

**Mötesrubrik:** Styrelsemöte i Svealandstrafiken AB

**Plats:** Bettorp depå, Örebro

**Datum och tidpunkt:** 2023-02-21

**Närvarande:** Nils-Eric Gustavsson, ordförande

**Ledamöter:**

Elisabeth Andreasson  
 Staffan Braw  
 Claes-Göran Classon  
 Anders Jackson  
 Katrin Larsson  
 Camilla Petersen  
 Maria Åkesson  
 Per Östblom

**Fackliga företrädare:**

Jenny Aho, Vision  
 Lena Sjöqvist, Kommunal  
 Per-Olov Ståhle, Kommunal  
 Mikael Tonér, Kommunal

**Tjänstemän:**

Peter Liss, VD  
 Mattias Ceder, Ekonomichef  
 Annika Larsson, VD-assistent

**Anmält förhinder** Charlotte Wäreborn Schultz

Med anledning av den tragiska trafikolycka som inträffade strax utanför Kumla den 17 februari börjar Peter Liss mötet med att informera styrelsen om olyckstillfället då två av Svealandstrafikens medarbetare omkom. Vidare informeras styrelsen om hur krisarbetet sett ut och hur arbetet fortlöper. Peter Liss lyfter fram att i en situation som denna, har alla gemensamt visat hur starka vi är tillsammans, alla har på olika sätt hjälpt till. Styrelsen framför sina kondoleanser och tycker att ledningen har hanterat situationen på bästa sätt.

Samtliga depåer flaggar på halv stång och håller tyst minut kl. 12.00 den 21 februari.

**§ 1 Val av protokolljusterare**

Styrelsen beslutar

**att** utse Per Östblom till protokolljusterare.

**§ 2 Godkännande av dagordningen**

Styrelsen beslutar

**att** fastställa dagordningen.

**§ 3 Godkännande av föregående protokoll**

Styrelsen beslutar

**att** fastställa föregående protokoll.

**§ 4 Förslag till utvärdering av styrelsens arbete**  
*Föredragande Camilla Petersen och Peter Liss*

Styrelsen beslutar

**att** fastställa modellen för utvärdering av styrelsens arbete.

**§ 5 Förslag till utvärdering VD**  
*Föredragande Camilla Petersen och Nils-Eric Gustavsson*

Styrelsen beslutar

**att** fastställa modellen för utvärdering av VD:s arbete.

**§ 6 Information från VD**  
*Föredragande Peter Liss*

VD gav information om

- Ägardialog
- Presidier och nämndmöten
- Sobona
- Svensk Kollektivtrafik
- Sveriges bussföretag
- Kollektivtrafikförvaltningen i respektive län
- Drivmedel och bussinköp

- Biogas Västmanland
- BRT Örebro
- Elbussinförandet i Västerås och Örebro
- Flytt av depån i Västerås
- Bussar till Ukraina
- Utvecklingsdag och seminarium
- Prisutveckling
- Mål och uppföljning 2023

Styrelsen beslutar

- att** godkänna informationen.
- att** VD får i uppdrag att se över frågan om det finns möjlighet att skänka bussar till Ukraina. Om möjlighet till detta finns ger styrelsen sitt godkännande att bussar skänks.
- att** temat för utvecklingsdagen den 28 mars blir attraktiv arbetsgivare och framtida kompetensförsörjning.

## § 7

### **Förslag till bokslutsrapport, årsredovisning och hållbarhetsredovisning** *Föredragande Mattias Ceder*

Styrelsen beslutar

- att** godkänna bokslut avseende verksamhetsår 2022.
- att** godkänna årsredovisningen respektive hållbarhetsredovisningen för 2022.
- att** föreslå årsstämman;
  - att fastställa årsredovisningen intagen balans- och resultaträkning,
  - att fastställa föreslagen förvaltningsberättelse,
  - att vinsten disponeras så att i ny räkning överförs 3 145 196 kr.
- att** godkänna finansrapporten.

## § 8

### **Förslag till rapport om bolagsstyrning** *Föredragande Nils-Eric Gustavsson*

Styrelsen beslutar

- att** godkänna rapporten.

**§ 9 Budget 2023, rambudgetprocess 2024**

*Föredragande Mattias Ceder*

**Budget 2023**

Vid styrelsemötet den 22 november beslutade styrelsen om budget 2023 under förutsättning att kollektivtrafikförvaltningen i Västmanland bekräftade förslag till reviderat pris för den linjelagda trafiken. Efter mötet har frågan processats vid ägardialog den 30 november samt i möte den 28 december mellan Svealandstrafikens ordförande och VD, kollektivtrafiknämndens ordförande och Kollektivtrafikförvaltningens förvaltningsdirektör i Västmanland. Den 2 januari erhöll Svealandstrafiken skriftlig bekräftelse på att kollektivtrafikförvaltningen Region Västmanland kommer att ersätta Svealandstrafiken med överenskommet pris för 2023 i vilket ingår nu kända kostnader som kriget i Ukraina medför.

**Rambudgetprocess 2024**

Utgångspunkten för rambudget 2024 är att utgå från det senaste överenskomna priset per 2023.

Styrelsens beslutar

**att** godkänna informationen att Kollektivtrafikförvaltningen Region Västmanland gett bekräftelse på reviderat pris 2023.

**att** godkänna informationen om status gällande rambudget 2024.

**§ 10 Styrelseportal**

*Föredragande Peter Liss, Josefine Hagberg TeamEngine*

Styrelsens beslutar

**att** godkänna att allt styrelsematerial inför nästa styrelsemöte samt därefter endast administreras i TeamEngine, Styrelseportalen.

**§ 11 Övriga frågor**

**§ 12 Kommande möten**

-Utvecklingsdag den 28 mars kl. 08.30-15.30 i Köping.

-Årsstämma den 22 maj kl. 09.00 på Retortgatan i Västerås.

-Nästa ordinarie styrelsemöte sker 2023-03-23 kl. 09.00 på Retortgatan i Västerås

Vid protokollet

Annika Larsson

Justeras

Nils-Eric Gustavsson

Per Östblom

Addo Sign ID-nummer : b1e1045e-10d7-4bdd-9ec6-bcf6f6f02e57

**Bokslut 2022 Svealandstrafiken AB - resultaträkning**

	202201 - 202212		202101 - 202112		202201 - 202212	
	Utfall	Budget	Utfall	Avvikelse	Utfall	Prognos 2
<b>Rörelsens intäkter</b>						
Trafikintäkter	1 031 056	971 969	925 602	59 088	1 031 056	1 021 000
Övriga intäkter	28 288	18 922	31 798	9 365	28 288	24 000
<b>Summa intäkter</b>	<b>1 059 344</b>	<b>990 891</b>	<b>957 399</b>	<b>68 453</b>	<b>1 059 344</b>	<b>1 045 000</b>
<b>Rörelsens kostnader</b>						
Avskrivningar	-98 862	-104 687	-96 665	5 825	-98 862	-101 000
Personalkostnader	-501 350	-472 044	-491 968	-29 305	-501 350	-503 000
Trafikkostnader	-368 765	-307 559	-279 653	-61 205	-368 765	-354 000
Övriga kostnader	-71 866	-89 314	-70 556	17 448	-71 866	-71 000
<b>Summa kostnader</b>	<b>-1 040 842</b>	<b>-973 604</b>	<b>-938 842</b>	<b>-87 238</b>	<b>-1 040 842</b>	<b>-1 029 000</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>18 501</b>	<b>17 286</b>	<b>18 557</b>	<b>1 215</b>	<b>18 501</b>	<b>16 000</b>
<b>Res från finansiella poster</b>						
Finansiella intäkter	572		1	572	572	572
Finansiella kostnader	-11 901	-6 486	-5 490	-5 415	-11 901	-10 000
<b>Res efter finansiella poster</b>	<b>7 172</b>	<b>10 800</b>	<b>13 068</b>	<b>-3 628</b>	<b>7 172</b>	<b>6 000</b>
<b>Bokslutsdispositioner</b>	<b>-4 231</b>		<b>-10 974</b>	<b>-7 292</b>	<b>-4 231</b>	<b>-4 231</b>
<b>Skatt</b>	<b>119</b>		<b>-2 094</b>	<b>119</b>	<b>119</b>	<b>119</b>
<b>Redovisat resultat</b>	<b>3 061</b>			<b>3 061</b>	<b>3 061</b>	<b>3 061</b>

## Bokslut 2022 Svealandstrafiken AB - balansräkning

	2022-12-31	2021-12-31	2020-12-31
<i>Tillgångar</i>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
Byggnader	147 665	142 014	7 416
Inventarier	614 892	619 740	686 693
Mark och markanläggning	94 962	96 322	2 037
Pågående nyanläggning om och tillbyggnad	9 121	9 459	2 602
<b>Anläggningstillgångar</b>	<b>866 640</b>	<b>867 535</b>	<b>698 748</b>
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>			
Fordringar koncernbolag	42 757	44 402	46 046
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>	<b>42 757</b>	<b>44 402</b>	<b>46 046</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
Varulager	11 736	9 668	9 109
Likvida medel	59 453	63 676	52 359
Kundfordringar	105 731	89 184	69 045
Kortfristiga fordringar	33 293	13 475	14 373
Förutbetalda kostnader upplupna intäkter	7 033	4 360	9 109
<b>Omsättningstillgångar</b>	<b>217 246</b>	<b>180 363</b>	<b>153 996</b>
<b>Tillgångar</b>	<b>1 126 643</b>	<b>1 092 300</b>	<b>899 524</b>
<i>Eget kapital, avsättningar och skulder</i>			
<b>Eget kapital</b>			
Bundet eget kapital	-7 501	-7 501	-7 501
Fritt eget kapital	-3 145	-85	0
<b>Eget kapital</b>	<b>-10 646</b>	<b>-7 586</b>	<b>-7 501</b>
<b>Obeskattade reserver</b>	<b>-155 708</b>	<b>-151 477</b>	<b>-141 268</b>
<b>Avsättningar</b>	<b>-90 431</b>	<b>-100 099</b>	<b>-72 433</b>
<b>Långfristiga skulder</b>	<b>-554 037</b>	<b>-572 504</b>	<b>-487 215</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Skulder till kreditinstitut	-156 978	-130 848	-65 550
Övriga skulder	-25 242	-25 061	-16 244
Leverantörsskulder	-54 935	-45 238	-58 194
Upplupna kostnader förutbetalda intäkter	-78 666	-59 487	-51 119
<b>Kortfristiga skulder</b>	<b>-315 821</b>	<b>-260 634</b>	<b>-191 107</b>
<b>Eget kapital, avsättningar och skulder</b>	<b>-1 126 643</b>	<b>-1 092 300</b>	<b>-899 524</b>

## Bokslut 2022 Svealandstrafiken AB - investeringar

### Investeringar (tkr)

Fordon - el/ biogas  
Maskiner/ inventarier  
EI-infrastruktur  
Depåer (bolagsförvärv)

	2022-01-01 2022-12-31	2022-01-01 2022-12-31	2021-01-01 2021-12-31	2021-01-01 2021-12-31
	Utfall	Budget	Utfall	Budget
	82 000	81 500	0	0
	13 500	20 000	9 694	12 760
	21 500	22 000	0	17 000
	0	0	223 772	220 000
	<b>117 000</b>	<b>123 500</b>	<b>233 466</b>	<b>249 760</b>



Svealandstrafiken AB  
Org.nr. 556555-3350

# Årsredovisning för räkenskapsåret 2022

Styrelsen och verkställande direktören avger följande årsredovisning.

## Innehåll

1. Förvaltningsberättelse .....	2
2. Resultaträkning (tkr) .....	7
3. Balansräkning .....	8
4. Kassaflödesanalys .....	10
5. Noter .....	11

Om inte annat särskilt anges, redovisas alla belopp i tusental kronor. Uppgifter inom parentes avser föregående år.

**Svealandstrafiken AB**  
Retortgatan 7                      Fabriksgatan 20  
721 30 Västerås                      702 23 Örebro  
Telefon: 021 - 470 18 00  
Epost: [info@svealandstrafiken.se](mailto:info@svealandstrafiken.se)

 **Svealandstrafiken**

## 1. Förvaltningsberättelse

### Allmänt

Svealandstrafiken AB har under året 2022 utvecklat, planerat och bedrivit linjetrafik med buss inom Västmanlands län och Örebro län samt skolskjutstrafik med buss inom respektive län. Linjetrafiken utförs på uppdrag av Region Västmanland och Region Örebro län, som är trafikhuvudmän för kollektivtrafiken i Västmanland respektive Örebro län. Svealandstrafiken arbetar enligt ett unikt koncept, där trafikproduktion i egen regi optimeras med ramavtal som Svealandstrafiken har med bussoperatörer. Kombinationen av egen regi och ramavtal ger effektivare omlopp och minskad kostnad för Svealandstrafikens beställare.

Svealandstrafiken har under 2022, precis som resten av världen, påverkats av de ekonomiska konsekvenser som kriget i Ukraina har medfört i form av ökad inflation och höga bränslepriser. Under 2022 ökade resandet och närmade sig nivåer som var innan pandemin Covid-19 detta i takt med att Svealandstrafiken har kunnat välkomna resenärerna tillbaka ombord igen.

Svealandstrafikens ambition är att vara en regional ledare i branschen, genom att erbjuda service i världsklass och skapa bestående värden för ägarna genom hållbara lösningar. Allting går i riktning mot den långsiktiga visionen; Vi är bäst på det vi gör och vi levererar den bästa resan.

I den strategiska affärsplan som visar riktning för de kommande åren finns fem övergripande målområden definierade: Kund - Medarbetare - Miljö och säkerhet - Ekonomi – Affär  
Nedan redovisas väsentliga händelser under året kopplat till dessa fem målområden.

### Målområde kund

Trots omvärldens påverkan med fortsatt höga sjukskrivningstal som en följd av pandemin samt viss problematik i leveranskedjor på grund av kriget i Ukraina har Svealandstrafiken med sina medarbetare och sin busspark lyckats upprätthålla trafikuppdraget och utfört 99,87% av det linjelagda trafikuppdraget.

I februari återgick Svealandstrafiken till att öppna framdörrarna på samtliga bussar i båda länen och i slutet av året kan konstateras att resandevolymen nästintill är tillbaka på den volym som uppmättes före pandemin.

I en nationell undersökning<sup>1</sup> av den upplevda nöjdheten med servicen i hemlandet 2022 hamnar Västmanland på första plats i kategorin kollektivtrafik. I Örebro kommer den upplevda servicen på 5:e plats.

Under året har Svealandstrafiken tillsammans med uppdragsgivarna utvecklat och lanserat realtidsinformation till resenärerna i båda länen, vilket varit efterfrågat och som nu används av flera kundgrupper. Svealandstrafikens trafikledning har i och med detta utbildats i nya systemstöd och rutiner under året.

Svealandstrafiken har tillsammans med Region Örebro län påbörjat en gemensam utbildning för samtliga förare i Örebro län. Utbildningen är en kombination av Svealandstrafikens interna processer och rutiner och Svensk kollektivtrafiks förarcertifiering, med fokus på kundbemötande och service.

<sup>1</sup> ServiceScore 2022 <https://www.mynewsdesk.com/se/servicescore/pressreleases/stora-regionala-skillnader-i-upplevd-servicenivaa-3217229>

## Målområde medarbetare

Under året har en lansering och förankring av Svealandstrafikens nya värdegrund SVEA (Samverkande, Värdeskapande, Engagerande, Ansvarstagande) påbörjats och implementation av densamma kommer att fortsätta under 2023. Målsättningen är att samtliga medarbetare ska leva enligt SVEA, i ord och handling.

Arbetet med att säkra ett tydligt, transparent och väl fungerande ledarskap har fortsatt under år 2022. För att säkerställa ett hållbart ledarskap har en kartläggning av alla chefers kort- och långsiktiga kompetensbehov genomförts, med syfte att erbjuda relevanta, skräddarsydda ledarutvecklingsmoduler under 2023 och framåt. En kompetensbehovsanalys av samtliga verksamhetsområden och tjänster hos Svealandstrafiken har genomförts med avsikten att titta framåt i tidsperspektivet 5 – 10 år.

Ett omfattande arbete har genomförts kopplat till policys, riktlinjer och rutiner inom hela HR området. Riktlinje och rutin för visuellblåsning utifrån den nya lagstiftningen har tagits fram och har också utvecklat policy, riktlinjer och rutiner för att förebygga kränkande särbehandling, trakasserier och sexuella trakasserier.

En förstudie inför utvecklingen av ett nytt, användarvänligt och mobilanpassat intranät har genomförts under hösten.

En organisationsförändring har genomförts under året, med syfte att förenkla och effektivisera processerna inom produktion, teknik, verkstad och servicehall.

I årets Bussförar-SM tog sig två kvinnliga förare som gått bolagets körskola till final, vilket är ett tydligt kvitto på att satsningarna på Svealandstrafikens körskola ger utdelning.

## Målområde miljö & säkerhet

Under 2022 har Svealandstrafiken haft fokus på införandet av elbussar i Västerås stadstrafik. En helt ny laddinfrastruktur har byggts på depån i Västerås och förberedelser har genomförts inför trafikstarten för sammanlagt 10 nya, eldrivna bussar som genomfördes under hösten. Ytterligare 7 elbussar levereras i början av 2023. Under året har avtal tecknats för 36 elbussar och tillhörande laddinfrastruktur till det kommande stadslinjenätet samt BRT-systemet i Örebro.

Bolaget har påbörjat framtagandet av en långsiktig bränslestrategi. Arbetet har skett i samverkan med respektive uppdragsgivare.

Under året har Svealandstrafiken arbetat med att vidareutveckla och uppdatera riktlinjer och rutiner för att förebygga och hantera hot och våld. Arbetet har bland annat gett upphov till nya checklistor samt stöd för chefer som arbetar med detta. Nytt för året är att händelser kan rapporteras på ett förenklat sätt i avvikelssystemets appfunktion.

Svealandstrafiken har under året arbetat med förarmiljön, bland annat genom tester av säkerhetsglas. Detta arbete har också tagits i beaktande vid upphandling av nya bussar.

Inom hållbarhetsområdet har en väsentlighetsanalys genomförts. Denna kommer att ligga till grund för Svealandstrafikens hållbarhetsarbete 2023 och framåt. Svealandstrafiken AB har upprättat en hållbarhetsredovisning för 2022 som bilaga till årsredovisningen, den finns publicerad på <https://www.svealandstrafiken.se/se/om-oss>.

## Målområde ekonomi

Svealandstrafiken har under 2022, precis som resten av världen, påverkats av de ekonomiska konsekvenser som kriget i Ukraina har medfört i form av ökad inflation, höga bränslepriser och höga finansiella kostnader. Med anledning av de ökade kostnaderna har ett arbete genomförts kopplat till effektiviseringar, där varje verksamhetsgren har fått inkomma med förslag och en handlingsplan för detta. Åtgärder enligt handlingsplan är vidtagna under året.

Svealandstrafiken har under året omförhandlat och kommit till överenskommelse om ersättning för förhöjda bränslekostnader under 2022. Omförhandling har även skett av priserna för trafiken 2023 för att möta upp de kraftigt ökade kostnaderna som en följd av omvärldsutvecklingen.

Sjuktalet har under 2022 varit i samma nivå som 2021, vilket inneburit fortsatt höga kostnader för sjukskrivningar och frånvaro.

Två projekt kopplat till optimering av planering och bemanningen samt optimering av verkstad och service har startats under året och kommer att fortlöpa under perioden 2023-2025.

Svealandstrafiken har år 2022, trots omvärldens påverkan och tack vare ovan nämnda insatser, haft ett rörelseresultat i paritet med 2021, dessutom klarat ett positivt resultat på 7,2 mkr före bokslutsdispositioner och skatt. Även om avkastningsnivå på 10,8 mkr inte nåddes (på grund av framför allt höga finansiella kostnader) så ger resultatet ett bidrag till Svealandstrafikens långsiktiga mål att generera en hållbar avkastning över tid och genom det skapa ett mer solitt bolag.

### Målområde affär

Under 2022 har Svealandstrafiken ingått ett antal nya trafikuppdrag, bland annat skolskjuts i Skinnskatteberg och Degerfors. Utöver det har bolaget även en helårseffekt av den trafik som startades upp i december 2021 i södra Örebro län (Askersunds kommun, Hallsbergs kommun, Laxå kommun, Kumla kommun).

Ytterligare en trafikstart i Örebro län har genomförts i december där Svealandstrafiken AB nu utför linjetrafik i området Nora/Hällefors. I och med detta har bolaget nu samtliga trafikområden i Örebro län förutom Karlskoga, där trafikstart är planerad till 2025.

Ett kontinuerligt varumärkesarbete har resulterat i stigande siffror kopplat till den externa synligheten, vilket den årliga varumärkesmätningen visar. Kännedomen om Svealandstrafiken AB ökar, både hos icke-resenärer och resenärer.

Samverkan med respektive uppdragsgivare har fördjupats, bland annat i form av gemensamma utvecklingskonferenser.

Totalt under året har 19 uppdrag för den allmänna linjetrafiken konkurrensutsatts via bolagets ramavtal samt 9 uppdrag för kommunala skolskjutsar. Sammantaget under 2022 har 167 bussar via avtal med våra ramavtalsleverantörer nyttjats både för linje samt skoltrafik.

Under hösten har bolaget erhållit en extrabeställning från Kollektivtrafikförvaltningen som inneburit att busstrafik återupptagits på sträckan Sala-Västerås till följd av problem med tågtrafiken.

### Risk och osäkerhetsfaktorer i verksamheten

Prismodellen för det största uppdraget linjelagd kollektivtrafik baseras på ett fast pris per omloppskilometer och omloppstimme utifrån en uppskattad trafikproduktion. Priset för nästkommande år förhandlas i början av året vilket gör att Svealandstrafiken för kommande år tar en risk respektive en möjlighet beroende på utfallet av kostnadsutvecklingen för resterande av innevarande år samt under kommande år.

Omvärldsutvecklingen under 2022 med en skenande inflation, kraftiga prisökningar inom framför allt bränsle och energi men även inom andra områden såsom reservdelar, oljor och vätskor m.m. har påverkat Svealandstrafikens driftkostnader negativt. Tack vare genomförda interna besparingsåtgärder tillsammans med omförhandlad bränsleersättning så klarar verksamheten att leverera ett för året positivt resultat.

Förutom de ekonomiska utmaningar som omvärldsutvecklingen inneburit har bristen på halvledare

och andra reservdelar/material medfört längre leveranstider bland annat på årets leverans av elbussar. En risk för kommande år är att eventuell brist på material i förlängningen skapar problem att reparera och få ut fordon i trafik. En större elbussleverans är beställd till slutet av 2023. Vid leveransförseningar kan det medföra kostnadsökningar för den fordonsflotta som ska ersättas.

Priset för trafikuppdrag är omförhandlad för 2023 utifrån de nya prisnivåerna. Risken som bolaget tar är om prisnivåerna skulle utvecklas i annan riktning än de nivåer som är ansatta. Med en fortsatt hög kostnadsnivå under 2023 och framåt finns en risk att Svealandstrafiken får ett minskat trafikuppdrag. Vid ett minskat trafikuppdrag så riskerar Svealandstrafiken att stå med outnyttjade resurser i form av fordon och medarbetare.

Svealandstrafikens verksamhet är personalintensiv och mer än hälften av bolagets kostnader är personalrelaterade. Under året har det nationellt inom branschen mer tydligt än tidigare flaggats för en akut brist på bussförare. Svealandstrafiken ser motsvarande kompetensförsörjningsproblematik men framför allt på några års sikt. För att motverka risken att stå utan personal på sikt jobbar Svealandstrafiken med att utveckla körskolan i egen regi samt samverkan med andra parter. Sjukskrivningsnivåerna har under 2022 fortsatt varit höga som en följd av Covid-pandemin. Ett fortsatt aktivt arbete med att sänka sjukfrånvaron är nödvändigt för att skapa ekonomiskt utrymme samt för att säkra bussförarresurs för trafikproduktionen.

## Finansiering

Under året har Svealandstrafiken totala låneskuld ökat med 8 mkr och är vid årets slut 711 mkr. Nya lån på 81 mkr har tagits upp för finansiering av leveransen av de första elbussarna till Västerås. Den del av den totala låneskulden som ägarna borgar för uppgick till 702 mkr och ligger inom ramen för aktuellt borgensbeslut. Soliditeten är vid årets slut på 11,86%. Ränteutvecklingen har andra delen av året varit negativ och påverkan blir markant under kommande år 2023 där snitträntan beräknas vara 2 procentenheter högre jämfört med 2022. Med anledning av Svealandstrafikens fortsatt höga investeringstakt och höga skuldsättningsgrad är beaktande av den framtida ränteutvecklingen viktig del för bolaget. Svealandstrafiken behöver fortsatt klara resultatmålet och genererar en god avkastning som återinvesteras i verksamheten för att säkra en god soliditet där den långsiktiga målsättningen är 15 %.

## Förändring av eget kapital

	Aktie- kapital	Reserv- fond	Balanserat resultat	Årets resultat	Totalt resultat
Belopp vid årets ingång	7 500	1	- 7 903	7 988	7 586
Balanseras i ny räkning			7 988	- 7 988	0
Årets resultat				3 061	3 061
<b>Belopp vid årets utgång</b>	<b>7 500</b>	<b>1</b>	<b>85</b>	<b>3 061</b>	<b>10 647</b>

<b>Flerårsöversikt (Tkr)</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Totala intäkter	1 059 343	957 399	900 085	629 233	468 142
Resultat efter finansiella poster	7 172	13 068	11 028	162	342
Balansomslutning	1 126 645	1 092 300	899 524	883 689	381 683
Antal anställda	1 183	1 172	1 196	1 155	550
Soliditet (%)	11,9	11,7	13,3	12,4	28,6
Avkastning på totalt kap. (%)	1,7	1,6	1,9	0,6	0,8
Avkastning på eget kap. (%)	5,4	8,2	7,4	0,2	0,3

För definitioner av nyckeltal, se Redovisnings- och värderingsprinciper.

### Förslag till vinstdisposition

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel (kronor):

balanserad vinst	84 527
årets resultat	3 060 669
	<b>3 145 196</b>
disponeras så att i ny räkning överföres	3 145 196

### Resultat och ställning

Svealandstrafiken AB har under året levererat ett resultat om 7 172 tkr före bokslutsdispositioner och skatt. Resultatmålet var 10 800 tkr.

Svealandstrafikens resultat och ställning i övrigt framgår av efterföljande resultat- och balansräkning samt kassaflödesanalys med noter.



<b>2. Resultaträkning (tkr)</b>	<b>Not</b>	<b>2022-01-01 -2022-12-31</b>	<b>2021-01-01 -2021-12-31</b>
<b>Rörelsens intäkter</b>			
Trafikintäkter		1 031 053	925 614
Övriga rörelseintäkter		28 291	31 785
<b>Summa rörelsens intäkter</b>		<b>1 059 344</b>	<b>957 399</b>
<b>Rörelsens kostnader</b>			
Trafikkostnader	3	-368 765	-279 653
Övriga externa kostnader	4, 5	-71 121	-69 861
Personalkostnader	6	-502 094	-492 663
Avskrivningar		-98 862	-96 621
Övriga rörelsekostnader		0	-45
<b>Summa rörelsens kostnader</b>		<b>-1 040 842</b>	<b>-938 843</b>
<b>Rörelseresultat</b>		<b>18 502</b>	<b>18 556</b>
<b>Resultat från finansiella poster</b>			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		572	1
Räntekostnader		-10 141	-4 302
Räntekostnader pensionsskuld		-1 760	-1 187
<b>Summa finansiella poster</b>		<b>-11 329</b>	<b>-5 488</b>
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>7 173</b>	<b>13 068</b>
Bokslutsdispositioner	7	-4 231	-2 986
Skatt på årets resultat	8	119	-2 094
<b>Årets resultat</b>		<b>3 061</b>	<b>7 988</b>

3. Balansräkning	Not	2022-12-31	2021-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Byggnader och mark	9	242 627	238 336
Maskiner och inventarier	10	51 874	40 906
Vagnpark	11	563 019	578 834
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	12	9 121	9 459
<b>Summa materiella anläggningstillgångar</b>		<b>866 641</b>	<b>867 535</b>
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Andelar i koncernföretag	13	0	0
Andra långfristiga fordringar	14	42 757	44 402
<b>Summa finansiella anläggningstillgångar</b>		<b>42 757</b>	<b>44 402</b>
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>909 398</b>	<b>911 937</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
<i>Varulager</i>			
Varulager		11 630	9 134
Pågående arbete för annans räkning		106	534
<b>Summa varulager</b>		<b>11 736</b>	<b>9 668</b>
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Kundfordringar		105 732	89 184
Övriga kortfristiga fordringar		33 293	13 475
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	15	7 033	4 360
<b>Summa kortfristiga fordringar</b>		<b>146 058</b>	<b>107 019</b>
<i>Kassa och bank</i>		59 453	63 676
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>217 247</b>	<b>180 363</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>1 126 645</b>	<b>1 092 300</b>



	Not	2022-12-31	2021-12-31
<b>Balansräkning</b>			
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>	16		
<i>Bundet eget kapital</i>			
Aktiekapital		7 500	7 500
Reservfond		1	1
<b>Summa bundet eget kapital</b>		<b>7 501</b>	<b>7 501</b>
<i>Fritt eget kapital</i>			
Balanserad vinst eller förlust		85	-7 903
Årets resultat		3 060	7 988
<b>Summa fritt eget kapital</b>		<b>3 145</b>	<b>85</b>
<b>Summa eget kapital</b>		<b>10 646</b>	<b>7 586</b>
<b>Obeskattade reserver</b>	17	<b>155 708</b>	<b>151 477</b>
<b>Avsättningar</b>			
Avsatt för pensioner och likande förpliktelser enligt tryggandelagen	18	63 629	73 180
Uppskjuten skatteskuld	19	26 802	26 919
<b>Summa avsättningar</b>		<b>90 431</b>	<b>100 099</b>
<b>Långfristiga skulder</b>			
Skulder till kreditinstitut	20	554 037	572 504
<b>Summa långfristiga skulder</b>	21	<b>554 037</b>	<b>572 504</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Skulder till kreditinstitut (kortfristig del)		156 978	130 848
Leverantörsskulder		54 935	45 238
Aktuella skatteskulder		2 685	5 046
Övriga kortfristiga skulder		22 557	20 015
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	22	78 668	59 487
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		<b>315 823</b>	<b>260 634</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>1 126 645</b>	<b>1 092 300</b>

<b>4. Kassaflödesanalys</b>	<b>Not</b>	<b>2022-01-01</b>	<b>2021-01-01</b>
Tkr		<b>-2022-12-31</b>	<b>-2021-12-31</b>
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Resultat efter finansiella poster		7 172	13 068
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet	23	88 692	97 368
Betald skatt		-2 359	1 988
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>		<b>93 505</b>	<b>112 424</b>
<b>Kassaflöde från förändring av rörelsekapitalet</b>			
Förändring av varulager och pågående arbete		-2 068	-558
Förändring av kundfordringar		-16 547	-20 139
Förändring av kortfristiga fordringar		-22 491	6 381
Förändring av leverantörsskulder		9 697	-12 956
Förändring av kortfristiga skulder		21 720	13 063
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>83 816</b>	<b>98 215</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Investeringar i materiella anläggningstillgångar		-99 213	-240 059
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		1 865	930
Försäljning av finansiella anläggningstillgångar		1 645	1 645
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-95 703</b>	<b>-237 484</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Upptagna lån samt amorteringar		7 663	150 586
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>7 663</b>	<b>150 586</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>-4 224</b>	<b>11 317</b>
<b>Likvida medel vid årets början</b>			
Likvida medel vid årets början		63 676	52 359
<b>Likvida medel vid årets slut</b>		<b>59 452</b>	<b>63 676</b>

## 5. Noter

### Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

#### Redovisningsprinciper

Svealandstrafikens årsredovisning har upprättats enligt årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1 Års- och koncernredovisning (K3). Redovisningsprinciperna är oförändrade i jämförelse med föregående år.

#### Finansiella instrument

Finansiella instrument som redovisas i balansräkningen inkluderar kundfordringar, och övriga fordringar, leverantörsskulder, och låneskulder. Instrumenten redovisas i balansräkningen när Svealandstrafiken AB blir part i instrumentets avtalsmässiga villkor. Finansiella skulder tas bort från balansräkningen när förpliktelseerna har reglerats eller på annat sätt har upphört.

#### Kundfordringar och övriga fordringar

Fordringar redovisas som omsättningstillgångar med undantag för poster med förfallodag mer än 12 månader efter balansdagen, vilka klassificeras som anläggningstillgångar. Fordringar tas upp till det belopp som förväntas bli inbetalt efter avdrag för individuellt bedömda osäkra fordringar.

#### Låneskulder och leverantörsskulder

Låneskulder och leverantörsskulder redovisas initialt till anskaffningsvärde efter avdrag för transaktionskostnader. Skiljer sig det redovisade beloppet från det belopp som ska återbetalas vid förfallotidpunkten periodiseras mellanskillnaden som räntekostnad över lånets löptid med hjälp av gällande villkor för skulden. Härigenom överensstämmer vid förfallotidpunkten det redovisade beloppet och det belopp som ska återbetalas.

#### Intäkter

Svealandstrafikens intäkter består huvudsakligen av ersättningar för utförd busstrafik. Intäkter som redovisas är hänförliga till utförda tjänsteuppdrag. Tjänsteintäkterna redovisas efter avdrag för moms. För tjänsteuppdrag på löpande räkning redovisas inkomsten som är hänförlig till ett utfört tjänsteuppdrag som intäkt i takt med att arbete utförs.

#### Avskrivningar på anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde minskat med avskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår utgifter som direkt kan hänföras till förvärvet av tillgången. När en komponent i en anläggningstillgång byts ut, utrangeras eventuell kvarvarande del av den gamla komponenten och den nya komponentens anskaffningsvärde aktiveras. Tillkommande utgifter som avser tillgångar som inte delas upp i komponenter läggs till anskaffningsvärdet om de beräknas ge företaget framtida ekonomiska fördelar, till den del tillgångens prestanda ökar i förhållande till tillgångens värde vid anskaffningstidpunkten.

Vid aktivering av biogas-, elbussar och el-infrastruktur beräknas bidrag som aktiveras samtidigt med motsvarande avskrivningstid. Beräkning av bidragen baseras på riktlinjer från bidragsgivarna.

Utgifter för löpande reparation och underhåll redovisas som kostnader. I samband med fastighetsförvärv bedöms om fastigheten väntas ge upphov till framtida kostnader för rivning och återställande av platsen. I sådana fall görs en avsättning och anskaffningsvärdet ökas med samma belopp.

Realisationsvinst respektive realisationsförlust vid avyttring av en anläggningstillgång redovisas som Övrig rörelseintäkt respektive Övrig rörelsekostnad.

Materiella anläggningstillgångar skrivs av systematiskt över tillgångens bedömda nyttjandeperiod, vilken årligen prövas. När tillgångarnas avskrivningsbara belopp fastställs, beaktas i förekommande fall tillgångens restvärde. Bolagets mark har obegränsad nyttjandeperiod och skrivs inte av. Linjär

avskrivningsmetod används för övriga typer av materiella tillgångar.

Följande avskrivningstider tillämpas:

	Antal år
Bussar i tätortstrafik	5-12
Bussar i länstrafik	7-12,5
Övriga fordon	5
Maskiner och inventarier	3-15
Byggnader	15-100
Byggnadsinventarier	5-40
Ladinfrastruktur	7-40

#### **Varulager**

Varulagret värderas till det lägsta av anskaffningsvärde och verkligt värde. Erforderlig reservering har skett för inkursrisker. Varulager består av drivmedels- och klädlager. Lagervärden enligt lagerlistor stäms av mot bokfört värde månadsvis och samtliga lager inventeras vid utgången av varje tertial.

#### **Kassaflödesanalys**

Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod. Det redovisade kassaflödet omfattar endast transaktioner som medfört in- eller utbetalningar. Som likvida medel klassificerar företaget, förutom kassamedel, disponibla tillgodohavanden hos banker och andra kreditinstitut samt kortfristiga likvida placeringar som är noterade på en marknadsplats och har en kortare löptid än tre månader från anskaffningstidpunkten. Förändringar i spärrade medel redovisas i investeringsverksamheten.

#### **Nyckeltalsdefinitioner**

##### Soliditet

Eget kapital och obeskattade reserver (med avdrag för uppskjuten skatt) i förhållande till balansomslutningen.

##### Avkastning på totalt kapital

Resultat före avdrag för räntekostnader i förhållande till balansomslutningen.

##### Avkastning på eget kapital

Resultat efter finansiella poster i förhållande till eget kapital och obeskattade reserver (med avdrag för uppskjuten skatt).

##### Antalet anställda

Medelantalet anställda under året.

#### **Ägaruppgifter**

Bolaget är sedan 2018-01-01 ägt till 50 % av Region Västmanland, org nr 2321000-0172, och 50 % av Region Örebro läns förvaltning AB, org.nr. 556740-4040, som i sin tur ägs av Region Örebro län, org.nr. 232100-0164.

Tidigare var bolaget sedan december 2012 helägt av Västmanlands läns landsting, org.nr. 232100-0172. Innan dess var bolaget ett helägt dotterbolag till Västmanlands Lokaltrafik AB, org.nr. 556191-4051, med säte i Västerås.

## Not 2 Uppskattningar och bedömningar

### Avsättning för pensioner

Avsättning för pensioner prognostiseras av Kommunernas Pensionsanstalt som för räkenskapsår 2022-01-01 - 2022-12-31, beräknas vara 63 629 tkr.

Bokförd avsättning justeras och stäms av löpande under året efter prognoser samt den slutavräkning Svealandstrafiken tillhandahåller av KPA.

### Prövning av avskrivningstid för anläggningstillgångar

Svealandstrafikens materiella anläggningstillgångar bussar, samt maskiner och inventarier upptas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar. Avskrivningar görs över beräknad nyttjandeperiod till ett bedömt restvärde. Såväl nyttjandeperiod som restvärde prövas varje år. Om en sådan analys indikerar en förändring av nyttjandeperiod sker justering av denna med extraavskrivningar.

## Not 3 Trafikkostnader

	2022	2021
Drivmedel	147 102	110 737
Vägtrafikskatter och försäkringar	5 780	5 197
Ersättning Underentreprenörer	161 966	116 480
Reparation vagnpark	51 416	45 495
Övriga trafikkostnader	2 501	1 745
	<b>368 765</b>	<b>279 654</b>

## Not 4 Operationella leasingavtal

	2022	2021
Under perioden kostnadsförda leasingavgifter	7 605	6 989

I Svealandstrafikens redovisning utgörs den operationella leasingen i allt väsentligt av hyrda fastigheter/lokaler. Samtliga gällande avtal om hyra av fastighet/lokal enligt nedan uppräknig är möjliga att säga upp skriftligen 9 månader innan uppsägningsdatum. I annat fall är kontraktet för varje gång förlängt med 36 månader. Storleken på de framtida hyreskostnaderna beräknas för hyra samt driftskostnader. Följande avtal om hyra är ingångna:

- Avtalet om hyra av fastigheten Retortgatan 7, Västerås löper till och med 2024-12-31.
- Avtalet om hyra av fastigheten Fabriksgatan 20, Örebro, löper till och med 2023-04-14.
- Avtalet Tullen 8 Castellum, Örebro, löper till och med 2029-05-31.
- Avtalet Melkerhuset, Västerås, löper till och med 2026-08-31.

Framtida leasingavgifter, för icke uppsägningsbara leasingavtal, förfaller till betalning enligt följande:

	2022	2021
Inom ett år	8	7
Senare än ett år men inom fem år	24	31
Senare än fem år	24	23
	<b>56</b>	<b>61</b>

**Not 5 Övriga externa kostnader**

	2022	2021
Lokalhyra	7 617	13 884
Fastighetskostnader	32 150	25 849
Övriga externa kostnader	31 355	30 128
	<b>71 122</b>	<b>69 861</b>

**Varav ersättning till revisorerna - PwC**

Revisionsuppdrag	200	200
Övriga tjänster	362	109
	<b>562</b>	<b>309</b>

**Not 6 Medelantal anställda, löner, andra ersättningar och sjukfrånvaro**

	2022	2021
<b>Medelantalet anställda</b>	<b>1 073</b>	<b>1 086</b>
Kvinnor	179	178
Män	894	908
<b>Antal anställda under året</b>	<b>1 183</b>	<b>1 172</b>
Kvinnor	196	191
Män	987	981
<i>Nyanställda</i>	<b>120</b>	<b>77</b>
Kvinnor	21	12
Män	99	65
<i>Avslutade</i>	<b>100</b>	<b>95</b>
Kvinnor	14	14
Män	86	81
<b>Löner och ersättningar</b>		
Styrelsen och verkställande direktören	2 300	2 276
Övriga anställda	363 758	347 493
<b>Löner och ersättningar</b>	<b>366 058</b>	<b>349 769</b>
Sociala avgifter enligt lag och avtal	111 011	106 510
Pensionskostnader	17 115	29 474
Övriga personalkostnader	7 910	6 910
<b>Sociala avgifter och pensionskostnader</b>	<b>136 036</b>	<b>142 894</b>
<b>Totala löner, ersättningar, sociala avgifter och pensionskostnader</b>	<b>502 094</b>	<b>492 663</b>

**Avtal om avgångsvederlag**

Avtal finns tecknat med verkställande direktör om att anställningen kan sägas upp av arbetsgivaren och arbetstagaren med 6 månaders uppsägningstid. Om arbetsgivaren säger upp anställningen utgår, utöver uppsägningslön, dessutom ett avgångsvederlag om 12 månadslöner beräknat på den månadslön som gäller vid uppsägningstillfället.

**Styrelseledamöter och ledande befattningshavare**

	Antal på balansdagen	2022 varav män	Antal på balansdagen	2021 varav män
Styrelseledamöter	10	60 %	10	60 %
Verkställande direktör och andra ledande befattningshavare	1	100 %	1	100 %

**Sjukfrånvaro**

	2022	Justerad 2021	2021
Total sjukfrånvaro	10,56 %	9,89 %	6,90 %
Långtidssjukfrånvaro	3,48 %	3,05 %	2,12 %
Sjukfrånvaro för män	7,64 %	7,34 %	6,13 %
Sjukfrånvaro för kvinnor	2,91 %	2,55 %	10,80 %
Anställda - 29 år	0,51 %	0,40 %	4,02 %
Anställda 30 - 49 år	4,22 %	3,94 %	6,09 %
Anställda 50 år -	5,83 %	5,54 %	8,08 %

Ny beräkningsmodell för sjukfrånvaro är implementerad för 2022. Sjukfrånvaro mäts mot arbetad tid. Tidigare har årsarbetstid multiplicerat med antal anställda använts. I den nya beräkningsmetoden mäts män respektive kvinnor mot totalt arbetad tid för alla medarbetare och inte som tidigare då män mättes mot årsarbetstid för män. 2021-års justerade siffror utifrån den nya beräkningsmodellen angivna för jämförelse.

**Not 7 Bokslutsdispositioner**

	2022	2021
Återföring från periodiseringsfond	3 519	664
Förändring av överavskrivningar	-7 750	-3 650
	<b>-4 231</b>	<b>-2 986</b>

**Not 8 Skatt på årets resultat**

	2022	2021
Aktuell skatt	-808	-2 136
Skattereduktion investeringar 2021	804	0
Uppskjuten skatt	117	42
Skatt på grund av förändrad taxering	6	0
<b>Skatt på årets resultat</b>	<b>119</b>	<b>-2 094</b>
Redovisat resultat före skatt	3 851	10 176
Skatt enligt gällande skattesats (20,6%)	-793	-2 096
Schablonränta på periodiseringsfonder	-4	-4
Ej avdragsgilla kostnader	-11	-35
<b>Redovisad skattekostnad</b>	<b>-808</b>	<b>-2 136</b>

**Not 9 Byggnader och mark**

	2022	2021
Ingående anskaffningsvärden	268 563	11 876
Anskaffning genom fusion	0	256 687
Försäljning fastigheten Yxan 6 Ljusnarsberg	-2 045	0
Årets anskaffning	8 579	0
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>275 097</b>	<b>268 563</b>
Ingående ackumulerade avskrivningar	-30 227	-2 423
Ackumulerade avskrivningar vid fusion	0	-27 147
Årets avskrivningar	-3 069	-656
Försäljning fastigheten Yxan 6 Ljusnarsberg	825	0
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-32 471</b>	<b>-30 226</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>242 626</b>	<b>238 337</b>

**Not 10 Maskiner och inventarier**

	2022	2021
Ingående anskaffningsvärden	78 093	39 279
Årets anskaffning	18 937	5 155
Försäljning fastigheten Yxan 6 Ljusnarsberg	-142	0
Anskaffning genom fusion	0	33 659
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>96 888</b>	<b>78 093</b>
Ingående avskrivningar	-37 187	-19 700
Försäljningar/utrangeringar	142	0
Ackumulerade avskrivningar vid fusion	0	-13 745
Årets avskrivningar	-7 969	-3 742
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-45 014</b>	<b>-37 187</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>51 874</b>	<b>40 906</b>



**Not 11 Vagnpark**

	2022	2021
Ingående anskaffningsvärden	959 446	979 983
Årets anskaffning	72 030	204
Försäljningar/utrangeringar	-2 736	-20 741
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>1 028 740</b>	<b>959 446</b>
Ingående avskrivningar	-380 612	-312 869
Försäljningar/utrangeringar	2 711	20 432
Årets avskrivningar	-87 821	-88 175
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-465 722</b>	<b>-380 612</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>563 018</b>	<b>578 834</b>

**Not 12 Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar**

	2022	2021
Ingående anskaffningsvärde	9 459	2 602
Under året nedlagda kostnader	31 911	12 012
Under året genomförda omklassificeringar	-32 249	-5 155
<b>9 121</b>	<b>9 121</b>	<b>9 459</b>

**Not 13 Andelar i koncernföretag**

Svealandstrafiken förvärvade och fusionerade två dotterbolag under 2021.

Busstoppar i Örebro län AB  
Organisationsnr. 556078-7839

Bettorpsdepån i Örebro AB  
Organisationsnr. 559313-7481

	2022	2021
Ingående anskaffningsvärden	0	0
Inköp	0	228 107
Fusion	0	-228 107
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**Not 14 Långfristiga fordringar Region Örebro län**

Avser upparbetade kostnader under 2018 och 2019 inför trafikstarten i Region Örebro län hösten 2019. Fordran regleras årligen i som längst 30 år.

	2022	2021
Ingående värde	44 401	47 691
Årets amortering	-1 645	-1 645
<b>Långfristig fordran Region Örebro län</b>	<b>42 756</b>	<b>44 401</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>42 756</b>	<b>44 401</b>

**Not 15 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter**

	2022	2021
Förutbetalda kostnader lokalhyra	2 034	295
Upplupna intäkter	939	1 754
Övriga poster	4 060	2 311
	<b>7 033</b>	<b>4 360</b>

**Not 16 Disposition av vinst eller förlust**

	2022
<b>Förslag till vinstdisposition</b>	
Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel (kronor):	
balanserad vinst	84 527
årets resultat	3 060 669
	<b>3 145 196</b>
disponeras så att i ny räkning överföres	3 145 196

**Not 17 Obeskattade reserver**

	2022	2021
Akkumulerade överavskrivningar	-155 708	-147 958
Periodiseringsfond 2017, nr2	0	-580
Periodiseringsfond 2018, nr2	0	-676
Periodiseringsfond 2019, nr2	0	-598
Periodiseringsfond 2020, nr2	0	-85
Periodiseringsfond 2021, nr2	0	-1 580
	<b>-155 708</b>	<b>-151 477</b>

**Not 18 Avsättning för pensioner och liknande förpliktelser**

	2022	2021
Kapitalvärde av pensionsåtaganden enligt slutlig beräkning av Kommunernas Pensionsanstalt (KPA)	-63 629	-73 180
	<b>-63 629</b>	<b>-73 180</b>

**Not 19 Uppskjuten skatt**

Uppskjuten skatteskuld avser temporära skillnader mellan byggnadernas bokförda- och skattemässiga restvärden.

**Not 20 Skulder till kreditinstitut**

Långfristiga skulder som förfaller till betalning senare än fem år efter balansdagen:

	2022	2021
Skulder till kreditinstitut		
	13 871	48 613
	<b>13 871</b>	<b>48 613</b>

**Not 21 Ställda säkerheter**

	2022	2021
Tillgångar med äganderättsförbehåll	15 817	22 807
	<b>15 817</b>	<b>22 807</b>

**Not 22 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter**

	2022	2021
Löneskulder	8 465	7 769
Semesterlöneskuld	24 638	22 487
Upplupna sociala avgifter	10 355	9 487
Övriga skulder	35 209	19 746
	<b>78 667</b>	<b>59 489</b>

**Not 23 Justering för poster som inte ingår i kassaflödet**

	2022	2021
Av- och nedskrivningar av materiella anläggningstillgångar	98 862	96 621
Realisationsresultat	-619	0
Avsättning till pensioner	-9 551	747
	<b>88 692</b>	<b>97 368</b>

Resultat- och balansräkningen kommer att föreläggas på årsstämma 2023-05-22 för fastställelse.

Västerås den dag som framgår av vår elektroniska signatur

Peter Liss  
Verkställande direktör

Nils-Eric Gustavsson  
Ordförande

Per Östblom

Staffan Braw

Elisabeth Andreasson

Per-Olov Ståhle

Mikael Tonér

Camilla Petersen

Charlotte Wäreborn-Schultz

Clas-Göran Classon

Min revisionsberättelse har lämnats den dag som framgår av min elektroniska signatur

Peter Söderman  
Auktoriserad revisor

# Hållbarhetsredovisning 2022

för Svealandstrafiken AB

Addo Sign ID-nummer : b1e1045e-10d7-4bdd-9ec6-bcf6f6f02e57

# Innehållsförteckning

Innehållsförteckning .....	2
1. VD och Hållbarhetschef har ordet.....	3
2. Det här är Svealandstrafiken AB .....	4
2.1 Vision.....	4
2.2 Affärsidé och affärsmodell.....	4
2.3 Värderingar .....	4
3. Svealandstrafiken och Agenda 2030 .....	5
4. Väsentlighetsanalys .....	7
4.1 Miljö .....	8
4.1.1 Väsentliga frågor .....	8
4.1.2 Risker .....	8
4.1.3 Styrning .....	8
4.1.4 Arbetssätt .....	9
4.1.5.....	9
Hänt under året .....	9
4.2 Sociala och medarbetarfrågor .....	14
4.2.1 Väsentliga frågor .....	14
4.2.2 Risker .....	14
4.2.3 Styrning .....	14
4.2.4 Arbetssätt .....	14
4.2.5 Hänt under året .....	15
4.3 Mänskliga rättigheter.....	19
4.3.1 Väsentliga frågor .....	19
4.3.2 Risker .....	19
4.3.3 Styrning .....	19
4.3.4 Arbetssätt .....	19
4.3.5 Hänt under året .....	20
4.4 Antikorruption.....	21
4.4.1 Väsentliga frågor .....	21
4.4.2 Risker .....	21
4.4.3 Styrning .....	21
4.4.4 Arbetssätt .....	21
4.4.5 Hänt under året .....	22
5. Sammanställning indikatorer .....	23

## 1. VD och Hållbarhetschef har ordet

Som regionalägt bolag är vårt uppdrag att erbjuda alla invånare ett hållbart sätt att resa. Med andra ord så är hållbarhetsarbetet en grundstomme i vår vardag och i våra affärer. Vi har ett viktigt uppdrag som handlar om att påverka utvecklingen både i samhället och i branschen - nu och i framtiden.

Vi växlar nu upp vårt hållbarhetsarbete ännu en nivå. Under hösten har vi genomfört en förnyad väsentlighetsanalys som kommer att mynna ut i en tydlig och väl förankrad handlingsplan under 2023. För att kunna åstadkomma än mer transparent och tydlig uppföljning av vår verksamhet har vi under året fattat beslut om att införa ett nytt verksamhetsstyrnings- och uppföljningssystem, som kommer att ge oss relevanta och tydliga kvalitetsmått kopplade till vårt hållbarhetsarbete.

Vår ambition är att vara en regional ledare i branschen. Det blir vi genom att erbjuda service i världsklass och skapa bestående värden för våra ägare genom hållbara lösningar. Ett exempel på det är elektrifieringen av stadstrafiken i båda länen som vi arbetat intensivt med under 2022 och kommer att fortsätta göra de närmaste åren.

Ytterligare en trafikstart i Örebro län har genomförts under året, den här gången i området Nora/Hällefors. I och med detta har bolaget nu samtliga trafikområden i Örebro län förutom Karlskoga, där trafikstart planeras till 2025.

Genom vår affärsmodell och vårt koncept bidrar vi till mångfald i branschen och ett levande samhälle. Detta gör vi genom att varje dag ha fokus på våra strategiska målområden: kund, medarbetare, miljö & säkerhet, ekonomi och affär. Trots en pågående pandemi och periodvis höga frånvarotal under året har vi med stort engagemang från våra medarbetare klarat vårt trafikuppdrag på bästa sätt. Våra kompetenta medarbetare är ryggraden i vår verksamhet.

Tillsammans med våra ägare har vi påbörjat arbetet med en strategisk bränslestrategi för kollektivtrafiken. Drivmedelskiftet är en medveten satsning som stärker vår ställning som ett hållbart bolag i en framtidsbransch. Genom att också äga våra egen infrastruktur, i det här fallet våra bussdepåer, skapar vi förutsättningar att kunna anpassa dem till kommande teknikutveckling.

Hållbarhetsredovisningen är en bilaga till Årsredovisningen som godkänns av styrelsen för bolaget.

För Svealandstrafiken AB, Västerås 3 februari 2022

Peter Liss, VD

Martina Lindblom Alanko, Hållbarhetschef



## 2. Det här är Svealandstrafiken AB

Svealandstrafiken är ett aktiebolag som ägs av Region Västmanland och Region Örebro Län. Vår uppgift är att planera, utveckla och leverera linjelagd trafik med buss i båda länen och uppdraget får vi av regionernas kollektivtrafikmyndigheter. Vi är navet mellan våra ägare och resenärerna. All busstrafik bedrivs sedan under två olika tjänstemarken: VL i Västmanland och Länstrafiken i Örebro. Svealandstrafiken hade 1172 anställda och ägde 323 linjebussar vid årets slut 2022. Vårt utförande av trafik harmoniserar med respektive regions trafikförsörjningsprogram.

### 2.1 Vision

Vår vision är "Vi är bäst på det vi gör – och vi levererar den bästa resan"

För att säkerställa att vi arbetar mot vår vision, är strategi och mål framtagna. Målen följs upp månadsvis. Mer om detta kan läsas i vår affärsplan 2023–2025.

### 2.2 Affärsidé och affärsmodell

Vår affärsidé är att vi planerar, levererar och utvecklar hållbar kollektivtrafik med kunden i fokus. Tillsammans med våra ägare, uppdragsgivare och samarbetspartners skapar vi affärsmässig samhällsnytta och bidrar till ett levande samhälle.

Vårt koncept är unikt. Vår modell bygger på att de trafikuppdrag som tilldelas oss kombineras optimalt genom trafik i egen regi och upphandlade underentreprenörer.

Med vår modell kan vi leverera hela värdekedjan från strategisk planering till operativt utförande. Att vi har långsiktiga ägare ser vi som en styrka, då det skapar möjlighet att erbjuda en flexibilitet som är gynnsam för alla parter: resenärer, ägare, uppdragsgivare och samarbetspartners.

Med vår modell kan vi optimera, leverera och utveckla Sveriges bästa kollektivtrafik på ett kvalitativt, affärsmässigt och hållbart sätt. Vi verkar för samhället, miljön, den lokala näringen och mångfalden i vår bransch. Vi har det mest konkurrenskraftiga konceptet och ser oss som en hybrid i kollektivtrafiksverige.

### 2.3 Värderingar

Vår värdegrund, SVEA, lägger grunden för vår positiva bolagskultur och beskriver hur vi som individer vill bli bemötta och ska bemöta andra i vårt dagliga arbete. De hjälper oss att fatta beslut som går i riktning mot vår vision och våra långsiktiga mål. Vi har valt att sammanfatta våra värderingar i fyra ord så att vi enkelt kan påminna oss själva och varandra:

**Samverkande – Värdeskapande – Engagerande – Ansvarstagande**



### 3. Svealandstrafiken och Agenda 2030

Genom vårt uppdrag bidrar vi till Sveriges nationella miljömål och till transportsektorns klimatmål (att minska växthusgasutsläpp med 70 % 2030 jämfört med 2010 års nivåer). Vi bidrar även till globala hållbarhetsmålen som antogs av FN 2016 inom ramen för Agenda 2030.

*FN:s 17 globala hållbarhetsmål med sina 169 delmål ska bidra till:*

- att avskaffa extrem fattigdom
- att minska ojämlikheter och orättvisor i världen
- att främja fred och rättvisa
- att lösa klimatkrisen

Svealandstrafikens uppdrag är att leverera hållbara resor. Varje resa som görs med kollektivtrafiken i stället för med bil skonar vår miljö och skapar samhällsnytta. Resorna genomförs med fossilfria drivmedel vilket innebär att vi bidrar till låga avgasutsläpp och minskade bullernivåer. Vi bidrar även till ökad jämlikhet och minskad segregation i samhället med vår kollektivtrafik. Svealandstrafiken bidrar till flera av de globala målen på olika sätt och du kan läsa mer om dessa mål i tabellen på nästa sida.

## Svealandstrafikens bidrag till de Globala målen

	<p>Svealandstrafiken utvecklar, planerar och utför kollektivtrafik, som är en säker transportform med låg andel skadade och döda.</p>
	<p>Svealandstrafiken möjliggör förflyttning mellan hem, arbete, skola och andra aktiviteter. Svealandstrafikens värdegrund, SVEA, värnar om allas lika värde.</p>
	<p>Svealandstrafiken arbetar för att minska föroreningar i avloppsvatten.</p>
	<p>Svealandstrafikens resor genomförs med förnybar bränsle/energi. Detta gör vår trafik klimatsmart och bidrar till en stor efterfrågan på förnybart drivmedel på den svenska marknaden.</p>
	<p>Svealandstrafiken verkar för skydda arbetstagarnas rättigheter och främja en trygg och säker arbetsmiljö.</p>
	<p>Svealandstrafiken bidrar genom sitt ansvar för planering av kollektivtrafiken till det hållbara samhällsbyggandet.</p>
	<p>Svealandstrafiken bidrar till att skapa mötesplatser för samman människor och motverka social isolering genom att tillhandahålla kollektivtrafik, som ger möjlighet till delaktighet och mobilitet.</p>
	<p>Svealandstrafiken bidrar med ett hållbart transportsystem, bättre och hälsosammare miljöer genom minskade utsläpp och bullernivåer. Genom att åka kollektivt minskar även behovet av hårdgjorda ytor i form av vägar och parkeringar till förmån för t ex rekreationsområden i städer. Vi möjliggör resor med minskade utsläpp och ger våra resenärer möjlighet till klimatsmart resande.</p>
	<p>Svealandstrafiken arbetar aktivt med att främja offentliga upphandlingsmetoder och ställa krav på våra leverantörer. Vi arbetar aktivt med att minska mängden avfall genom att förebygga och återanvända och återvinna avfall.</p>
	<p>Svealandstrafiken utför i egen regi eller tillsammans med våra underentreprenörer samtlig trafik med förnybara bränslen, vilket bidrar till minskade utsläpp och ger en möjlighet till klimatsmart resande. Vi bidrar även till en fossilfri omställning i våra avtal kopplade till fordon och transport.</p>
	<p>Svealandstrafiken värnar om grönytor vid sina fastigheter till förmån för vårt ekosystem och biologisk mångfald.</p>
	<p>Svealandstrafiken ställer krav på leverantörers hållbara leveranskedjor i syfte att skapa arbetsmiljön för andra medarbetare och kan på så sätt bidra till ett tryggare samhälle med mindre hot och våld. Genom samverkan med andra samhällsaktörer kan vi tillsammans bidra till en trygg och säker kollektivtrafik.</p>
	<p>Svealandstrafiken bidrar i olika partnerskap inom EU genom att delta i EU-projekt.</p>

## 4. Väsentlighetsanalys

För att bedriva ett relevant och värdeskapande hållbarhetsarbete och rapportera om väsentliga frågor, genomförde vi 2017 en väsentlighetsanalys. Baserat på vår intressentmodell genomfördes intervjuer med både interna och externa intressenter. Protokoll och undersökningar som reflekterar olika intressenters syn på verksamheten analyserades och policys, affärsplan och andra styrande dokument studerades.

Dessutom genomfördes en jämförande studie av vad andra aktörer i branschen kommunicerar som sina väsentliga frågor, för att säkerställa att vi tar branschgemensamma utmaningar och möjligheter i beaktande.

Med väsentlighetsanalysen har det etablerats tydliga fokusområden som vägleder vårt hållbarhetsarbete. I arbetet med att identifiera våra väsentliga frågor har vi konstaterat att vi har flera relevanta styrdokument inom hållbarhetsområdet såsom policys inom tex. områdena miljö, arbetsmiljö.

Vi har även en förarhandbok som fungerar som ett viktigt styrande dokument gällande hur förare ska agera inom olika områden.

En uppdatering av 2017:s års väsentlighetsanalys har genomförts under 2022. Denna kommer att ligga till grund för 2023 års hållbarhetsarbete samt hållbarhetsredovisning.

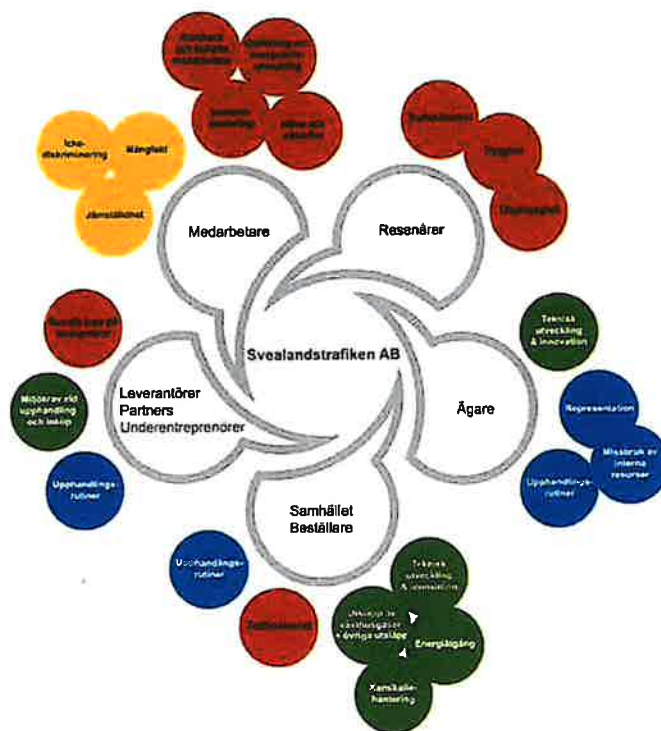


Illustration – Vår omvärld och de väsentliga aspekter som identifierats i dialog med intressenterna

## 4.1 Miljö

### 4.1.1 Väsentliga frågor

För att ligga i framkant i branschen är det viktigt för oss att jobba med ständiga förbättringar via teknisk utveckling och innovation.

Det är även högst väsentligt att vi ställer miljökrav i relevanta upphandlingar, för att miljöfokus ska genomsyra alla delar av verksamheten för att driva på utvecklingen inom branschen. Noggrannhet gällande vilka material vi använder i verksamheten samt hur dessa hanteras och sorteras är avgörande för att minimera vår verksamhets negativa påverkan på miljön.

### 4.1.2 Risker

Inom vår bransch föreligger särskilda miljörisiker såsom utsläpp kopplat till användning av våra drivmedel, övriga föroreningar från våra bussar och verkstäder och kemikaliehantering.

Vår största miljöpåverkan är kopplad till vilket drivmedel vi använder och vilka utsläpp vår trafik skapar. Vi strävar alltid efter att våra fordon samt vår resursplanering ska ha lägsta möjliga miljöpåverkan.

På slutet av 2022 bestod vår linjebussspark på 323 bussar av 94 % biogasbussar och 6 % elbussar. Nu är vi på gång med nästa drivmedelskifte till energieffektivare, tystare och utsläppsfria elbussar. Vi ställer även krav på fossilfria bränslen i alla våra upphandlingar av underleverantörer, vilket också bidrar till att påverka omställningen hos andra trafikföretag och övriga leverantörer till oss.

Tillsammans med våra leverantörer kontrollerar vi risker för spill eller läckage av biogas eller HVO vid våra tankningsanläggningar på våra depåer.

Genom underhåll och besiktningar minskar vi avgaser och risker för föroreningar från drivlinan när våra fordon är ute i trafiken. Vi har oljeavskiljare och reningsverk vid våra fordonstvättar och verkstäder. Dagvatten renas via dammar och avskiljare, för att förhindra och minska föroreningar till Mälaren och andra vattendrag.

Vårt mål att minska kemikalieanvändningen är utmanande eftersom miljömärkta alternativ inte alltid finns. Vi arbetar systematiskt enligt substitutions-principen och använder Kemikalieinspektionens PRIO-lista för att välja effektiva kemikalier med minsta möjliga påverkan på miljö och arbetsmiljö.

Medarbetare som jobbar med potentiellt allergiframkallande kemikalier får utbildning och läkarundersökning. Risk för spridning av kemikalier vid olyckor med våra fordon utanför bussdepån hanteras av räddningstjänsten.

### 4.1.3 Styrning

Vi verkar för en så låg miljöpåverkan i enlighet med vår miljöpolicy, som möjligt vid planering av trafik, reparation och underhåll av fordon inklusive tvätt, rengöring, fordonsuppställning samt verkstads-, skötselhalls- och fastighetsdrift.

För att hantera våra väsentliga frågor har vi centrala roller som har sakområdesansvar för hela organisationen. Hållbarhetschefen har fastighetschefen, tekniska chefen, logistikchefen



Illustration – Väsentliga frågor inom miljöområdet



och inköpschefen till sin hjälp. Vår fastighetschef är miljöansvarig och följer löpande upp energianvändning och mängden avfall producerat i verksamheten. Chef för Teknik och Innovations ansvarsområde rymmer teknisk utveckling och innovation samt uppföljning av utsläpp från fordon. Kemikalieansvarig avgör vad som släpps in i produktionen. Inköpsavdelningen säkerställer att ställda hållbarhetskrav går i linje med vad upphandlingslagen medger.

Vår verksamhet är anmälningspliktig enligt miljöbalken. Tillståndet avser reparation, tvättning och rengöring av bussar. I huvudsak sker utsläpp till vatten där halten av mineralolja, toxicitet och syreförbrukning mäts och kontrolleras.

Vårt miljötillstånd innebär att vi löpande analyserar våra vattenprover och resultatet rapporteras till kommunens miljö- och hälsoskyddsförvaltning.

#### 4.1.4 Arbetssätt

Vårt samhälle ställer höga krav på mobilitet, vilket har gett upphov till ett ökat resande. Resandet är dock oftast inget mål i sig, utan ett medel för att kunna utföra en aktivitet. Eftersom all trafik stör miljön och förbrukar resurser behöver resandet ske så effektivt och miljövänligt som möjligt.

#### 4.1.5 Hänt under året

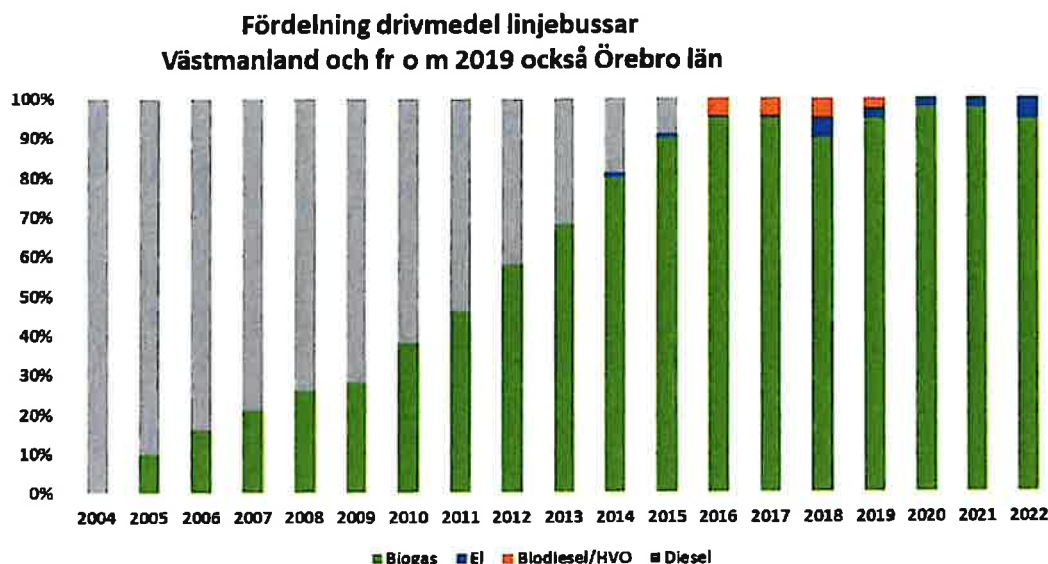
##### Utsläpp från vår trafik

Tillsammans med våra uppdragsgivare har vi fortsatt vår elektrifiering av trafiken, i olika projekt och samarbeten. Ett samverkansarbete om en framtida drivmedelstrategi för kollektivtrafiken pågår, denna förväntas vara införd och beslutad under kommande år.

För att minska bolagets miljö- och klimatavtryck men också innebär en stor förbättring för livskvaliteten i staden då det minskar ljud, vibrationer och utsläpp har vi startat införandet av elbussar. Elbussar är energieffektiva och tystare än jämförbara bussar med förbränningsmotor och de har inga avgaser. Vi är medvetna om riskerna med elbussar och för att minimera dem arbetar vi aktivt med våra leverantörer och satsar på utbildning och information till våra medarbetare.

I vår upphandling av nya stads- och BRT-bussar har vi i kravställningen beaktat livscykelkostnadsperspektivet, detta har vi gjort genom att ha fordonens livslängd och energieffektivitet i åtanke.

Vi kan se att vi fortsatt minska våra utsläpp från 0,20 (2021) till 0,19 (2022), se indikator M3.2. Detta är ett resultat av vårt införande av elbussar under 2022. Kommande år kommer ytterligare elbussar att införas i vår trafik vilket, gör att våra utsläpp från egna trafiken kommer att sjunka ytterligare.



Indikator M3.1 fördelning drivmedel linjebussar

Vår ordinarie linjebussspark består till 94 % av biogasbussar och 6 % av elbussar, se indikator M3.1.

	Energianvändning (kWh/km)	2022	2021	2020
M4.5	Energianvändning i alla fordon kWh per kilometer	4,85	4,78	4,64
M4.6	Energianvändning i kollektivtrafik kWh per kilometer	4,93	4,87	4,69
M4.7	Energianvändning i servicefordon kWh per kilometer	0,47	0,61	0,65

Indikator M4.5-7 Energianvändning (kWh/km)

Årets sammanställning av energianvändning i våra fordon visar att energianvändningen per km i våra linjebussar har gått upp något, se indikator M4.5-7. Förklaringen till detta är att vi har ersatt biodieselfordonskilometer med biogaskilometer samt att energianvändning i en biogasbuss är högre än i en biodieselsbuss.

Indikator M4.6 visar på en ökning, vilket beror på att vi kört fler ledbussar och att vi ersatt våra sista dieselsbussar med biogas. Vi kör mer biogasledbussar än tidigare i vårt totala antal körda km.

Indikator M4.7 visar på en minskning, vilket beror på att vi uppgraderat vår fordonspark med sju biogas personbilar och två elektriska skåpbilar.

Vi arbetar aktivt med så kallad sparsam körning via Pilotfish och coaching av densamma. Vi har under året utarbetat en modell för komfortkörning, för att få in kundens upplevelse av resan.

Under 2022 har vi även utarbetat en modell för att bidra till sänkta utsläpp i våra leverantörsled, där uppdraget direkt är på väg eller till stor del innehåller frakt på väg.

Upphandling av snöröjningstjänst är ett sådant exempel på tjänst där vi i dialog med marknaden har hittat en lösning där fossilfritt bränsle i tung trafik kan vidareutvecklas. Likaså i upphandling av föraruniformer har krav ställts på övergång till förnybart bränsle vid leveranser till oss. Vi har under året ställt kvalificeringskrav inom miljöområdet i 13 upphandlingar, se indikator M2.1 och i samtliga trafikavrop ställs krav om fossilfritt bränsle.

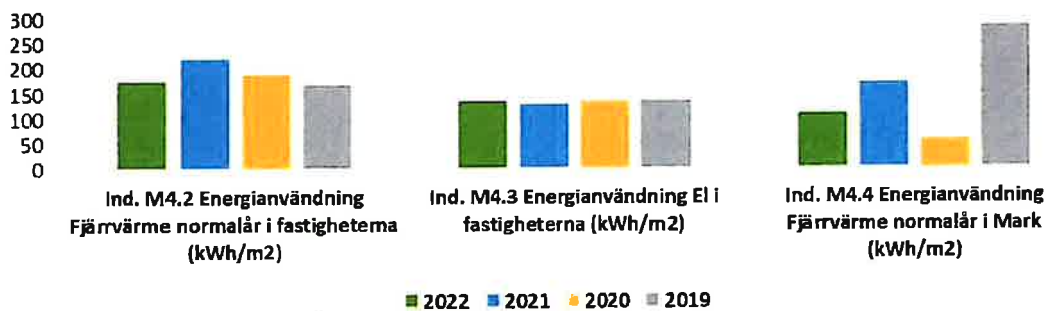
Vi ställer fortsatta krav på våra UE att utföra sin trafik med fossilfritt bränsle.

Under året har laddinfrastruktur för elbussar installerats på depån i Västerås och upphandling för motsvarande laddinfrastruktur på depån i Bettorp har genomförts. Erfarenheter och lärdomar från dessa aktiviteter kommer att implementeras inför ytterligare utbyggnad.

### Kemikaliehantering

Vi har fortsatt bibehållit indikator M5.1 med miljömärkta kemikalier och har under 2022 startat upp en större upphandling för tvättkemikalier, där vi gjort genomlysning av marknadens utbud av miljömärkta produkter samt en intern genomlysning av vårt samlade behov. Upphandlingen förväntas ge ett högre resultat av indikatorn under 2023.

### Övrig påverkan från våra bussar och fastigheter



### Indikator M4.2-4 Energianvändning i våra fastigheter

Indikator M4.1 visar på en total minskning av energianvändning med 303 MWh. Detta trots en ökad omfattning på verksamheten med ytterligare tre depåer i Örebro län. Minskning av fjärrvärme, se indikator M4.2, har skett och orsaken till minskningen är aktivt arbete med driftoptimeringar på befintliga ventilationsaggregat samt utbyte av ventilationsaggregat på två depåer. Under 2022 har vi även haft mild vinter vilket påverkat energianvändningen i mark (M4.4) och fastighet.

Exempel på aktiviteter som bidragit:

- OWK besiktning av ventilation – kanalrensningar och injusteringar av luftflöden
- AFS2020 – kanalrensningar och injusteringar av luftflöden
- Bytt belysning ytterdepåer Örebro. Ersatt med led. Sänker elförbrukningen, påverkar direkt.
- Fortsatt byte till ledbelysning inomhus
- Bytt ventilationsaggregat i Nora och Askersund
- Kopplat upp mot överordnat system Bettorp, Nora för att få bättre kontroll över drifttider och temperaturer.

Energikartläggning har påbörjats, vilket under 2022 har inneburit en inventering hur status ser ut gällande energiförbrukning på fordon och fastigheter och kommer ge oss ett underlag för 2023 och framåt att arbeta med energieffektivisering i fastighet.

	Energianvändning	2022	2021	2020
M4.5	Energianvändning i alla fordon kWh per kilometer	4,85	4,78	4,64
M4.6	Energianvändning i kollektivtrafik kWh per kilometer	4,93	4,87	4,69
M4.7	Energianvändning i servicefordon kWh per kilometer	0,47	0,61	0,65

Indikator M4.5-7 Energianvändning (kWh/km)

Indikator M4.5 som avser energianvändning har ökat och beror på införande av elbussar i Västerås. Att ökningen är marginell beror på de åtgärder som gjorts inom fastighet i syfte att sänka energiförbrukning..

Värugrupp	Artikelbenämning	Kvantitet (kg) 2022		Kvantitet (kg) 2021	
Alternativa Råvaror	Centraldamsugaren	2 180	62 000	2 960	73 740
Alternativa Råvaror	Brännbart, utsorterat	44 090		51 420	
Alternativa Råvaror	Dagvatten	-		4 740	
Alternativa Råvaror	Träavfall, målat	460		750	
Alternativa Råvaror	Träavfall, omålat	14 640		12 510	
Alternativa Råvaror	Verksamhetsavfall för sortering	630		1 360	
Alternativa Råvaror	Verksamhetsavfall till deponi	19 100	19 100	15 900	15 900
Alternativa Råvaror	Glas, färgat	379	103 899	167	96 305
Alternativa Råvaror	Glas, isomix	272		804	
Järn	Blandskrot	29 394		28 105	
Järn	Blandskrot	29 230		28 068	
Järn	Komplext skrot för fragm	5 440		0	
Metaller	Blandkabelskrot	33		400	
Metaller	Blybatterier, start	17 928		21 851	
Papper	Kontorspapper	1 193		1 432	
Papper	Reklamton Papper	-		420	
Papper	FTI Pappersförp, FNI	56		0	
Papper	Wellpapp, löst	9 181		7 303	
Plast	FTI Plastförp, FNI	386		124	
Plast	LDPE transparent, obalat	200		0	
Plast	Plast till energiåtervinning	97		0	
Elektronik	Kontorselektronik	912	912	837	837
Farligt Avfall	Absorbenter, trasor &	1 660	327 208	724	321 908
Farligt Avfall	Aerosoler	633		556	
Farligt Avfall	Alkaliskt avfall flytande	-		50	
Farligt Avfall	Batterier, små (maxvikt 3 kg)	-		5	
Farligt Avfall	Emballage, tömda ej	537		317	
Farligt Avfall	Emulsioner	2 500		2 373	
Farligt Avfall	Glykol, blandning	-		233	
Farligt Avfall	Kvävgas (gasflaska)	2		0	
Farligt Avfall	Lysrör	5		31	
Farligt Avfall	Oljeavskiljaravfall bottensats	183 491		139 132	
Farligt Avfall	Oljeavskiljaravfall	4 770			
Farligt Avfall	Oljefilter	3 184		3 686	
Farligt Avfall	Oljeslam, mineraloljebaserat			561	
Farligt Avfall	Småkemikalier	3		3	
Farligt Avfall	Smörjfett	-		92	
Farligt Avfall	Spillolja	33 460		41 535	
Farligt Avfall	Tonerkassetter	26		28	
Farligt Avfall	Tvätttränesslam	96 932		131 598	
Farligt Avfall	Vatten förorenat	-		982	
Farligt Avfall	Övriga lampor < 60 cm	5		2	

Indikator M5.2 Produktionsavfall

Mängden avfall i vår verksamhet har ökat, vilket till stor del beror på en högre reservdelsförbrukning under 2022. Under 2022 har översyn skett i syfte att söka efter återbruks-



möjligheter så som t ex glykol och vi har även sett över förpackningsåtervinning hos leverantör i samband med upphandling av reservdelar.

I vår upphandling av textilier som slutfördes under 2022 har vi ställt krav om hur förpackning ska ske för att underlätta för återvinning.

Ökningen av farligt avfall (oljeavskiljare bottensats, oljeavskiljare, spillolja och tvättränneslam) beror på hur beställningsfrekvensen sker och statistiken bör ses över flera år.

### Projektsamarbeten

Svealandstrafiken deltar i flera olika projekt och samarbeten, se indikator M1.1. Ett av de viktigaste projekten för vår satsning inom elektrifiering är projektet EU CEF-Transport. Cirka 85% av det totala beviljade EU bidraget på 104 miljoner kronor är kopplat till införandet av elbussar och dess laddning. Förarbetet i form av elbusstrategi, drivmedelstrategi och upphandlingar har resulterat i etablering av laddinfrastruktur på vår bussdepå i Västerås och leverans av Volvo elektriska ledbussar till stadstrafiken i Västerås under 2022. Nästa steg är elbussar och laddning för elbussar till Örebro stad för vilket upphandling har skett och avtal har ingåtts under året och leverans kommer ske under 2023.

Utbytet av biogasbussar till elbussar är den i särklass största åtgärd som vi kan göra för att minska vårt klimatutsläpp och avsevärt höja energieffektiviteten av kollektivtrafiken.

### Gröna lån

Vi har under 2022 fått beviljat ny grön finansiering från Kommuninvest för vårt arbete med elektrifieringen av fordonsflottan och byggnation av laddinfrastruktur. Projektet som beviljats är för perioden 2022-2026 och omfattar en investeringsram på nästan 1,5 miljarder. Under 2022 har Svealandstrafiken tagit upp nytt lån på 81 mkr samt refinansierat ett lån på 63 mkr med grön finansiering.

Genom att vi valt Gröna lån för att finansiera våra hållbara investeringar kommer pengarna från placereare som vill att deras förvaldade medel ska göra skillnad för miljön. Det är ett utmärkt verktyg för att uppmärksamma och driva på miljöarbetet framåt.

## 4.2 Sociala och medarbetarfrågor

### 4.2.1 Väsentliga frågor

Eftersom vi ser våra medarbetare som vår främsta resurs är det avgörande för vår verksamhet att vi lyckas attrahera och behålla kompetens. För att uppnå detta arbetar vi med utbildning och kompetensutveckling samt strävar efter att vara en jämställd arbetsgivare som speglar samhället i stort. Då vår verksamhet är exponerad för risker i trafiken är ett aktivt och förebyggande arbete inom hälsa och säkerhet en grundförutsättning för att vara en attraktiv och trygg arbetsplats.

### 4.2.2 Risker

Vi är en medarbetarintensiv verksamhet där förmågan att attrahera och behålla kompetenta medarbetare utgör ett riskområde.

Att lyckas främja en hälsosam och säker arbetsmiljö är avgörande för att behålla och attrahera medarbetare. Det finns även en risk för att vi inte tar till vara den potential som finns på arbetsmarknaden om vi inte bedriver en verksamhet där vi behandlar varandra med respekt. Vi hanterar den risken genom att ta hänsyn till mångfald och jämställdhet vid rekrytering samt genom att arbeta för att vara en arbetsplats där alla känner sig välkomna.

Kollektivtrafiken med buss har en högre trafiksäkerhet än biltrafik. Ändå finns det risk att resenären skadar sig i bussen eller vid på och avstigning, vi arbetar aktivt med sk komfortabelt körsätt, tydliga utrop och dekaler i bussen. Risken med skador på medtrafikanter kan dock ha många möjliga externa orsaker.

Hot och våld ökar i samhället och så även i förarens arbetsmiljö ute i trafiken.

### 4.2.3 Styrning

Vi värnar människors säkerhet, hälsa och välbefinnande, nu och i framtiden. En säker och hälsosam arbetsmiljö är en viktig strategisk fråga som integreras i allt vi gör. Därför arbetar vi aktivt för att förebygga skador och ohälsa. Vår arbetsplats ska upplevas utvecklande och stimulerande för alla medarbetare.

Vi lägger stor vikt på ett systematiskt arbetsmiljöarbete där vi löpande utvärderar och förbättrar våra insatser. Detta görs i nära samarbete med ledning, medarbetare, skyddsorganisation och företagshälsovård. Lagstiftning och partsöverenskommelser är minimikrav. Det ligger i vårt intresse att upprätthålla högre standard än detta och vi säkerställer att alla chefer och medarbetare har den kunskap och de resurser som krävs för att ta arbetsmiljöhänsyn i handling och beslut.

### 4.2.4 Arbetssätt

I vårt ledarskap är vi tydliga med att vi är varandras arbetsmiljö och att våra medarbetare är vår främsta resurs. Jämställdhet och likabehandling är en viktig del av en trygg och hälsosam arbetsmiljö.

Vi erbjuder samma förutsättningar för alla anställda oavsett deras kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, funktionsnedsättning, sexuell läggning och ålder. Vi

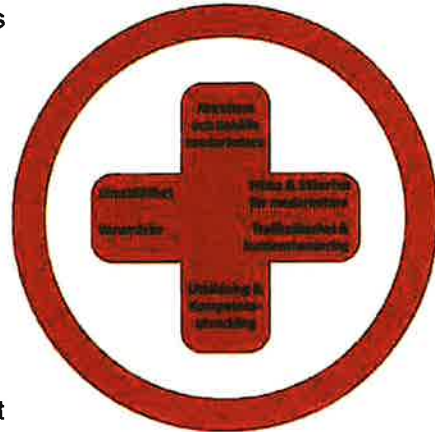


Illustration – Våra väsentliga frågor inom området sociala och medarbetarfrågor

har nolltolerans mot kränkande särbehandling och vi är stolta över våra många nationaliteter och kulturer.

Inom trafikbranschen ställs krav på personlig yrkeskompetensutbildning (YKB) för att få utföra persontransport med buss. Vi utför denna utbildning i egen regi. Kursplanen godkänns av Transportstyrelsen och i planen framgår tydligt att kvaliteten på förarens tjänster är av betydelse för företagets anseende. Det innebär att våra förare kontinuerligt vidareutbildas i kundbemötande, miljökörning, konflikthantering, kör- och vilotider, HLR, brand, kost och hälsa. Genom vår egen körskola utbildar vi förare som är anställda under utbildningstiden om 12 veckor. Via antagningsprocessen styr vi för att öka våra mångfalds- och jämlikhetstal. Kursplanen är styrdokumentet för vår YKB-verksamhet, vilken i sin tur styrs av direktiv från EU. Vår ambition är att, utan att avvika från direktiven, ge våra förare en uppdaterad, relevant, intressant och i möjligaste mån företagsanpassad fortbildning. Målet är att vår YKB i egen regi skall ge stolta, nöjda och välutbildade förare, vilket i sin tur ger nöjda kunder.

Alla medarbetare har individuella löner och vi har tecknade kollektivavtal. Bland våra medarbetare ses en stor mångfald och, i förhållande till branschen i övrigt, en hög jämlikhet.

De flesta av våra medarbetares arbetsdag innebär ensamarbete och skiftgående. Vi fokuserar på att erbjuda rastlokaler för avkoppling och samvaro.

Vårt friskvårdsarbete stimulerar och uppmuntrar för att skapa bättre förutsättningar för medarbetare att främja sin egen hälsa. Anpassnings- och rehabiliteringsarbetet görs tidigt och aktivt samt är målinriktat. Målet är att sjukfrånvaron ska minskas. Vi ger våra medarbetare tillgång friskvårdsbidrag och betalar anmälningsavgiften för deltagande i motionslopp.

#### 4.2.5 Hänt under året

##### Utveckla och förankra vår värdegrund

Vi har tagit oss an vår nya värdegrund SVEA och påbörjat visualiseringen av värdeorden. Arbetet med att implementera värdegrunden och dess budskap i organisationen pågår fortsatt. Målsättningen är att samtliga medarbetare ska leva enligt SVEA, i ord och handling.

##### Attrahera och behålla medarbetare

Under året har vi fortsatt arbetet med att rekrytera medarbetare till bolaget. Vi har inte haft möjlighet att delta i fysiska rekryteringsmässor pga. pandemin. Ändå har vi lyckats att attrahera nya medarbetare. Vi ser dock att framtida kompetensförsörjning är en stor utmaning även för oss precis som i övriga arbetsmarknaden.

Kommunikation och dialog är en nyckelfråga för att attrahera och behålla medarbetare.

Vi har arbetat aktivt med att uppdatera policy, riktlinjer och rutiner såsom, arbetsmiljöpolicy, arbetsmiljöhandbok, medarbetarmall, lönesamtalsmall, riktlinje för övertidsersättningsavlösen, riktlinje för distansarbete, flextidsavtal, riktlinje för terminalglas och visseblåsarrutin, rutin för kränkande särbehandling.

Ind. S1.2 Personalomsättning (antal)	2022	2021	2020
Börjat	120	77	102
Slutat	100	95	62

##### *Indikator S1.2 Personalomsättning*

Vår personalomsättning håller sig på en relativt sett stabil nivå, trots att vi kan se en viss uppgång under 2022, se indikator S1.2. Andelen som rekommenderar oss som arbetsgivare, och som tycker vi är ett bolag där alla är välkomna liksom att vi tar ansvar för miljöpåverkan

är enligt varumärkesmätningen mycket hög, vilket ger oss en stabil "tro" på vår personalomsättning, se indikator S1.1.

Ind. S1.1 Resultat intern varumärkesmätning	2022	2021	2020
Andel som rekommenderar oss som arbetsgivare	8 av 10	8 av 10	-
Andel som tycker att vi är ett företag där alla är välkomna	9 av 10	9 av 10	-
Andel som tycker att vi tar ansvar för vår miljöpåverkan	9 av 10	9 av 10	-

#### Indikator S1.1 Resultat intern varumärkesmätning

Under året har vi arbetat aktivt med de medarbetare som har timanställningar. Detta har vi gjort genom att erbjuda tillsvidareanställningar med 100 % sysselsättningsgrad och att vi ska kunna erbjuda en fast tillsvidareanställning så snart det är möjligt. De nya LAS-reglerna från 1 oktober 2022 har inte slagit igenom såsom vi förväntat oss en möjlig orsak till detta kan vara att tillsvidareanställda förare säger upp sig och vill ha kvar sin timanställning då det är lättare att välja sin arbetstid på det sättet.

Arbetet med att hitta rätt balans mellan tillsvidare- och timanställningar är fortsatt prioriterat under 2023.

Svealandstrafiken arbetar aktivt för att säkerställa vår framtida kompetensförsörjning och ett steg i det är att vi ska uppfattas som en attraktiv arbetsgivare. Vi har genomfört kompetensbehovsanalys inom samtliga verksamhetsområden och tjänster och vi har även lyft blicken ännu mer och tittat på tidsperspektiv 5–10 år. Som ett ytterligare led i att bidra till attraktiv arbetsgivare har vi även genomfört en chefskartläggning för att säkerställa ett hållbart ledarskap där vi tittat på våra chefers kompetens och utbildningsbehov. Analysen har omfattat kort och långsikt samt på grupp och individnivå. Kartläggningen ligger till grund för vårt fortsatta arbete med chefsstöd, till exempel genom ett strukturerat och långsiktigt arbete inom området arbetsmiljö och hälsa.

#### Hälsa & Säkerhet för medarbetare

Vi arbetar aktivt med att gå igenom våra sjuktal för att hitta åtgärder som kan minska sjukfrånvaron.

Målbilden för vårt arbete med Covid-19 har varit att våra medarbetare ska känna sig trygga och väl informerade, vi ska bedriva kollektivtrafik i så normal utsträckning som möjligt och våra kunder, ägare och intressenter ska ha gott förtroende för oss.

Ind. S2.1 Sjukfrånvaro (%)	2022	2021	2020
Sjukfrånvaro totalt	10,56%	6,90%	6,73%
Långtidssjukfrånvaro	3,48%	2,12%	1,88%
Sjukfrånvaro för män	7,64%	6,13%	6,14%
Sjukfrånvaro för kvinnor	2,91%	10,80%	9,72%
Anställda under 29 år	0,51%	4,02%	4,44%
Anställda 30-49 år	4,22%	6,09%	6,47%
Anställda över 50 år	5,83%	8,08%	7,40%

#### Indikator S2.1 Sjukfrånvaro

Under 2022 har vi arbetat fram ny beräkningsmodell för sjukfrånvaro som vi implementerat. Vid en omräkning med samma modell för 2021 justeras sjukfrånvaron för 2021 på totalen till 9,89%. Den totala sjukfrånvaron under året var 10,56%. Detta är en ökning från 2021, den ökningen kan vi se i samhället i stort och trolig orsak är ett förändrat beteende vid sjukdom, se indikator S2.1.



För att öka på kunskapen kring rehabilitering och vår process så har samtliga chefer fått utbildning inom området. Det är viktigt för oss att arbeta likvärdigt och aktivt med våra rehabiliteringsärenden. Vi har även etablerat ett nära samarbete med våra rehabiliteringssamordnare på företagshälsovården för att säkerställa medicinsk kompetens och erbjuda våra chefer ett bra stöd i rehabiliteringsprocess. Vi kommer fortsätta arbeta aktivt med vår rehab process i syfte att minska våra sjuktal.

	Hälsa och säkerhet för medarbetare	2022	2021	2020
S2.2	Antal olycksfall	64	66	69
S2.3	Antal arbetsrelaterad ohälsa	0	0	2
S2.4	Antal färdolycksfall	10	6	4

Indikator S2.2-4 Hälsa och säkerhet för medarbetare

Arbetsmiljöverket genomförde under 2022 tre riktade inspektioner av vår verksamhet. Detta är en nationell satsning som genomförts inom ramen för kollektivtrafiken uppdrag i Sverige med fokus på hot och våld. Dessa inspektioner resulterade i uppdaterade riktlinjer och rutiner gällande hot och våld samt att vi arbetat fram en Arbetsmiljöhandbok som beskriver rutiner kring det systematiska arbetsmiljöarbetet samt en riktlinje för gravida och ammande medarbetare. Vi har under 2022 genomfört skyddsronder utifrån hot och våld på respektive depå som ett led i att arbeta förebyggande och säkerställa en trygg och säker arbetsplats för våra medarbetare, indikator S2.2-4.

Vi har registrerat 590 tillbud under 2022, motsvarande antal under 2021 var 595 st, se indikator S2.5. Under 2022 har vi påbörjat ett arbete med att skapa en rapporteringskultur och har utvecklat process samt möjliggjort digital rapportering för medarbetare och chefer i syfte att öka tillbudsrapportering. Ökad tillbudsrapportering innebär att bolaget får möjlighet att arbeta med åtgärder och därmed förhindra olycksfall på ett strukturerat sätt.

#### Trafiksäkerhet & incidenthantering

En viktig del av trafiksäkerheten är att hålla fordonsparken välunderhållen och besiktigad. Våra fordon har under året till 92 % godkänts vid det första besiktningstillfället, vilket är ännu bättre än 89% i 2021, se indikator S3.1.

Vid händelser i trafiken skriver föraren en incidentrapport och trafikledaren en trafikledarrapport. Dessa sammanställs och utvärderas månadsvis för att hitta förbättringsområden och snabbt kunna genomföra åtgärder. Vi har under 2022 förorsakat 38 skador där resenärer/medtrafikanter varit inblandad, vilket är en lägre siffra än föregående år, se indikator S3.2.

Inom säkerhet arbetar vi inom ämnen som trafiksäkerhet, brandsäkerhet, HLR, första hjälpen, halkkörning och konflikthantering. Detta arbete sker kontinuerligt inom ramen för den lagstadgade obligatoriska fortbildningen för alla yrkesförare (YKB). Totalt har Svealandstrafiken tillhandahållit 509 utbildningsplatser för förare inom ämnet säkerhetsutbildning, se indikator S2.6.

I takt med det ökade våldet i samhället vilket även fått återspeglning i vår trafik och förarens arbetsmiljö så har vi anpassat och över tid ökat insatsen av yttre trafikledning. Yttre trafikledningens uppdrag är att stödja förare i olika situationer och finnas på plats i trafiken för att verka förebyggande.

Vi samarbetar kontinuerligt med kommunerna och regionen när det gäller trafiksituationen kring olika trafikplatser och hållplatsplaceringar i syfte att säkerställa en säker trafikantmiljö.

## Jämställdhet

	Jämställdhet	2022	2021	2020
S4.1	Andel kvinnor totalt bland medarbetare	17%	16%	17%
S4.2	Andel kvinnor i chefspositioner bland chefer	29%	28%	24%
S4.3	Andel kvinnor bland styrelseledamöter	40%	40%	40%
S4.4	Andel kvinnor som gick vår egen buss körskola	33%	36%	58%

### Indikator S4.1-4 Jämställdhet

Vi fortsätter vårt arbete med att försöka attrahera fler kvinnor inom olika områden, och årets siffror visar på en blygsam ökning, se indikator S4.1. När vi anställer bussförare som redan har D-behörighet finns ytterst få kvinnor med bland de sökande. Vår körskola är sedan starten 2012 en inkörspport för kvinnor att ges möjlighet att utbilda sig till bussförare. Vi rekryterar gärna medarbetare med bakgrund inom serviceyrken som vård, skola, omsorg och butikshandel vilket har gett oss många kvinnliga sökande till våra utbildningsplatser genom åren. Under året har vi haft färre och mindre grupper i vår egen körskola p.g.a. att vi har behövt ta hänsyn till de nya LAS-reglerna och balansen mellan tillsvidare- och timanställda. De nya LAS-reglerna innebär att timanställda som arbetat i 12 månader eller mer under en femårsperiod får en tillsvidareanställning. Vi har därmed velat värna om våra timanställda förare och göra det rättvist för de förare vi redan har som har D-körkort.

Vi ser även samma ökning gällande andelen kvinnor i chefspositioner, se indikator S4.2.

### Utbildning och Kompetensutveckling

Under året har Svealandstrafiken tillsammans med Region Örebro län påbörjat en gemensam utbildning för samtliga förare i Örebro län. Utbildningen är en kombination av Svealandstrafikens interna processer och rutiner och Svensk kollektivtrafiks förarcertifiering, med fokus på kundbemötande och service. En innehållsmässigt liknande utbildning planeras genomföras i övriga delar av Svealandstrafiken när Region Örebro län är klart.

Utöver vår egen körskola, YKB:n i egen regi samt de riskutbildningar som nämnts tidigare, genomför vi även introduktionsutbildning av nya timanställda förare. Vi genomför även vidareutbildning av befintliga förare (regiontrafik, Flexlinjen etc.), el-bussutbildningar för både förare och teknisk personal samt diverse annan kompetensutveckling av teknisk personal (HLR-utbildning, heta arbeten mm.).

Vad gäller kompetensutveckling för chefer har vi forumet "Chefsverkstan" som är en digital mötesplats för samtliga chefer med personalansvar i organisationen. En gång i månaden kan cheferna delta där varje tillfälle behandlar olika teman och frågeställningar vad rör personalfrågor. Det kan vara allt från arbetsrättsliga frågor, till arbetsmiljö eller lön. Cheferna får på dessa tillfällen möjlighet att lyfta utmaningar eller ställa frågor som de tillsammans med HR och andra chefer kan diskutera och lösa.

### Varumärke som arbetsgivare

Våra medarbetare är vårt ansikte utåt och vi anser att motiverade och involverade medarbetare bidrar till ett starkt varumärke och positivt kundbemötande. Vi har precis som föregående år genomfört en intern varumärkesmätning, för att se hur medarbetarna skattar vårt arbetsgivarvarumärke, se indikator S1.1. Resultatet var positivt där t.ex. 8 av 10 medarbetare vill rekommendera oss som arbetsgivare och där 9 av 10 tycker att vi är ett företag där alla är välkomna och att vi tar ansvar för vår miljöpåverkan.

## 4.3 Mänskliga rättigheter

### 4.3.1 Väsentliga frågor

Vi bedriver en kollektivtrafik som ska vara tillgänglig och öppen för alla i samhället att ta del av på ett tryggt sätt. Tillgänglighet, mångfald och icke-diskriminering är därför identifierade som de mest väsentliga aspekterna relaterade till hur vi ska lyckas bedriva en inkluderande kollektivtrafik. Att även ställa höga sociala krav på leverantörer är avgörande för att säkerställa att vi inte indirekt bidrar till kränkningar av mänskliga rättigheter.



Illustration – Våra väsentliga frågor inom området mänskliga rättigheter

### 4.3.2 Risker

Det finns en risk att samhället inte upplevs tryggt och säkert och att medborgarna därför inte vågar genomföra sina bussresor. Det finns även en risk för att resenärer avstår från kollektivtrafiken om resorna inte upplevs trygga och säkra. I vardagen föreligger en risk för att resenärer inte bemöts utifrån sina behov varför vi arbetar kontinuerligt med utbildning och bemötandeteknik.

I leverantörsledet föreligger en risk för att arbetsförhållanden ej är i enlighet med mänskliga rättigheter.

### 4.3.3 Styrning

I vår förarhandbok framgår tydliga riktlinjer för hur förarna ska bemöta resenärerna. Principen är att sträva efter god service och att hjälpa kunden utifrån kundens behov.

Vid rekrytering av nya medarbetare och speciellt förare bedöms deras servicekänsla. Vi ser extra goda resultat när vi rekryterar från serviceyrken och sedan utbildar dem via vår körskola. Trafikchefen är ansvarig för att alla förare har utbildning inom bemötandeteknik, vilket de löpande får via YKB-utbildningen. Vi arbetar coachande i dialog med förarna i de fall kundsynpunkter kommer in på bemötandet.

I våra upphandlingar där det bedöms som relevant ställer vi krav på hållbara leveranskedjor. Vi ska verka för en god livsmiljö och en långsiktig hållbar utveckling genom att i möjligaste mån välja varor och tjänster som är miljöanpassade både med avseende på den yttre miljön och på arbetsmiljön samt ta hänsyn till sociala och etiska krav. Inför varje upphandling gör vi en bedömning om inköpet kan anses hamna inom ett riskområde. Om produktion sker i ett sk högriskland eller riskerar att göra det ska krav om hållbara leveranskedjor allt specifika sociala krav ställas i upphandlingen.

### 4.3.4 Arbetssätt

Kollektivtrafikens samhällsnytta baseras bland annat på att den möjliggör för medborgarna att utföra olika aktiviteter. Det innebär att alla medborgare ska ha samma möjlighet vilket utkristalliserar i frågor om mångfald, tillgänglighet och icke-diskriminering. Vi behöver säkra att vi levererar resor på ett sätt som respekterar de mänskliga rättigheterna.

Det kollektiva resandet ska vara tillgängligt för alla medborgare. Som ett led i detta är våra bussar utrustade med bland annat akustiska utrop av hållplatser, nigningsfunktion samt ramp för enklare på- och avstigning. Vår stora mångfald och de många språk som talas av våra medarbetare är en stor tillgång i det mångkulturella samhälle som vi verkar i. Det underlättar vid kommunikation med våra resenärer och ur samhällets integrationsbehov visar det att arbetsmöjligheter finns.

Alla som jobbar hos oss beaktar barns behov och intressen när man planerar och utför trafiken.

För att öka tillgänglighet och trygghet för våra resenärer har vi kameraövervakning i samtliga bussar.

Insamlande av kundsynpunkter och analys av dessa ger viktiga data till vårt arbete med att ständigt förbättra vår verksamhet. Vi har löpande samverkansmöten med regionen och kommunerna för att se över tillgänglighet och linjedragningar.

#### 4.3.5 Hänt under året

##### Tillgänglighet, icke-diskriminering och mångfald för resenärer

Samtliga förare är utbildade i ett gott bemötande och icke-diskriminering i grund- och vidareutbildningen YKB, se indikator R1.1.

Trafikantinformationssystemen ger trafikstörningsinformation till resenärer i realtid i alla digitala kanaler såsom t ex appar. Undersökningar visar att ovisshet och ingen information om förseningar och andra förändringar leder till större frustration och irritation än själva förseningen eller förändringen i sig.

Riktlinjer och rutiner för antidiskriminering är en självklar komponent i vår introduktionsutbildning av nya medarbetare. Den kommuniceras även med jämna mellanrum via våra informationskanaler, som en del i vårt kontinuerliga värdegrundsarbete.

Den yttre trafikledningen finns tillgänglig som en viktig funktion för förarens och resenärens trygghet i trafiken när något tillstöter.

Västmanlands brukarråd har varit på besök på depån i Västerås för att få möjlighet att utvärdera de nya elbussarna i stadstrafiken.

Vi har reviderat vår policy, riktlinjer och rutiner för kränkande särbehandling, trakasserier och sexuella trakasserier och implementerat dessa i vår verksamhet.



## 4.4 Antikorruption

### 4.4.1 Väsentliga frågor

Vi bedriver en verksamhet som är beroende av nära samarbeten med olika leverantörer och partners, där inköp genomförs med stöd av Lagen om offentlig upphandling. Vi har tydliga inköpsrutiner vid leverantörssamverkan för att inte riskera att någon utnyttjar sin ställning för att uppnå otillbörlig fördel. Riktlinjer och uppföljning relaterat till extern och intern representation är viktigt för oss, vi vill föregå med gott exempel och värnar om vårt varumärke som pålitlig och transparent aktör.



*Illustration – Våra väsentliga frågor inom området anti-korruption*

### 4.4.2 Risker

Som offentligt ägt bolag med ett samhällsuppdrag som innefattar att omsätta skattemedel har vi särskilda förväntningar på oss när det gäller att bedriva vår verksamhet på ett affärsetiskt vis. Vi har därför identifierat mutor och korruption som ett riskområde där eventuella överträdelser mot våra riktlinjer kan komma att skada företagets anseende. En risk för missbruk av interna resurser kan föreligga då vi har medarbetare som i stor utsträckning utför ensamarbete, därför arbetar vi värderingsstyrt och anser det vara mycket viktigt att alla känner till våra riktlinjer.

### 4.4.3 Styrning

I vår inköps- och upphandlingspolicy, reviderad 2022, framgår att den som företräder bolaget i inköps- och upphandlingssituationer alltid ska uppträda på ett affärsetiskt och opartiskt sätt. Bolaget har en nolltolerans mot mutor och otillåten påverkan när det gäller inköp och upphandlingar. Medarbetare ska avstå från att delta i upphandling om misstanke om jävssituation finns. Bolagets agerande vid inköp och upphandling ska medverka till en god och långsiktig hållbar totalekonomi genom att alla inköp och upphandlingar ska göras med nyttjande av de konkurrensmöjligheter som finns. Vi ska även beakta miljö och sociala och etiska krav i syfte att verka för en hållbar utveckling och alla anbudsgivare, anbudssökande och anbud ska behandlas lika.

Vid leverantörskontakter och extern representation finns tydliga riktlinjer för vad som är acceptabelt till exempel gällande mottagande av gåvor. Ekonomichefen har det yttersta ansvaret för att medarbetare är informerade om våra ekonomiska riktlinjer samt för att eventuella överträdelser utreds. Våra riktlinjer främjar transparens och konkurrens och samtliga direktivstyrda upphandlingar publiceras på lagstadgat sätt via offentligt annonsverktyg.

### 4.4.4 Arbetssätt

I vårt samhällsuppdrag som offentligt ägt bolag strävar vi efter att hålla en hög affärsetikstandard och bedriva en verksamhet fri från alla typer av jäv, mutor och korruption. För att uppnå detta är det högst väsentligt att samtliga anställda och samarbetspartners känner till våra affärsetiska riktlinjer.

#### 4.4.5 Hänt under året

##### Affärsetik, inköpsrutiner och leverantörssamverkan

I samband med varje upphandling säkerställer vi att samtliga berörda är väl informerade om vad som gäller vid jäv och sekretess i syfte att säkerställa att vi hjälps åt att beakta våra gällande rutiner. Under 2022 har vi genomfört en utbildning som behandlat ämnet jäv, mutor och korruption. Utbildningen har riktats till alla chefer, som ett komplement till dom rutiner och instruktioner som finns inom området inköp och upphandling.

Under 2022 har vi tagit fram riktlinjer och rutiner för visseblåstjänst som går i linje med lagstiftningen som började gälla juli 2022. Inga överträdelser har observerats under året, se indikator A1.1.

För oss är transparens i våra affärer viktigt och vi arbetar gärna med s.k. RFI (Request for Information) där vi inför upphandling bjuder in leverantörer till dialog på aktuell marknad för att ta del av deras kunskap och utveckling och samtidigt informera om hur upphandlingsprocessen fungerar och hur vårt behov ser ut. Ett arbetssätt som vi får mycket beröm för från våra leverantörer.

##### Extern och intern representation

Vi uppdaterar vår attestordning inför varje år samt kontinuerligt under året. I attestordningen framgår vilka som får ingå avtal och beställa varor och tjänster och i den meningen representera bolaget och hur detta hanteras, se indikator A2.1. De berörda är utbildade och informerade om att vara aktsamma med utgifter för bolagets räkning. Leverantörsfakturor attesteras alltid av två olika personer. Inga överträdelser har observerats under året, se indikator A2.2.

## 5. Sammanställning indikatorer

		2022	2021	2020
<b>Indikator</b>	<b>Teknisk utveckling och innovation</b>			
M1.1	Antal forsknings/utvecklingsprojekt vi leder/deltar i	17	17	14
	<b>Miljökrav vid samarbeten, upphandling och inköp</b>			
M2.1	Antal avtal med miljökrav	9	13	11
	<b>Utsläpp av växthusgaser samt övriga utsläpp</b>			
M3.1	Fördelning drivmedel bussar	diagram	diagram	diagram
M3.2	Utsläpp av CO2 i kg CO2 per kilometer	0,19	0,20	0,21
	<b>Energianvändning</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
M4.5	Energianvändning i alla fordon kWh per kilometer	4,85	4,78	4,64
M4.6	Energianvändning i kollektivtrafik kWh per kilometer	4,93	4,87	4,69
M4.7	Energianvändning i servicefordon kWh per kilometer	0,47	0,61	0,65
	<b>Materialanvändning i verksamhet</b>			
M5.1	Andel miljömärkta kemikalier (volym)	45%	45%	45%
M5.2	Mängd avfall producerat per avfallskategori i ton	tabell	tabell	tabell
	<b>Attrahera och behålla medarbetare</b>			
S1.1	Resultat av intern varumärkesmätning	tabell	tabell	saknas
S1.2	Personalomsättning (antal börjat och slutat under året)	tabell	tabell	tabell
	<b>Hälsa och säkerhet för medarbetare</b>			
S2.1	Sjukfrånvaro %	tabell	tabell	tabell
S2.2	Antal olycksfall	64	66	69
S2.3	Antal arbetsrelaterad ohälsa	0	0	2
S2.4	Antal färdolycksfall	10	6	4
S2.5	Antal tillbud	590	595	390
S2.6	Antal förare som genomfört säkerhetsutbildning	509	268	462
	<b>Trafiksäkerhet och incidenthantering</b>			
S3.1	Andel fordon som går igenom besiktning utan anmärkning	92%	89%	88%
S3.2	Antal trafikolyckor med personskada på resenär eller medtrafikant	38	45	56
	<b>Jämställdhet</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
S4.1	Andel kvinnor totalt bland medarbetare	17%	16%	17%
S4.2	Andel kvinnor i chefspositioner bland chefer	29%	28%	24%
S4.3	Andel kvinnor bland styrelseledamöter	40%	40%	40%
S4.4	Andel kvinnor som gick vår egen buss körskola	33%	36%	58%
	<b>Mångfald, tillgänglighet och icke-diskriminering</b>			
R1.1	Andel utbildade i anti-diskrimineringspolicy av totalt antal förare	100%	100%	100%
	<b>Sociala krav vid samarbeten, upphandling &amp; inköp</b>			
R2.1	% av nya upphandlingar där krav på social hänsyn är tagen	29%	31%	86%
R2.2	% av avtal/leverantörer granskade med avseende på efterlevnad av sociala krav	1%	0%	0%
	<b>Affärsetik, upphandlingsrutiner och leverantörssamverkan</b>			
A1.1	Totalt antal rapporterade, bekräftade och åtgärdade fall av oegentligheter per typ, samt utfall av dessa	0	0	0
	<b>Extern och intern representation</b>			
A2.1	Andel tjänstemän utbildade i riktlinjer kring representation	text	text	text
A2.2	Antal rapporterade fall av överträdelser mot riktlinjer kring representation	0	0	0

\* våra indikatorer utgår från vår trafik som sker i egen regi.

# Finansrapport årsbokslut 2022

## Svealandstrafiken AB

---

### Innehåll

- 1 Sammanfattning
- 2 Räntemarknader
- 3 Trender
- 4 Skuldprofil
- 5 Fast/Rörlig fördelning
- 6 Finansiella risker
- 7 Räntekostnader
- 8 Räntekänslighet
- 9 Fördelningar av långivare och motparter
- 10 Soliditet
- 11 Finanspolicy uppföljning

## 1 Sammanfattning

Under tertialet har Svealandstrafiken AB:s totala låneskuld ökat med 7,7 MSEK och är vid periodens slut 711 MSEK. Nytt lån om 81 MSEK har tagits upp under tertialet samt ett lån om 63 MSEK har refinansierats. Den del av den totala låneskulden som ägarna borgar för uppgick till 702 MSEK och ligger inom ramen för aktuellt borgensbeslut.

Räntan har året ökat och snitträntan de senaste 12 månaderna vid analysdagen var 1.00%. Förväntad räntekostnad för 2023 är 24,8MSEK vilket är en kraftig höjning jämfört med förväntad nivå vid tidigare rapportering.

Skuldportföljens genomsnittliga kapitalbindning är 5,91 år och den genomsnittliga räntebindningen är 0.74 år. Av portföljen har 9,63% en kapitalbindning på 1 år eller kortare och 75.91 % har en räntebindning på 1 år eller kortare.

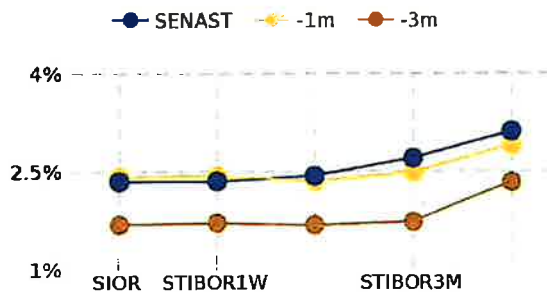
Största långivare är Kommuninvest med 97,36 %. Soliditeten per sista december var 11,86% att jämföra med 11,70% per sista december 2021.

Svealandstrafiken AB:s skuldportfölj följer de ramar som är uppsatta enligt aktuell finanspolicy med ett undantag. Med anledning av ändring i finanspolicyn under tertial 2 avseende gränsvärden på räntebindning mellan 0 – 1 har målet om maximalt 60% ännu inte nåtts.

## 2 Räntemarknader

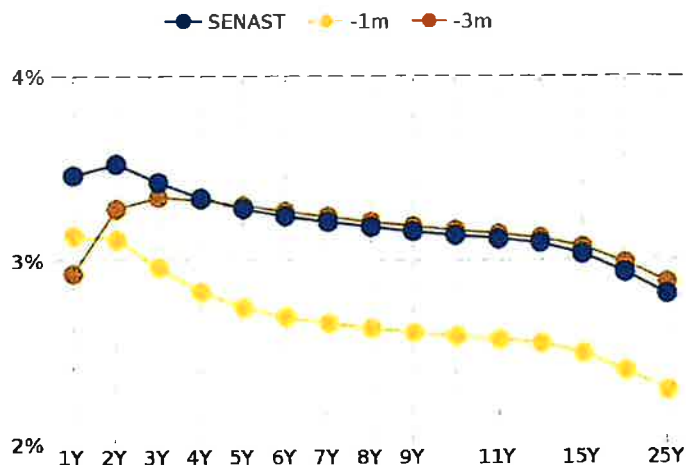
På rapportdagen var STIBOR3M 2.70%, 6-månaders räntan 3.11% och 10-års räntan 3.13%. Grafer och tabeller nedan visar räntorna i mer detalj.

### Korta räntor (Stibor)



INDEX	SENAST	-1m	-3m
SIOR	2.35%	2.42%	1.68%
STIBOR1W	2.35%	2.44%	1.71%
STIBOR1M	2.43%	2.36%	1.68%
STIBOR3M	2.70%	2.50%	1.73%
STIBOR6M	3.11%	2.91%	2.33%

### Långa räntor (Swap)



LÖPTID	SENAST	-1m	-3m
Swap 1Y	3.46%	3.13%	2.92%
Swap 2Y	3.52%	3.11%	3.27%
Swap 3Y	3.42%	2.96%	3.34%
Swap 4Y	3.33%	2.82%	3.32%
Swap 5Y	3.27%	2.74%	3.29%
Swap 6Y	3.23%	2.69%	3.26%
Swap 7Y	3.20%	2.65%	3.23%
Swap 8Y	3.17%	2.63%	3.20%
Swap 9Y	3.15%	2.60%	3.18%
Swap 10Y	3.13%	2.58%	3.16%
Swap 11Y	3.11%	2.56%	3.14%
Swap 12Y	3.09%	2.54%	3.12%
Swap 15Y	3.03%	2.49%	3.07%
Swap 20Y	2.93%	2.40%	2.98%
Swap 25Y	2.81%	2.29%	2.88%



## Förväntade Stibor räntor

Nedan tabell visar förväntade framtida implicita räntor, baserat på marknadsdata från stängningskurser dagen innan analysdatumet.

Index	Senast	Förväntad om 1 år	Förväntad om 2 år	Förväntad om 3 år
SIOR	2.35%	3.64%	3.14%	2.98%
Förändring		1.30%	0.79%	0.63%
STIBOR1W	2.35%	3.64%	3.14%	2.98%
Förändring		1.29%	0.79%	0.63%
STIBOR1M	2.43%	3.52%	3.18%	2.93%
Förändring		1.09%	0.75%	0.50%
STIBOR3M	2.70%	3.66%	3.23%	3.01%
Förändring		0.95%	0.53%	0.31%
STIBOR6M	3.11%	3.74%	3.34%	3.13%
Förändring		0.63%	0.23%	0.02%

### 3 Trender

Tabellen nedan visar olika nyckeltal för skuldportföljen för Alla affärer i SVEALANDSTRAFIKEN AB.

	2023-01-01	2022-10-01	2022-07-01
Utestående Nettobalans	711,290,182	731,031,902	748,050,913
Utestående Bruttobalans	711,290,182	731,031,902	748,050,913
Utestående Nominellt (Der)			
Nom Derivat (Brutto) / Skuld			
Snittränta senaste 12 mån	1.00%	0.51%	0.24%
Snittränta exkl. Der. senaste 12 mån	1.00%	0.51%	0.24%
Räntekostnad senaste 12 mån	7,157,899	3,650,636	1,705,128
Räntekostnad exkl Der. senaste 12 mån	7,157,899	3,650,636	1,705,128
Räntebindning (i år)	0.74	0.79	0.64
Räntebindning (i %) andel < 1 år	75.91%	75.97%	83.47%
Räntebindning (i år) exkl. Der.	0.74	0.79	0.64
Räntebindning (i %) andel < 1 år, exkl. Der.	75.91%	75.97%	83.47%
Kapitalbindning	2.22	2.41	2.41
Kapitalbindning andel < 1 år i %	24.14%	23.27%	29.57%

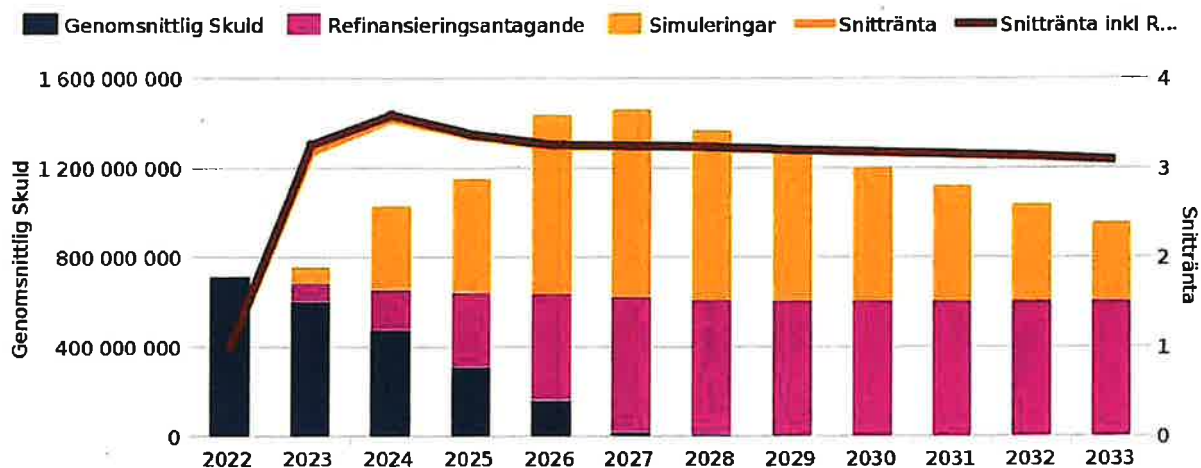
På analysdagen var snitträntan (senaste 12 mån) 1.00% (30/360 bas) på den utestående nettoskulden 711,290,182 kr. Räntekostnaden för de senaste 12 månaderna fram till analysdagen är 7,157,899 kr.

Addo Sign ID-nummer : b1e1045e-10d7-4bdd-9ec6-bcf6f6f02e57



## 4 Skuldprofil

Detta är en prognos på framtida skuldprofil och genomsnittsräntor givet de angivna refinansieringsantaganden.

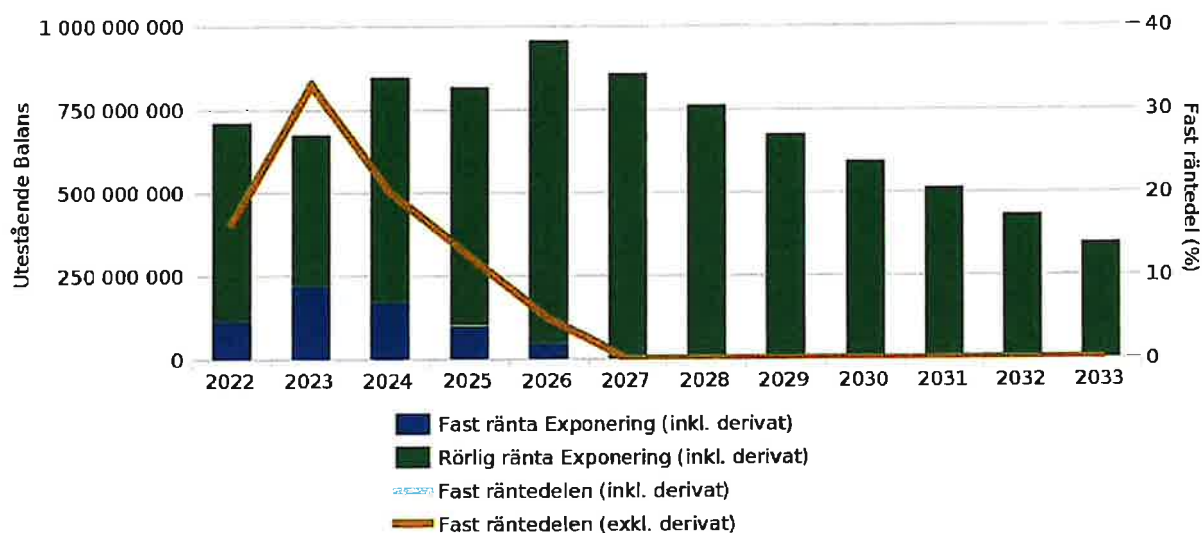


Snitträntan, som nu är 3.18%, förväntas vara cirka 3.09% under 2033.

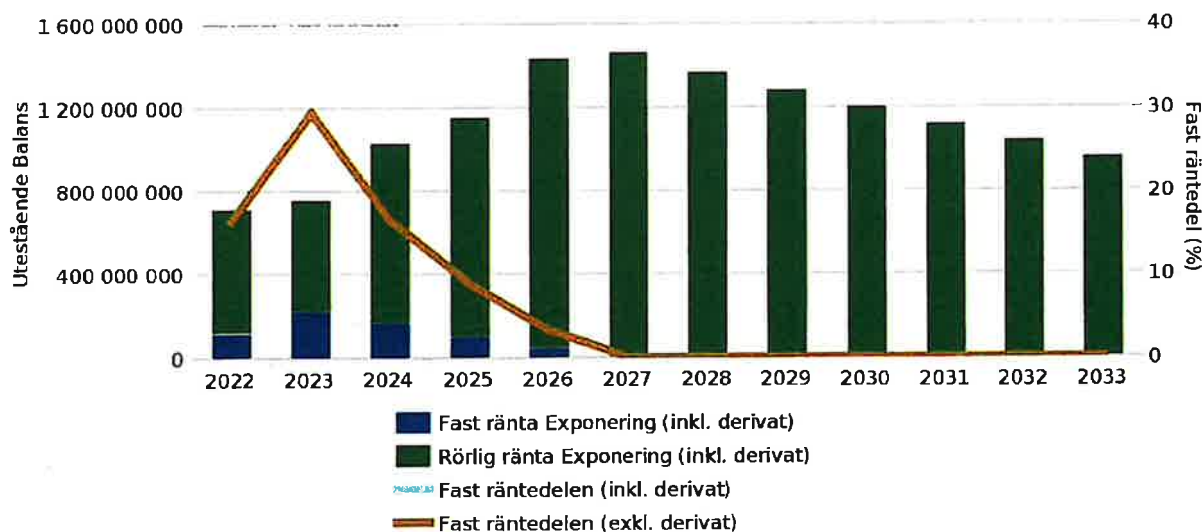
Period	Genomsnittlig Skuld	Refinansieringsantagande	Skuld inkl. Refin.	Snittränta	Simuleringar	Snittränta inkl. Refin.
2022	714,245,926	0	714,245,926	1.00%	0	1.00%
2023	602,860,254	84,573,008	687,433,262	3.18%	73,061,968	3.25%
2024	477,871,395	180,472,401	658,343,796	3.55%	372,417,077	3.59%
2025	311,649,455	333,776,283	645,425,738	3.36%	508,265,811	3.38%
2026	161,936,928	477,669,315	639,606,243	3.24%	798,574,787	3.25%
2027	20,809,797	604,212,088	625,021,885	3.25%	839,666,829	3.25%
2028	6,621,223	604,969,049	611,590,273	3.24%	758,607,258	3.24%
2029	55,507	607,793,374	607,848,881	3.20%	677,211,146	3.20%
2030	0	607,848,881	607,848,881	3.18%	595,820,302	3.18%
2031	0	607,848,881	607,848,881	3.15%	514,511,515	3.15%
2032	0	607,848,881	607,848,881	3.13%	433,251,046	3.13%
2033	0	607,848,881	607,848,881	3.09%	351,975,995	3.09%

## 5 Fast/Rörlig fördelning

Skuldportföljen för Alla affärer i SVEALANDSTRAFIKEN AB (exklusive refinansieringsantaganden) har 33.02% andel fast ränta under nuvarande år. Utan derivatavtal skulle andelen vara 33.02%. Den framtida utvecklingen av fördelningen visas i grafen nedan.

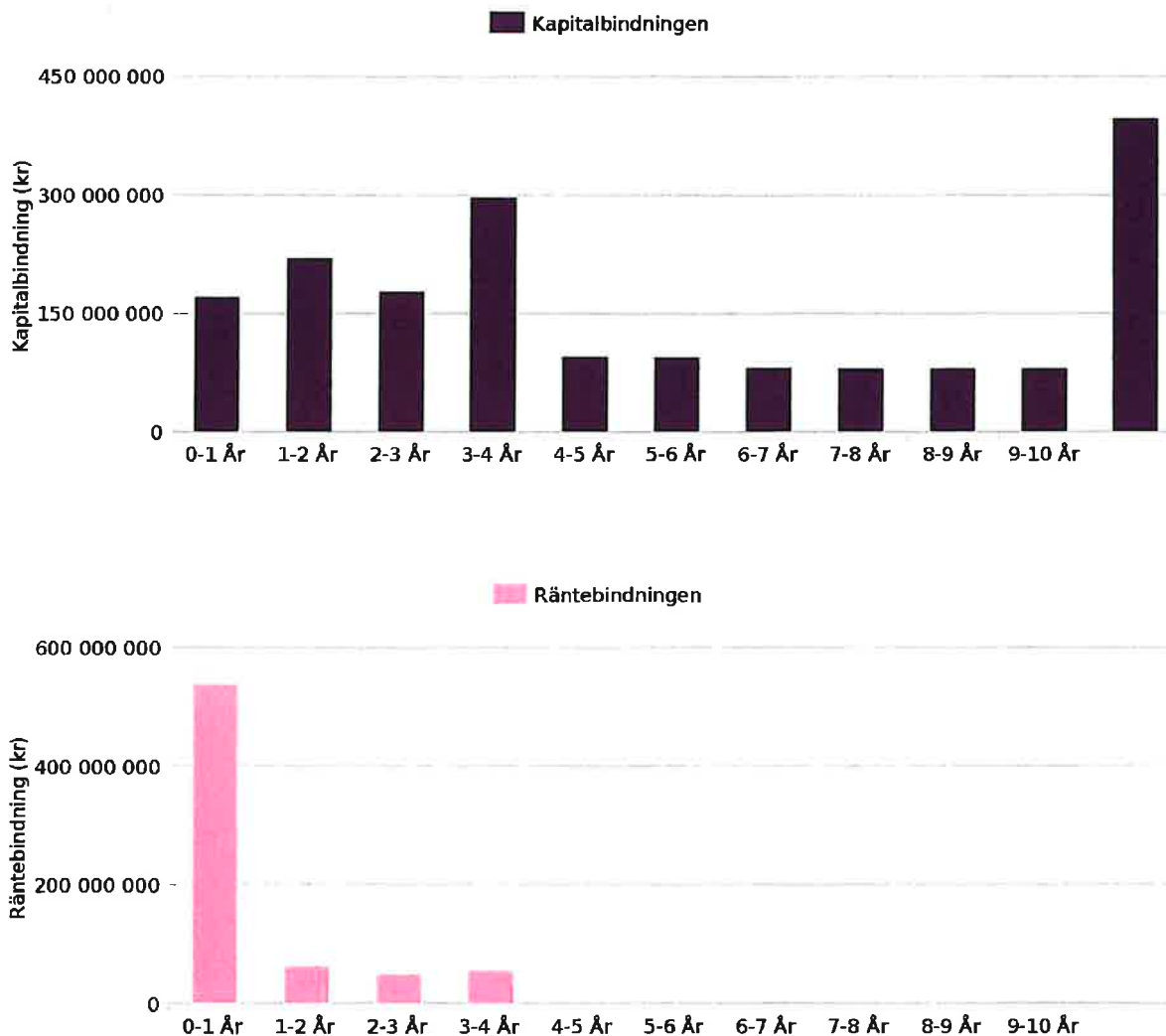


Om angivna refinansieringsantaganden inkluderas har skuldportföljen följande prognosticerad fördelningen mellan fast/rörlig skuld.



## 6 Finansiella risker

Grafen nedan visar kapitalbindning och räntebindning fördelat per rullande år.



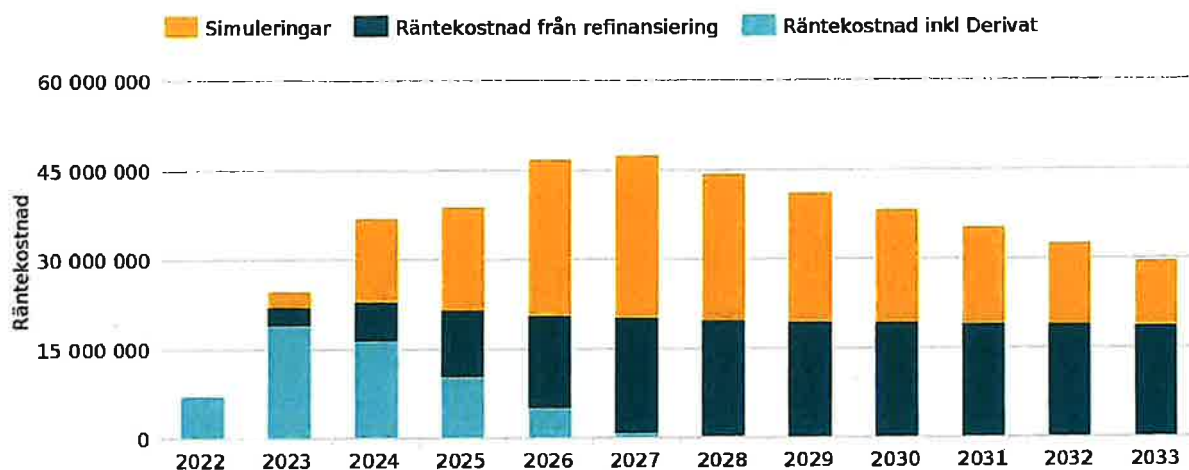
Addo Sign ID-nummer : b1e1045e-10d7-4bdd-9ec6-bcf6f6f02e57

Skuldportföljens genomsnittliga kapitalbindning är 5.91 år och den genomsnittliga räntebindningen är 0.74 år. Av portföljen har 9.63% en kapitalbindning på 1 år eller kortare och 75.91% har en räntebindning på 1 år eller kortare. Utan derivat hade 75.91% av portföljen haft en räntebindning på 1 år eller kortare.

	Räntebindning (år)	Räntebindning (kr)	Kapitalbindning (år)	Kapitalbindning (kr)
0-1 År	0.15	539,965,697	0.34	171,740,258
1-2 År	1.48	64,353,535	1.57	220,243,764
2-3 År	2.60	49,595,950	2.48	178,444,615
3-4 År	3.82	57,375,000	3.55	298,324,030
4-5 År	0.00	0	4.44	95,833,248
5-6 År	0.00	0	5.44	94,809,615
6-7 År	0.00	0	6.44	81,636,858
7-8 År	0.00	0	7.44	81,287,544
8-9 År	0.00	0	8.44	81,287,544
9-10 År	0.00	0	9.44	81,287,544
Över 10 År	0.00	0	12.83	397,675,709
<b>Total</b>	<b>0.74</b>	<b>711,290,182</b>	<b>5.91</b>	<b>1,782,570,732</b>

## 7 Räntekostnader

För innevarande kalenderår (2023) förväntas räntekostnader inklusive refinansieringsantaganden bli 24,736,855 kr varav 3,224,285 kr kommer från planerad men ej ännu genomförd refinansiering. Grafen nedan visar den förväntade utvecklingen av räntekostnaderna 10 år framåt i tiden.



Period	Prognos - TOTAL Räntekostnad inkl. derivat och refinansieringar	Räntekostnad inkl. Derivat, exkl. refinansieringar	Räntekostnad (Simulering)	Räntekostnad från refinansieringar (enbart)
2022	7,157,899	7,157,899	0	0
2023	24,736,855	18,848,023	2,664,547	3,224,285
2024	36,999,959	16,269,140	13,945,349	6,785,470
2025	38,956,208	10,162,121	17,376,061	11,418,026
2026	46,804,341	5,001,010	26,158,641	15,644,690
2027	47,564,216	733,001	27,234,675	19,596,540
2028	44,344,567	232,715	24,541,961	19,569,891
2029	41,175,983	2,150	21,699,969	19,473,865
2030	38,276,257	0	18,948,072	19,328,185
2031	35,378,171	0	16,219,441	19,158,730
2032	32,593,519	0	13,564,989	19,028,530
2033	29,660,452	0	10,878,529	18,781,924

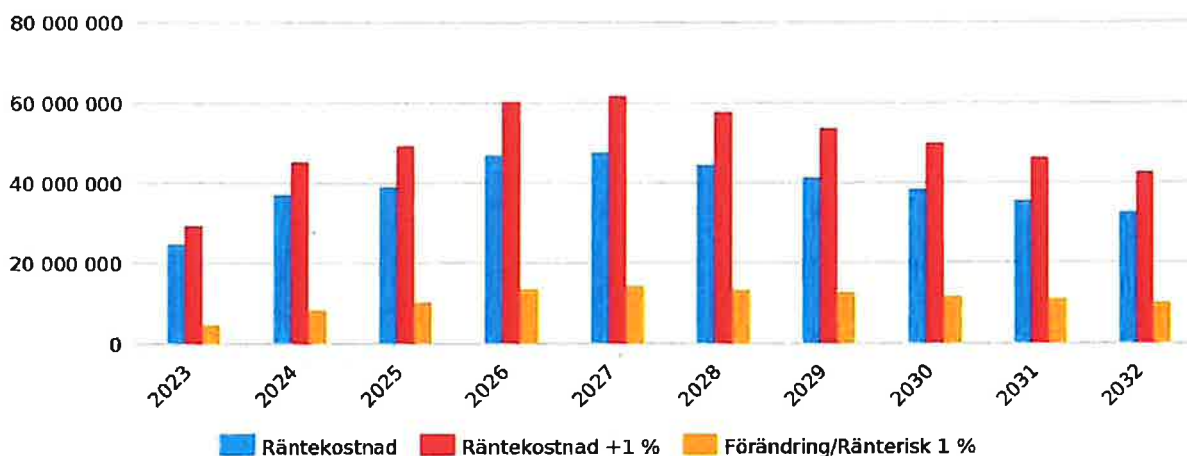
Addo Sign ID-nummer : b1e1045e-10d7-4bdd-9ec6-bcf6f6f02e57

## 8 Räntekänslighet

Tabellen och grafen nedan visar förändring i räntekostnader på en portfölj inklusive refinansieringsantaganden vid en parallell höjning av hela räntekurvan med 100 bp (1 %).

Period	Räntekostnad	Räntekostnad +1 %	Förändring/Ränterisk 1 %
2023	24,736,855	29,218,654	4,481,799
2024	36,999,959	45,325,468	8,325,508
2025	38,956,208	49,169,056	10,212,849
2026	46,804,341	60,279,383	13,475,042
2027	47,564,216	61,740,267	14,176,052
2028	44,344,567	57,625,158	13,280,591
2029	41,175,983	53,596,248	12,420,265
2030	38,276,257	49,905,093	11,628,837
2031	35,378,171	46,206,265	10,828,095
2032	32,593,519	42,646,864	10,053,345

Denna förändring med 100 bp (1 %) skulle potentiellt leda till 4,481,799 kr högre räntekostnad under innevarande år och upptill totalt 108,882,382 kr över de kommande 10 åren.



Addo Sign ID-nummer : b1e1045e-10d7-4bdd-9ec6-bcf6f6f02e57

## 9 Fördelningar av Långgivare och motparter

Största långgivaren är Kommuninvest som har en andel på 97%. Näst störst är Nordea med en andel 2%.





## 10 Soliditet

Soliditeten per sista december var 11,86% att jämföra med 11,70% vid föregående årsskiftet.

## 11 Finanspolicy uppföljning

Tabellen nedan visar valda nyckeltal jämförda mot de ramar som lagts in i uppföljningen mot Finanspolicy.

	Gränsvärden	2023-01-01	2024-01-01	2025-01-01
<b>Svealandstrafiken 2022 -&gt;</b>				
Del av Kapitalbindning är mellan 0.0 År Max 35,00 och 1.0 År (Procent)		22,09 %	32,03 %	32,71 %
Del av Kapitalbindning är mellan 1.0 År Max 35,00 och 2.0 År (Procent)		24,96 %	22,23 %	59,75 %
Del av Kapitalbindning är mellan 2.0 År Max 35,00 och 3.0 År (Procent)		17,32 %	40,61 %	3,86 %
Del av Kapitalbindning är mellan 3.0 År Max 35,00 och 4.0 År (Procent)		31,64 %	2,62 %	3,59 %
Del av Kapitalbindning är mellan 4.0 År Max 35,00 och 5.0 År (Procent)		2,04 %	2,44 %	0,09 %
Del av Kapitalbindning är mellan 5.0 År Max 35,00 och 6.0 År (Procent)		1,90 %	0,06 %	0,00 %
Del av Kapitalbindning är mellan 6.0 År Max 35,00 och 7.0 År (Procent)		0,05 %	0,00 %	0,00 %
Del av Kapitalbindning är mellan 7.0 År Max 35,00 och 20.0 År (Procent)		0,00 %	0,00 %	0,00 %
Del av Räntebindning är mellan 0.0 År 20,00 - 60,00 och 1.0 År (Procent)		75,91 %	80,70 %	84,77 %
Del av Räntebindning är mellan 1.0 År Max 40,00 och 3.0 År (Procent)		16,02 %	19,30 %	15,23 %
Del av Räntebindning är mellan 3.0 År Max 40,00 och 5.0 År (Procent)		8,07 %	0,00 %	0,00 %
Del av Räntebindning är mellan 5.0 År Max 40,00 och 10.0 År (Procent)		0,00 %	0,00 %	0,00 %
Del av Räntebindning är mellan 10.0 År Max 30,00 och 20.0 År (Procent)		0,00 %	0,00 %	0,00 %

Addo Sign ID-nummer : b1e1045e-10d7-4bdd-9ec6-bcf6f6f02e57



**BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT**  
**2022**  
**SVEALANDSTRAFIKEN AB**

Addo Sign ID-nummer : b1e1045e-10d7-4bdd-9ec6-bcf6f6f02e57

# BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT

SVEALANDSTRAFIKEN AB, 556555-3350

Fastställs av bolagets styrelse 2023-02-21

## BESKRIVNING AV BOLAGETS VERKSAMHET

Enligt bolagsordningen ska Svealandstrafiken AB bedriva trafikrörelse avseende kollektivtrafik samt idka därmed förenlig verksamhet i Västmanlands län och Örebro län.

Bolaget är skyldigt att utföra de uppdrag som bolaget tilldelas av sina ägare Region Västmanland och Region Örebro län.

Bolaget är en del av regionernas verksamhet.

## UTVÄRDERING AV STYRELSEARBETET

Under 2022 har bolaget haft totalt 5 styrelsemöten samt ordinarie årsstämma.

Stående punkter på styrelsemöte:

- Val av justeringsman och godkännande av dagordning
- Information från VD
- Aktuella marknadsfrågor
- Väsentliga förändringar i förutsättningarna för verksamheten
- Uppföljning av verksamheten
- Ekonomisk uppföljning

Under året har följande beslut tagits:

- Bokslut och årsredovisning 2021
- Rambudgetförslag 2023
- Modell för utvärdering av styrelsens och VD's arbete
- Bolagsstyrningsrapport 2021
- Firmateckning
- Revidering av finanspolicy
- Tertialbokslut med årsprognoser
- Affärsplan 2023-2025
- Budget och investeringsbudget 2023
- Låneramar 2023-2025
- Arbetsordning för styrelse och instruktion VD

Gemensamma ägarträffar har hållits 4 gånger under 2022. Under året har också 4 presidieträffar hållits med kollektivtrafikmyndigheten i Region Örebro län och 4 presidieträffar med kollektivtrafikmyndigheten i Region Västmanland.

## ÄGARDIREKTIV

Enligt ägardirektivet ska Svealandstrafiken eftersträva en soliditet om 15 %. Med anledning av bolagets tillväxt genom inträdet i Region Örebro län med anskaffning av fordon och fastigheter samt konverteringen av bussparken från biogasdrift till eldrift så understiger soliditeten 15 %. Vid 2022-års utgång var soliditeten 11,9 %. Svealandstrafiken behöver fortsatt klara resultatmålet och generera en god avkastning som återinvesteras i verksamheten för att säkra en god soliditet där den långsiktiga målsättningen är 15 %.

Svealandstrafiken har år 2022, trots omvärldens påverkan och tack vare intensiva aktiviteter, haft ett rörelseresultat i paritet med 2021, dessutom klarat ett positivt resultat på 7,1 mkr före bokslutsdispositioner och skatt. Avkastningsnivå på 10,8 mkr nåddes dock inte fullt ut på grund av framför allt höga finansiella kostnader. Dock så ger resultatet ett bidrag till Svealandstrafikens långsiktiga mål att generera en hållbar avkastning över tid och genom det säkerställa en soliditet på minst 15 %.

Verksamheten har under 2022 utöver ovan bedrivits inom de ramar ägardirektivet anger.

Inga förändringar har skett under året i gällande ägardirektiv.

## INTERN KONTROLL – UPPFYLLANDE AV BOLAGETS ÄNDAMÅL

### BOLAGETS ÄNDAMÅL

Bolagets ändamål att bedriva en attraktiv kollektivtrafik med buss samt, i enlighet med vad ägarna beslutar, bidra till att utbud och former för kollektivtrafiken utvecklas och förbättras. Se vidare förvaltningsberättelsen i årsredovisningen.

### FINANSIELL RAPPORTERING

Styrelsen får ekonomisk rapport efter tertialbokslut 1 och 2 och efter årsbokslut 31 december. Vidare se tertialbokslut och årsredovisning.

## BOLAGETS RISKER

### FINANSIELLA RISKER

- Prismodellen för det största uppdraget linjelagd kollektivtrafik baseras på ett fast pris per omloppskilometer och omloppstimme utifrån en uppskattad trafikproduktion. Priset för nästkommande år förhandlas i början av året vilket gör att Svealandstrafiken för kommande år tar en risk respektive en möjlighet beroende på utfallet av kostnadsutvecklingen för resterande av innevarande år samt under kommande år. Under rådande osäkra omständigheter i vår omvärld så har intäktsrisken minimerats för 2023 med det pris och de överenskommelser bolaget har gjort med respektive kollektivtrafikförvaltning.
- Omvärldsutvecklingen med kriget i Ukraina samt efterdyningarna av pandemin Covid-19 som lett till kraftig inflationsutveckling, ränteökningar, kraftiga prisökningar inom framför allt bränsle och energi men även inom andra områden såsom reservdelar, oljor och vätskor m.m.

har påverkat Svealandstrafikens driftkostnader negativt och kommer fortsatt påverka ekonomiskt under 2023 och framåt. Några poster beskrivs grundligare nedan.

- Räntekostnaden med anledning av hög skuldsättningsgrad. Svealandstrafiken är och kommer under de närmsta åren att fortsatt vara investeringstunga. Med nuvarande skuldportfölj inklusive reinvesteringar innebär en räntehöjning med 1 % under 2023 en förändring/ränterisk på ca 7 mkr. Nuvarande skuldportfölj består till cirka 25 % av bundna lån där strävan är att uppnå finanspolicys målsättning om 40 %.
- Utveckling drivmedelspris. Stora delar av Svealandstrafikens egna bussar drivs i dagsläget på biogas även om en konvertering till el påbörjats (10 elbussar 2022, 7 i början av 2023 och 43 i slutet av 2023). Grundpriset på biogas är baserat på en indexkorg bestående av bland annat diesel, el, vete och arbetskraft. Under 2022 skedde en kraftig ökning av flera av dessa parametrar vilket innebär i snitt ca 40 % ökning av priset inför 2023. Förutom detta förhandlades från juni 2022 biogaspriset för Västmanland om vilket innebär en kostnadsökning på nästan 20 mkr för andra halvåret. Orsaken är att biogasleverantören Vafab inte kan försörja Svealandstrafiken med egentillverkad biogas utan behöver köpa utifrån den europeiska spotmarknaden. HVO är bränslet som Svealandstrafikens underentreprenörer kör på hade också en kraftig prisutveckling under 2022.
- Brist på material och leveransförseningar. Förutom de ekonomiska utmaningar som omvärldsutvecklingen inneburit har bristen på halvledare och andra reservdelar/material medfört längre leveranstider bland annat på 2022 års leverans av elbussar. En risk för kommande år är att eventuell brist på material i förlängningen skapar problem att reparera och få ut fordon i trafik. En större elbussleverans är beställd till slutet av 2023. Vid leveransförseningar kan det medföra kostnadsökningar för den fordonsflotta som ska ersättas.
- Minskat trafikuppdrag. Priset för trafikuppdrag är omförhandlad för 2023 utifrån de nya prisnivåerna. Risken som bolaget tar är om prisnivåerna skulle utvecklas i annan riktning än de nivåer som är ansatta. Med en fortsatt hög kostnadsnivå under 2023 och framåt finns en risk att Svealandstrafiken får ett minskat trafikuppdrag. Vid ett minskat trafikuppdrag så riskerar Svealandstrafiken att stå med outnyttjade resurser i form av fordon och medarbetare.
- Kompetensförsörjning. Svealandstrafikens verksamhet är personalintensiv och mer än hälften av bolagets kostnader är personalrelaterade. Under 2022 har det nationellt inom branschen mer tydligt än tidigare flaggats för en akut brist på bussförare. Svealandstrafiken ser motsvarande kompetensförsörjningsproblematik men framför allt på några års sikt. För att motverka risken att stå utan personal på sikt jobbar Svealandstrafiken med att utveckla körskolan i egen regi samt samverkan med andra parter. Sjukskrivningsnivåerna har under 2022 fortsatt varit höga som en följd av Covid-pandemin. Ett fortsatt aktivt arbete med att sänka sjukfrånvaron är nödvändigt för att skapa ekonomiskt utrymme samt för att säkra bussförarresurs för trafikproduktionen.

## KOMMUNIKATION MED REVISORER

Kommunikation med revisorer sker vid avstämningsmöten under våren och hösten samt vid helårsbokslut. Revisorerna kommer till bolaget och utför förvaltningsrevision under hösten och bokslutgranskning vid helårsbokslutet. I samband med årsbokslutet sker även granskning från lekmannarevisionen. Löpande kommunikation har skett för att få vägledning olika frågeställningar.

## ÄRENDEN SOM LÄMNATS TILL REGIONFULLMÄKTIGE FÖR STÄLLNINGSTAGANDE

Svealandstrafiken har under året inte lämnat några ärenden till Regionfullmäktige för beslut.

Ekonomisk rapport till ägarna Region Örebro län och Region Västmanland sker vid tertial- och helårsbokslut. Dessa rapporter ingår i respektive regions sammanställda redovisning som redovisas i regionstyrelse och regionfullmäktige.

## STÄLLNINGSTAGANDE

Den interna kontrollen vad avser uppfyllande av bolagets ändamål, ägarens beslutade mål och hur bolagets finansiella rapportering är organiserad bedöms av bolaget fungera på ett tillfredsställande sätt under räkenskapsåret. Bolagets verksamhet har varit förenlig med det fastställda kommunala ändamålet och utförts inom ramen för de kommunala befogenheterna.

Nils-Eric Gustavsson

Styrelsens ordförande

Signaturerna i detta dokument är juridiskt bindande. Dokumentet är signerat med Addo Sign säkra digitala signatur. Undertecknarens identitet registreras fysiskt i det elektroniska PDF-dokumentet och visas nedan.

## Undertecknare



**Viola Annika Ingebor...**  
VD-assistent

kIfPh4Ecl7k8U3VdQPYqEA  
2023-03-02 09:57



**Per Harry Östblom**

1Rqp+C7PrOHlYv+93kj0cA  
2023-03-03 10:25



**Nils-Eric Gustavsson**

BfzmmuMK4LtlL0cKVpuGCg  
2023-03-03 10:53

## Dokument i försändelsen

Protokoll 230221.pdf

Detta dokument



Dokumentet signeras digitalt med den säkra signeringstjänsten Addo Sign. Signaturbeviset i dokumentet säkras och valideras med det matematiska hashvärdet för originaldokumentet.

Dokumentet är låst för ändringar och tidsstämplat med ett certifikat från en betrodd tredje part. Alla kryptografiska signeringsbevis är inbäddade i PDF-dokumentet ifall de ska användas för validering i framtiden.

### Hur man verifierar dokumentets äkthet

Dokumentet är skyddat med ett Adobe CDS-certifikat. När dokumentet öppnas i Adobe Reader ser det ut att vara signerat genom Addo Sign signeringstjänst.