

Mötesrubrik: Styrelsemöte i Svealandstrafiken AB

Plats: Fabriksgatan 20, Örebro

Datum och tidpunkt: 2023-09-26

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

Ledamöter

Cecilia Aldén
Katrín Larsson
Camilla Petersen
Charlotte Wäreborn Schultz
Per Östblom
Björn Johansson
Staffan Braw
Maria Åkesson

Fackliga företrädare

Johan Nordberg, Kommunal
Einar Holmström, Kommunal
Thomas Hoffsten, Kommunal
Jenny Aho, Vision

Tjänstemän

Peter Liss, VD
Mattias Ceder, ekonomichef
Annika Larsson, sekreterare

Övriga

Peter Söderman, revisor

Anmält förhinder Ander Jackson

Mötet börjar med att vi hälsar nya medlemmar i styrelsen varmt välkomna. Kommunalförbundet har meddelat nya representanter för styrelsen, Johan Nordberg och Einar Holmström- ordinarie ledamöter och Thomas Hoffsten-suppleant.

§ 25 Val av protokolljusterare

Styrelsen beslutar

att utse Björn Johansson till protokolljusterare.

§ 26 Godkännande av dagordningen

Styrelsen beslutar

att fastställa dagordningen.

§ 27 Godkännande av föregående protokoll

Styrelsen beslutar

att fastställa föregående protokoll.

§ 28 Information från ägardialog

Föredragande Nils-Eric Gustavsson, Peter Liss

Nils-Eric Gustavsson och Peter Liss ger en sammanfattning av vad som tagits upp under de två senaste ägardialogerna. Det centrala ämnet i ägardialogerna har varit depåfrågan i Västerås. Från bolaget sida har två skrivelser, daterade 2023-06-29 och 2023-08-10, lämnats in till ägarna som beskriver konsekvenserna av att bygga och äga respektive hyra en ny depå. Från ägarnas sida har också återkoppling skett om det ekonomiska läget regionerna befinner sig i och att deras ekonomiska läge kommer att påverka oss som bolag. Mötesanteckningar från ägardialogerna och skrivelser bifogas protokollet.

Styrelsen beslutar

att godkänna informationen.

§ 29 Information från VD

Föredragande Peter Liss

- nätverk för hållbarhetsredovisning
- Svensk Kollektivtrafik (*föredragande Peter Liss, Charlotte Wärebom-Schultz*)
- Sveriges Bussföretag
- kompetensförsörjning
- arbete med respektive Kollektivtrafikförvaltning
- BRT

Nätverk för hållbarhetsredovisning

Mattias Ceder informerar att SKR har skapat ett nytt nätverk för hållbarhetsredovisning i kommunala bolag med anledning av det kommande nya EU-regelverket CRSD. Bolaget har för avsikt att anmäla tre deltagare. Förutsättningar att få lämna in en anmälan är att deltagandet ska vara förankrat genom beslut av bolagsstyrelsen.

Svensk Kollektivtrafik

Peter Liss och Charlotte Wäreborn-Schultz deltog i SKR och Svensk Kollektivtrafiks strategikonferens som genomfördes i Stockholm den 31 aug-1 september. De ekonomiska utmaningarna och det säkerhetspolitiska läget stod i fokus. Flera intressanta seminarier hölls. Första dagen gästades av Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlsson. Den andra dagen deltog MSB:s generaldirektör Charlotte Petri Gornitzka via länk för att diskutera kollektivtrafikens roll i det civila försvaret. Peter Liss och Charlotte Wäreborn-Schultz tycker att dagarna hade ett mycket intressant innehåll och det gavs möjlighet att nätverka vilket i sin tur skapar förutsättningar för samverkan.

Sveriges Bussföretag

I branschorganisationen/arbetsgivarorganisationen Sveriges Bussföretag diskuteras och lyfts frågor som exempelvis svårigheterna med att rekrytera bussförare och verkstadspersonal. Problemen medför att allt fler bolag får ställa trafik.

Kompetensförsörjning

- Peter Liss har tillsammans med Sobonas VD Per Nordenstam skrivit en debattartikel som publicerats i Dagens Nyheter och VLT. I korthet handlar artikeln om att ge unga bussförare en chans att redan från 18-års ålder får köra buss med full behörighet. Infrastrukturminister och EU- ministern uppmanas i artikeln att verka för att ålderskravet för busskörkort sänks till 18 år samt att yrkesförordirektivet vad gäller 50-kilometersregeln ändras.
- Vi har slagit ihop Centrala Förhandlingsgruppen och Centrala Skyddskommittén till Centrala Samverkansgruppen. Facken är positiva till detta. Vi behöver tänka nytt för att få ihop hela vår organisation
- Rekrytering av ny HR chef pågår. Två intervjuer har genomförts.

Arbete med respektive Kollektivtrafikförvaltning

Arbete med respektive kollektivtrafikförvaltning pågår, vi behöver ha ett nytänkt och hjälpas åt att lyfta varandra. Kommande fredag hålls en workshop tillsammans med Region Örebro län.

BRT

Arbetet med att installera laddinfrastruktur på Bettorpsdepån pågår. Laddtester ska ske i slutet av november 2023 och vara i full drift i december 2023. Den första BRT- bussen levereras i november. Tyvärr har leveransen för de resterande bussar försenats kraftigt innebärande att delleverans sker först under våren 2024. Presentationsmaterialet bifogas protokollet.

Styrelsen beslutar

att godkänna anmälan till SKR:s hållbarhetsnätverk.

att godkänna informationen.

§ 30

Uppföljning från verksamheten

Föredragande Peter Liss

Peter Liss informerar om målstyrning och uppföljning för våra övergripande målområden för perioden januari-augusti 2023. Presentationsmaterialet bifogas protokollet.

Styrelsen beslutar

att godkänna informationen.

§ 31

Förslag till tertialbokslut 2 och prognos för 2023

Föredragande Mattias Ceder

Sammanfattningsvis informerar Mattias Ceder att efter augusti månads utgång uppgår resultatet till - 1,6 mnkr vilket är ca 4,5 mnkr över budgeterat resultat. Bolaget har en högre trafikproduktion under våren och hösten, vilket resulterar i högre resultat under dessa perioder.

Bolaget prognostiserar ett årsresultat 2023 före skatt och bokslutsdispositioner på 19,8 miljoner kronor vilket är 9 miljoner kronor bättre än avkastningskravet. Genom ett fortsatt systematiskt arbete med sjukskrivningstalen och effektivare nyttjande av bolagets resurser kommer kostnadsbasen fortsatt minska.

Årets budgeterade investeringar uppgår till 269 miljoner kronor och årsprognosen beräknas landa på 73 miljoner kronor. Den stora avvikelserna beror på försenad leverans av elbussar och elinfrastruktur till Örebro som var planerat i slutet av 2023 som beräknas först nästa år.

Sammanfattningsvis kan stora delar av bolagets positiva resultat för tertialet samt lagd årsprognos förklaras i de kompetenshöjande investeringar bolaget gjort de senaste åren.

För rambudget 2024 inväntas en skriftlig bekräftelse från kollektivtrafiknämnden i Västerås på det pris vi har lämnat. Material som skickats ut i samband med kallelsen bifogas protokollet.

Styrelsen beslutar

- att** fastställa tertialbokslut för tertial 2 2023
- att** godkänna årsprognosen för 2023
- att** godkänna årsprognos för investeringar 2023
- att** godkänna finansrapporten för tertial 2 2023
- att** godkänna informationen för rambudget 2024

§ 32

Depåfrågan i Västerås

Föredragande Nils-Eric Gustavsson, Peter Liss, Mattias Ceder, Cecilia Aldén

Nils-Eric Gustavsson berättar att det pågår en dialog mellan Region Västmanland och Västerås stad, uppfattningen är att det finns en positiv riktning i samtalen. Det lutar dock åt att hyresavtalet på Retortgatan kommer att förlängas en tid. Vi får avvakta och se vad diskussionerna leder till.

Cecilia Aldén informerar att projektgruppen är pausad men en förhoppning finns att ändå kommer framåt i frågan. Parallellt med projektet fortgår arbetet med att se över vart en eventuell ny depå skulle kunna placeras.

Mattias Ceder informerar om att det har inletts förhandlingar med Västerås stad om förlängt hyresavtal för Retortgatan. Förhoppningsvis får vi inom några veckor veta om hyresavtalet förlängs till 2023 alternativt till 2035. Oavsett om hyresavtalet förlängs på fem respektive tio år så kommer det att bli konsekvenser innebärande att vi bland annat får hålla liv i gamla bussar. Långsiktighetsfrågan behöver lösas så att planering kan fungera fullt ut.

Styrelsen beslutar

- att** godkänna informationen

§ 33**Delegationsordningen***Föredragande Mattias Ceder*

Förslag till delegationsordningen har skickats ut till styrelsen i samband med kallelsen, det antecknas att styrelsen inte har några invändningar. Delegationsordningen bifogas protokollet.

Styrelsen beslutar

att fastställa delegationsordningen.

§ 34**Årshjulet 2024***Föredragande Mattias Ceder*

Följande datum föreslås för 2024

28 februari, styrelsemöte

23 april, utvecklingsdag

27 maj, årsstämma följt av halvdagsseminarium med ägare och kollektivtrafiknämnder.

28 maj, styrelsemöte

24 september, styrelsemöte

26 november, styrelsemöte

Det antecknas att till dagens datum finns ingen bekräftelse från ägarna angående datumet för årsstämman. Annika kontrollerar detta med ägarna och återkommer med besked till styrelsen vid ett senare tillfälle.

Styrelsen beslutar

att fastställa årshjulet 2024.

§ 35**Information om styrelseförsäkring***Föredragande Peter Söderman*

Peter Söderman börjar med att berätta lite kort om sig själv, han har de senaste 30 åren arbetat som revisor för kommunala- och regionägda bolag.

Peter Söderman informerar att styrelsen svarar för bolagets organisation och förvaltning av bolagets angelägenheter. Styrelsen ska se till att bolagets organisation är utformad så att bokföring, medelsförvaltning och bolagets ekonomiska förhållanden i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Generellt skadeståndsansvar och företrädaransvar genomgås.

Peter Söderman och Söderman & Partner har gått igenom bolagets VD och styrelseförsäkring och deras bedömningen är att bolaget har en bra försäkring. Vidare antecknas att det kan vara bra att vid varje styrelsemöte checka av det ekonomiska läget, är skatter och avgifter betalda? Presentationsmaterial bifogas protokollet.

Styrelsen beslutar

att godkänna informationen

§36

Övriga frågor

Peter Liss informerar den goda nyheten om att bussen som skänkts nu är på väg till Ukraina.

§ 37

Nästa sammanträde

Nästa ordinarie styrelsemöte sker 2023-11-28 kl. 09.00 på Retortgatan 7, Västerås. Efter styrelsemötet fortsätter eftermiddagen med en gemensam aktivitet på Prison Island. Dagen avslutas med en middag. Per-Olov Sthåle och Lena Sjö är inbjudna till aktiviteten och kommer tackas av i samband med aktiviteten/middagen.

Vid protokollet

Annika Larsson

Justeras

Nils-Eric Gustavsson

Björn Johansson

Projekt ny bussdepålösning



Centrum för ekonomi stab, maj 2023

Grundförsättningar vid diskussion om kollektivtrafik och depå

- Överens om trafikförsörjningsprogram som sträcker sig till 2030
- Skatteväxlat 4 öre för stomtrafik och administration
- All övrig trafik beställs av respektive kommun
- Västerås stad beslutade 4 maj 2022: "bussdepåverksamheten på Ängsgärdet ska med en tidshorisont mot 2030 omlokaliseras från befintlig fastighet vilket innebär att nollalternativet i lokaliseringsutredningen släcks"

Uppdrag (gemensamt projekt – ny bussdepålösning och kollektivtrafikens utveckling)

Beslutat av: Västerås stad Stadsdirektör Helene Öhrling och kommunstyrelsens ordförande Staffan Jansson
Region Västmanland Regiondirektör Anders Åhlund och regionstyrelsens ordförande Denise Nordström

Gemensamt projekt

Projektleddare: Cecilia Aldén, Region Västmanland

Styrgrupp:

Arne Andersson, förvaltningsdirektör Kollektivtrafikförvaltningen, Region Västmanland
Peter Liss, VD Svealandstrafiken AB
Hans Näslund, förvaltningschef Teknik och fastighetsförvaltningen, Västerås stad
Isabell Lundberg, chef exploateringen, Västerås stad
Magnus Lindberg, tf ekonomidirektör Västerås stad

Arbetsgrupper:

Sammanställning kan se olika ut beroende på fråga som ska utredas.

Frågeställningar för projekt ”Bussdepå och kollektivtrafikens utveckling”

- Vilken utveckling ska verksamheten ha?
 - långsiktighet i linje med kommunernas översiktsplaner, trafikförsörjningsprogrammet mm
- Var ska ny bussdepå vara lokaliserad?
- Vilket drivmedel ska verksamheten använda?
- Vem ska äga depån? Oavsett vem som äger krävs en långsiktighet:
 - Idag konsortialavtal som är uppsägningsbart på 18 månader, men krävs omförhandling.
 - Administration och stomtrafik är skatteväxlad med 4 öre – regionen har ansvaret.
 - Stadstrafik, lokal landsbygdstrafik, kompletteringstrafik mm beställs under våren inför kommande år. Beställningarna ser olika ut för olika kommuner.
- EKONOMISKA KONSEKVENSER av olika alternativ
- ...

Projektet

- Tidplan, våren 2023 med politiska beslut hösten/vintern 2023
- Delprojekt:
 - Finansiering/ägarande
 - Bussdepålösning och tankar kring framtidens kollektivtrafik

Arbetsgrupp (representanter från Västerås stad och Region Västmanland)

Syftet med uppdraget är att få en övergripande bild av hur kollektivtrafiken kan se ut 2050 och med utgångspunkt i det presentera förslag på ny bussdepålösning.

Mål med uppdraget är:

1. Presentera en övergripande bild om hur kollektivtrafiken bör utvecklas fram till åtminstone år 2050 med beaktande av befolkningsutveckling, ny teknologi, drivmedel, ev BRT-lösning, linjesträckning, förändringar i översiktsplanen med mera och med speciellt fokus på stadstrafiken i Västerås.
2. Ge förslag på möjliga bussdepålösningar med kostnadsförslag som tar hänsyn till både byggnation, framkörningstider, ev behov av förändrad infrastruktur mm.

Arbetsgrupp finansiering (representanter från Västerås stad, Region Västmanland och Svealandstrafiken)

Syftet med uppdraget är att se vart ägandet av en ny bussdepålösning ska ligga samt hur den ska finansieras.

Mål med uppdraget är:

1. Ta fram förslag på vem som ska äga bussdepålösningen inkl marken.
2. Ta fram förslag på finansiering av ny bussdepålösning.
3. Med hjälp av jurist utforma avtalsförslag för bussdepålösningen beroende på ägarskapet.

Ägande

Möjliga ägare: Västerås stad
 Region Västmanland
 Svealandstrafiken AB
 Externt ägande
 Gemensamt ägande av fastigheten (inkl byggnader)

Förslag till ägande från arbetsgruppen:

Västerås stad
 Svealandstrafiken

	Fördelar	Utmärkelser
Internt	Styrkor	Svagheter
Externt	Möjligheter	Hot

Återkoppling från Region Västmanlands politiska grupp

- ✓ Drivmedel – separat utredning angående framtidens drivmedel
- ✓ Ägande – fortsatt utreda konsekvenserna kring de två föreslagna alternativen och övriga tre kan släckas.
- ✓ Säkra i alla beslutsunderlag att de ekonomiska konsekvenserna av ny depålösning tydliggörs.
- ✓ Säkra att alla inblandande parter är informerade och delaktiga tidigt i processen.

Fortsättning

- ✓ Fördjupad information om arbetet i projektet till styrelsen Svealandstrafiken
- ✓ Fördjupad information om arbetet i projektet till Region Örebro
- ✓ Förslag på bussdepålösning samt fördjupat underlag för de två alternativa ägarna presenteras för styrgruppen 19 juni, för Region Västmanlands politiska grupp 20 juni.
- ✓ Gemensam träff med projektägarna (Region Västmanland och Västerås stad) i augusti
- ✓ Information i kollektivtrafiknätverket om det pågående arbetet

- ✓ Detaljerad plan för ytterligare underlag inför politiska beslut, förankring hos alla parter och vilka beslut som behöver fattas och av vem tas fram senast i juli.

Beslut från ägarna

- ✓ Titta på konsekvenserna för Svealandstrafiken om ägandet av nya bussdepån i Västerås läggs i bolaget samt om det inte gör det.
- ✓ Utredning kring vilka beslut som behövs för att säkra ett solitt bolag – avtal, avkastning mm?



Information

Örebro 2023-09-26

Information

- Nätverk för hållbarhetsredovisning
- Svensk Kollektivtrafik
- Sveriges Bussföretag
- Kompetensförsörjning
- Arbete med respektive Kollektivtrafikförvaltning

2023-10-11 Sid 2



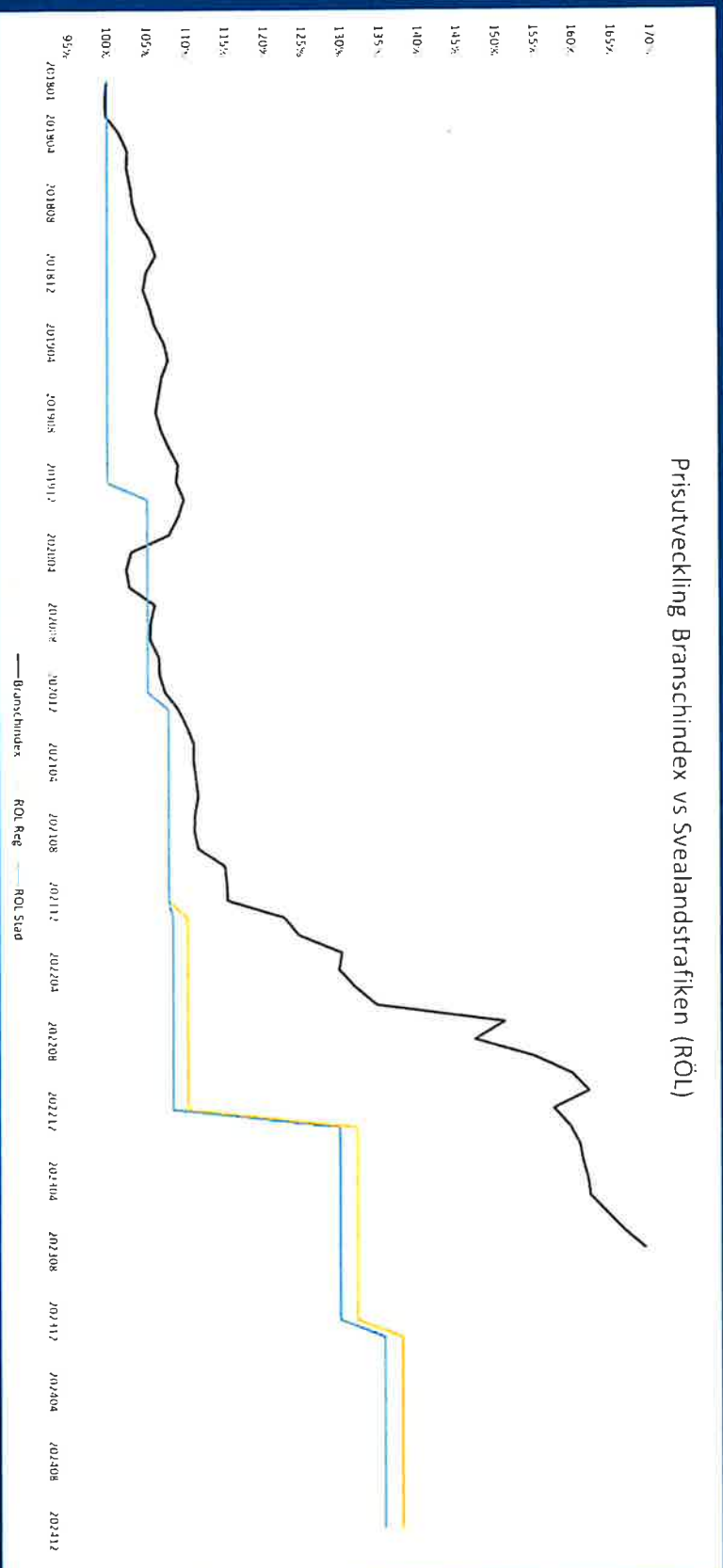


Svealandstrafiken AB

Prisutveckling



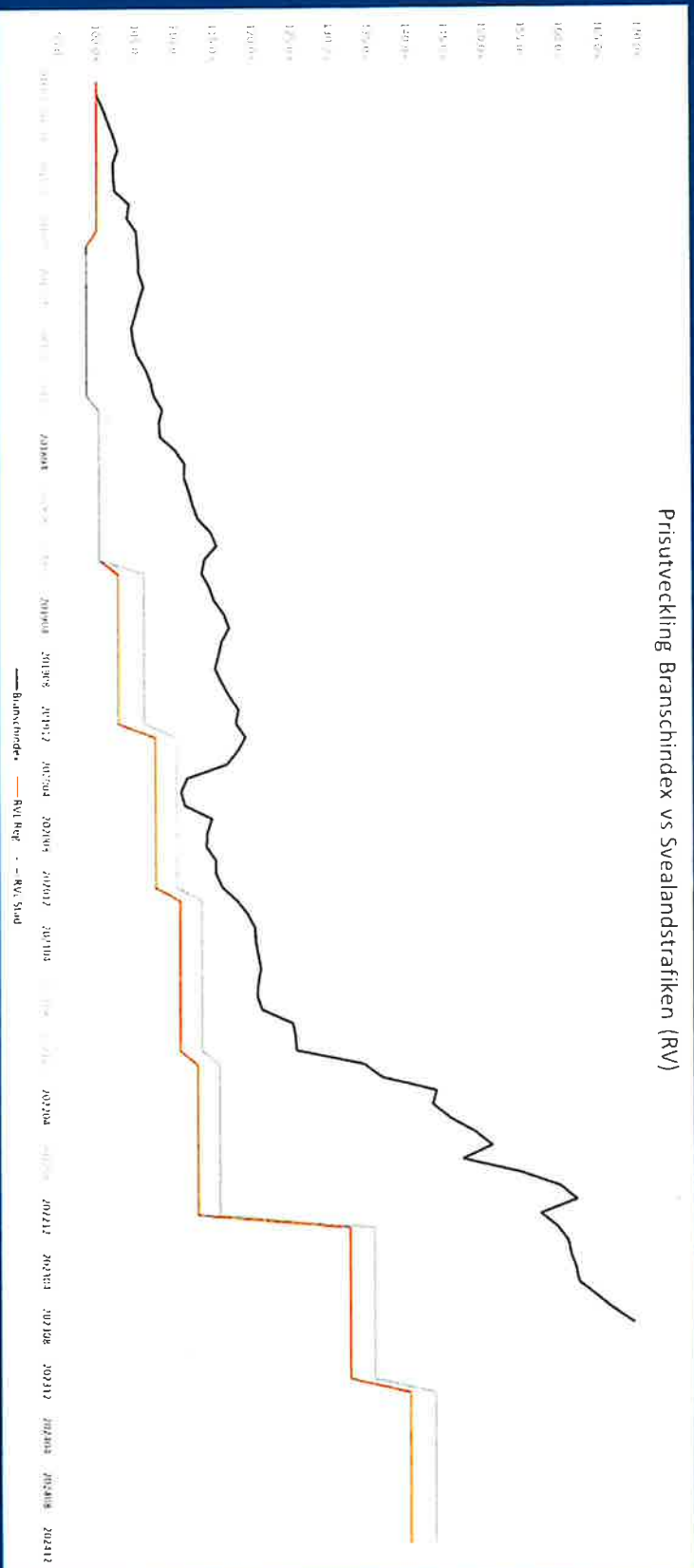
Prisutveckling Branschindex vs Svealandstrafiken RÖL



2023-10-11 9:14

Prisutveckling Branschindex vs Svealandstrafiken RV

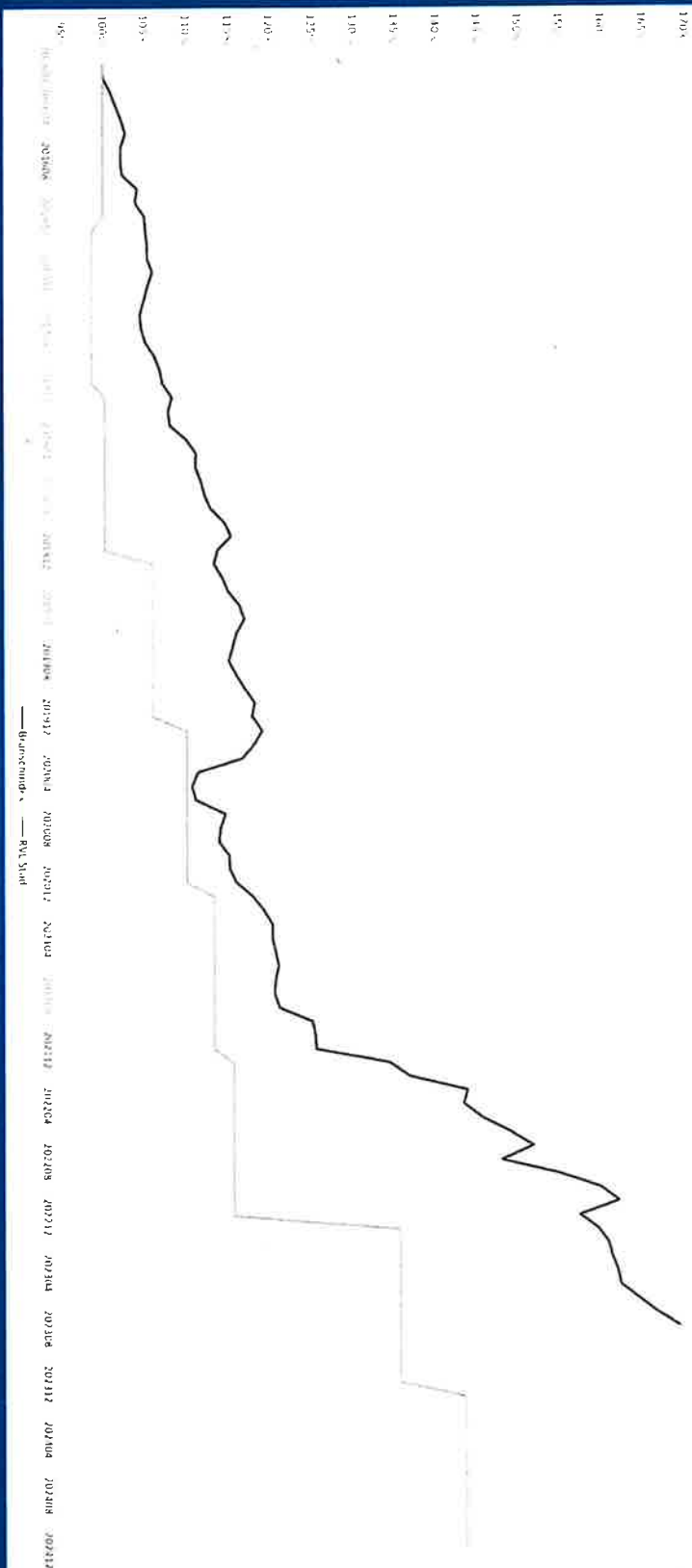
Prisutveckling Branschindex vs Svealandstrafiken (RV)



2023-10-11 Sid 5

Prisutveckling Branschindex vs Svealandstrafiken Västerås stad

Prisutveckling Branschindex vs Svealandstrafiken (Västerås stad)



2023-10-11 15:19

 Svealandstrafiken

Svealandstrafiken





**Teknik och Innovation
Svealandstrafiken AB**



Delsträcka 1:

Tybble - Österplan



ÖREBRO



Region Örebro län

Läget installation laddinfrastruktur depå Örebro

Eitech installerar 43st. 150kW laddare från Kempower under skärmtaket

Laddtester slutet av november 2023

Fullt i drift i december 2023



Läget installation laddinfrastruktur depå Örebro

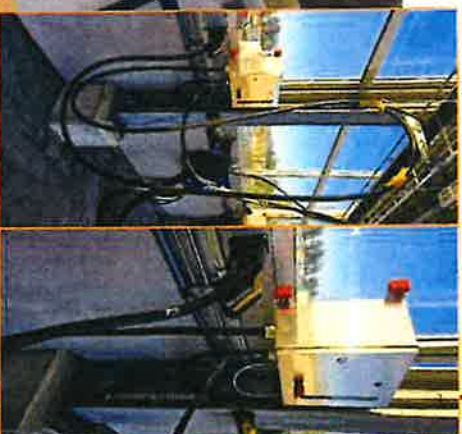
Eitech installerar 43st. 150kW laddare från Kempower under skärmtaket

Laddtester slutet av november 2023

Fullt i drift i december 2023

HSP mottagningsstation med transformator och ny ställverk

Uppställningsplats extra bussar inför och efter trafikstarter



Transformator nätstationer

Likrikterskåp

Läget Ebusco elbussar till Örebro



18-m led elbussar

BRT linjer: 23 styck (gröna buss)

Övrig stadstrafik: 13 styck (blåa buss)

Räckvidd minst 200 km oavsett årstid

BRT och övrig stadstrafik Ebusco bussar är tekniskt identiskt

Planering BRT buss 1:

Installation kundburen IT utrustning – v.42

Fabriksbesiktning – v.43

Transport till Örebro – v.45

Samordnade tester laddinfrastruktur – v.46

Svealandstrafiken ska testa räckvidd under dom kalla månaderna

Planering BRT buss 2:

Ebusco återkopplar – v.38

Planering BRT buss 3-23:

Fabriksbesiktning – v.11

Transport till Örebro – v.13-17

Komplett leveransgodkännande – v.18

Försenat leverans har flera fördelar

- Politisk känsligt att gå ut med nya bussar just nu, för att man har stora besparingskrav
- Vi kör 2023 fortfarande på befintliga linjenätet med linjesträckning CityLinjen/BRT
 - senare leverans ligger då närmare lansering nya linjenät i december 2024
- Under 2024 fortfarande mycket vägarbete
 - senare driftsättning betyder mindre antal förseningar med BRT buss pga. vägarbeten
- Första BRT buss levereras i november
 - då vi kan ändå testa den vintertid (bl.a. räckvidd, förbrukning och laddning)
- Utbildning förare och verkstad planeras närmare leverans alla BRT bussarna



**Medfinansierat av Europeiska unionens
fond för ett sammanlänkat Europa**



Svealandstrafiken



**Finansieras av
Europeiska unionen
NextGenerationEU**

Ägardialog Svealandstrafiken AB

Mötesanteckningar

Tid: 14 augusti 2023 13.00 - 14.00

Plats: Teams

Deltagare:

☒ Mikael Andersson
Elfgren, Region
Västmanland

☒ Katarina Simert, Region
Västmanland

☒ Cecilia Aldén, Region
Västmanland

☒ Andreas Svahn,
Region Örebro län

☒ Nils Eric Gustavsson
Svealandstrafiken

☒ Lennart Frommegård,
Region Örebro län

☒ Peter Liss
Svealandstrafiken

☒ Mattias Ceder
Svealandstrafiken, sekr

Ärende	Åtgärd/ansvarig
1. Föregående anteckningar	Inga synpunkter på föregående anteckningar som därmed läggs till handlingarna.
2. Flytt depå Västerås	Svealandstrafiken redogör kortfattat utifrån de två skrivelser, daterade 2023-06-29 och 2023-08-10, som lämnats in där konsekvenserna är beskrivna över att bygga/äga respektive hyra en ny depå. Se vidare bilaga. Ägarna är nöjda med innehållet utifrån nuläget. Cecilia Aldén redogör kortfattat status i projektet. Möte mellan högsta tjänstemän och politiska företrädare för Region Västmanland, Västerås stad och Svealandstrafiken kommer att ske den 29 augusti. Andreas Svahn tydliggör att Region Örebro län som ägare är ytterst tveksamma till att Svealandstrafiken ska äga en ny depå med de konsekvenser som det får för bolaget utifrån dagens förutsättningar med kortsiktighet i trafikavtalet och när skattekraften ligger hos Västerås stad. På fråga redogör Svealandstrafiken om att nuvarande hyresavtal för depå går ut 2024-12-31. Svealandstrafiken kommer att träffa företrädare från staden för en diskussion om nytt hyresavtal fram tom 2029-12-31 den 22 augusti. Cecilia Aldén får till uppgift att informera Region Örebro län efter mötet den 29 augusti.

Svealandstrafiken AB

Retortgatan 7 Fabriksgatan 20
721 30 Västerås 702 23 Örebro
Telefon: 021 - 470 18 00
Epost: info@svealandstrafiken.se



3. Kommande möten	11 september kl 13.00-14.00 extra möte kring depåfrågan via Teams 11 oktober kl 10.00-11.30 teams 29 november kl 13.00-14.30 teams
4. Övrigt	Inget övrigt

Vid anteckningarna

Ordförande

Mattias Ceder

Mikael Andersson Elfgrén

Nils-Eric Gustavsson, styrelseordförande Svealandstrafiken AB

Västerås, 2023-06-29

Skrivelse angående byggnation och ägande ny bussdepå i Västerås

Sammanfattning

Svealandstrafiken vill framföra att Retortgatan idag är en väl fungerande depå med en bra geografisk placering i Västerås och om nödvändig upprustning sker samt kompletteringar av laddinfrastruktur för el så ser vi från bolagets sida inget behov av att flytta. I och med att det inte finns några klara bedömningar om framtida trafikbehov 2030-2050 så är det oklart vilken storlek en ny depå behöver vara på. För att möta upp ett framtida behov så bör en enklare depå förslagsvis för regiontrafik till en betydligt mindre kostnad vara ett bättre alternativ. Ser man till kollektivtrafikens totala kostnad är alternativet att vara kvar på befintlig depå det allra bästa. Istället för en årlig kostnadsökning på 79-166 mnkr skulle detta innebära en kostnadsökning på 25 mnkr.

Beslut har fattats av Västerås stad att exploatera marken där nuvarande depå befinner sig och Svealandstrafiken får vara kvar till sista december 2029.

Om Svealandstrafikens skulle göra investeringen kommer soliditeten att sjunka till cirka 7 %, vilket är hälften av nuvarande krav från ägarna Region Örebro län och Region Västmanland. Omfattning av skuldportföljen kommer att ligga på 2,3 till 2,7 miljarder. Ägarna borgar solidariskt för samtliga Svealandstrafikens åtaganden. Nuvarande totala borgensram är 1,2 miljarder, vilket innebär 600 mnkr för Region Örebro län och 600 mnkr för Region Västmanland. Den årliga ökade kostnaden för en ny depå innefattande byggnation och tillkommande tomkörning/förarbyteskostnader uppgår mellan 79 – 166 mnkr (18 - 38 %) beroende på placering och utförande.

Svealandstrafiken har inte erfarenhet av, eller organisation för, ett byggprojekt i denna omfattning.

Långsiktighet i uppdrag för utförandet av trafiken i Västmanland saknas i dag vilket innebär en betydande risk för Svealandstrafiken att som bolag genomföra investeringen och skulle kunna innebära att bolaget hamnar i ekonomiskt obestånd. Risken finns redan idag kopplat till investeringar i fordonspark mm men omfattningen av risken blir mycket större om Svealandstrafiken investerar i ny depå. Till skillnad från depåförvärven i Örebro län 2021 så ligger dessutom inte skattekraften hos Svealandstrafikens ägare utan hos Västerås stad.

En eventuell förskjuten tidplan för byggnationen innebär betydande merkostnader ca 36 mnkr/år då stora delar av Svealandstrafikens fordonsflotta som utgår från Retortgatan kommer att behöva ersättas 2029 samt genomförande av nödvändiga fastighetsrelaterade åtgärder.

Inledning

Bakgrund

Depån på Retortgatan i Västerås ägs av Västerås Fastighet Kungsängen AB, ett helägt dotterbolag till Västerås stad. Västerås stad har beslutat att exploatera området och Svealandstrafikens hyresavtal kommer att förlängas maximalt tom sista december 2029. Cecilia

Aldén, redovisningschef och ansvarig för Region Västmanlands ägarstyrning fick i uppdrag av regiondirektör, Region Västmanland och stadsdirektör, Västerås stad samt respektive styrelseordförande, att starta ett projekt för att titta över lämplig placering, tänkt framtida utformning av stadstrafiken samt ägande och finansiering av en ny bussdepålösning. Då Svealandstrafiken är utförare av stadstrafiken och den som nyttjar depån så ingår representanter för bolaget både i styrgrupp och de två arbetsgrupperna som skapades för det mer operativa arbetet.

Nuläge depåer i Svealandstrafiken AB

Svealandstrafiken AB äger idag 11 depåer och hyr 1 depå:

Ägda i Västmanland: Köping, Fagersta och Sala.

Hyrd i Västmanland: Västerås.

Ägda i Örebro län: Örebro, Karlskoga, Askersund, Laxå, Odensbacken, Nora och Lindesberg. Samtliga fastigheter i Örebro län förvärvades 2021 av Örebroporten Fastigheter AB (Örebrodepån) och Länsgården Fastigheter AB (övriga depåer).

Förvaltning och utveckling av fastigheter och fastighetsnära inventarier bedrivs av anställda i Svealandstrafiken. Bortsett faktiskt ägande så gäller samma förfarande för den hyrda depån i Västerås.

Alternativa lösningar för ny depå Västerås

Inom ramen för det gemensamma projekt som påbörjats med berörda parter, Region Västmanland, Västerås stad och Svealandstrafiken har identifierats alternativa lösningar för byggnation och ägande av den nya depån.

Ägare	Ekonomisk reglering
• Västerås Stad	Hytesavtal
• Region Västmanland	Hytesavtal
• Svealandstrafiken	Faktisk kostnad
• Extern ägare	Hytesavtal
• Gemensamt bolag	
Västerås/Regionen/annan	Hytesavtal

Ytterligare varianter finns.

Förvärven 2021

De två förvärv av fastighetsbolag som gjordes av Svealandstrafiken 2021 var enklare beslut än den nya depå som ska skapas i Västerås. Då rådde ingen tvekan om vad Svealandstrafiken tog in i egen balansräkning. Svealandstrafiken kunde fysiskt besiktiga fastigheterna och efter en del förhandlande kunde fastställande ske av förvärvspriset. Därefter kunde en tämligen säker kalkyl upprättas som visade att finansieringskostnaden var lägre än hyreskostnaden, med slutsatsen att äga var ekonomiskt bättre än att hyra.

En ny depå i Västerås

Skattekraft

Ett argument för att Svealandstrafiken AB skall bygga och äga den nya depån i Västerås är att bolaget i övrigt äger depåerna i de båda länen. För bolaget är ägandet en fråga för ägarna, men utifrån ett riskperspektiv vill bolaget framföra följande;

- Den som har skattekraften är den som beställer och finansierar trafiken från respektive depå.
- När det gäller depåerna i Örebro är verksamheten skatteväxlad och regionen har därmed hela skattekraften. Den stora depån i Örebro byggdes 2009 av Örebro kommuns fastighetsbolag Örebroporten Fastigheter AB. Vid denna tidpunkt var inte trafiken skatteväxlad utan Örebro kommun hade skattekraften.
- När det gäller Västmanland är inte hela trafikverksamheten skatteväxlad. Depåerna i Köping, Sala och Fagersta används till absolut största del av den verksamhet som regionen bedriver dvs stomlinjer mellan kommunerna, vilket gör att det är naturligt att regionen via Svealandstrafiken äger dessa.
- Västerås stad finansierar sin stadstrafik via den egna skattekraften. Depån på Retortgatan nyttjas idag till cirka 85 procent och efter 2030 upp till 90 procent av den trafik Västerås stad finansierar. Västerås stad äger depån idag via ett helägt bolag.

Utifrån ovanstående resonemang är det logiskt att Västerås med sin skattekraft bygger och finansierar depån.

Byggnation

Svealandstrafiken har lång erfarenhet av att äga och förvalta bussdepåer och verksamheten utökades kraftigt i och med förvärvet 2021. Svealandstrafiken driver mindre byggprojekt kopplat till de löpande underhållsplaner samt lite större projekt tex byggnation av laddinfrastruktur för elbussar på bussdepåerna i Västerås och Örebro. Svealandstrafiken har dock inte erfarenheten av, eller organisationen för, nybyggnation i den storlek som en ny bussdepå i Västerås handlar om.

Ekonomiska effekter generellt

Den ekonomiska effekten av en ny depå i Västerås är avsevärt mer osäker än strukturförändringen som gjordes i Örebro län 2021.

Det underlag för beräkningar på totalekonomi är de tidigare utredningar som är gjorda av Västerås stad 2018 - 2020 där investeringen även ställs mot exploateringen av marken där befintlig bussdepå står. Placeringen av en ny depå är en viktig parameter främst utifrån utökade kostnader för tomkörning och förarbyten.

Det man med säkerhet kan säga är att kostnaderna för flytt och byggnation av ny depå på aggregerad nivå kommer att öka. Dels till följd av ökad tomkörning och förarbyteskostnader, dels till följd av ökad depåkostnad jämfört med dagens lösning (oavsett vem som äger den). Visserligen kan viss rationalisering finnas i en ny depålösning, men inte i närheten av den kostnadsökning som kan förväntas, 79 - 166 mnkr. Vid oförändrad trafik så kommer alltså en mycket stor andel av kostnadsökningen, till följd av depåflytten, att träffa beställarna i form ökad kostnad för redan befintlig trafik.

Ekonomisk påverkan Svealandstrafiken

Finansiell ställning

Utifrån en långsiktig investerings- och upplåningsprognos fram tom 2030 innefattande investeringar och reinvesteringar i fordon samt fastighetsinfrastruktur och en övergång från biogasbussar till elbussar, så kommer soliditeten att fortsatt ligga runt dagens nivåer eller strax därunder, runt 11 % för att öka till runt 14 % 2028. Vid en eventuell investering av en ny bussdepå beräknat soliditeten att halveras till cirka 7 %. Beräkningarna är gjorda utifrån befintligt avkastningskrav om 10,8 mnkr. Skuldportföljen kommer att öka kraftigt och vara cirka 2,4 - 2,7 miljarder beroende på placering. Nuvarande total borgensram är 1,2 miljarder. Se vidare diagram i bilaga 1.

Årlik kostnad

Den årliga depåkostnaden (ränta, borgensavgift och avskrivning) vid en investering i en ny depå vid placering i ytterområde (inkl central uppställningsyta) alternativt i flervåningsbyggnation på befintlig plats är beroende på avskrivningstid. I denna fråga blir långsiktigheten i Svealandstrafikens trafikåtagande avgörande. Vid en beräknad avskrivningstid på 33 år som kan anses vara ett normalt snitt för de ingående komponenterna och en räntenivå på 3 % så landar kostnaden på 68 mnkr respektive 85 mnkr. Om avskrivningskostnaderna i stället skulle beräknas på 10 år så är motsvarande årlig kostnad 141 mnkr respektive 174 mnkr. Dessa belopp ska ställas mot nuvarande hyreskostnad som uppgår till 6 mnkr. I diagram i bilaga 1 framgår hur den årliga depåkostnaden påverkas av räntenivån.

Tomkörningskostnaderna och förarbyteskostnaderna vid ett ytterområde ökar med cirka 38 mnkr baserat på dagens volym av trafik. Av kostnaderna belastas stadstrafiken ca 33 mnkr. Dessa parametrar påverkas givetvis av exakt placering och hur trafikens upplägg kommer att se ut när depån är färdigbyggd.

En årlig totalkostnadsökning för en ny depå vid en avskrivningstid kommer att landa på mellan 79 mnkr (18 %) till 168 mnkr (38 %) beroende på placering och avskrivningstid.

Tillkommande kostnader vid förskjuten tidplan

Tidplanen för byggnationen av en ny bussdepå kommer att vara viktig att hålla. Den största delen av Svealandstrafikens fordonflotta, både stadsbussar och regionbussar, som utgår från Retortgatan kommer att behöva ersättas vid samma tidpunkt som en ny depå ska stå färdig. Om tidplanen blir förskjuten med 5 år kommer investering i elladdinfrastruktur för cirka 90 mnkr att behöva genomföras samt fastighetsrelaterat underhåll på 100 mnkr (då det föreligger en underhållsskuld pga avvaktan med besked om tidplan för ny depå). Med en kort avskrivningstid på 5 år (jämfört med 33 år respektive 20 år) och med motsvarande finansieringsförutsättningar som alternativ 1 och 2 kommer den årliga merkostnaden bli 21 mnkr för laddinfrastrukturen och 15 mnkr för fastighetsunderhållet, totalt 36 mnkr.

Ett alternativ till att bygga ny laddinfrastruktur är att köpa nya biogasbussar och/eller biodieselbussar. Redan idag blir det färre och färre tillverkare av biogasbussar och bedömningen är att biogasbussar inte kommer att gå att få tag i 2030. Med den nya EU-förordningen Euro 7 om avgasutsläpp för vägfordon som sätts i verket 2027 samt EU's förslag på strängare krav på koldioxidutsläpp där samtliga stadsbussar år 2030 ska drivas med el eller vätgas samt att 90 % av koldioxidutsläppen från alla nya bussar år 2040 ska ha eliminerats så kommer det vara få som tillverkar bussar med förbränningsmotorer för stads-/regiontrafik. I en ny depå kommer dessutom huvudbränslet utgöras av el vilket gör att eventuella nyinköpta fordon behöver skrivas av med kort avskrivningstid innan nya elfordon anskaffas.

Ett tredje alternativ skulle vara att renovera/uppdatera fordonsparken som ska bytas. Att förlänga bussarnas livslängd på 5 år skulle dock kräva i princip en hel uppgradering av bussarna som

behöver utföras av extern märkesverkstad. Under ett sådant stort logistikprojekt skulle fordonsflottan behöva utökas för att täcka upp för de fordon som är borta.

Risker

Förutom ovan beskrivningar gällande skattekraft, byggnation och ekonomiska konsekvenser så beskrivs nedan andra risker som Svealandstrafiken ser i samband med flytt av depån i Västerås.

Långsiktighet

Oberoende hur frågan om ansvar för byggnation och ägande av en ny depå löses är långsiktigheten en viktig fråga, då depån skall finnas i många år. Hur relationen byggs upp mellan Region Västmanland och Västerås stad och sedan Svealandstrafiken är en avgörande fråga. Den avtalsmässiga relationen är idag ettårig mellan Svealandstrafiken och Region Västmanland. Svealandstrafiken kan bara ansvara för relationen mellan region och bolaget, men inser att den mellan region och stad påverkar den förstnämnda avsevärt.

Utveckling av trafik

Depån byggs för att täcka framtida behov av kollektivtrafik vad gäller stadstrafik för Västerås stad (idag mellan 85/90 procent av trafiken) och stomtrafik för Region Västmanland. Depån kommer att vara klar tidigast 2030 och skall täcka behoven de kommande 40 till 50 åren. Utifrån den långa nyttjandetiden är det viktigt att depån planeras och byggs utifrån en bedömning av kommande behov och inte utifrån den trafik som bedrivs idag. Från Region Västmanland finns idag en ambition att minska på den stomtrafik som utgår från depån. Den framtida behovsbedömningen måste vara klar innan start av byggnation sker, oberoende vem som bygger och äger.

Bränsle

Vid en byggnation av ny depå kommer huvudbränslet för bussarna vara el då bedömningen är att det kommer vara svårt att få tag i fordon med biogas och biodiesel, se ovan avsnitt under tillkommande kostnader vid förskjuten tidplan. Det är viktigt att ta hänsyn till drivmedelsfrågan i byggnationen samt att elförsörjningen till den nya depån säkras.

Verksamheten kvar på befintlig depå

Det finns behov av investeringar om verksamheten skulle vara kvar i befintlig depå. Främst handlar det om investeringar i elladdinfrastruktur samt generellt underhåll av fastigheten som blivit eftersatt i avvaktan på beslut om flytt. Den totala investeringen är på ca 250 mnkr.

Den befintliga depån är dock inte dimensionerad för en utökning av trafiken motsvarande alternativen med ny depå. Om en utökning kommer att ske under perioden 2030-2050 kommer behovet finnas av en kompletterande depålösning till dagens. Ett kompletterande alternativ skulle kunna vara en enklare depå för regiontrafiken som inte är beroende av placering på samma sätt som stadstrafiken. En anskaffning och anpassning av industrifastighet bedöms vara betydligt billigare än en byggnation av ny depå, ca 100 mnkr. Den ökade kostnaden för trafiken skulle då bli cirka 25 mnkr/år i stället för 79 – 166 mnkr/år.

Avslutning

Svealandstrafiken vill framföra att Retortgatan idag är en väl fungerande depå med en bra geografisk placering i Västerås och om nödvändig upprustning sker samt kompletteringar av laddinfrastruktur för el så ser vi från bolagets sida vi inget behov av att flytta. Vi ser detta som det bästa alternativet om man också väger in kollektivtrafikens totalkostnad.

Skall depån flyttas är tidpunkten 2030 bra ur bolagets perspektiv, då en större andel av bussflottan för stadstrafiken i Västerås planeras bytas ut. Ett alternativ där flytt från depån skjuts på exempelvis 5 år från 2030 skulle orsaka betydande merkostnader framför allt i form av kort avskrivningstid för gjorda investeringar.

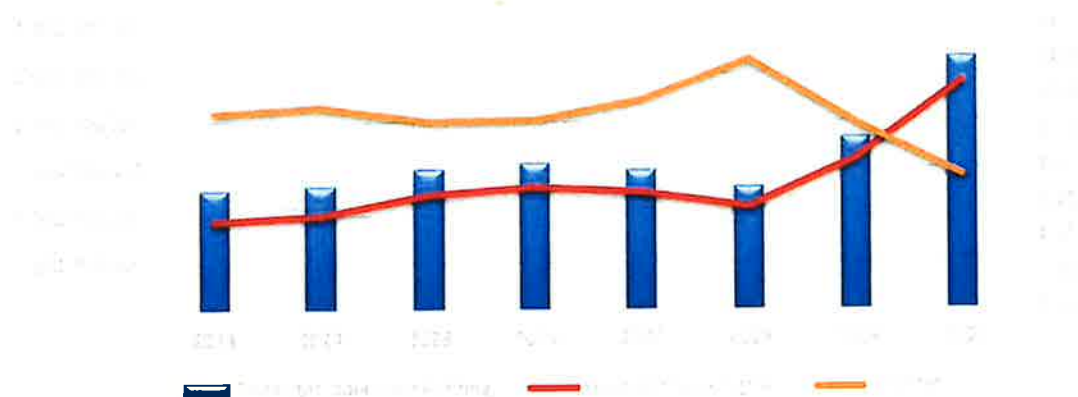
De främsta riskerna för Svealandstrafiken med ett åtagande i byggnation och ägande av en ny depå är;

- Långsiktighet – finns idag endast ett årsavtal mellan Svealandstrafiken och Region Västmanland för trafikutförandet. Mellan Region Västmanland och kommunerna i länet är avtalet uppsägningsbart på 18 månader. Svealandstrafiken tar redan idag en stor risk i investeringar i främst fordonsparken utifrån den kortsiktighet som finns, en miljardinvestering i en ny depå ökar den risken markant.
- Skattekraft – idag finns merparten av skattekraften hos den part som finansierar trafiken vilket inte är Svealandstrafikens ägare till skillnad från vad som gäller för övriga depåer.
- Finansiellt – vid investering sjunker soliditeten till ca 7 % vilket är långt under ägarnas krav. Balansomslutning och skuldsättningsgraden ökar kraftigt vilket kräver ökad borgensram från ägarna och ränterisken blir betydligt mer omfattande.
- Utveckling av trafiken – oklarheter kring vilken trafik som ska tas höjd för i byggnation av ny depå. Risk att investera i en större depå än vad som behövs.
- Byggnation – har ej erfarenhet av eller organisation för denna storlek av byggnationer
- Drivmedelsfrågan – Svealandstrafiken bedömer att huvudbränslet 2030 kommer att vara el. Elförsörjningsfrågan är kritisk i det sammanhanget och inget som Svealandstrafiken äger/kan styra över

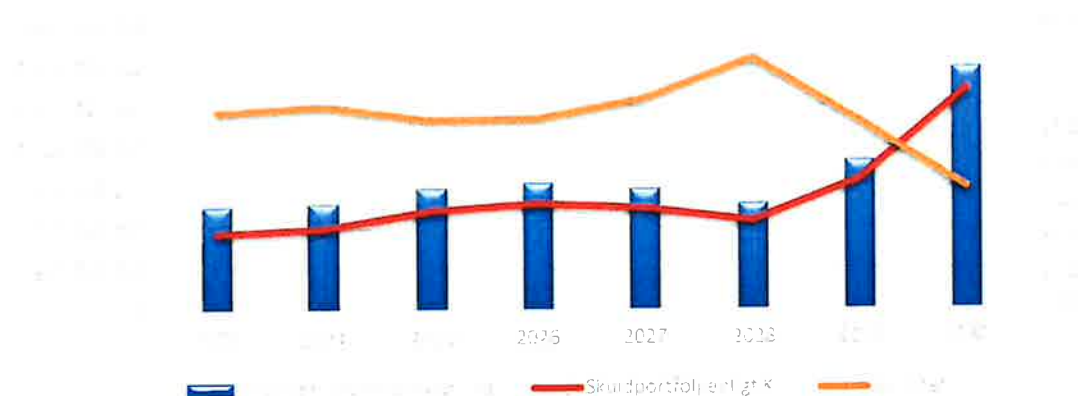
Oberoende lösning kring depåfrågan i Västerås behövs en tydligare långsiktighet i trafikuppdraget i Västmanland.

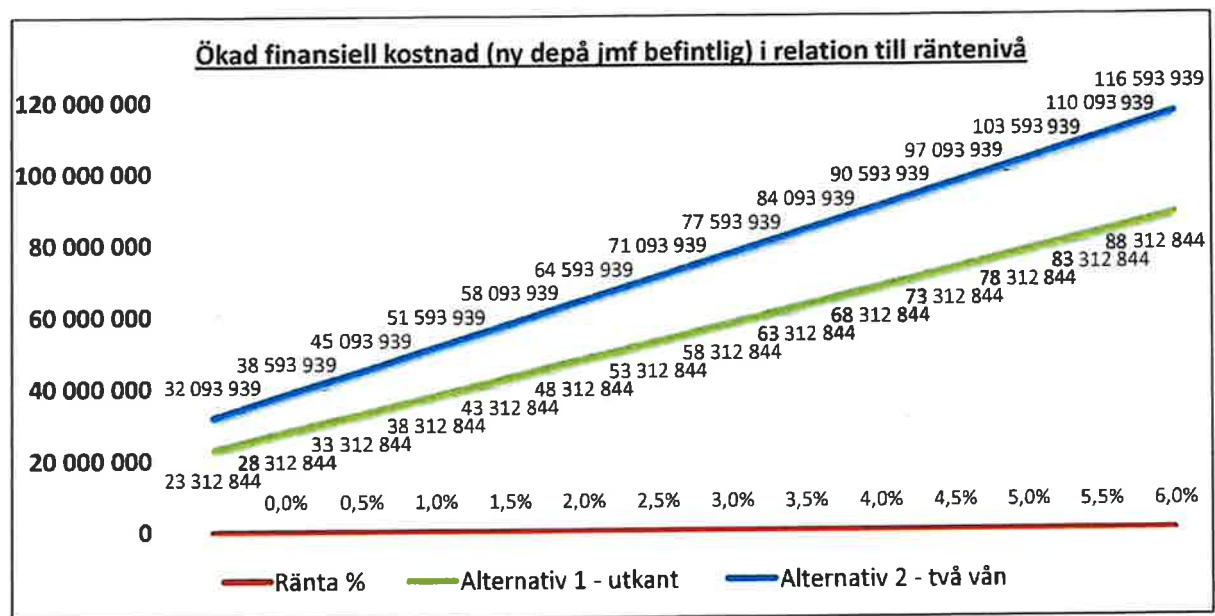
Bilaga 1 Finansiell ställning

Finansiell utveckling Svealandstrafiken 2023-2030 vid investering ytterområde



Finansiell utveckling Svealandstrafiken 2023-2030 vid investering flervån Ängsgärdet





SVEA230265

Västerås, 2023-08-10

Skrivelse angående byggnation och ägande ny bussdepå i Västerås

Bakgrund

Denna skrivelse är ett komplement till den skrivelse som Svealandstrafiken skickade in till ägarna 230609. I detta dokument beskrivs konsekvenserna om Svealandstrafiken hyr en ny depå i Västerås (kortsiktigt eller långsiktigt) i stället för att bygga och äga.

Oavsett om Svealandstrafiken kommer att hyra eller att bygga/äga så är det viktiga långsiktigheten i trafikutförandet. Genom ett långsiktigt trafikavtal även i Västmanland säkerställer Svealandstrafiken långsiktighet för sin verksamhet och minskar riskerna både för bolaget och dess två ägare (Region Västmanland och Region Örebro län). Idag finns endast ett årsavtal mellan Svealandstrafiken och Region Västmanland för trafikutförandet. Mellan Region Västmanland och kommunerna i länet är avtalet uppsägningsbart på 18 månader.

Konsekvenser av att hyra depå

Avtalslängd

Trafikavtalets längd och utformandet för trafiken som körs från depån i Västerås måste spegla hyresavtalet längd och innehåll.

- Ett långt hyreskontrakt ger ökad trygghet och minskad risk för Svealandstrafiken då man säkerställer infrastruktur för verksamheten över tid. Ett långsiktigt hyreskontrakt bygger dock på att det finns ett långsiktigt trafikavtal. Men eftersom Svealandstrafiken inte har rådigheten över volymen för framtida trafik, samt med dagens korta trafikavtal mellan Svealandstrafiken och Region Västmanland samt Region Västmanlands korta avtal med kommunerna, så riskerar man att sitta på ett hyreskontrakt på en "för stor" fastighet och i värsta fall utan verksamhet.
- Kort hyreskontrakt innebär minskad trygghet men ökad flexibilitet om det blir förändringar i verksamheten främst kopplat till volym trafik. Med största sannolikhet blir hyran dock högre.

Ekonomiska

- Genom att hyra depån i stället för att äga behöver Svealandstrafiken inte göra den stora investeringen på 1-1,3 mnkr som påverkar soliditeten och likviditeten kraftigt negativt. I stället för finansieringen av ett ägande betalar i stället Svealandstrafiken en hyra när den nya depån är färdigställd. Hyresnivån kommer att spegla investeringen av den nya depån och den risk som ägaren av fastigheten tar i samband med byggnationen.
- Kommande framtida fastighetsrelaterade investeringar kommer inte belastas Svealandstrafiken utan hyresvärd.

Organisatoriska / verksamhetsmässiga

- Genom att hyra behöver Svealandstrafiken inte ta risken för byggnation både vad gäller kompetens och ekonomi.
- Svealandstrafiken behöver inte ta ansvar för garantier och service som en följd av nybyggnationen utan det åligger hyresvärden.
- Möjlighet till ytterligare stordriftsfördelar / skalfördelar gällande daglig drift och upphandling minskar.
- Risk för minskad flexibilitet då Svealandstrafiken inte äger lösningen på eventuella problem eller behov av utveckling kopplat till framtids- och tekniksäkring av verksamheten. Dessa frågor bör dock kunna hanteras i ett hyreskontrakt.

Hållbarhet, resursåtgång, miljö

- Längre processer och beslutsvägar vilket kan medverka negativt i arbetet för minskad resursåtgång och ökad hållbarhet. Det kan även innebära svårigheter att finna EU-finansiering eller olika nationella stöd för förändringsarbete. De flesta av dessa risker kan dock hanteras i ett hyreskontrakt.

Ägardialog Svealandstrafiken AB

Mötesanteckningar

Tid: 12 juni 2023 14.00 - 15.30

Plats: Teams

Deltagare:

☒ Mikael Andersson
Elfgren, Region
Västmanland

☐ Katarina Simert, Region
Västmanland

☒ Cecilia Aldén, Region
Västmanland

☒ Andreas Svahn,
Region Örebro län

☒ Nils Eric Gustavsson
Svealandstrafiken

☒ Lennart Frommegård,
Region Örebro län

☒ Peter Liss
Svealandstrafiken

☒ Mattias Ceder
Svealandstrafiken, sekr

Ärende	Åtgärd/ansvarig
1. Föregående anteckningar	Uppföljning av föregående anteckningar; - Budget 2024. Svealandstrafiken informerar att priser presenterade för respektive uppdragsgivare. För Region Västmanland föreslagna höjning med 2,33 % respektive 4,96 % (inkl. biogasskatt). För Region Örebro län föreslagna höjning 2,51 % och 4,39 %. - Biogasskatt- Svealandstrafikens biogasleverantörer inkom med begäran om prisförhandling med anledning av EU's beslut om att ta bort Sveriges skattebefrielse. Respektive förvaltning har informerats om de ökade kostnaderna. Skatteverket tillämpade det nya beslutet även retroaktivt då bägge leverantörerna fick avslag för sin begäran om skattereduktion för februari-månad. Beslutet överklagades av Biogasbolaget i Karlskoga men avslogs. Svealandstrafiken har ingen ny information gällande statusen i ärendet på riksnivå. - Utvecklingsdag. Samtliga parter är nöjda med dagen. Förslag att detta blir ett årligt återkommande event och att det äger rum samma dag som Svealandstrafikens årsstämma. Ägarna bifaller förslaget och förslag till datum tas fram direkt efter sommaren. Efter denna uppföljning läggs föregående anteckningar till handlingarna.

Svealandstrafiken AB

Retortgatan 7 Fabriksgatan 20
721 30 Västerås 702 23 Örebro
Telefon: 021 - 470 18 00
Epost: info@svealandstrafiken.se



2. Tertialbokslut 1 och årsprognos	Svealandstrafiken redogör för tertialbokslut 1. Per sista april är resultat +8,3 mnkr vilket är +0,4 mnkr jämfört med budget. Prognos årsresultat 10,8 mnkr enligt budget/ägardirektiv. Årsbudget investeringar 269 mnkr, årsprognos oförändrad.
3. Flytt depå Västerås	Cecilia Aldén presenterar projektet ny bussdepålösning, se vidare presentation. Mötesdeltagarna diskuterar frågan där både Svealandstrafiken och ägarrepresentanterna framför sin syn på frågan. Svealandstrafiken poängterar vikten av att Region Örebro län aktivt deltar i processen. Ägarna ger Svealandstrafiken uppdraget att titta på vilka konsekvenser det får för bolaget om ägandet av ny bussdepå i Västerås läggs i bolaget samt om det inte gör det. (Material har sänts över till ägarna 230616)
4. Prisutveckling, effektiviseringar	Svealandstrafiken redogör för prisutvecklingen som bolaget haft jämfört med branschen vilket genom åren både i Region Örebro län och Region Västmanland varit lägre. Vidare redogör Svealandstrafiken för den ekonomiska utredningen av införandet av trafik i egen regi i Örebro stadstrafik som beställdes av svenskt näringsliv och genomfördes 2021 vilket visade att priset från Svealandstrafiken låg i linje med det upphandlade alternativet Nobina. Svealandstrafiken går igenom de synergieffekter och effektiviseringar som har uppnåtts/skett under åren sedan bolaget utökade verksamheten i Örebro län. Se vidare presentation.
5. Finansiell ställning – borgensram	Svealandstrafiken informerar ett kommande behov av att höja befintlig borgensram med anledning av investering och reinvestering i laddinfrastruktur och bussar för eldrift. Utifrån nuvarande investerings- och låneplan kommer nuvarande borgensram på 1,2 miljarder att överskridas 2025. Ägarna ger Svealandstrafiken uppdraget att ta fram underlag för vidare politisk beredning i enlighet med tidigare borgensprocess 2021.
6. Styrelse och VD-utvärdering	Svealandstrafikens ordförande Nils-Eric Gustavsson redogör för resultatet av genomförd styrelse- och VD-utvärdering.
7. Kommande möten	14 augusti kl 13.00-14.00 extra möte kring depåfrågan via Teams 11 oktober kl 10.00-11.30 teams 29 november kl 13.00-14.30 teams

8. Övrigt	Inget övrigt
-----------	--------------

Vid anteckningarna

Ordförande

Mattias Ceder

Mikael Andersson Elfgrén



Ägardialog, 2023-06-12

Svealandstrafiken AB

Presentation



Tertialbokslut 1



Tertialbokslut 1

- Resultat 8,3 mnkr, + 0,4 mnkr jmf budget
- Prognos resultat 10,8 mnkr enligt budget / avkastningskrav
- Budget 269 mnkr, årsprognos oförändrad

Tertialbokslut 1

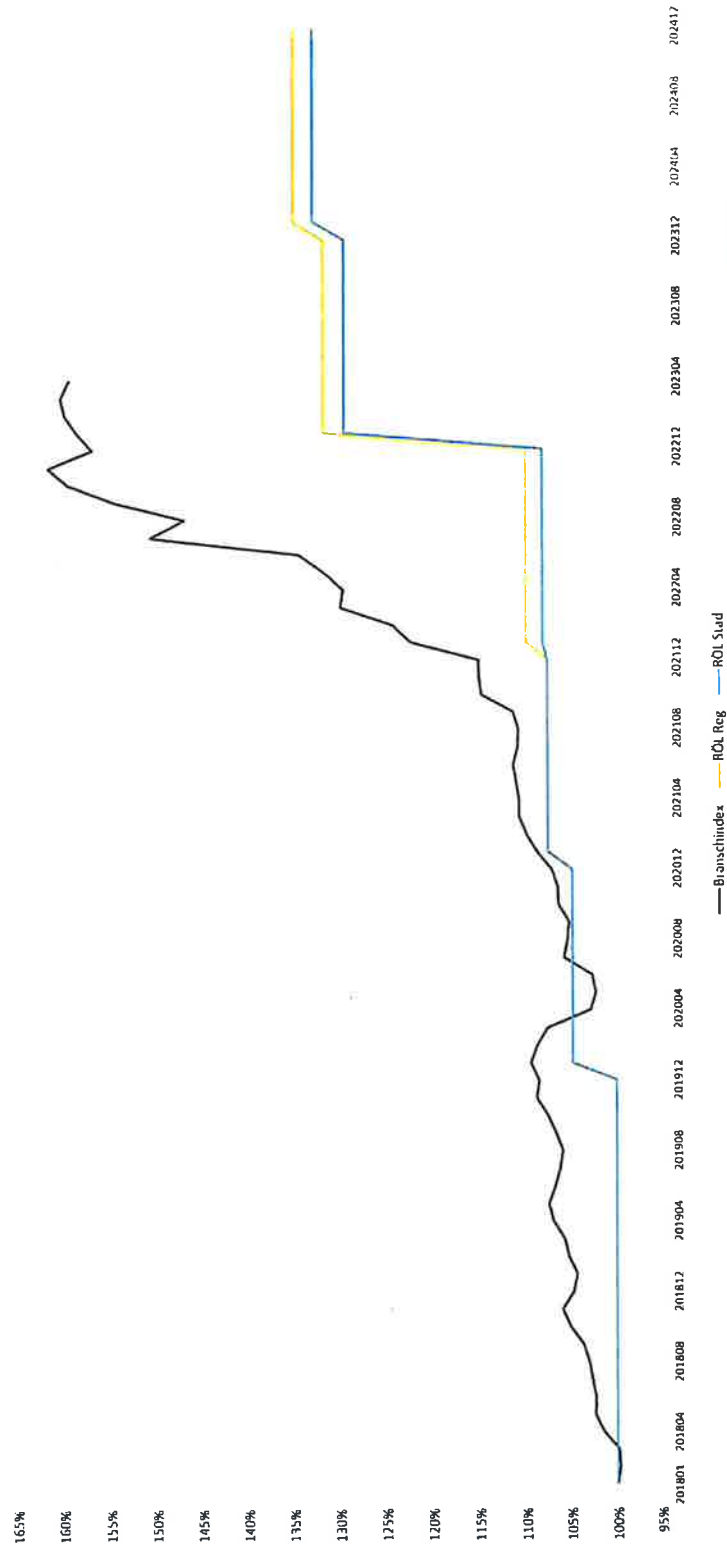
- *Intäkter* →
 - Lägre fakturering av merkostnader för biogas än budgeterat
- *Kostnader* →
 - Påbörjade effektiviserings- och besparingsåtgärder visar resultat
 - Personalkostnader i linje med budget
 - Trafikkostnader i linje med budget. Lägre utfall av biogas motverkas främst av högre kostnader för underentreprenad samt kostnadsökningar för diverse poster såsom bärgning, vätskor, besiktningar mm
 - Lägre avskrivningskostnader pga av erhållna bidrag samt ännu ej genomförda investeringar
 - Lägre övriga kostnader. Värme av mark och fastigheter, löpande fastighetsunderhåll, arbetskläder och förbrukningsmaterial
 - Finansiell poster. Mindre beläning än budgeterat ger lägre räntekostnader. Ej budgeterade ränteintäkter positiv post

Prisutveckling



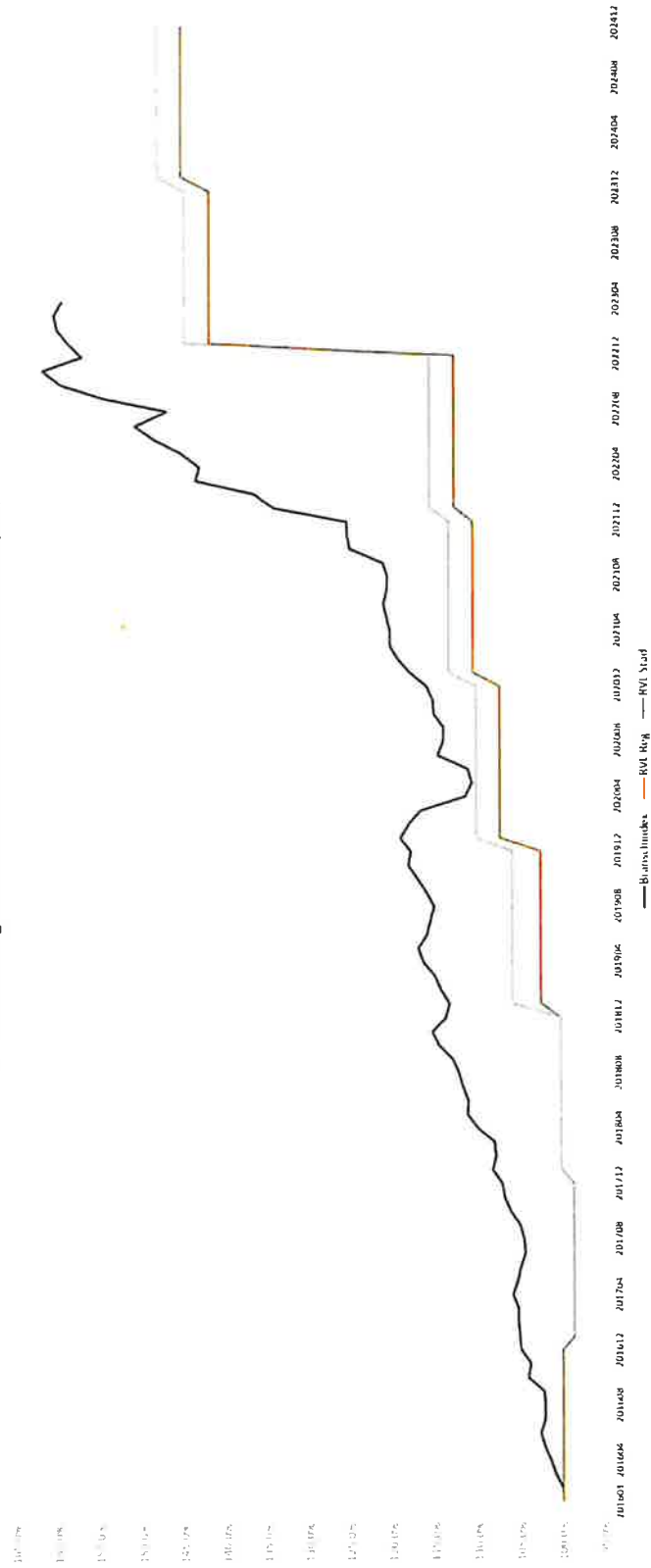
Prisutveckling Branschindex vs Svealandstrafiken (RÖL)

Prisutveckling Branschindex vs Svealandstrafiken (RÖL)

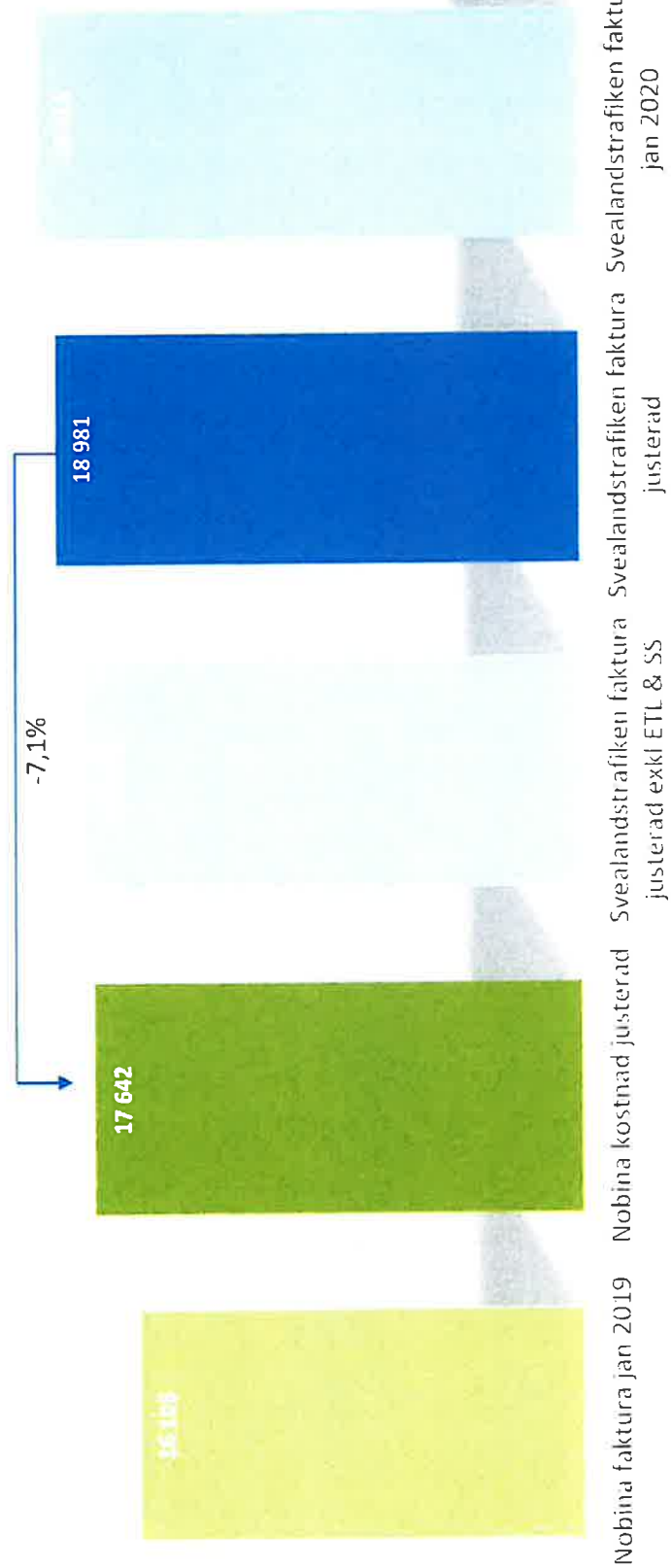


Prisutveckling Branschindex vs Svealandstrafiken (RV)

Prisutveckling Branschindex vs Svealandstrafiken (RV)



Ekonomisk jämförelse, jan 2019 – jan 2020

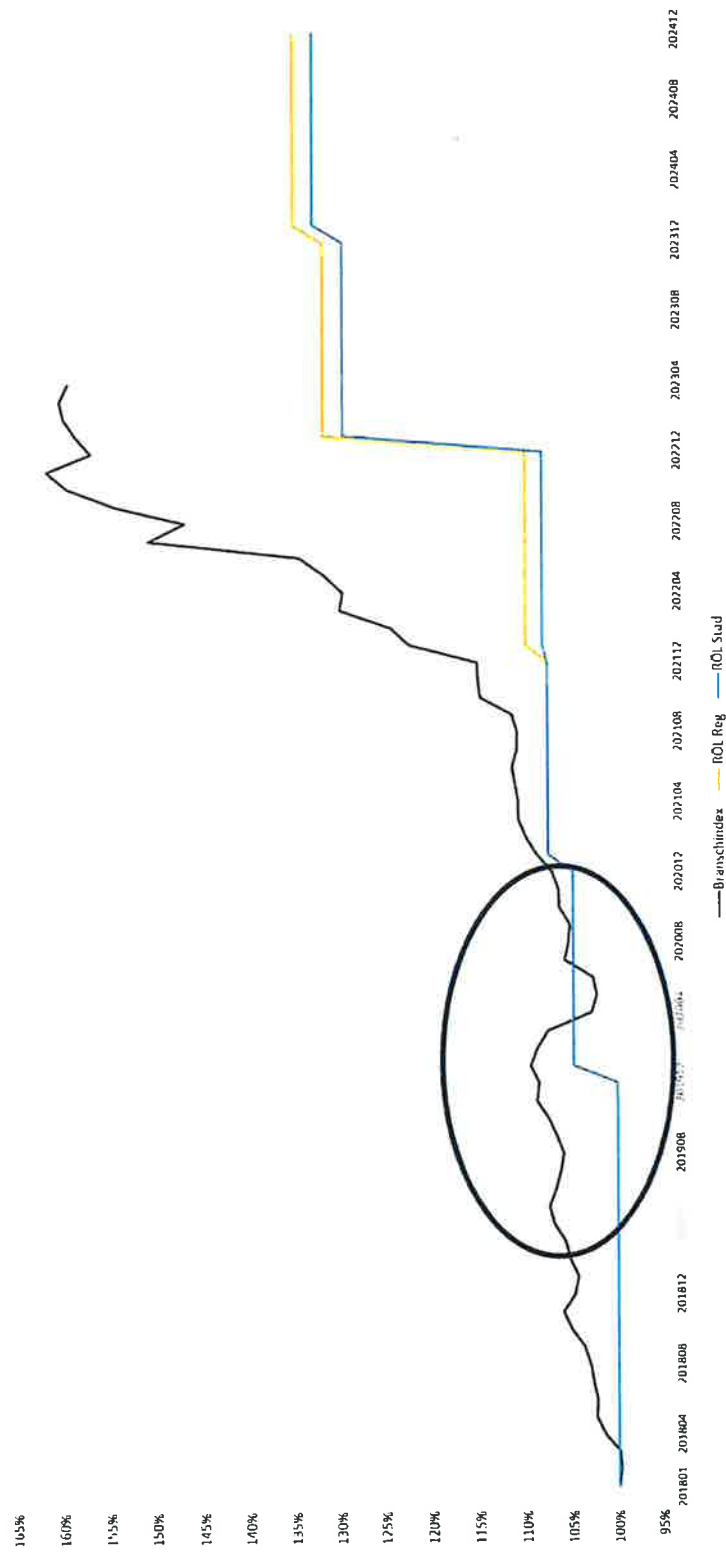


Ekonomisk jämförelse, jan 2019 – jan 2020



Prisutveckling Branschindex vs Svealandstrafiken (RÖL)

Prisutveckling Branschindex vs Svealandstrafiken (RÖL)



Svealandstrafiken

Effektiviseringar

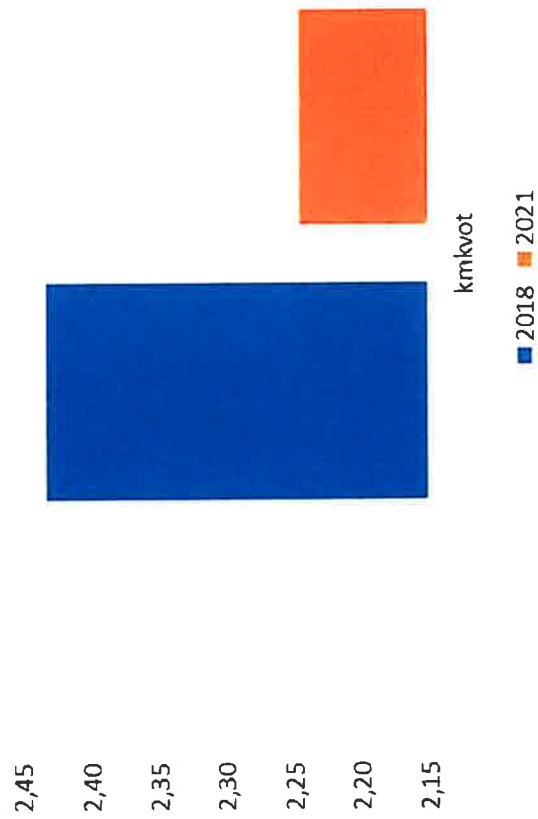


Åtgärder för ökad effektivitet

- Synergier
 - Internt: Bättre avtal tack vare större volymer och högre kompetens på affärsmässighet och upphandling
 - Högre effektivitet inom tjänstepersonsorganisationen
- Fordonsplanering
 - Flytt av bussar mellan depåer och mellan länen
 - Långsiktig övergång från biogas till el
- Optimering av trafik
 - Mer och mer helhet i Örebro Län, kombinationen av egen regi och ramavtal tillsammans med vår **helhetsplanering i Örebro Län** ger effektivare omlopp, 5-6 Mkr 2022 i besparing för förvaltningen i Örebro.

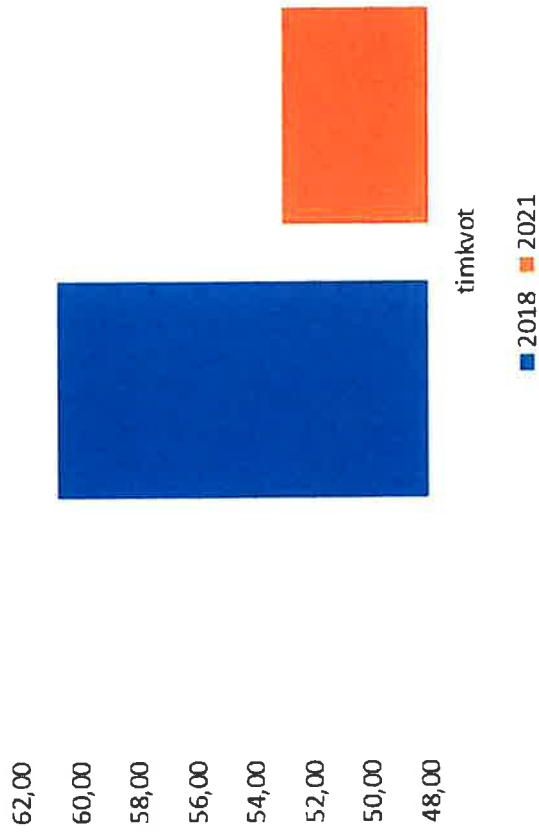
Utveckling tjänstemannalöner

Kvot lön tjänstemän jmf med km - 7,75 %



Utveckling tjänstemannalöner

Kvot lön tjänstemän jmf med tim - 12,7 %



Större effektiviseringar

	2020	2021	2022	2023	2024
Avskrivning bussar	5,9	5,9	5,9	5,9+2,8	5,9+2,8
Optimeringsprojekt				5	10
Helhetsplanering RÖL			6	6	6
Köp av Bettorpsdepån			5	5	5
Tjänstemannalöner	5	5	5	5	5
Förbättrade inköp	4	4	4	4	4

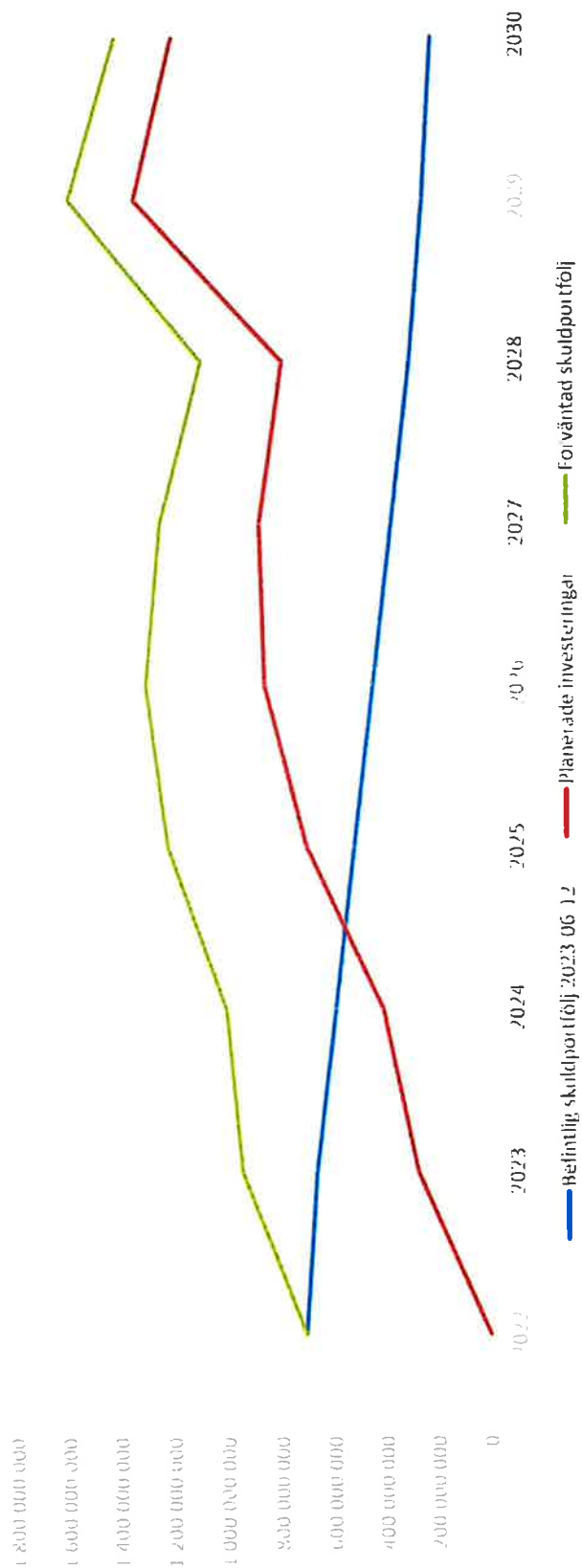
Potentiella effektiviseringsområden

- Planering inom länen och mellan länen
- Gemensamt biljettsystem
- Ytterligare samarbete mellan kundservice/förare
- Synergier färdtjänst/anropsstyrd trafik/skoltrafik och linjelagd trafik
- Minimera dubbelkompetenser mellan förvaltningarna och Svealandstrafiken AB

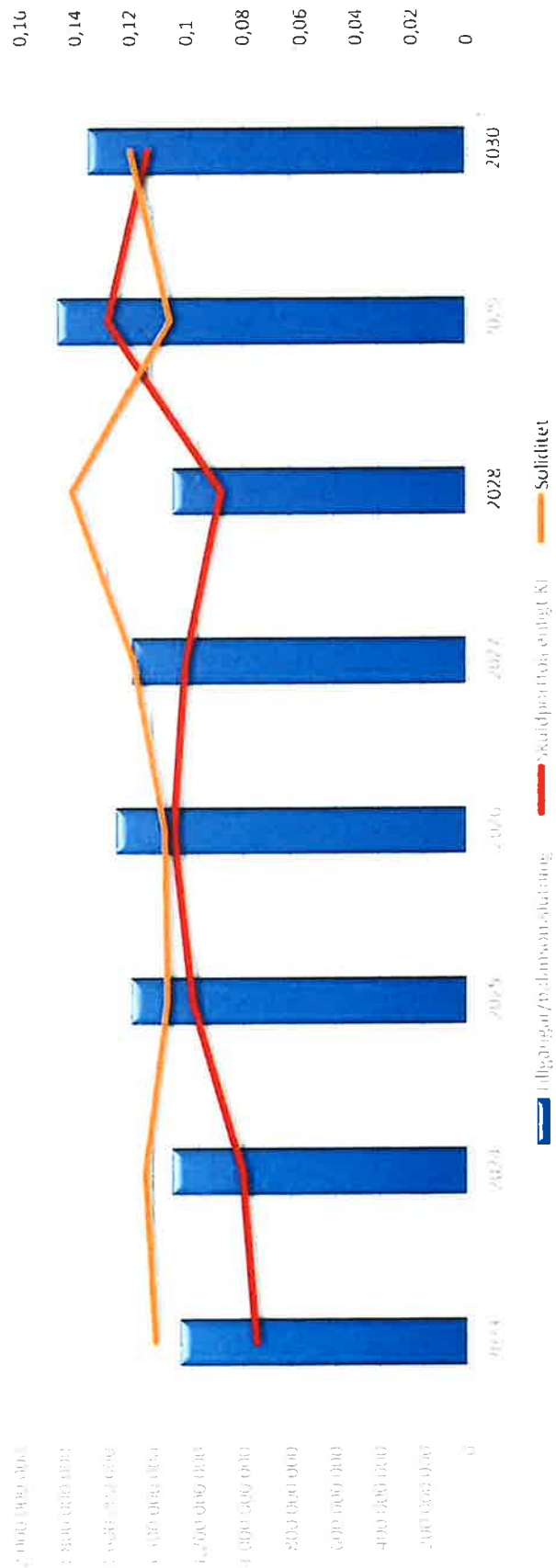
Borgensram



Laneportfölj

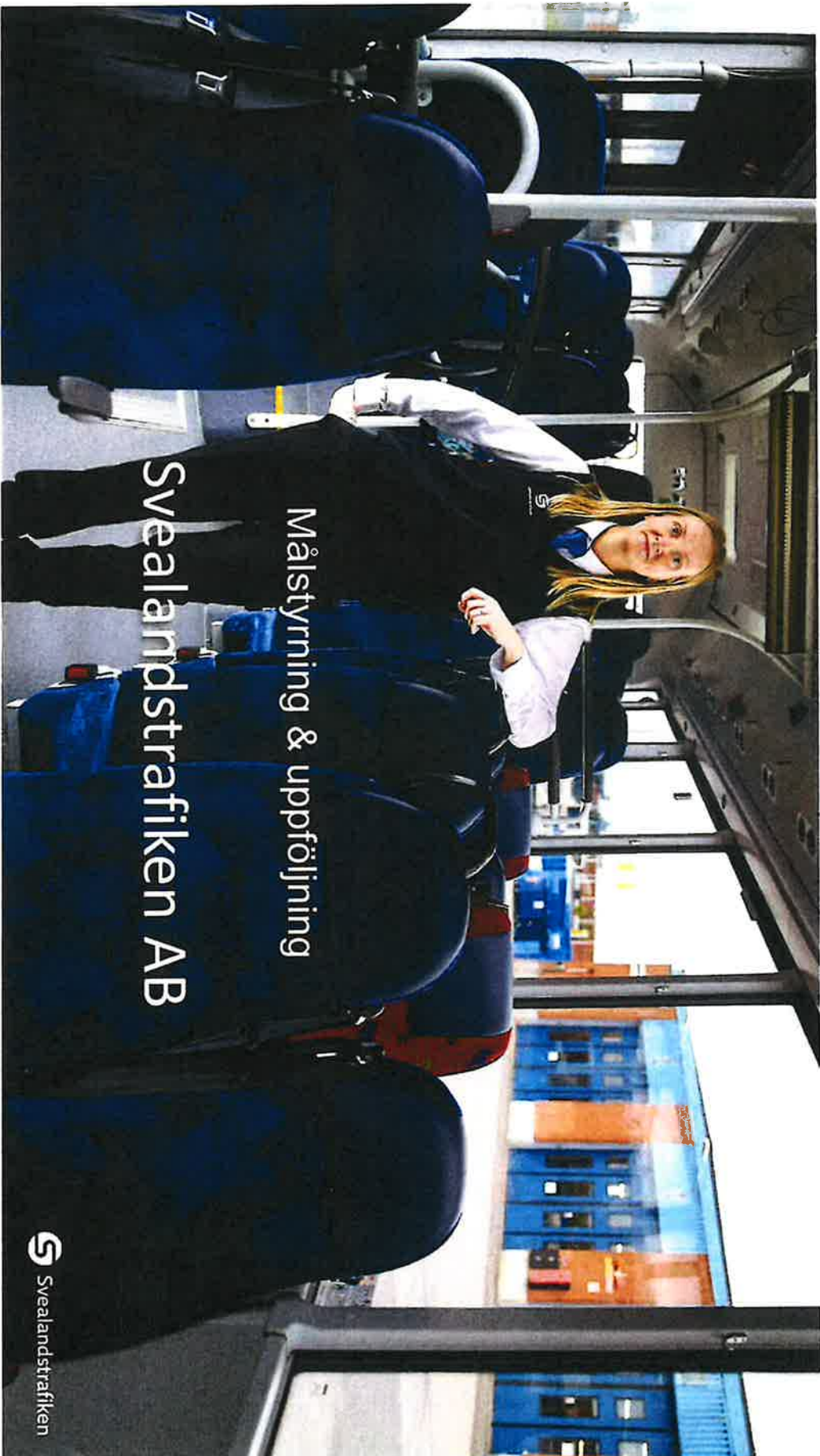


Simulering av soliditet 2023 - 2030 (exkl. depå)



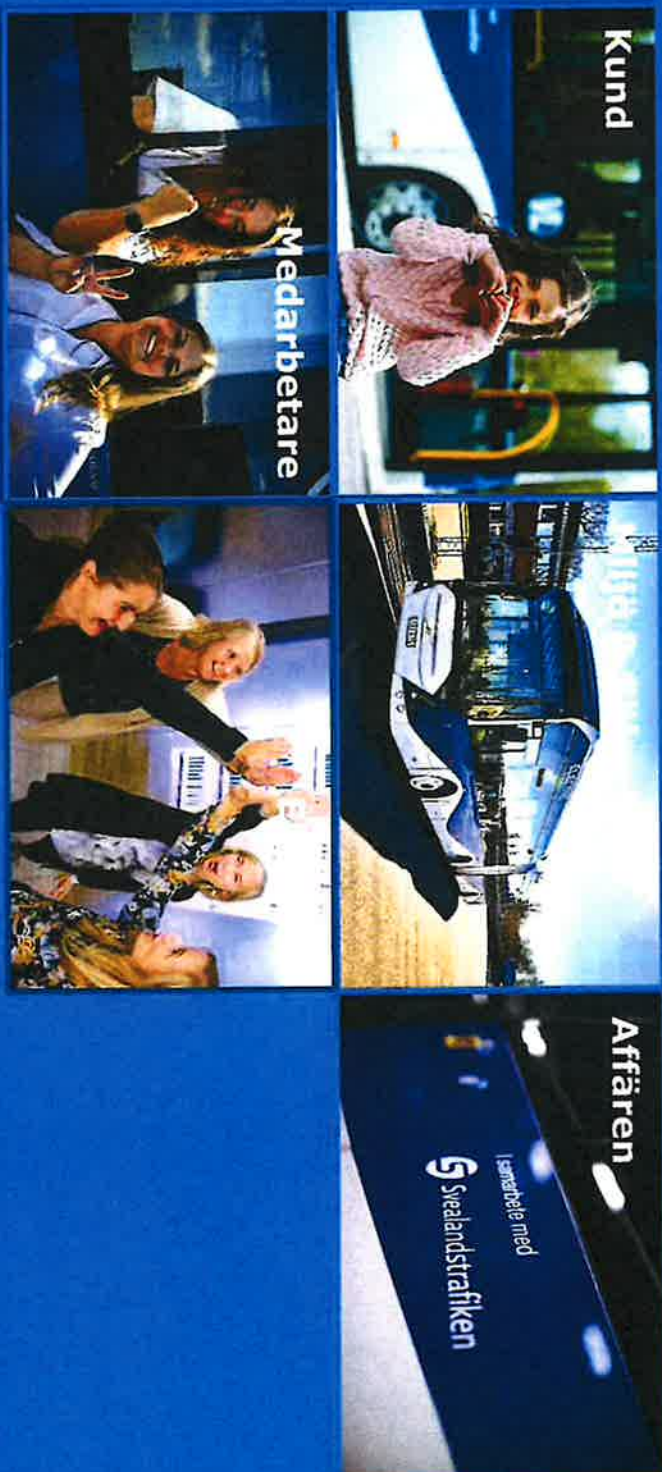


Svealandstrafiken



jan-aug 2023

Våra övergripande målområden

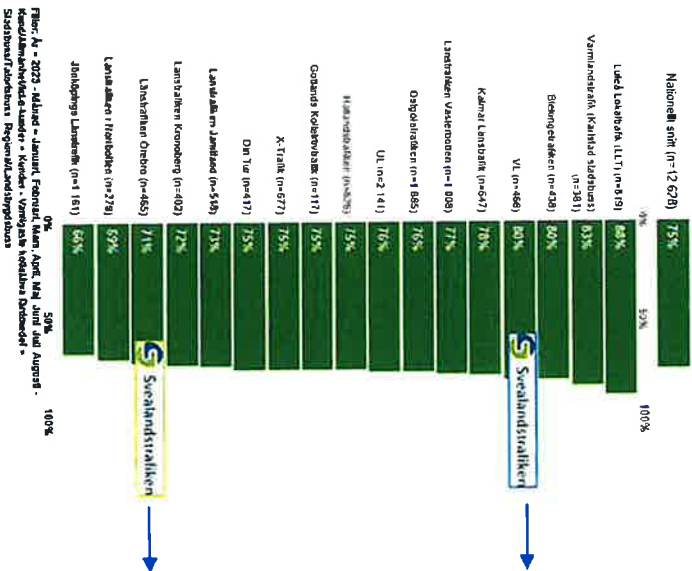


Kund

NKI Förarbemötande

Attityder > Ombord: Fråga 2 D2. Förarna och ombord personalen har ett trevligt bemötande
Kund = Kund

Januari – Aug 2023



Jan – Aug

Västmanlands län

plats 3

80 %

Örebro län

plats 15

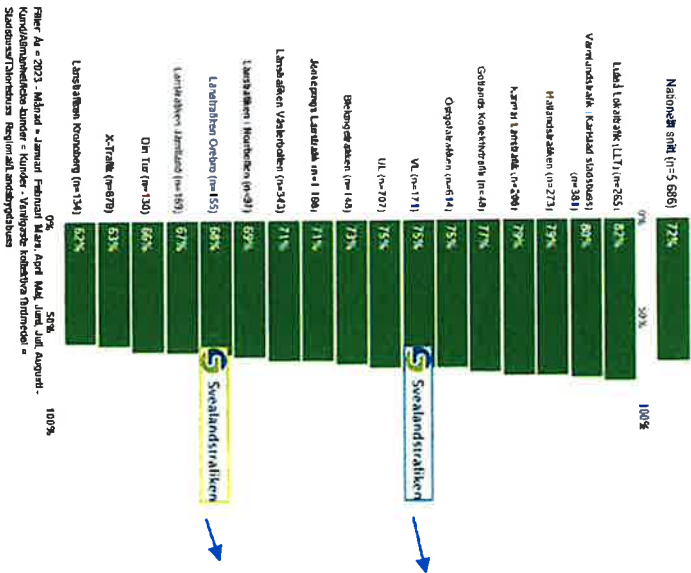
71 %



NKI Det är rent och snyggt i fordonen

Attityder > Ombord: Fråga 1 D1. Det är rent och snyggt i fordonen

Januari – Aug 2023



Jan – Aug

Västmanlands län

plats 6

75 %

Örebro län

plats 13

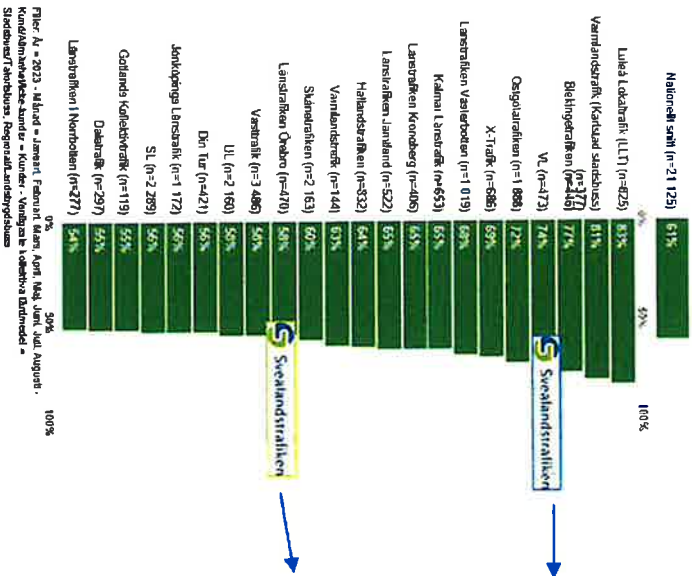
68 %



NKI Helhetsintryck –

Fråga 2: NKI. Nöjdhet sammanfattningsvis med bolaget

Januari – Aug 2023



Jan – Aug

Västmanlands län

plats 4

74 %

Örebro län

plats 14

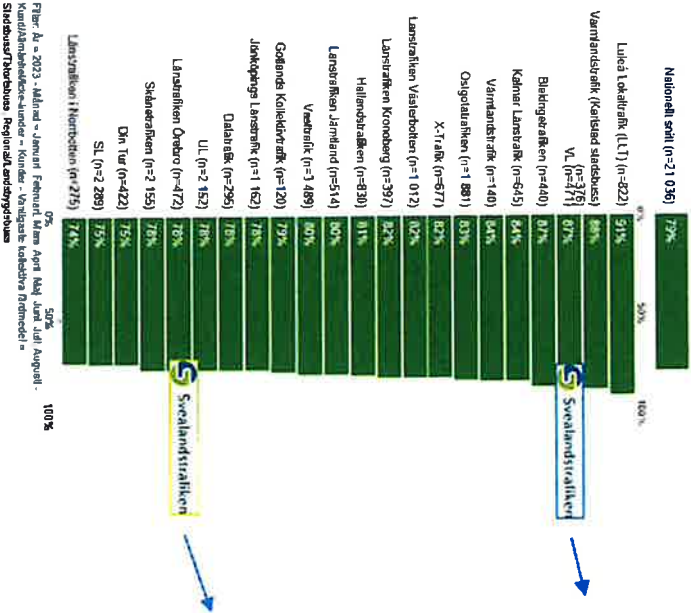
58 %



NKI Nöjdhet med senaste resan

Helhet > Om bord: Fråga 1 A4. Nöjdhet med senaste resan

Januari – Aug 2023

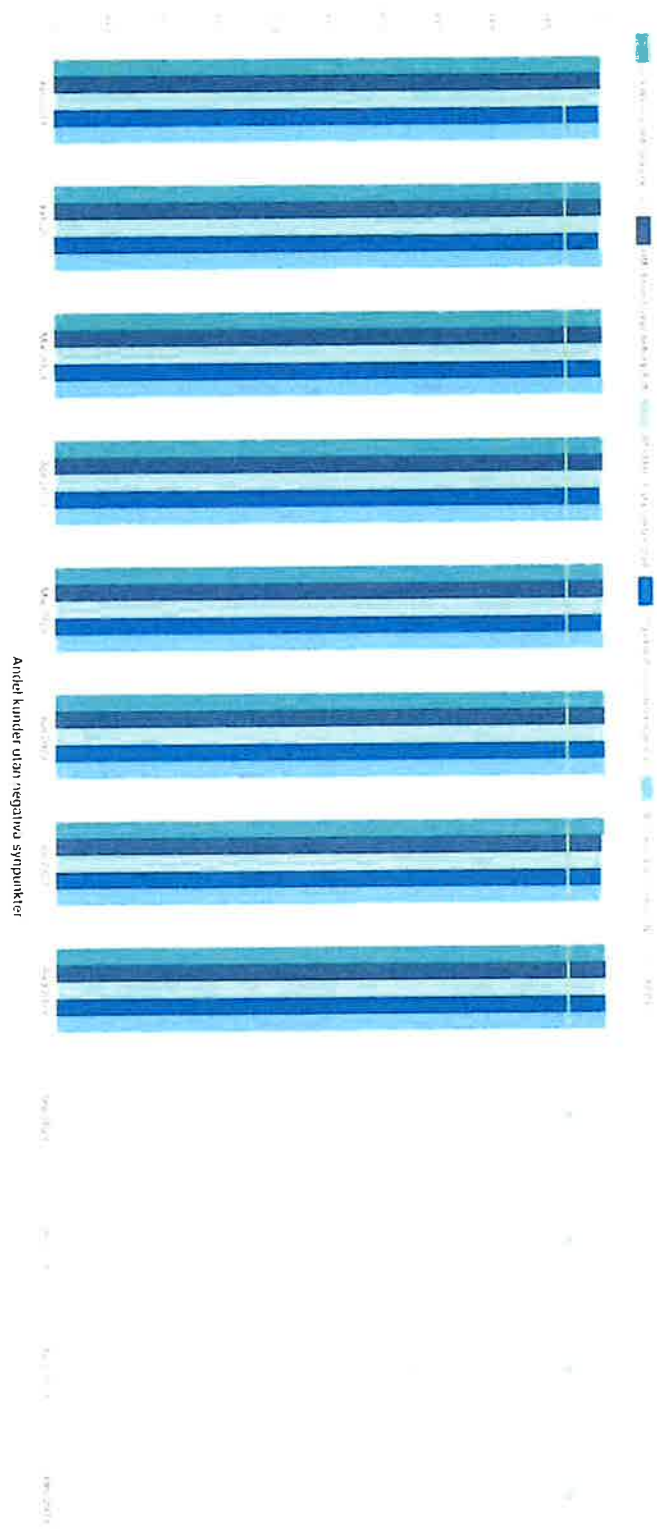


Jan – Juli

Västmanlands län
Örebro län
plats 3
plats 15
87 %
78 %

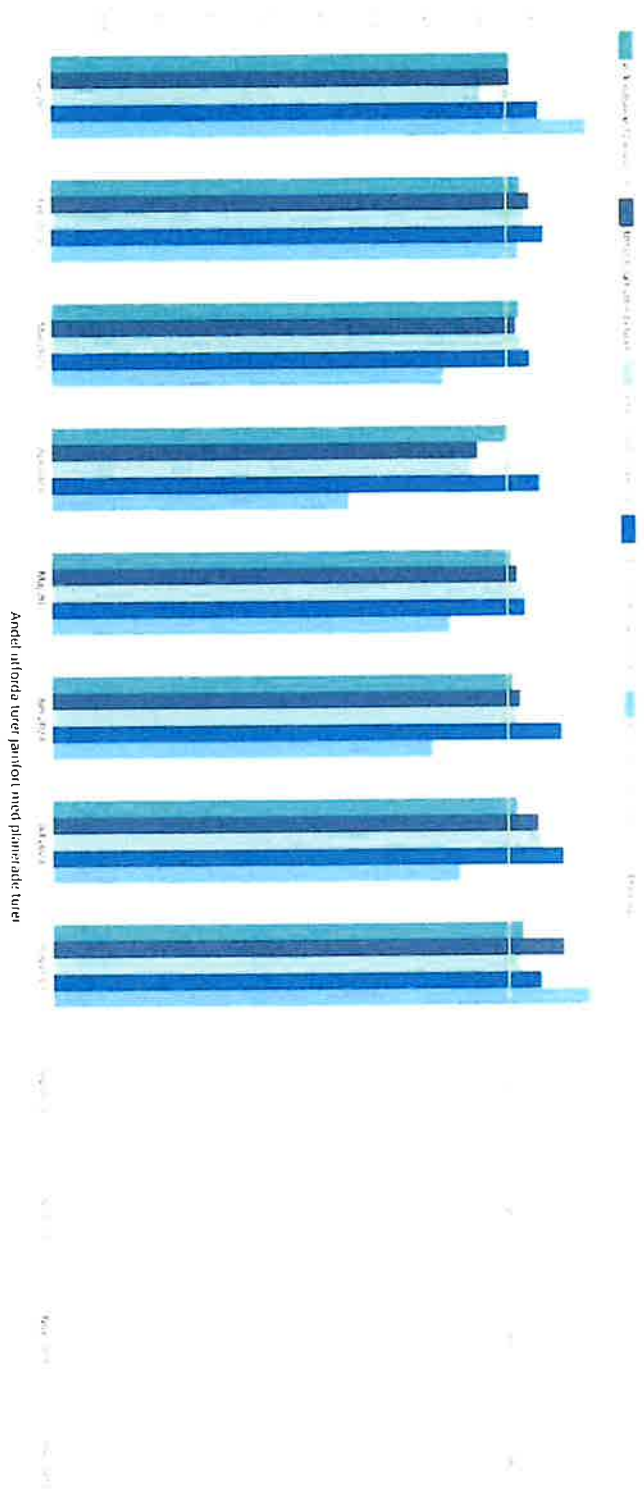


Andel kunder utan negativa synpunkter



[illegible]

Andel utförda turer jämfört med planerade turer

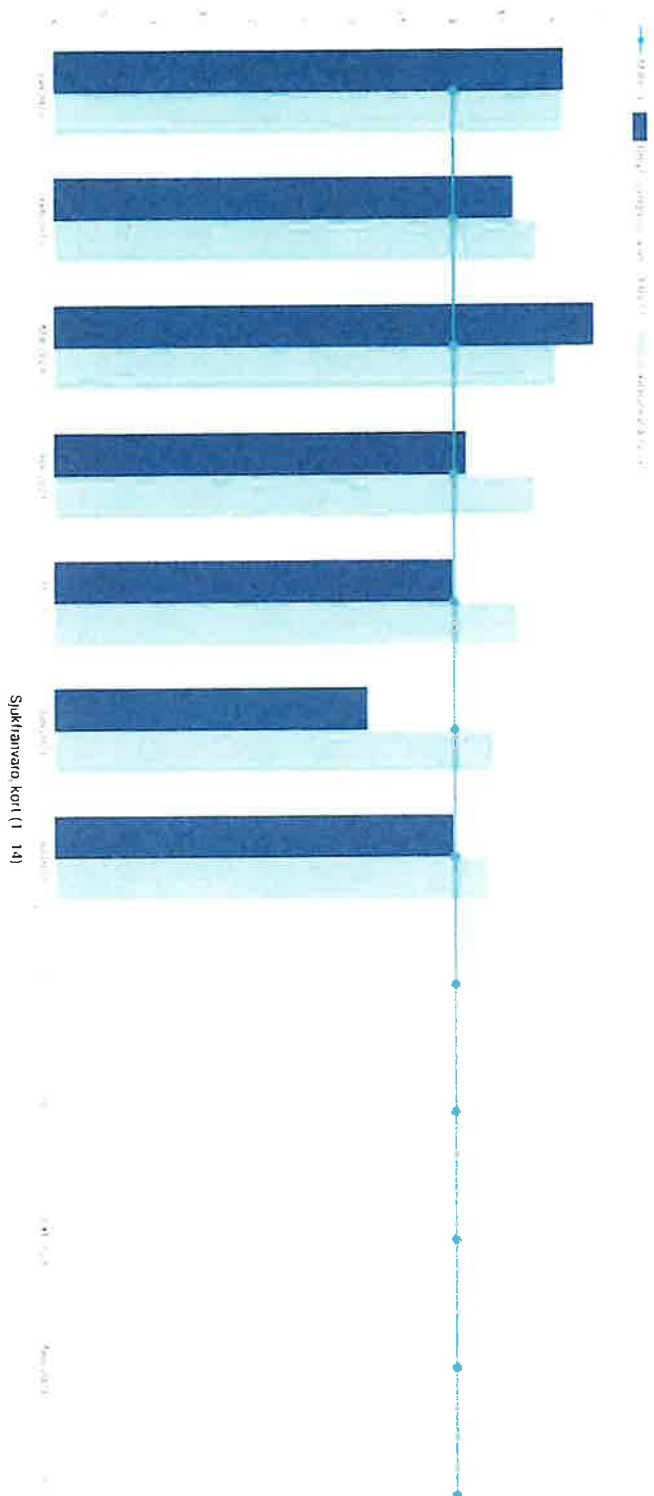




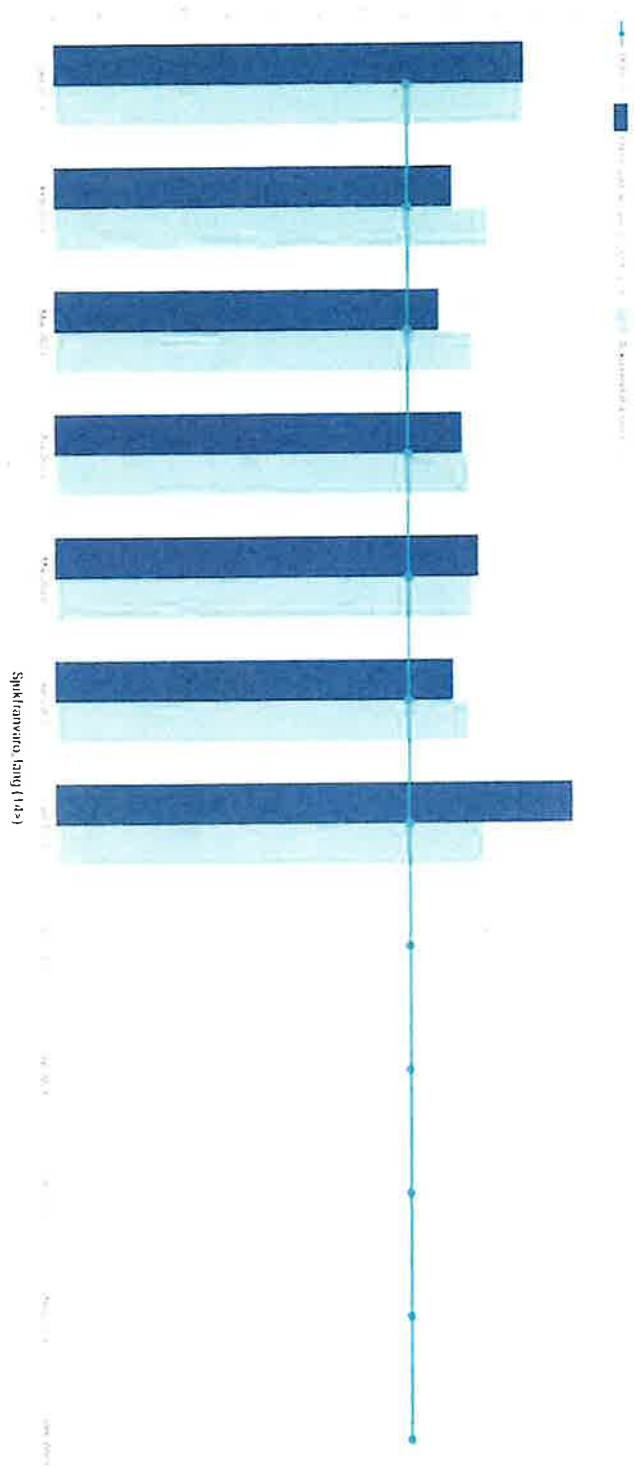
Medarbetare

Figure 1 is a forest plot showing the association between SphK1 and various clinical outcomes. The plot displays hazard ratios (HR) and 95% confidence intervals (CI) for each outcome. The outcomes are: SphK1 (Total), SphK1 (Low), SphK1 (High), SphK1 (Very High), SphK1 (Very Low), SphK1 (Very High), SphK1 (Very Low), SphK1 (Very High), SphK1 (Very Low), SphK1 (Very High), SphK1 (Very Low), SphK1 (Very High), SphK1 (Very Low), SphK1 (Very High), SphK1 (Very Low), SphK1 (Very High), SphK1 (Very Low), SphK1 (Very High), SphK1 (Very Low), SphK1 (Very High). The HR values range from approximately 0.5 to 1.5, with most outcomes showing a significant association (p < 0.05).

Sjukfrånvaro kort dag 1 -14

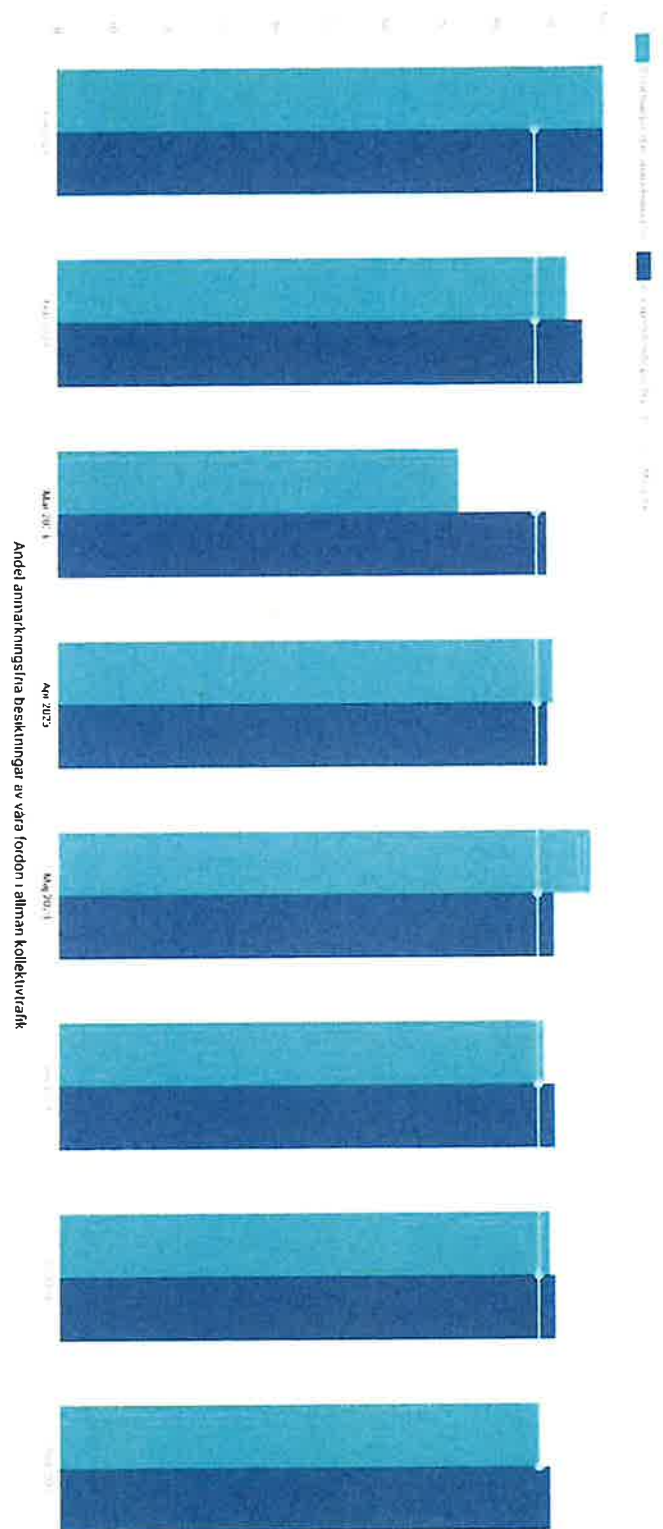


Sjukfrånvaro läng dag 14 -



Miljö och säkerhet

Besiktningar utan anmärkning, totalt Svealandstrafiken



Horizontal bar chart showing the percentage of respondents by age group for the statement "Andet skædet ind i luren". The chart compares responses from Jan 2013, Jan 2015, and Jan 2017 across age groups 18-24, 25-34, 35-44, 45-54, 55-64, 65-74, 75-84, and 85+.

Legend:

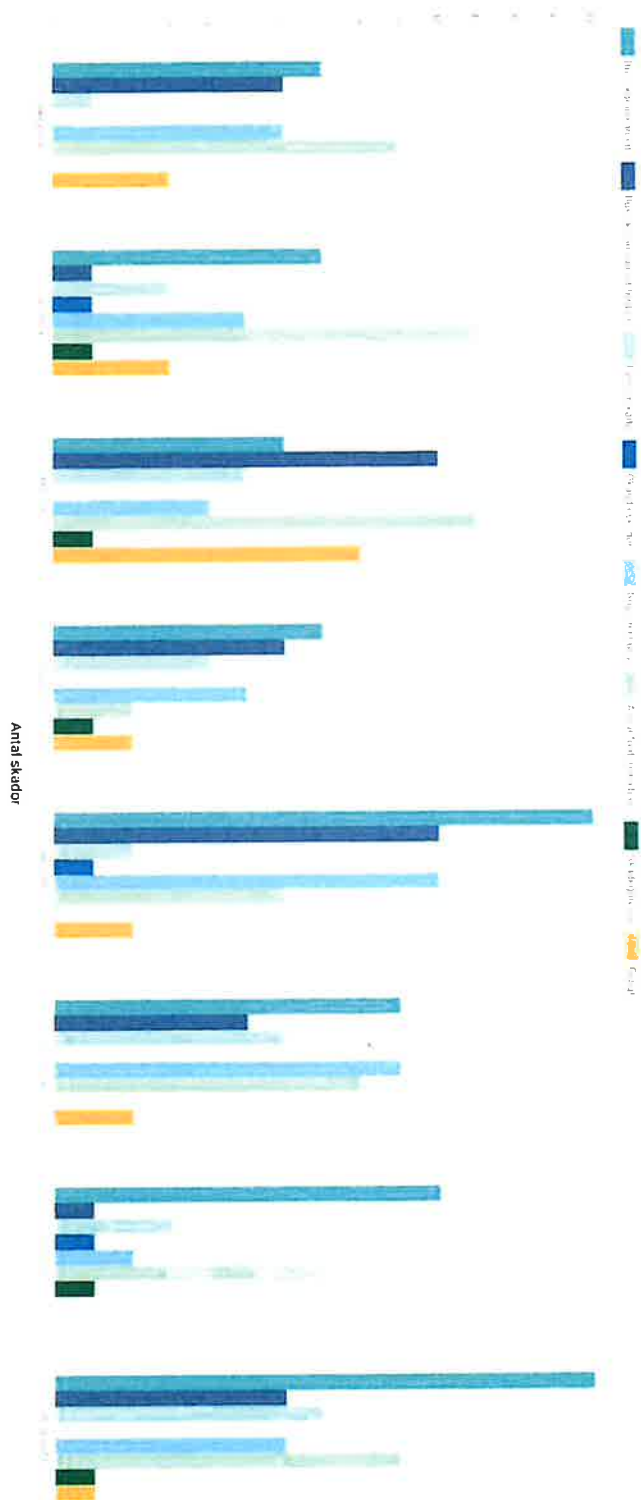
- 18-24 år
- 25-34 år
- 35-44 år
- 45-54 år
- 55-64 år
- 65-74 år
- 75-84 år
- 85+ år

Y-axis: Andet skædet ind i luren (%)

X-axis: Jan 2013, Jan 2015, Jan 2017

Age Group	Jan 2013 (%)	Jan 2015 (%)	Jan 2017 (%)
18-24 år	~10	~10	~10
25-34 år	~10	~10	~10
35-44 år	~10	~10	~10
45-54 år	~10	~10	~10
55-64 år	~10	~10	~10
65-74 år	~10	~10	~10
75-84 år	~10	~10	~10
85+ år	~10	~10	~10

Antal skador



Till styrelsen Svealandstrafiken AB

2023-09-15

Tertialbokslut 2 och helårsprognos 2 2023

Svealandstrafiken AB, organisationsnummer 556555-3350, inkommer härmed med rapport för tertialbokslut per sista augusti samt helårsprognos 2. Förutom kommentarer till tertialbokslutet och helårsprognos enligt nedan så bifogas följande bilagor:

- Resultaträkning, innehållande utfall för aktuell period, motsvarande period föregående år, helårsprognos, budget för innevarande år, samt utfall för föregående helår
- Balansräkning, innehållande saldo för aktuell period, motsvarande period föregående år och föregående helår.
- Investeringar, innehållande utfall för aktuell period, budget för innevarande år, helårsprognos, samt budget och utfall föregående period.

Kommentarer till tertialbokslut och prognos

Tertial – ackumulerat augusti

Efter augusti månads utgång uppgår resultatet till - 1,6 mnkr vilket är ca 4,5 mnkr över budgeterat resultat. Svealandstrafiken har en högre trafikproduktion under våren och hösten, vilket resulterar i högre resultat under dessa perioder.

Bolagsövergripande intäkter ligger lägre jämfört periodiserad budget. Förklaringen är lägre fakturering av merkostnader för bränsle jämfört med budget för den linjelagda trafiken i Västmanland. Utfallet på övriga intäkter är högre med anledning av erhållna viten från fordons- och infrastrukturleverantörer samt försäkringsersättningar.

På kostnadssidan ligger trafikkostnaderna något högre än budget där utfallet av bränslekostnaderna är lägre medan kostnaderna för underentreprenörer är högre. Övriga trafikrelaterade kostnader tex bärgning har blivit högre än budgeterat pga. oförutsedda prisökningar från leverantörer. Personalkostnaderna ligger cirka en procent högre än budget vilket beror på högre övertidsuttag på förarsidan samt att pensionskostnaderna är högre än beräknat.

Kostnaderna för fastighetsdriften har legat lägre än förväntat. Detta är en effekt av tidigare genomförda investeringar samt effektivare nyttjande av egen personal i stället för inhyrda tjänster. Ett gynnsamt elavtal har inneburit lägre kostnader för uppvärmning av fastigheter och mark. Det fortsatta arbetet med att se över resursanvändningen i bolaget både i verkstaden och i övriga verksamhet har genererat fortsatt positiva siffror avseende blanda annat uttag av förbrukningsmaterial, förbrukningsinventarier och arbetskläder. En del av planerade externa konsultuppdragen har genomförts av egna resurser vilket har minskat konsultkostnaderna. Avskrivningskostnaderna ligger i linje med budget.

Bolaget har under perioden ej tagit några nya lån. Lägre belåningsgrad på nyinvesteringar resulterar i att räntekostnaderna är lägre än beräknat. Den kraftigt ökade styrräntan under året samt bra avtal med bank har genererat en positiv utveckling av finansiella intäkter som pga. det osäkra ränteläget i höstas inte budgeterades för. Soliditeten ligger på 12,07 %.

Prognos – helår

Bolaget prognostiserar ett årsresultat 2023 före skatt och bokslutsdispositioner på 19,8 mnkr vilket är 9 mnkr bättre än avkastningskravet. Genom ett fortsatt systematiskt arbete med sjukskrivningstalen och effektivare nyttjande av bolagets resurser kommer kostnadsbasen fortsatt minska. Pga. av försenade leveranser av elbussar till Örebro kommer avskrivningskostnaderna samt räntekostnaderna att bli lägre. Risker och möjligheter i lagd prognos är främst omvärldsfaktors eventuella påverkan avseende tillgång till material, utveckling av bränsle- och energipriser, inflation/ränta och sjukskrivningar (covid).

Årets budgeterade investeringar uppgår till 269 MNSEK och årsprognosen beräknas landa på 73 mnkr. Den stora avvikelsen beror på försenad leverans av elbussar och elinfrastruktur till Örebro som var planerat i slutet av 2023 som beräknas först nästa år.

Sammanfattningsvis kan stora delar av bolagets positiva resultat för tertialet samt lagd årsprognos förklaras i de kompetenshöjande investeringar bolaget gjort de senaste åren och som nu börjar bära frukt.

Tertialbokslut 2 2023 Svealandstrafiken AB - resultaträkning inklusive prognos

(TSEK)	202301-202308			202201 - 202208		202301 - 202312			202201 - 202212	
	Utfall	Budget	Avvikelse	Utfall	Utfall	Prognos 2	Budget	Avvikelse	Utfall	Utfall
Rörelsens intäkter										
Träffintäkter	806 272	811 730	-5 458	649 765		1 237 000	1 248 310	-11 310	1 031 056	
Övriga intäkter	17 044	12 793	4 251	16 943		24 000	20 136	3 864	28 288	
Summa intäkter	823 316	824 523	-1 207	666 708		1 261 000	1 268 446	-7 446	1 059 344	
Rörelsens kostnader										
Avskrivningar	-70 384	-70 583	199	-66 165		-102 000	-104 517	2 517	-98 862	
Personalkostnader	-359 893	-355 795	-4 098	-338 673		-536 000	-533 964	-2 036	-501 350	
Träffkostnader	-312 390	-311 167	-1 223	-219 834		-478 000	-479 780	1 780	-368 765	
Övriga kostnader	-63 780	-70 525	6 845	-49 500		-96 000	-103 910	7 910	-71 866	
Summa kostnader	-806 447	-808 170	1 723	-674 172		-1 212 000	-1 222 172	10 172	-1 040 842	
Röreliseresultat	16 869	16 353	516	-7 464		49 000	46 274	2 726	18 501	
Res från finansiella poster										
Finansiella intäkter	2 222	0	2 222	0		3 500	0	3 500	572	
Finansiella kostnader	-20 691	-22 458	1 767	-4 770		-32 700	-35 474	2 774	-11 901	
Res efter finansiella poster	-1 600	-6 105	4 505	-12 234		19 800	10 800	9 000	7 172	
Bokslutsdispositioner										
Skatt										
Redovisat resultat	-1 600	-6 105	4 505	-12 234		19 800	10 800	9 000	0	

Tertialbokslut 2 2023 Svealandstrafiken AB - balansräkning

(TSEK)	2023-08-31	2022-08-31	2022-12-31
Tillgångar			
Anläggningstillgångar			
Byggnader	147 141	139 954	147 665
Inventarier	573 615	558 966	614 892
Mark och markanläggning	94 902	96 200	94 962
Pågående nyanläggning om och tillbyggnad	26 271	66 660	9 121
Anläggningstillgångar	841 928	861 780	866 640
Finansiella anläggningstillgångar			
Fordringar dotterbolag	43 306	44 950	44 402
Finansiella anläggningstillgångar	43 306	44 950	44 402
Omsättningstillgångar			
Varulager	13 227	10 664	11 736
Likvida medel	151 796	173 591	59 453
Kundfordringar	15 725	20 182	105 744
Kortfristiga fordringar	28 290	11 509	31 637
Förutbetalda kostnader upplupna intäkter	6 555	2 375	7 033
Omsättningstillgångar	215 592	218 321	215 602
Tillgångar	1 100 826	1 125 052	1 126 644
Eget kapital, avsättningar och skulder			
Eget kapital			
Bundet eget kapital	-7 501	-7 501	-7 501
Fritt eget kapital	-3 145	-85	-3 145
Eget kapital	-10 646	-7 585	-10 646
Obeskattade reserver	-155 708	-151 477	-155 709
Avsättningar	-90 714	-93 734	-90 431
Långfristiga skulder	-691 157	-732 398	-711 015
Kortfristiga skulder			
Ovriga skulder	-10 178	-17 095	
Leverantörsskulder	-40 648	-44 798	-71 030
Upplupna kostnader förutbetalda intäkter	-103 374	-90 110	-87 814
Kortfristiga skulder	-154 200	-152 003	-158 844
Eget kapital, avsättningar och skulder	-1 102 425	-1 137 198	-1 126 644

diff resultat - - under resp tertial löpande under året

-1 599

-12 116

0



Tertialbokslut 2 2023 Svealandstrafiken AB - investeringar

	2023-01-01 2023-08-31	2023-01-01 2023-12-31	2023-01-01 2023-12-31	2022-01-01 2022-12-31	2022-01-01 2022-12-31
Investeringar (TSEK)	Anskaffat	Budget	Prognos	Budget	Utfall
Fordon - el/ biogas*	57 000	213 000	57 000	81 500	82 000
Maskiner/ inventarier	2 200	16 300	16 300	20 000	13 500
EI-infrastruktur	0	40 000	0	22 000	21 500
	59 200	269 300	73 300	123 500	117 000
* exkl. miljörelaterade bidrag (EU; Transportstyrelsen)					

2023-09-18

Finansrapport tertialbokslut 2 2023

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

Svealandstrafiken AB

Retortgatan 7 Fabriksgatan 20
721 30 Västerås 702 23 Örebro
Telefon: 021 - 470 18 00
Epost: kommunikation@svealandstrafiken.se



1 Sammanfattning

Under tertialet har Svealandstrafiken AB:s totala låneskuld minskat med 34 MNSEK och är vid periodens slut 691 MNSEK. Inga nya lån har tagits upp under tertialet och ett lån om 16 MNSEK har refinansierats. Den del av den totala låneskulden som ägarna borgar för uppgick till 686 MNSEK och ligger inom ramen för aktuellt borgensbeslut.

Snitträntan de senaste 12 månaderna vid analysdagen var 2,72%. Förväntad räntekostnad för 2023 är 23,4 msek.

Skuldportföljens genomsnittliga kapitalbindning är 2.15 år och den genomsnittliga räntebindningen är 1,06 år. Av portföljen har 5,27 % en kapitalbindning på 1 år eller kortare och 60,89 % har en räntebindning på 1 år eller kortare.

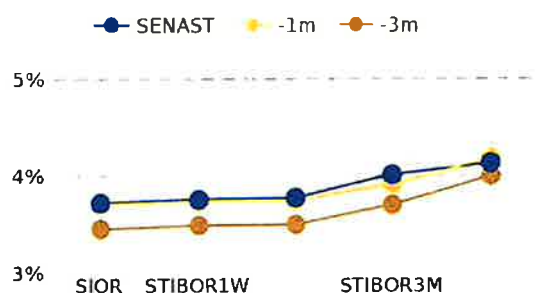
Största långivare är Kommuninvest med 98,10 %. Soliditeten per sista augusti var 12,07 % att jämföra med 11,86% per sista december 2022.

Svealandstrafiken AB:s skuldportfölj följer de ramar som är uppsatta enligt aktuell finanspolicy med ett undantag. Målet om maximalt 60% i räntebindningstid mellan 0 – 1 år har i princip nåtts.

2 Räntemarknader

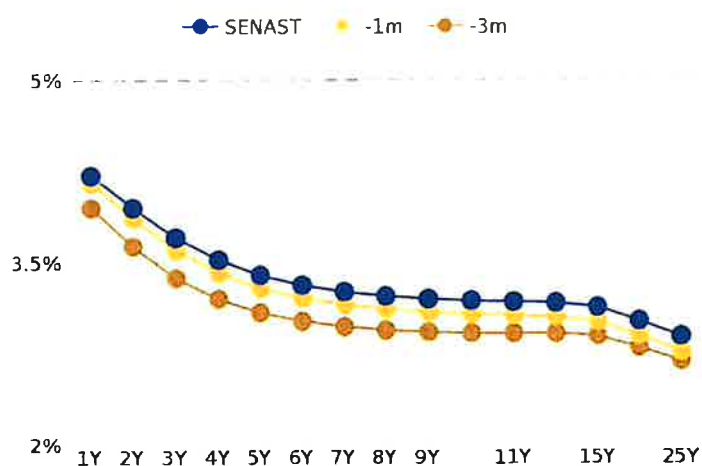
På rapportdagen var STIBOR3M 4.01%, 6-månaders räntan 4.13% och 10-års räntan 3.18%. Grafer och tabeller nedan visar räntorna i mer detalj.

Korta räntor (Stibor)



INDEX	SENAST	-1m	-3m
SIOR	3.72%	3.71%	3.46%
STIBOR1W	3.76%	3.75%	3.49%
STIBOR1M	3.78%	3.76%	3.50%
STIBOR3M	4.01%	3.92%	3.71%
STIBOR6M	4.13%	4.18%	4.00%

Långa räntor (Swap)



LÖPTID	SENAST	-1m	-3m
Swap 1Y	4.21%	4.16%	3.95%
Swap 2Y	3.95%	3.86%	3.63%
Swap 3Y	3.70%	3.60%	3.37%
Swap 4Y	3.52%	3.41%	3.20%
Swap 5Y	3.40%	3.29%	3.09%
Swap 6Y	3.31%	3.21%	3.02%
Swap 7Y	3.26%	3.15%	2.97%
Swap 8Y	3.22%	3.11%	2.94%
Swap 9Y	3.20%	3.09%	2.92%
Swap 10Y	3.18%	3.07%	2.92%
Swap 11Y	3.17%	3.06%	2.91%
Swap 12Y	3.16%	3.05%	2.91%
Swap 15Y	3.13%	3.01%	2.89%
Swap 20Y	3.01%	2.89%	2.79%
Swap 25Y	2.89%	2.76%	2.68%

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	3.72%	3.86%	3.21%	2.86%
Förändring		0.14%	-0.52%	-0.86%
STIBOR1W	3.76%	3.85%	3.21%	2.86%
Förändring		0.10%	-0.55%	-0.90%
STIBOR1M	3.78%	3.79%	3.18%	2.84%
Förändring		0.01%	-0.59%	-0.94%
STIBOR3M	4.01%	3.84%	3.24%	2.93%
Förändring		-0.18%	-0.77%	-1.08%
STIBOR6M	4.13%	3.90%	3.33%	3.04%
Förändring		-0.23%	-0.80%	-1.10%

3 Trender

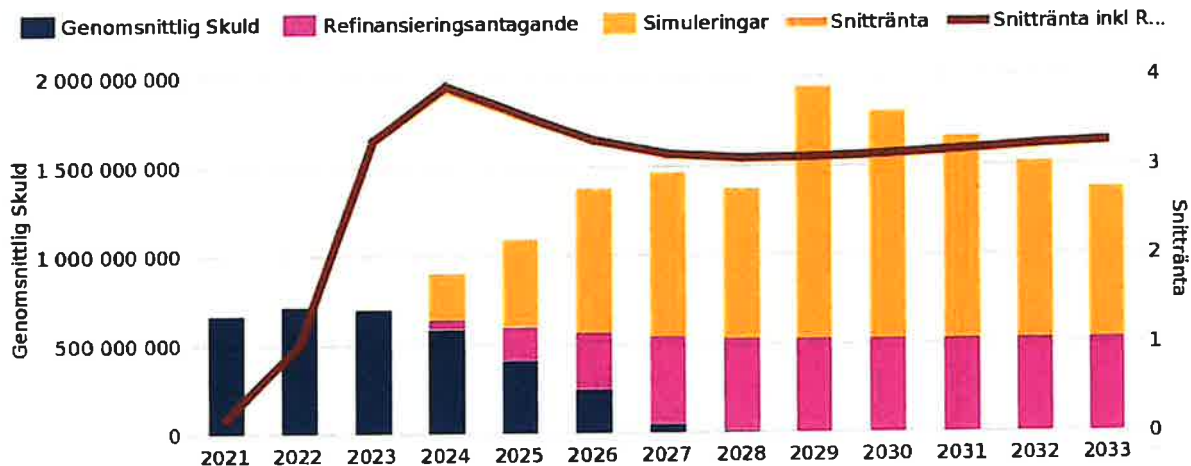
Tabellen nedan visar olika nyckeltal för skuldportföljen för Alla affärer i SVEALANDSTRAFIKEN AB.

	2023-08-31	2023-05-31	2023-02-28
Utestående Nettobalans	691,138,173	711,640,018	694,895,738
Utestående Bruttobalans	691,138,173	711,640,018	694,895,738
Utestående Nominellt (Der)			
Nom Derivat (Brutto) / Skuld			
Snittränta senaste 12 mån	2.72%	2.09%	1.38%
Snittränta exkl. Der. senaste 12 mån	2.72%	2.09%	1.38%
Räntekostnad senaste 12 mån	19,449,323	15,151,780	9,898,484
Räntekostnad exkl Der. senaste 12 mån	19,449,323	15,151,780	9,898,484
Räntebindning (i år)	1.06	1.16	1.04
Räntebindning (i %) andel < 1 år	60,89%	62,35%	66,38%
Räntebindning (i år) exkl. Der.	1.06	1.16	1.04
Räntebindning (i %) andel < 1 år, exkl. Der.	60,89%	62,35%	66,38%
Kapitalbindning	2.77	2.36	2.44
Kapitalbindning andel < 1 år i %	17.94%	12.99%	12.94%

På analysdagen var snitträntan (senaste 12 mån) 2.72% (30/360 bas) på den utestående nettoskulden 691,138,173 kr. Räntekostnaden för de senaste 12 månaderna fram till analysdagen är 19,449,323 kr.

4 Skuldprofil

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

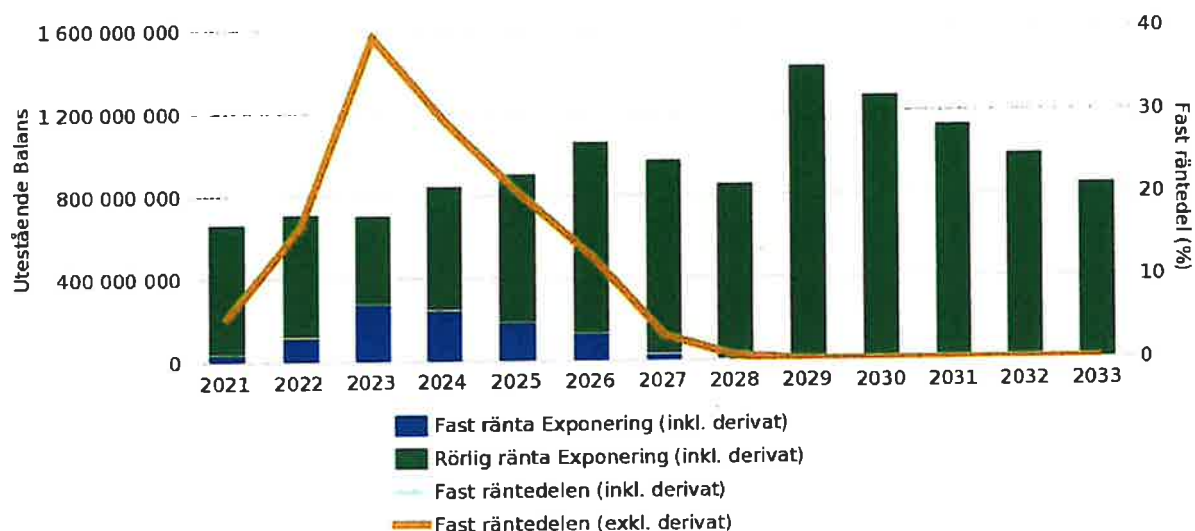


Snitträntan, som nu är 3.30%, förväntas vara cirka 3.26% under 2033.

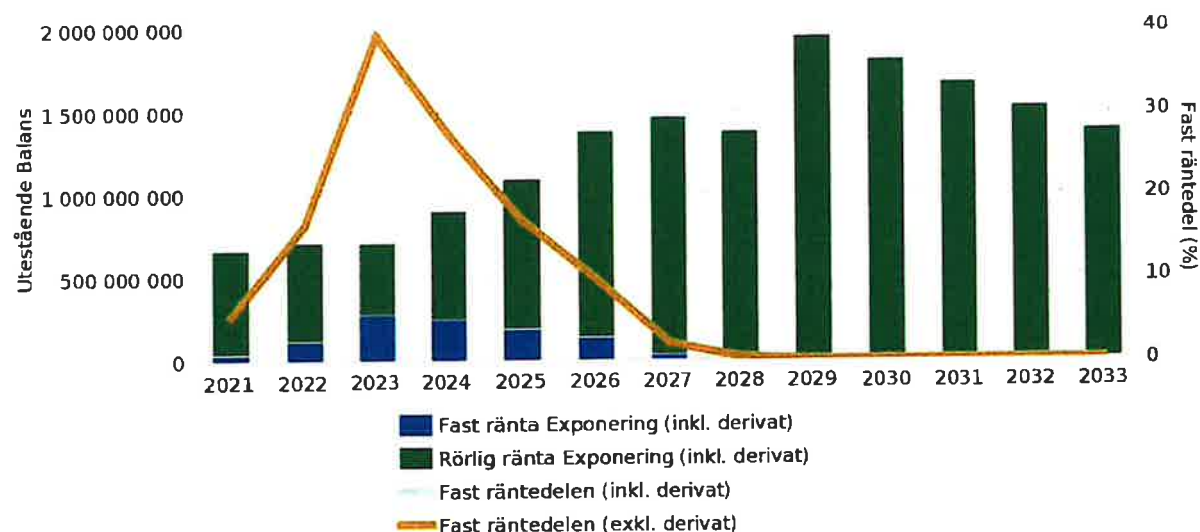
Period	Genomsnittlig Skuld	Refinansieringsantagande	Skuld inkl. Refin.	Snittränta	Simuleringar	Snittränta inkl. Refin.
2021	668,194,502	0	668,194,502	0.18%	0	0.18%
2022	714,245,926	0	714,245,926	1.00%	0	1.00%
2023	700,293,608	605,349	700,898,956	3.30%	8,562,301	3.30%
2024	588,159,581	56,110,345	644,269,925	3.89%	259,454,909	3.90%
2025	410,364,482	190,477,619	600,842,101	3.58%	495,192,665	3.59%
2026	249,092,138	320,195,652	569,287,790	3.29%	809,494,858	3.29%
2027	50,692,863	496,457,054	547,149,918	3.14%	919,548,531	3.14%
2028	11,513,754	521,688,349	533,202,104	3.08%	842,591,572	3.09%
2029	55,507	529,389,722	529,445,229	3.09%	1,420,977,050	3.10%
2030	0	529,445,229	529,445,229	3.13%	1,277,591,448	3.13%
2031	0	529,445,229	529,445,229	3.17%	1,134,410,700	3.18%
2032	0	529,445,229	529,445,229	3.22%	991,239,913	3.23%
2033	0	529,445,229	529,445,229	3.26%	847,969,506	3.26%

5 Fast/Rörlig fördelning

Skuldportföljen för Alla affärer i SVEALANDSTRAFIKEN AB (exklusive refinansieringsantaganden) har 39.19% andel fast ränta under nuvarande år. Utan derivatavtal skulle andelen vara 39.19%. Den framtida utvecklingen av fördelningen visas i grafen nedan.

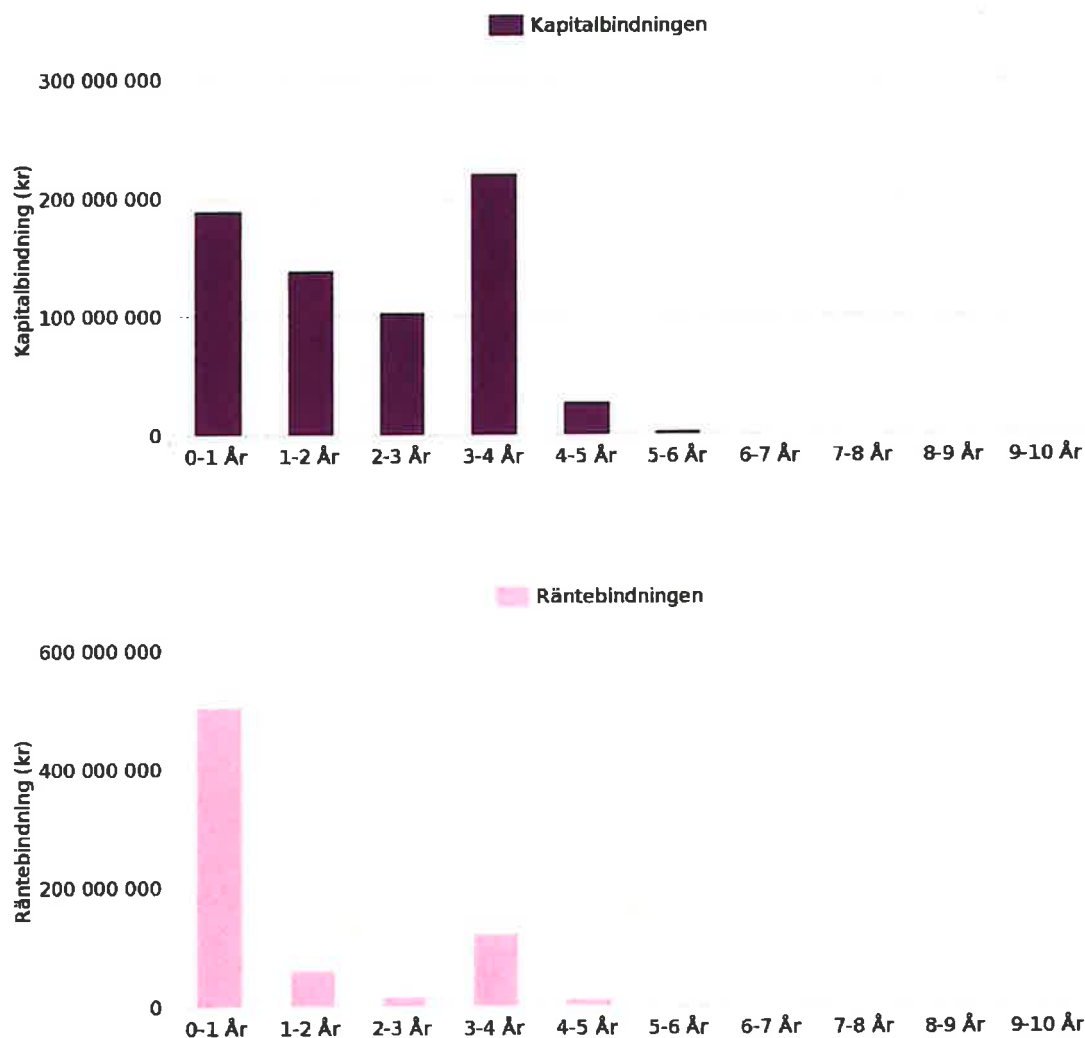


Om angivna refinansieringsantaganden inkluderas har skuldportföljen följande prognosticerad fördelningen mellan fast/rörlig skuld.



6 Finansiella risker

Grafen nedan visar kapitalbindning och räntebindning fördelat per rullande år.

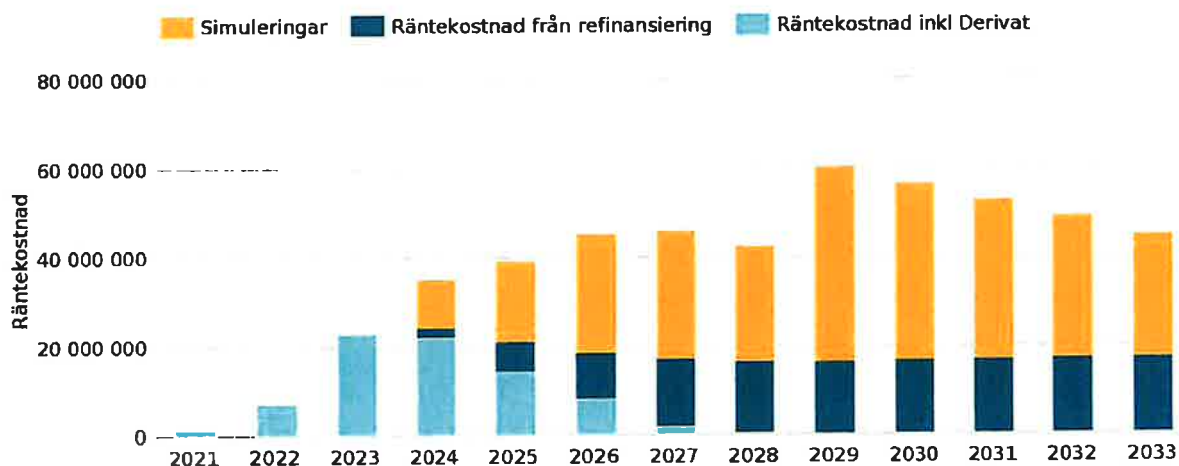


Skuldportföljens genomsnittliga kapitalbindning är 2.15 år och den genomsnittliga räntebindningen är 1.06 år. Av portföljen har 5.27% en kapitalbindning på 1 år eller kortare och 60,81% har en räntebindning på 1 år eller kortare.

	Räntebindning (år)	Räntebindning (kr)	Kapitalbindning (år)	Kapitalbindning (kr)
0-1 År	0.24	506,183,542	0.65	130,114,499
1-2 År	1.82	63,406,652	1.51	242,127,912
2-3 År	2.55	18,305,652	2.49	159,588,132
3-4 År	3.41	123,432,027	3.38	301,746,836
4-5 År	4.69	13,780,300	4.50	113,891,372
5-6 År	0.00	0	5.52	118,484,123
6-7 År	0.00	0	6.46	143,244,035
7-8 År	0.00	0	7.46	143,244,035
8-9 År	0.00	0	8.47	143,244,035
9-10 År	0.00	0	9.46	143,244,035
Över 10 År	0.00	0	13.53	829,809,799
Total	1.06	725,108,173	7.62	2,468,738,813

7 Räntekostnader

För innevarande kalenderår (2023) förväntas räntekostnader inklusive refinansieringsantaganden bli 23,390,853 kr varav 26,758 kr kommer från planerad men ej ännu genomförd refinansiering. Grafen nedan visar den förväntade utvecklingen av räntekostnaderna 10 år framåt i tiden.



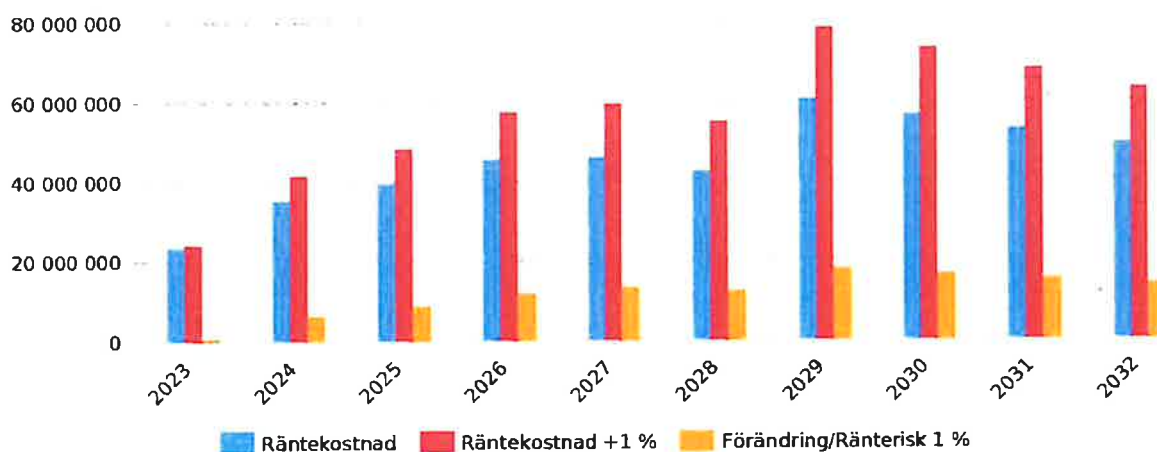
Period	Prognos - TOTAL Räntekostnad inkl. derivat och refinansieringar	Räntekostnad inkl. Derivat, exkl. refinansieringar	Räntekostnad (Simulering)	Räntekostnad från refinansieringar (enbart)
2021	1,219,144	1,219,144	0	0
2022	7,157,899	7,157,899	0	0
2023	23,390,853	22,990,205	373,890	26,758
2024	35,280,868	21,954,806	10,981,941	2,344,121
2025	39,408,907	14,283,227	18,152,935	6,972,744
2026	45,423,291	8,153,207	26,718,996	10,551,087
2027	45,994,980	1,775,960	28,681,203	15,537,817
2028	42,498,463	389,411	25,919,026	16,190,026
2029	60,409,993	2,072	43,890,465	16,517,456
2030	56,643,668	0	39,931,747	16,711,920
2031	52,835,205	0	35,922,021	16,913,185
2032	49,138,557	0	31,957,284	17,181,272
2033	44,955,700	0	27,640,456	17,315,244

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 %).

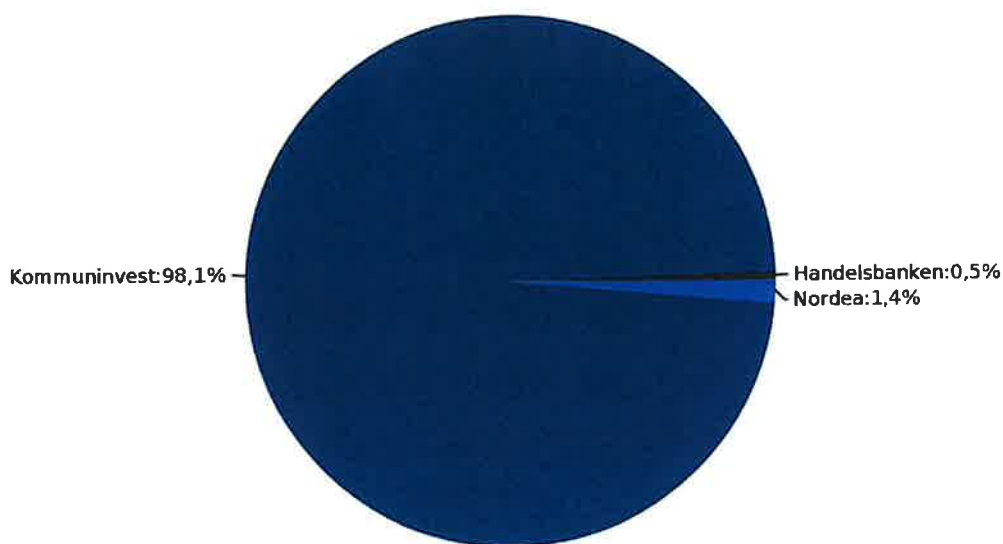
Period	Räntekostnad	Räntekostnad +1 %	Förändring/Ränterisk 1 %
2023	23,390,853	24,107,255	716,401
2024	35,280,868	41,520,625	6,239,758
2025	39,408,907	48,229,824	8,820,917
2026	45,423,291	57,447,584	12,024,293
2027	45,994,980	59,334,823	13,339,843
2028	42,498,463	54,985,987	12,487,524
2029	60,409,993	78,406,022	17,996,030
2030	56,643,668	73,273,853	16,630,185
2031	52,835,205	68,095,086	15,259,881
2032	49,138,557	63,076,791	13,938,234

Denna förändring med 100 bp (1 %) skulle potentiellt leda till 716,401 kr högre räntekostnad under innevarande år och upptill totalt 117,453,065 kr över de kommande 10 åren.



9 Fördelningar av Långgivare, Låntagare och Derivatmotparter

Största långgivaren är Kommuninvest som har en andel på 98%. Näst störst är Nordea med en andel 1%.



Långgivare	Skuld	Andel i %
Kommuninvest	678,003,591	98.10%
Nordea	9,657,891	1.40%
Handelsbanken	3,476,691	0.50%

10 Soliditet

Soliditeten per sista augusti var 12,07% att jämföra med 11,86% vid årsskiftet.

11 Finanspolicy uppföljning

Tabellen nedan visar valda nyckeltal jämförda mot de ramar som lagts in i uppföljningen mot Finanspolicy "Svealandstrafiken 2022 -> ".
Nyckeltalen speglar låntagaren "" i Alla affärer i SVEALANDSTRAFIKEN AB.

Gränsvärden	2023-08-31	2024-08-31	2025-08-31
Svealandstrafiken 2022 ->			
Del av Kapitalbindning är mellan 0.0 År Max 35,00 och 1.0 År (Procent)	17,63 %	35,12 %	27,00 %
Del av Kapitalbindning är mellan 1.0 År Max 35,00 och 2.0 År (Procent)	30,64 %	17,52 %	57,36 %
Del av Kapitalbindning är mellan 2.0 År Max 35,00 och 3.0 År (Procent)	15,03 %	37,22 %	7,47 %
Del av Kapitalbindning är mellan 3.0 År Max 35,00 och 4.0 År (Procent)	32,13 %	4,84 %	1,31 %
Del av Kapitalbindning är mellan 4.0 År Max 35,00 och 5.0 År (Procent)	4,02 %	0,85 %	0,32 %
Del av Kapitalbindning är mellan 5.0 År Max 35,00 och 6.0 År (Procent)	0,55 %	0,21 %	0,32 %
Del av Kapitalbindning är mellan 6.0 År Max 35,00 och 7.0 År (Procent)	0,00 %	0,21 %	0,32 %
Del av Kapitalbindning är mellan 7.0 År Max 35,00 och 20.0 År (Procent)	0,00 %	2,73 %	4,20 %
Del av Räntebindning är mellan 0.0 År 20,00 - 60,00 och 1.0 År (Procent)	60,81 %	74,08 %	64,76 %
Del av Räntebindning är mellan 1.0 År Max 40,00 och 3.0 År (Procent)	12,15 %	23,62 %	35,24 %
Del av Räntebindning är mellan 3.0 År Max 40,00 och 5.0 År (Procent)	19,85 %	2,30 %	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 %

Titel Delegationsordning – Svealandstrafikens styrelse		Dokumentnr SVEA230394	Revision 0	Sida 1/5
		Dokumenttyp Delegation	Giltigt för Hela bolaget	
Utfärdad av VD	Datum 2023-09-16	Godkänd av Styrelsen	Detum 2023-09-26	
Granskad av Ekonomichef	Datum 2023-09-16	Utgiven Hållbarhetschef	Datum 2023-09-27	

Innehåll

1	INLEDNING	2
1.1	Syfte	2
1.2	Omfattning	2
1.2.1	Terminologi	2
1.3	Ansvar	2
2	GENOMFÖRANDE	3
3	REFERENSER	5
4	REVISIONER	5

Titel Delegationsordning	Dokumentnr SVEA	Revision 0	Sida 2/5
---	----------------------------------	-----------------------------	---------------------------

1 INLEDNING

1.1 Syfte

Enligt kommunallagen får styrelse/nämnd uppdra åt ett utskott, presidium, en ledamot eller ersättare eller åt en anställd att besluta på styrelsens/nämndens vägnar i ett visst ärende eller en viss grupp av ärenden. Det delegerande organet får återta delegationen när som helst och utan angivande av skäl.

Beslut som har delegerats till VD får vidaredelegeras i ett led i de fall styrelsen har godkänt det, vilket i så fall framgår av Svealandstrafikens styrelses delegationsordningen. Utöver detta är vidaredelegering inte tillåtet i något fall.

Huvudsyftet med delegering är att avlasta styrelsens beslut i olika ärenden.

1.2 Omfattning

I Svealandstrafikens verksamhet görs dagligen ställningstaganden. I kommunalrättslig mening skiljer man på beslut som fattas med stöd av delegation och så kallade verkställighetsbeslut. Ett delegationsbeslut är ett ställningstagande som Svealandstrafiken gör där det finns ett utrymme för självständig bedömning, ett tolkningsutrymme. Det är styrelsen som beslutar vem som kan fatta beslut på delegationen, vilket framgår av delegationsordningen.

Delegationsuppdrag från styrelsen kan endast lämnas till VD i Svealandstrafiken. VD får vidaredelegera i de fall som denna delegation medger.

1.2.1 Terminologi

Delegation = Innebörden av delegation är att beslutanderätten från styrelsen flyttas över till delegaten. Delegaten träder helt in i styrelsens ställe, vilket innebär att det juridiskt sett är ett styrelsens beslut, som inte kan ändras av styrelsen. Styrelsen skall få information om vissa typer av beslut som fattas på delegation.

1.3 Ansvar

VD ansvarar för uppföljning av att beslut med stöd av vidaredelegering följer de regler som har givits för vidaredelegering.

Titel Delegationsordning	Dokumentnr SVEA	Revision 0	Sida 3/5
---	---------------------------	----------------------	--------------------

2 Genomförande

Ärendetyp	Delegering till	Beskrivning	Möjlighet till vidaredelegation
FÖRETRÄDARSKAP <i>Beslut fattade om delegation anmäls till nästkommande sammanträde med styrelsen.</i>			
1. Firmatecknare	Styrelseledamöter alt styrelseledamot och VD	Undertecknande av avtal och andra handlingar från Svealandstrafikens styrelse. Sker två i förening	
2. Firmateckningar, löpande åtgärder	VD	Befogenhet att företa rätts- handlingar, som att attestera och skriva under avtal, vilka blir bindande för Svealandstrafiken. Befogenhet att fatta beslut i organisationsfråga. Även rätt att besluta om att avstå att svara på remiss.	Får vidaredelegeras
3. Rättegångsfullmakt	Styrelseordförande alt VD	Utfärda rättegångsfullmakt att företräda Svealandstrafikens och att bevaka dess rätt vid domstol.	
4. Fullmakt	VD	Utfärda fullmakt att föra Svealandstrafikens talan i ärenden som rör den egna verksamheten (förutom fall som avses i 3).	
5. Mottagande av delgivning	VD		
6. Brådskanie beslut	VD	Fatta beslut å Svealandstrafikens styrelses vägnar i ärenden som är så brådskanie att styrelsens avgörande inte kan avvaktas. Kommunallagen 6 kap 39 §.	

Titel Delegationsordning	Dokumentnr SVEA	Revislon 0	Sida 4/5
------------------------------------	--------------------	---------------	-------------

Ärendetyp	Delegering till	Beskrivning	Möjlighet till vidaredelegation
PERSONAL			
<i>Beslut fattade om delegation anmäls till nästkommande sammanträde med styrelsen.</i>			
1. Tillsättning/Avsättning av tillförordnad VD	Svealandstrafikens styrelseordförande		
2. Samtliga löpande personalrelaterade åtgärder i verksamheten	VD		Får vidaredelegeras

Ärendetyp	Delegering till	Beskrivning	Möjlighet till vidaredelegation
EKONOMI			
<i>Beslut fattade om delegation anmäls till nästkommande sammanträde med styrelsen.</i>			
1. Attest av VD´s kostnadsutlägg	Styrelseordförande		Får vidaredelegeras
2. Attest av styrelseledamöters kostnadstutlägg	Styrelseordförande		Får vidaredelegeras
3. Övriga investeringar	VD	Beslut om förändringar i investeringar (inom fastställd budgetram, ej fastställda objekt) till ett belopp om högst 5 000 000 kronor per objekt	Får vidaredelegeras
4. Undertecknande av finansiella avtal	VD i förening med ekonomichef		

Titel Delegationsordning	Dokumentnr SVEA	Revision 0	Sida 5/5
---	---------------------------	----------------------	--------------------

3 REFERENSER

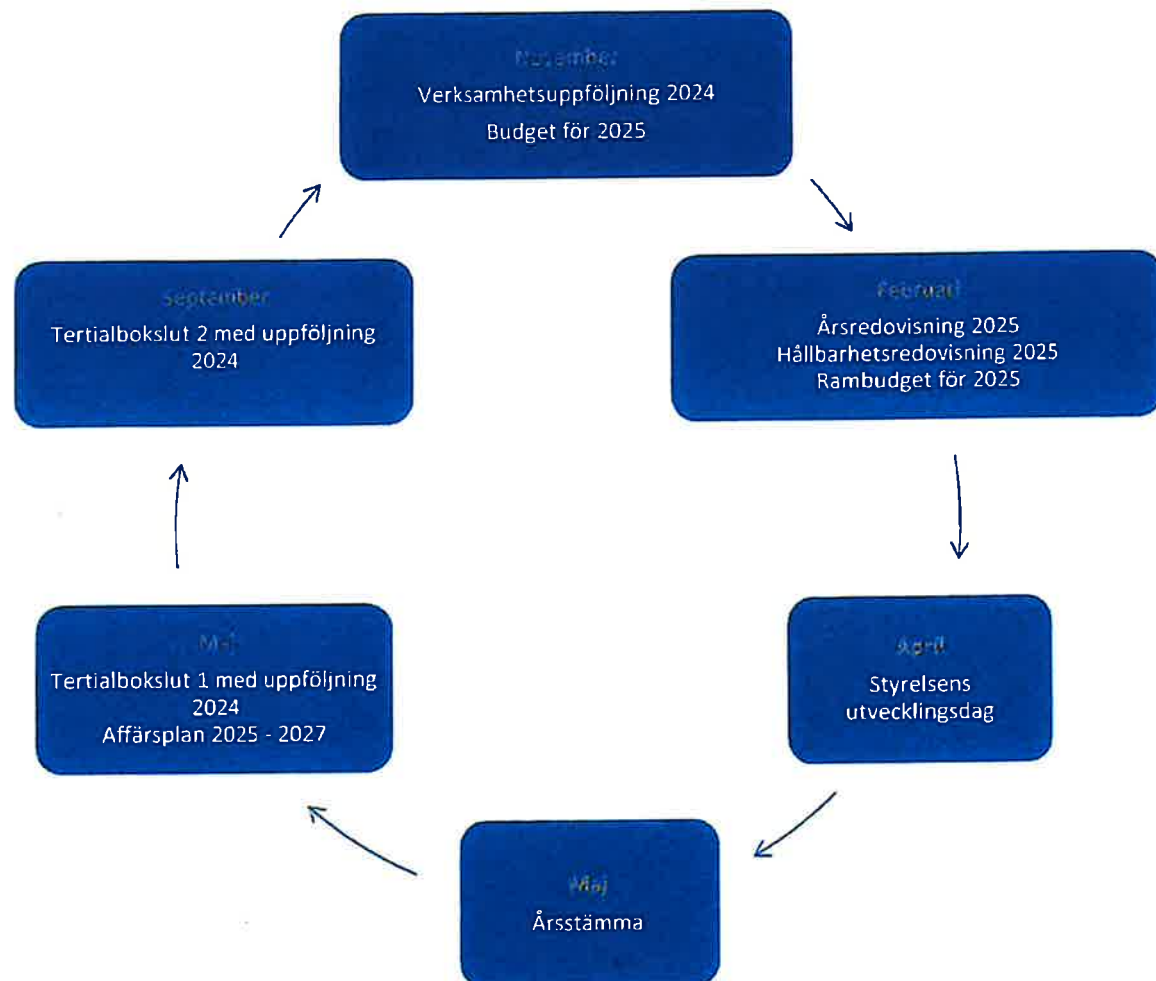
Referens	Dokumentnr	Revision	Titel

4 REVISIONER

Revisions-index	Sida (S) Kapitel (K)	Ändringsbeskrivning	Datum Utförd av

SVEALANSTRAFIKEN AB

Årsplanering 2024

Grov planering för 2024**Styrelsens årshjul i stora drag****Svealandstrafiken AB**

Retortgatan 7 Fabriksgatan 20
721 30 Västerås 702 23 Örebro
Telefon: 021 - 470 18 00
Epost: kommunikation@svealandstrafiken.se



Styrelsens ansvar

Svealandstrafiken AB

26 september 2023



Huvudansvarig revisor



Peter Söderman

Auktoriserad revisor och
cert kommunal revisor

peter.soderman@pwc.com

0709 – 292 541

PwC



5

Styrelsen och styrelsearbete

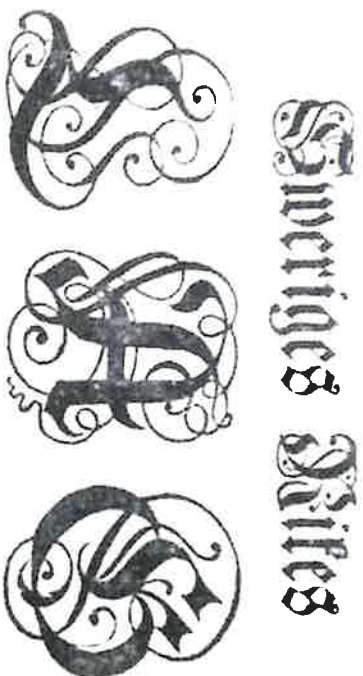


Styrelsearbete

1734 års lag, Handelsbalken 18 kap 1 §

Sysslomannaupdrag

“Varder man av annan ombuden, att å dess vägnar syssla och uträtta, och säger där ja till; tage fullmakt, och ligge där sedan hans vårdnad å; göra ock redo och besked för det han om händer får”



Billad och antagen på Riksdagen
Åhr 1734.



ES
Kongl. Maj:ts allernådligste Privilegio
Tryckt uti Historiographi Regni Sveriges
Åf HARIWIG GERCKEN.
Åhr 1736

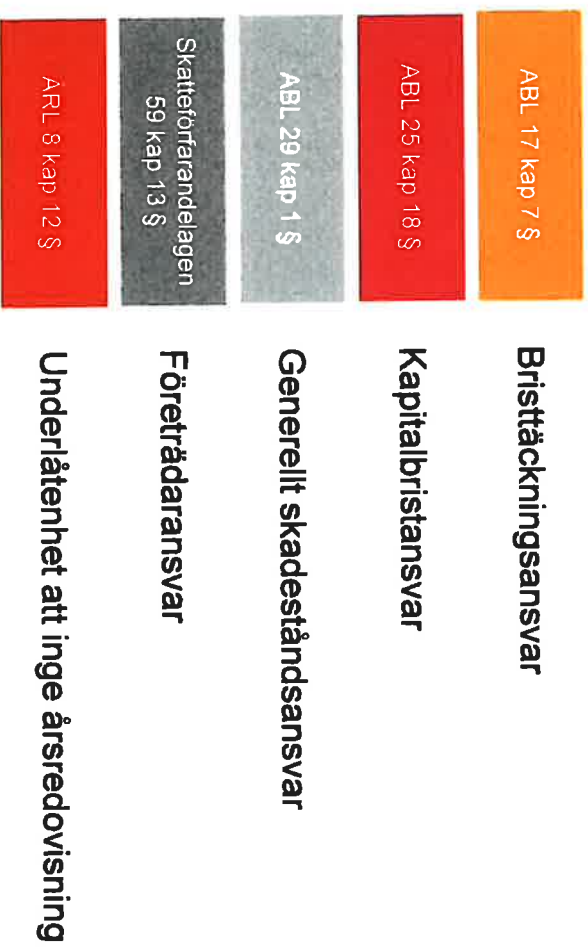
Bolagsstyrelse

Styrelsens ansvar - uppgifter

ABL 8 kap 4§ och 5§

- Styrelsen svarar för bolagets organisation och förvaltning av bolagets angelägenheter.
- Styrelsen skall se till att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska förhållanden i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt.
- Styrelsen skall
 - fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation
 - meddela skriftliga instruktioner för när och hur sådana uppgifter som behövs för styrelsens bedömning enligt första stycket skall samlas in och rapporteras till styrelsen
- Skyldigheten avser styrelsen som kollektiv

Personligt ansvar och skadestånd



PwC

Personligt ansvar och skadestånd

ABL 29 kap 1 §

Generellt skadeståndsansvar

Generellt skadeståndsansvar:

- En ledamot eller VD som när han eller hon **fullgör sitt uppdrag uppsåtligen eller av oaktsamhet skadar bolaget ska ersätta skadan**. Det samma när skadan tillfogas en aktieägare eller någon annan genom överträdelse av denna lag, tillämplig lag om årsredovisning eller bolagsordning.
- Dåliga affärer är inte olagligt, men som ledamot är man skyldig att försöka undvika detta genom att överväga, göra och kontrollera affärerna med den omsorg som krävs.
- Exempel på oaktsamhet: långvarig och grov misskötsel av företaget, skadlig utdelningspolitik, bristande intern kontroll -> viktigt att vara aktsam!!!

Personligt ansvar och skadestånd

Skatteförfarandelagen
59 kap. 13 §

Företrädaransvar

Företrädaransvar:

- Om en företrädare för en juridisk person uppsåtligen eller av grov oaktsamhet inte har betalat skatt eller avgift, är företrädaren tillsammans med den juridiska personen skyldig att betala skatten eller avgiften.
- Gäller följande skatter och avgifter:
 - Innehållen obetald A-skatt
 - Mervärdesskatt
 - Sociala avgifter
 - Punktskatter

Limit: 25 mkr

Gäller inte vid "dishonest, fraudulent or malicious acts" eller grov vårdslöshet/oaktsamhet.


QBE
 Making Possibilities

OBE Limited
 OBE Insurance

**DIRECTOR'S &
 OFFICER'S
 LIABILITY
 INSURANCE**



the treatment, and the results were not statistically significant. The authors suggest that the results of this study may be similar to those of other studies, but they do not provide any data to support this claim. The authors also suggest that the results of this study may be similar to those of other studies, but they do not provide any data to support this claim.

VD och styrelseförsäkring

Analys av Söderberg & Partner på befintlig försäkring, juni 2023.
Deras bedömning är att den är bra, men att det finns 4 områden som skulle kunna korrigeras beroende på behov.

Moment	Svealandstrafiken AB	Kommentar
Retroaktivt skydd med efteranmätningstid	Ja, men efteranmätningstid 12 månader medför premietillägg + 75%	Vi inkluderar 12 månaders efteranmätningstid inom premien
id diskussion. Extern styrelserepresentation inklusive i bolag där ägarintresse saknas	Nej	Viktigt eftersom detta är ganska vanligt
Preklusionstid från kännedom hos VD	Nej	Bra för att inte riskera att tiden löper utan åtgärd
Kostnader i samband med myndighets utredning	Oklart vilket försäkringsbelopp som gäller	Det bör säkerställas att lämpligt försäkringsbelopp finns

Analys av Söderberg & Partner på befintlig försäkring, juni 2023.

I utvärderingsunderlaget så ingår kontroll av:

- Skadeståndsanspråk mot bolags företrädare
- Skadeståndsanspråk enl ABL och skatteförfarandelagen.

PWC

Utvärdering av upplandning av VD- och styrelseansvarstillskrifning för [REDACTED]

ADMINISTRATIVA BESÄMMKELSER

Socialberget
& Partners

Annika Larsson

Annika Larsson

Date: 2023-10-11 15:27 CEST

Role: VD assistent

Signed via account: annika.larsson@svealandstrafiken.s

Nils-Eric Gustavsson

Nils-Eric Gustavsson

Date: 2023-10-11 15:55 CEST

Role: Styrelseordförande

Signed via account: nils-eric.gustavsson@svealandstrafi

Björn Johansson

Björn Johansson

Date: 2023-10-17 08:24 CEST

Role: Kommundirektör

Signed via account: bjorn.johansson@degerfors.se