tidtabell

Policys och styrning

Vid upphandling ställs krav på att leverantörer ska följa gällande lagstiftning. Leverantörerna ska också följa de grundläggande upphandlingsrättsliga principerna; icke-diskriminering, likabehandling, proportionalitet, öppenhet, ömsesidigt erkännande och konkurrens.

Internt finns riktlinjer för att motverka korruption, mutor och jäv, som är vägledande för bolagets arbete.

Resultat

Inga fall av korruption eller jäv har identifierats under året.



7. Risker

För 2025 (2026–2028) års verksamhetsplan har risker identifierats inom fem områden; omvärldsrelaterade risker, finansiella risker, verksamhetsrelaterade risker, (IT-och informations-) säkerhetsrelaterade risker samt medarbetar- och organisatoriska risker.

Mälardalstrafik arbetar aktivt med riskhantering i syfte att eliminera dessa. Under året har arbetet fortsatt inom säkerhetsområdet, inte minst säkerhetsskydd samt Informations- och IT-säkerhet.

Bland väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som påverkat verksamheten under året kan särskilt nämnas den geopolitiska situationen, konjunkturen i samhället med högre kostnader och arbetslöshet samt brister i infrastrukturen. Den sistnämnda har i hög grad påverkat vår förmåga att nå våra mål, inte minst avseende punktlighet.

Mälardalstrafik arbetar också aktivt för att hantera finansiella risker kopplade till bolagets verksamhet. I förlängningen hanteras den finansiella risken genom de stabila ägarna och samverkansavtalet som beskriver hur Mälardalstrafik ska finansieras. Den förändrade situationen med såväl tillkommande verksamhet på sträckan Stockholm-Uppsala som fortsatt nödavtal för Mälartågstrafiken under 2025 har påverkat kostnadsbilden under året och därmed ägarna.

8. Ekonomi

Sveriges samhällsekonomi präglades 2025 av en fortsatt balansgång mellan återhämtning och utmaningar. Efter en period med hög inflation och osäkerhet stabiliserades prisnivåerna, vilket bidrog till en mer förutsägbar ekonomisk miljö. Under året fortsatte räntesänkningarna att ge effekt, energipriserna hölls på en relativt låg nivå och drivmedelskostnaderna förblev dämpade. Tillväxten var dock fortsatt blygsam. Samtidigt kvarstod flera motverkande faktorer, däribland global lågkonjunktur, geopolitiska spänningar, hög arbetslöshet och en svag krona. Dessa faktorer fortsatte att pressa både företagets lönsamhet och hushållens ekonomiska stabilitet.

Biljettintäkterna har ökat med elva (11) procent jämfört med 2024. Ökningen beror främst på högre biljettpriser, om effekten av den tillkommande trafiken på sträckan Stockholm-Uppsala exkluderas. Under 2025 såldes enkelbiljetter för 686 (591)¹¹ miljoner kronor och periodbiljetter för 437 (418) miljoner kronor. Totalt såldes enkel- och periodbiljetter för 1 123 (1 009) miljarder kronor. Som en följd av att Mälardalstrafik den 12 december 2021 bytte affärsmodell i samband med upphandling av Mälartågstrafiken, från tjänstekoncession till bruttoavtal med incitament, och samtidigt började sälja enkelbiljetter i egen regi, har nettoomsättningen kontinuerligt ökat.

Totala rörelsekostnader under året var 1 900 (1 826) miljoner kronor. En stor andel var trafik kostnader som under året hade ett utfall på 1 722 (1 636) miljoner kronor. Anledningen till kostnadsökningen beror dels på ökat trafikutbud i jämförelse med 2024, dels på grund av det nödavtal som ingicks med nytt trafikföretag från och med 16 juni 2024 och som under 2025 har haft en helårseffekt. Fordonskostnaderna stod för 444 (437) miljoner kronor av trafik kostnaderna under året. Orsaken till ökningen av fordonskostnader berodde på högre räntekostnader samt ökade avsättningar för tungt underhåll jämfört med 2024. Övriga externa kostnader uppgick till 135 (151) miljoner kronor. De största kostnaderna som ingår är försäljningsomkostnader för biljettgiltighet samt provisioner till återförsäljare av enkel- och periodbiljetter samt betaltjänster. Ytterligare delar är marknadsföring och kommunikation samt utvecklingskostnader.

Personalkostnader uppgick till 43 (37) miljoner kronor. Dessa har ökat till följd av en större organisation som vuxit i takt med uppdraget.

Tabell 4: Flerårsöversikt 2021–2025

Flerårsöversikt (Tkr)	2025	2024	2023	2022	2021
Nettoomsättning	1 879 818	1 575 321	1 304 658	1 065 698	576 093
Omsättningsökning (%)	19	21	22	85	14
Resultat efter finansiella poster	20 705	25 333	23 308	18 932	17 407
Rörelsemarginal (%)	0,8	1,1	1,5	1,7	3,0
Avkastning på eget kapital (%)	43	61	73	80	74
Balansomslutning	519 451	613 849	391 575	294 618	233 597
Soliditet (%)	9,2	6,8	8,2	8,1	5,9
Antal anställda	37	33	28	26	21
Medelantal anställda	35	29	27	22	19

¹¹ Siffror i parentes avser resultat för 2024.

8.1 Förslag till resultatdisposition

Tabell 5: Förslag till resultatdisposition

Styrelsen föreslår att till förfogande stående medel	Tkr
Balanserat resultat	40 789
Årets resultat	6 343
Summa	47 132
Disponeras så att i ny räkning överföres	47 132
Summa	47 132



9. Ekonomisk redovisning

Tabeller visas i tusentals kronor

9.1 Resultaträkning

Resultaträkning			
	Not	2025-01-01– 2025-12-31	2024-01-01– 2024-12-31
Nettoomsättning	2, 3, 19	1 879 818	1 575 281
Övriga rörelseintäkter		35 590	267 139
		1 915 409	1 842 420
Rörelsens kostnader	19		
Trafikkostnader		-1 722 308	-1 636 457
Övriga externa kostnader	4, 5, 6	-134 706	-151 018
Personalkostnader	6	-43 123	-37 222
Avskrivningar och nedskrivningar			
Av materiell och immateriella anläggningstillgångar	10, 11	-353	-845
		-1 900 490	-1 825 542
Rörelseresultat		14 919	16 878
Resultat från finansiella poster			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	7	5 912	8 459
Räntekostnader och liknande resultatposter	8	-126	-4
		5 786	8 455
Resultat efter finansiella poster		20 705	25 333
Resultat före skatt		20 705	25 333
Skatt på årets resultat	9	-14 362	-15 833
Årets resultat		6 343	9 500

9.2 Balansräkning

Balansräkning			
	Not	2025-01-01– 2025-12-31	2024-01-01– 2024-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>			
Mjukvaror och licenser	10	0	0
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Inventarier, verktyg och installationer	11	1 368	1 721
Ägarintressen i övriga företag	12, 13	60	60
Summa anläggningstillgångar		1 428	1 781
Omsättningstillgångar			
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Kundfordringar		8 940	13 890
Övriga fordringar		76 801	94 979
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	14	23 369	25 303
		109 110	134 171
<i>Kassa och bank</i>	18	408 913	477 897
Summa omsättningstillgångar		518 023	612 069
SUMMA TILLGÅNGAR		519 451	613 849

Balansräkning			
	Not	2025-01-01– 2025-12-31	2024-01-01– 2024-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	15, 21		
<i>Bundet eget kapital</i>			
Aktiekapital		690	690
Reservfond		40	40
		730	730
<i>Fritt eget kapital</i>			
Balanserat resultat		40 788	31 288
Årets resultat		6 343	9 500
		47 132	40 788
Summa eget kapital		47 862	41 519
Långfristiga skulder			
Övriga skulder	16	885	1 125
		885	1 125
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		275 987	292 066
Aktuella skatteskulder		5 014	12 319
Övriga skulder		2 669	36 769
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	187 034	230 053
		470 704	571 206
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		519 451	613 849

9.3 Rapport över förändringar i eget kapital

Rapport över förändringar i eget kapital

	<i>Bundet eget kapital</i>		<i>Fritt eget kapital</i>	
	Aktie- kapital	Reservfond	Balanserat resultat	Årets resultat
Ingående balans 2024-01-01		40	23 029	8 260
Omföring resultat föregående år		0	8 260	-8 260
Årets resultat		0	0	9 500
Utgående balans 2024-12-31	690	40	31 288	9 500
Omföring resultat föregående år	0	0	9 500	-9 500
Årets resultat	0	0	0	6 343
Utgående balans 2025-12-31	690	40	40 788	6 343

9.4 Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalys			
	Not	2025-01-01– 2025-12-31	2024-01-01– 2024-12-31
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		14 919	16 878
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m.m.			
Avskrivningar och nedskrivningar	10, 11	353	845
Upplösning av långfristig förutbetald intäkt		-239	-282
		15 032	17 441
Erhållen ränta	7	5 911	8 459
Erlagd ränta	8	-122	-4
Betald inkomstskatt		-21 695	-9 676
Kassaflöde från den löpande verksamheten		-873	16 219
före förändringar av rörelsekapital			
<i>Förändringar i rörelsekapital</i>			
Förändring av rörelsefordringar		25 058	16 028
Förändring av rörelseskulder		-93 169	206 899
Kassaflöde från den löpande verksamheten		-68 984	239 146
<i>Investeringsverksamheten</i>			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	11	0	-1 126
Kassaflöde från investeringsverksamheten		0	-1 126
<i>Finansieringsverksamheten</i>			
Långfristig förutbetald intäkt		0	0
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		0	0
Årets kassaflöde		-68 984	238 021
Likvida medel vid årets början		477 897	239 877
Likvida medel vid årets slut	18	408 913	477 897

9.5 Noter

Not 1 Redovisningsprinciper

Allmänna redovisningsprinciper

Årsredovisningen har upprättats enligt Årsredovisningslagen (1995:1554) och BFAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

Intäktsredovisning

Försäljning av varor

Intäkten redovisas till verkligt värde av vad företaget fått eller kommer att få. Det innebär att företaget redovisar intäkten till nominellt värde (fakturabelopp) om företaget får ersättning i likvida medel direkt vid leveransen. Avdrag görs för lämnade rabatter.

Vid försäljning av varor redovisas normalt inkomsten som intäkt när de väsentliga förmåner och risker som är förknippade med ägandet av varan har överförts från företaget till köparen.

Ränta, royalty och utdelning

Ersättning i form av ränta, royalty eller utdelning redovisas som intäkt när det är sannolikt att företaget kommer att få de ekonomiska fördelar som är förknippade med transaktionen och när inkomsten kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.

Ränta redovisas som intäkt enligt den s.k. effektivräntemetoden.

Offentliga bidrag

I de fall ingen framtida prestation för att erhålla bidragen krävs, intäktsför företaget offentliga bidrag då villkoren för att erhålla bidragen är uppfyllda. Offentliga bidrag värderas till det verkliga värdet av vad företaget har erhållit eller kommer att erhålla.

Leasingavtal

Företaget som leasegivare

Då de ekonomiska risker och fördelar som är förknippade med tillgången inte har övergått till leasetagaren klassificeras leasingen som operationell leasing. De tillgångar som företag är leasegivare av redovisas som anläggningstillgång eller som omsättningstillgång beroende av när leasingperioden förfaller. Leasingavgiften fastställs årligen och redovisas linjärt över leasingperioden.

Företaget som leasetagare

Företaget redovisas samtliga leasingavtal, såväl finansiella som operationella, som operationella leasingavtal. Operationella leasingavtal redovisas som en kostnad linjärt över leasingperioden.

Se vidare not 3 och 5.

Ersättning till anställda

Ersättning till anställda avser alla typer av ersättningar som företaget lämnar till de anställda. Företagets ersättningar innefattar bland annat löner, betald semester, betald frånvaro och ersättning efter avslutad anställning (pensioner). Redovisning sker i takt med intjänandet. Ersättningar till anställda efter avslutad anställning avser avgiftsbestämda eller förmånsbestämda pensionsplaner. Som avgiftsbestämda planer klassificeras planer där fastställda avgifter betalas och det inte finns förpliktelser, vare sig legala eller informella, att betala något ytterligare, utöver dessa avgifter. Övriga planer klassificeras som förmånsbestämda pensionsplaner. Företaget har inga övriga långfristiga ersättningar till anställda.

Företaget har endast avgiftsbestämda pensionsplaner. Utgifter för avgiftsbestämda planer redovisas som en kostnad under den period de anställda utför de tjänster som ligger till grund för förpliktelsen.

Omräkning av poster i utländsk valuta

Fordringar och skulder i utländsk valuta har värderats till balansdagens kurs. Kursvinster och kursförluster på rörelsefordringar och rörelseskulder redovisas i rörelseresultatet medan kursvinster och kursförluster på finansiella fordringar och skulder redovisas som finansiella poster.

Skatt

Total skatt utgörs av aktuell skatt och uppskjuten skatt. Skatter redovisas i resultaträkningen, utom då underliggande transaktion redovisas direkt mot eget kapital varvid tillhörande skatteeffekt redovisas i eget kapital.

Aktuell skatt

Aktuell skatt avser inkomstskatt för innevarande räkenskapsår samt den del av tidigare räkenskapsårs inkomstskatt som ännu inte redovisats. Aktuell skatt beräknas utifrån per den skattesats som gäller per balansdagen.

Anläggningstillgångar

Materiella och immateriella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde minskat med ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar. När det finns en indikation på att en tillgångs värde minskat görs en prövning av nedskrivningsbehov. Bolaget redovisar anläggningstillgång som används i verksamhet till det lägsta av bokfört värde och förlustvärde, vilket är det lägsta av försäkringsvärdet och återvinningsvärde alternativt återanskaffningsvärdet. I andra fall jämförs bokfört värde med återvinningsvärdet. Har tillgången ett återvinningsvärde som är lägre än det redovisade värdet, skrivs den ner till återvinningsvärdet. För tillgångar som tidigare skrivits ner görs per varje balansdag en prövning om återföring bör göras.

Materiella anläggningstillgångar har delats upp på betydande komponenter när komponenterna har väsentligt olika nyttjandeperioder.

Avskrivningsbart belopp utgörs av anskaffningsvärdet minskat med ett beräknat restvärde om detta är väsentligt. Avskrivning sker linjärt över den förväntade nyttjandeperioden.

Följande avskrivningstider tillämpas:

Immateriella anläggningstillgångar

Mjukvaror och licenser 5 år

Materiella anläggningstillgångar

Inventarier, verktyg och installationer 10 år

Finansiella instrument

Bolaget redovisar och värderar finansiella instrument till anskaffningsvärde. Kundfordringar övriga kortfristiga fordringar redovisas till det lägsta av anskaffningsvärde enligt kapitel 11 (K3). Det belopp varmed de beräknas bli reglerade det vill säga med avdrag för befarade förluster.

Övriga avsättningar

Avsättningar redovisas när bolaget har en formell eller informell förpliktelse som en följd av tidigare händelser och det är sannolikt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera förpliktelsen. Avsättningar värderas till den bästa uppskattningen av det belopp som krävs för att reglera förpliktelsen. Om effekten av tid när betalning sker är väsentlig nuvärdesberäknas förpliktelsen.

Uppskattningar och bedömningar

Vid upprättande av de finansiella rapporterna har uppskattningar gjorts kopplat till redovisningsprinciper och redovisade belopp av tillgångar, skulder, intäkter och kostnader. Uppskattningarna är baserade på tillgänglig information, dialog med externa parter, historiska erfarenheter samt ett antal andra faktorer som under rådande förhållanden synes var rimliga. Resultatet av dessa uppskattningar och bedömningar används för att bedöma värdet på tillgångar och skulder som inte annars framgår tydligt av andra källor. Verkligt utfall kan avvika från dessa uppskattningar och bedömningar.

Not 2 Nettoomsättningens fördelning

Nettoomsättningen fördelar sig på verksamhetsgrenar enligt följande:

	2025	2024
Biljettintäkter	1 123 925	1 010 679
Ersättning från ägarna	754 041	557 424
Övriga intäkter	1 852	7 178
	1 879 818	1 575 281

Not 3 Leasingavtal - leasegivare*Operationell leasing*

	2025-12-31	2024-12-31
Framtida minimileaseavgifter avseende ej uppsägningsbara operationella leasingavtal:		
Inom 1 år	392	300
Senare än 1 år men inom 5 år	1 600	1 182
Senare än 5 år	1 527	0
	3 519	1 482

Följande väsentliga leasingavtal redovisas som operationella leasingavtal:

Uthyrning av en tågdepå från mitten av februari 2019, uthyrning av svarv från 16 juni 2024 och uthyrning av depåspår i Hagalund från 1 februari 2026.

Not 4 Leasingavtal - leasingtagare*Operationell leasing*

	2025	2024
Kostnadsförda leasingavgifter avseende operationella leasingavtal	498 398	470 082
Framtida minimileaseavgifter avseende ej uppsägningsbara operationella leasingavtal:		
Ska betalas inom 1 år	586 208	523 327
Ska betalas inom 1–5 år	2 153 502	2 155 523
Ska betalas senare än 5 år	866 376	688 434
	3 606 086	3 367 284

Företaget har ingått följande väsentliga leasingavtal vilka redovisas som operationella leasingavtal:

Företagets hyresavtal avser hyra av tåg, depå, svarv och kontor.

Not 5 Arvode till revisorer

	2025	2024
KPMG för 2024 och Azets för 2025		
Revisionsuppdraget	646	500
Övriga tjänster	48	173
	694	673

Not 6 Anställda och personalkostnader

	2025	2024
<i>Medelantalet anställda</i>		
Män	18	15
Kvinnor	17	14
	35	29
<i>Löner och andra ersättningar</i>		
Styrelse och verkställande direktör	1 556	1 557
Övriga anställda	26 527	22 177
	28 083	23 734
<i>Pensions- och övriga sociala kostnader</i>		
Pensionskostnader för styrelse och verkställande direktör	474	796
Pensionskostnader för övriga anställda	3 368	3 222
Övriga sociala kostnader enligt lag och avtal	9 807	8 435
	13 650	12 453

Könsfördelning bland ledande befattningshavare

	2025-12-31	2024-12-31
Andel kvinnor i styrelsen	50%	50%
Andel män i styrelsen	50%	50%
Andel kvinnor bland övriga ledande befattningshavare	85%	85%
Andel män bland övriga ledande befattningshavare	15%	15%

Not 7 Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter

	2025	2024
Övriga ränteintäkter	5 912	8 459
	5 912	8 459

Not 8 Räntekostnader och liknande resultatposter

	2025	2024
Övriga räntekostnader	-122	-4
Kursdifferenser	-4	0
	-126	-4

Not 9 Skatt på årets resultat

	2025-12-31	2024-12-31
Aktuell skatt	14 362	15 833
Summa redovisad skatt	14 362	15 833
Genomsnittlig effektiv skattesats	69,4%	62,5%
Avstämning av effektiv skattesats		
Redovisat resultat före skatt	20 705	25 333
Skatt på redovisat resultat enligt gällande skattesats (20,6 %)	4 265	5 219
Skatteeffekt av:		
Övriga ej avdragsgilla kostnader	11 734	10 638
Ej skattepliktiga intäkter	-20	-24
Justering avseende tidigare år	-1 618	0
Redovisad skatt	14 362	15 833
Effektiv skattesats	69,4%	62,5%

Upplysningar om uppskjuten skattefordran och skatteskuld

Vad avser förändringen av uppskjuten skatteskuld, se not Avsättningar.

Not 10 Immateriella anläggningstillgångar, Mjukvaror och licenser

	2025-12-31	2024-12-31
Ingående anskaffningsvärden	283	283
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	283	283
Ingående avskrivningar	-283	-241
Årets avskrivningar	0	-43
Utgående ackumulerade avskrivningar	-283	-283
Utgående redovisat värde	0	0

Not 11 Materiella anläggningstillgångar, Inventarier, verktyg och installationer

	2025-12-31	2024-12-31
Ingående anskaffningsvärden	3 519	2 394
Årets anskaffningar	0	1 126
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	3 519	3 519
Ingående avskrivningar	-1 799	-997
Årets avskrivningar	-353	-802
Utgående ackumulerade avskrivningar	-2 152	-1 799
Utgående redovisat värde	1 368	1 721

Not 12 Ägarintressen i övriga företag

	2025-12-31	2024-12-31
Ingående anskaffningsvärden	60	60
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	60	60

Not 13 Specifikation av ägarintressen i övriga företag

Namn	Antal andelar	Kapitalandel	Rösträttsandel	Bokfört värde	Intäktsförd utdelning
Samtrafiken i Sverige AB	30	1,75%	1,75%	60	0
				60	0

Samtrafiken i Sverige AB

Org.nr. 556467-7598
Säte Stockholm

Not 14 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	2025-12-31	2024-12-31
Upplupna intäkter	0	2 113
Förutbetalda hyreskostnader	10 274	10 346
Övriga förutbetalda kostnader	13 095	12 845
	23 369	25 303

Not 15 Antal aktier

	2025-12-31 Kvotvärde	2024-12-31 Kvotvärde	2025-12-31 Antal	2024-12-31 Antal
A-aktier	5000	5000	138	138
			138	138

Not 16 Långfristiga skulder

	2025-12-31	2024-12-31
Förfaller mellan 1 och 5 år efter balansdagen		
Skulder till ägare	885	1 125
	885	1 125
Förfaller senare än 5 år efter balansdagen		
Skulder till ägare	0	0
	0	0
Summa långfristiga skulder	885	1 125

Not 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2025-12-31	2024-12-31
Upplupna semesterlöner	1 981	1 626
Upplupna sociala avgifter	622	511
Övriga upplupna kostnader	184 431	227 915
	187 034	230 053

Not 18 Kassa och bank

	2025-12-31	2024-12-31
Kassamedel	408 913	477 897
	408 913	477 897

Not 19 Uppllysning om vissa transaktioner med närstående

Företaget har under räkenskapsåret genomfört följande transaktioner med sådana närstående parter som anges i Årsredovisningslagen 5 kap. 23 § på annat än marknadsmässiga villkor

Transaktionens art	Belopp	Närstående relation
Försäljning	1 876 881	Ägare
Inköp	90 069	Ägare

Not 20 Väsentliga händelser efter balansdagens slut

Biljettprisjustering motsvarande 2,7 procent för Mälardalstaxans enkel- och periodbiljetter från och med 8 januari 2026.

Not 21 Disposition av vinst eller förlust

Förslag till resultatdisposition	2025-12-31	2024-12-31
Styrelsen föreslår att till förfogande stående medel		
Balanserat resultat	40 789	31 289
Årets resultat	6 343	9 500
	47 132	40 789
Disponeras så att i ny räkning överföres	47 132	40 789
	47 132	40 789

Not 22 Nyckeltalsdefinitioner*Rörelsemarginal*

Rörelseresultatet med tillägg för obeskattade reserver som reducerats med uppskjuten skatt.

Avkastning på eget kapital

Resultat efter finansiella poster i procent av justerat eget kapital

Soliditet

Justerat eget kapital i procent av balansomslutning

Underskrifter

Årsredovisningens innehåll blev klart den 2 mars 2026.

Stockholm, datum enligt digital signering

Anton Fendert
Ordförande

Monica Johansson
Styrelseledamot

Harry Bouveng
Styrelseledamot

Christoffer Öqvist
Styrelseledamot

Cecilia Linder
Styrelseledamot

Jenny Landernäs
Styrelseledamot

Jenny Lundström
Styrelseledamot

Marino Wallsten
Styrelseledamot

Nina Höijer
Styrelseledamot

Jan Owe-Larsson
Styrelseledamot

Erik Baecklund
Styrelseledamot

Annsöfi Ramevik
Styrelseledamot

Helena Ekroth
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats den dag som framgår av vår elektroniska underskrift

Azets Revision & Rådgivning
Fredrik Eklund
Auktoriserad Revisor