

# Årsredovisning 2024



# Om årsredovisningen

Svealandstrafiken AB Org.nr 556555-3350

Styrelsen och verkställande direktören för Svealandstrafiken AB avger följande årsredovisning för räkenskapsåret 2024.

Årsredovisningen är upprättad i svenska kronor, SEK.

Hållbarhetsredovisningen är upprättad i enlighet med ÅRL 6 kap 11§, ingår i förvaltningsberättelsen och godkänns av bolagets styrelse.

# Innehållsförteckning

<b>FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE / INTRODUKTION</b>	<b>5</b>	<b>INFORMATION OM MILJÖ</b>	<b>44</b>
Det här är Svealandstrafiken	6	Taxonomiredovisning	45
Året i korthet	7	Klimatförändringar	47
Väsentliga händelser	8	Miljöförening	57
Uppdrag och mål	9	Resursanvändning och cirkulär ekonomi	65
Affärsplan	11		
Förväntad utveckling samt väsentliga risk- och osäkerhetsfaktorer	18	<b>INFORMATION OM SAMHÄLLSANSVAR</b>	<b>73</b>
		Den egna arbetskraften	74
<b>FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE / BOLAGSSTYRNING</b>	<b>19</b>	Arbetstagare i värdekedjan	90
Ägare och ägarstyrning	20	Berörda samhällen, konsumenter och slutanvändare	98
Styrelse	21		
Styrelsens arbetstagarrepresentanter	22	<b>INFORMATION OM STYRNING</b>	<b>105</b>
Ledningsgrupp	23	Ansvarsfullt företagande	106
Styrande dokument	24		
Bolagsstyrningsrapport 2024	25	<b>HÅLLBARHETSNOTER</b>	<b>113</b>
		EU:s taxonomi	114
<b>FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE / HÅLLBARHET</b>	<b>29</b>	Klimatberäkningar	117
Introduktion	30	Visualisering av utsläppsfördelningen mellan och inom scope 1, 2 och 3	119
		Förteckning över upplysningspunkter enligt ESRS	120
<b>ALLMÄN INFORMATION</b>	<b>31</b>	<b>FINANSIELLA RAPPORTER</b>	<b>126</b>
Om hållbarhetsrapporten	32	Resultaträkning	129
Bolagets hållbarhetsstyrning	33	Balansräkning	130
Strategi och värdekedja	35	Kassaflödesanalys	132
Dubbel väsentlighetsbedömning	37	Noter	133
Väsentliga hållbarhetsfrågor	40		
Intressenter och deras viktigaste frågor	41		
Hållbarhetsmål	42		

# Mot nya mål

Det är med stor stolthet jag summerar 2024. Under året har vi presterat vårt bästa ekonomiska resultat på många år, upprätthållit hög leveranssäkerhet och minskat sjukskrivningstalen. Samtidigt visar vår medarbetarundersökning på välmående personal och goda relationer mellan chefer och medarbetare. Vi har under året också lanserat ett nytt stadslinjenät och BRT-system tillsammans med Länstrafiken i Örebro, hanterat elbussförseningar, genomfört nya fordonsupphandlingar och fortsatt med elektrifieringsförberedelserna på våra depåer. Vi har också fokuserat på att stärka säkerheten och ytterligare digitalisera, effektivisera och modernisera vår verksamhet.

2024 är också första året som vi integrerar vår hållbarhetsrapportering i vår årsredovisning. Det innebär att redovisningen du nu har framför dig ger en detaljerad redovisning av våra finansiella resultat såväl som

hållbarhetsresultat, risker, strategi och styrning. Strukturen i årets hållbarhetsrapport utgår från CSRD och ESRS-standarderna och innehållet speglar i stor utsträckning de nya kraven och har gett oss en god förberedelse för när CSRD fullt ut ska tillämpas nästa år. Hållbarhetsfrågorna har sedan länge varit en självklar del i vår verksamhet och vi har kommit långt i vårt hållbarhetsarbete. Exempelvis har vår trafik varit helt fossilfri ända sedan 2016.

Men ju längre vi kommer i vårt arbete, desto större blir utmaningarna att nå högre mål. Idag ligger vår största negativa påverkan på hållbarhetsområdet utanför våra egna väggar och berör de delar av vår värdekedja som vi har minst kontroll över. Men det är genom att arbeta med just de frågorna som vi har den största möjlighet att ta vårt hållbarhetsarbete till nästa nivå. Det är bland annat genom hållbara inköp med rätt kravställan, god bransch- och leverantörssamverkan och

kontinuerlig uppföljning som vi kan påverka utvecklingen åt rätt håll.

Som offentligt bolag har vi ett viktigt samhällsansvar att driva hållbar utveckling, och vi har kraften att skapa förutsättningar och tydliga signaler om vart vi tillsammans är på väg.

Jag ser med tillförsikt på framtiden. I ett solitt bolag med hög leveranssäkerhet, tillsammans med kompetenta och engagerade medarbetare, står vi på en stadig grund för att fortsätta utveckla vår verksamhet och bidra till att öka omställningstakten till en än mer hållbar kollektivtrafik i alla led. Jag vet att vi kommer att fortsätta utmana oss själva och gemensamt ständigt våga sikta högre. Att stanna upp finns helt enkelt inte på kartan.

## **Peter Liss**

Vd, Svealandstrafiken



# FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

## INTRODUKTION

# Det här är Svealandstrafiken

Svealandstrafikens uppdrag är att planera, leverera och utveckla linjetrafik och skolskjutstrafik med buss inom Västmanlands län och Örebro län. Vi ägs av Region Västmanland och Region Örebro län. Våra uppdrag får vi av kollektivtrafikmyndigheten i respektive län.

Vi kör såväl stadstrafik som regiontrafik, antingen i egen regi eller via någon av de underentreprenörer som vi har avtal med. Vårt unika koncept innebär att trafikproduktion i egen regi kombineras med ramavtalade bussoperatörer, vilket gör att vi kan optimera, leverera och utveckla Sveriges bästa kollektivtrafik på ett kvalitativt, affärsmässigt och hållbart sätt.

Intäkterna i verksamheten kommer till cirka 91 % från utförandet av de tilldelade trafikuppgifterna för linjetrafik, och cirka 7 % för skoltrafik. Övriga intäkter består av tjänster kopplat till trafikuppgifterna såsom

reklamuppsättning, service av biljettmaskiner, trafikplanering och hållplatsunderhåll (0,6 %), hyresintäkter (0,6 %), och övriga ersättningar såsom försäkringsersättningar, bidrag och viten (0,8 %).



# Året i korthet

Omsättning:	1 327 mnkr
Resultat efter finansiella poster:	24,8 mnkr
Balansomslutning:	1 021 mnkr
Soliditet:	16,3 %

Siffrorna är ett snitt över året och avser 2024

## Medarbetare

1 075 (1074) personer (medeltal)  
+50 nationaliteter

## Vår fordonsflotta

319 (318) bussar  
100 % fossilfria

## Trafik


1,9 varv runt jorden och över  
69 000 resenärer varje dag\*

## Underentreprenad


186 (176) bussar från 18 trafikföretag  
41 (37) uppdragsavtal (varav 20 (21)  
avtal med 117 bussar i skolskjuts)

 18 % (17 %)


 Biogas  
292 st


 99,84 % (99,84 %)  
utförda turer

 Fossilfritt bränsle  
186 st (176 st)

 82 % (83 %)

 El  
27 st

 91,00 % (90,00 %)  
besiktningar utan  
anmärkning

 99,99 % (99,99 %)  
kunder utan negativa  
synpunkter

# Väsentliga händelser

## Under året har vi på Svealandstrafiken

- Presterat det bästa ekonomiska resultatet på många år
- Fått bekräftat att vi är minst lika effektiva som alternativen
- Fortsatt haft hög leveranssäkerhet i trafikutförandet
- Minskat sjukskrivningstalen och fått bekräftat via medarbetarundersökningen att vi har välmående medarbetare, meningsfulla arbetsuppgifter, respektfullt samarbete samt förtroendefulla chef- och medarbetarrelationer
- Förberett och gått igång med ett helt nytt stadslinjenät tillsammans med införande av ett nytt BRT-system (Citylinjen) i stadstrafiken Örebro
- Hanterat leveransförseningar av elbussar med stora utmaningar i verkstadsverksamheten samt gjort nya fordonsupphandlingar på innovativt sätt
- Fortsatt förberedelserna för elektrifieringen av våra depåer
- På ett flexibelt sätt hanterat våra uppdragsgivares neddragningar av trafikutbudet till minsta möjliga negativa påverkan
- Fokuserat på att stärka säkerheten och robustheten i vår verksamhet
- Fortsatt digitalisera, effektivisera och modernisera vår verksamhet
- Varit innovativa och drivande i gemensamt projekt tillsammans med våra uppdragsgivare och våra två regioners huvudstäder för att erhålla finansiering från EU för utveckling av kollektiv trafik
- Gjort oss redo att möta de nya omfattande kraven på hållbarhetsrapportering
- Ytterligare förstärkt vårt arbete med att vara ett hållbart företag och bidra till bättre miljö för det samhälle vi lever och verkar i.





# Uppdrag och mål

Svealandstrafiken är ett aktiebolag som ägs av Region Västmanland och Region Örebro Län. Vår uppgift är att planera och utföra linjelagd trafik med buss i båda länen.

Uppdraget får vi av regionernas kollektivtrafikmyndigheter. Vi kör såväl stadstrafik som regiontrafik, antingen i egen regi eller via någon av de underentreprenörer

som vi har avtal med. Vi levererar en helhetslösning från ax till limpa - hos oss finns kompetens inom hela processen.

Vi är navet mellan våra ägare och resenärerna. All busstrafik bedrivs sedan under två olika tjänstevarumärken: VL i Västmanland och Länstrafiken i Örebro.



## Vision

Svealandstrafikens ambition är att vara en föregångare i branschen och vi strävar mot vår långsiktiga vision ”Vi är bäst på det vi gör – och vi levererar den bästa resan”. Visionen ska vara vägledande för allt vi gör i vår verksamhet. För att säkerställa att vi arbetar mot vår vision, har vi tagit fram en strategi och jobbar utifrån fem målområden som alla präglas av hållbarhet; kund, miljö- och säkerhet, affär, medarbetare och ekonomi.

## 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 affärsmodell 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 kedjan från strategisk planering till operativt utförande. Långsiktigheten i vårt upplägg är en styrka som skapar möjlighet att erbjuda flexibilitet som gynnar alla parter: resenärer, ägare, uppdragsgivare och samarbetspartners.

Vår affärsmodell gör att vi kan 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. Vårt koncept är konkurrenskraftigt och vi ser oss som en hybrid med unika fördelar i kollektivtrafiksverige.

## Hållbar kollektivtrafik och samhällsnytta

Svealandstrafikens uppdrag att bedriva kollektivtrafik är i grund och botten baserad på en hållbar idé – att göra samhället tillgängligt och skapa möjligheter för människor att resa till och från arbete, fritidsaktiviteter eller annat. Dessutom innebär varje resa som görs med kollektivtrafik i stället för med bil att vi skonar vår miljö och vårt klimat.

Ända sedan 2016 har Svealandstrafikens (och föregångaren Västerås Lokaltrafik) resor varit i huvudsak fossilfria. Vår kollektivtrafik bidrar även till ökad jämlikhet, jämställdhet och minskad segregation genom att samhället görs tillgängligt för alla. Sammanfattningsvis skapar vi samhällsnytta för invånare och besökare i Region Västmanland och Region Örebro län.

Genom vårt uppdrag bidrar Svealandstrafiken till Sveriges nationella miljömål och till transportsektorns klimatmål om att minska växthusgasutsläpp med 70 % 2030 jämfört med 2010 års nivåer.

Vi bidrar även till FN:s globala hållbarhetsmål inom ramen för Agenda 2030.

### FN:s 17 globala hållbarhetsmål ska bidra till att:

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

## 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. Vår värdegrund 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**



# Affärsplan

I Svealandstrafikens strategiska affärsplan, som visar riktning för de kommande åren finns sex övergripande målområden definierade:

- Kund
- Medarbetare
- Miljö
- Säkerhet
- Ekonomi
- Affär

På följande sidor redovisas väsentliga händelser under året kopplat till våra sex målområden.



## Målområde Kund

Fördjupningar, se  
Hållbarhetsrapport S3 S4

Genom att ha ett kundfokus som imponerar skapar vi en positiv upplevelse och ett bestående värde. Kunden är det viktigaste för oss och vårt långsiktiga mål är att vi ska ha Sveriges nöjdaste kunder. En grundförutsättning för att nå dit är pålitliga och trygga leveranser för vår trafik. Trots branschens utmaningar med kompetensförsörjning, utmaningar med leveransförseningar av nya bussar fortsätter vi även i år att hålla en mycket hög leveranssäkerhet för vårt trafikuppdrag och har under året utfört 99,84 % (99,84 %) av alla planerade turer. Vi fortsätter också att hålla en hög nivå, 99,99 % (99,99 %), av resande kunder utan negativa kundsynpunkter. Som är ett viktigt måttal för att följa kundnöjdheten på våra resor.

För att öka resenärernas bekvämlighet ombord på bussarna har fokus på att mäta komforten under resorna ökat, med hjälp av befintligt system som även mäter eco-

körning. En förarpool har inrättats för att säkra tillgången på förare vid sjukdom och annan frånvaro, där förare utbildats för att kunna köra på fler depåer än sin ordinarie. Bättre och tätare kontakter med uppdragsgivare och kommuner har etablerats för att behandla exempelvis infrastrukturfrågor som framkomlighet.

Gemensamma kommunikationskampanjer har genomförts, exempelvis kring rena bussar, reflexanvändning och säkerhet (bälte och stående).

Bolaget har utvecklat och arbetat vidare i olika forum tillsammans med beställare, från strategisk till operativ nivå inom flera områden och i båda länen. Under fjärde kvartalet genomfördes en egen kundundersökning tillsammans med våra beställare i respektive län, som ett komplement till de nationella undersökningarna, för att förstå och

vidareutveckla arbetet mot att nå målet om Sveriges nöjdaste kunder. Slutligen har förare utbildats i kundbemötande och service, särskilt i Örebro inför det nya stadslinjenätet.



## Målområde Medarbetare

Fördjupningar se  
Hållbarhetsrapport S1

På Svealandstrafiken eftersträvar vi att vara en av Sveriges mest attraktiva arbetsgivare. För oss handlar det om att skapa en inkluderande och inspirerande arbetsplats där våra medarbetare trivs, utvecklas och känner delaktighet. En god arbetsmiljö är grunden för engagemang och framgång, och därför arbetar vi aktivt med att stärka trivsel och välmående på arbetsplatsen.

Under året har vi genomfört vår årliga medarbetarundersökning, och resultatet har legat till grund för konkreta åtgärder och aktiviteter som exempelvis uppstart av ett kvinnligt nätverk. Vi ser undersökningen som en värdefull möjlighet att lyssna på våra medarbetare och tillsammans skapa en ännu bättre arbetsplats. Resultatet visar att majoriteten av medarbetarna anser att man har meningsfulla arbetsuppgifter, respektfulla samarbeten och förtroendefulla chef- och medarbetarrelationer.

Hälsa och välmående är prioriterat, och vi har fortsatt vårt arbete att minska sjukfrånvaron. Genom implementering av nya systemstöd har vi förenklat och effektiviserat processer kring medarbetarskap och arbetsmiljö, vilket gett våra chefer bättre förutsättningar. Samtidigt har vi också inspirerat och haft kampanjer för att få fler att använda sitt friskvårdsbidrag. Vi har utbildat våra chefer i omedvetna fördomar, kränkande särbehandling och svåra samtal vilket bidrar till en tryggare och mer inkluderande arbetsplats. Trenden kring sjukfrånvaron är positiv och vi kan se en minskad sjukfrånvaro i jämförelse med 2023.

För att stärka den interna kommunikationen har vi satsat på både fysiska mötesplatser som informationstorg och arbetsplatsträffar men också på digitala lösningar som exempelvis vårt nya intranät. Utöver det har vår körskola i Örebro startat upp under 2024, och vi har digitaliserat körplanerna som nu visas på

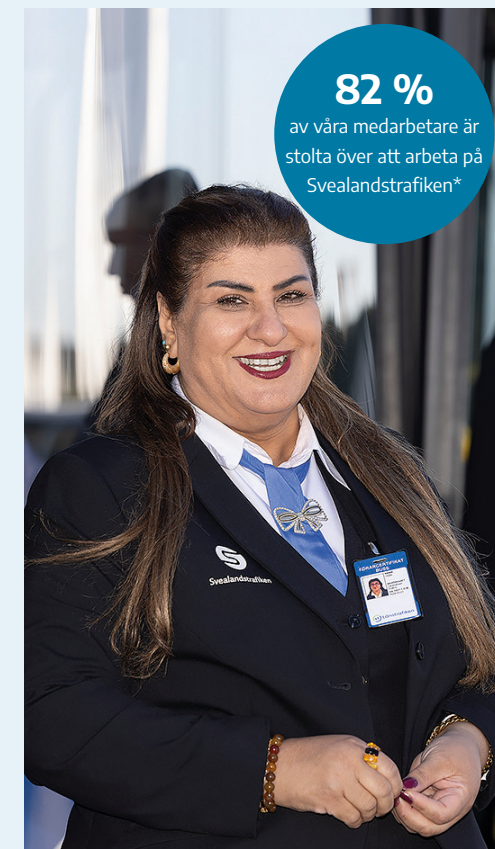
skärmar vid förarplatserna i våra bussar.

Arbetsmiljön för våra förare är en viktig fråga. Därför ställer vi tydliga krav på förarmiljön i våra bussupphandlingar och inkluderar den även i utvärderingen av våra fordonsleverantörer. Vi vill skapa förutsättningar för en trygg och trivsam arbetsdag för våra förare.

En viktig del i att vara en attraktiv arbetsgivare är att kunna erbjuda bra tjänstepaket för våra förare. Vi fortsätter ständigt, i dialog med våra medarbetare, att utveckla våra tjänstepaket.

Digitalisering är en viktig del i vår utveckling, och under året har flera projekt genomförts. Vi har bland annat infört ett nytt kundärendesystem, testat AI-lösningar som Microsoft Copilot och introducerat ny robotteknik i servicehallarna för att minska manuella rutiner.

\*Källa: Svealandstrafikens medarbetarundersökning 2024 (svarsfrekvens 53 %)



## Målområde Miljö

Fördjupningar se  
Hållbarhetsrapport E1 E2 E5

På Svealandstrafiken strävar vi ständigt efter att minska vår klimat- och miljöpåverkan. Det gör vi bland annat genom att testa nya innovationer, genomföra energieffektiviseringar i våra verksamheter och elektrifiera vår bussflotta. Ända sedan 2016 har vår egna resor varit i huvudsak fossilfria vilket innebär att vi idag inte har några direkta fossila växthusgasutsläpp från vår busstrafiks bränsleanvändning.

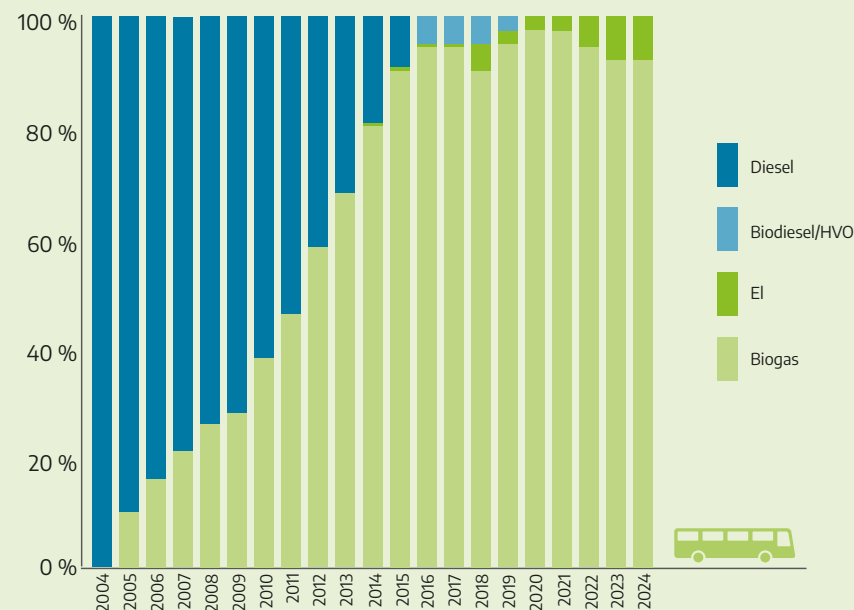
Under året har vi förberett oss för CSRD-direktivet, vilket innebär ökade krav på vår hållbarhets- och miljörapportering. Vi har genomfört en första beräkning av våra klimatutsläpp enligt Greenhouse Gas Protocol. Samtidigt vidareutvecklar vi vårt miljöledningssystem. En handlingsplan för klimat- och miljöåtgärder har tagits fram som ska börja genomföras under 2025. Vi har även reviderat vår miljöpolicy samt upphandlings- och inköspolicy för att stärka hållbarhetsstyrningen. En förbättring

under året är övergången till miljömärkta tvättkemikalier i busstvättarna.

Vi har fortsatt förbereda för elbussar med laddinfrastruktur där Örebrodepån har tagits i bruk och projekt för depåerna i Lindesberg och Karlskoga startades under 2024. Även kommande projekt för Sala och Köping handlades upp under året. Vi har haft stort fokus på energibesparing och planerat under hösten för att byta ut äldre belysning mot LED.

Vi har under året ställt högre miljökrav i upphandlade avtal och förbättrat uppföljningen. Ett nytt ramavtal för trafik har tagits fram för att främja merutnyttjande av befintliga resurser på marknaden och möjliggöra högre hållbarhetskrav. För stadstrafiken i Örebro har vi initierat och genomfört de första stegen av en effektiv planering av fordonstorlekar.

### Fördelning drivmedel Svealandstrafikens bussflotta, from 2019 också Örebro län



## Målområde Säkerhet

Fördjupningar se  
Hållbarhetsrapport S1 S4 G1

På grund av det förändrade säkerhetsläget har vi under året intensifierat vårt arbete för att skapa en trygg och säker miljö – både på våra depåer och i våra bussar. Vår målsättning är att säkerställa en stabil och robust verksamhet som står stark också vid oväntade händelser. Ett viktigt steg i detta arbete har varit att ta fram en bolagsövergripande beredskapsplan som skapar tydlighet i vårt beredskapsarbete.

För att förbättra arbetsmiljön och öka tryggheten för våra förare har vi fortsatt arbetet med att testa skyddsglas i bussarna, ett viktigt arbete för att höja säkerheten bakom ratten. Vid upphandling av nya bussar ställer vi dessutom tydliga krav på förarmiljön, vilket säkerställer att våra förare får de bästa möjliga arbetsförhållandena. På våra depåer har vi stärkt det fysiska skyddet genom att fastställa nya säkerhetsnivåer och implementera förbättrade rutiner för inbrottslarm. För att

ytterligare öka tryggheten har vi tagit fram riktlinjer och rutiner för kameraövervakning, vilket skapar tydlighet i ansvar och användning.

Vårt systematiska brandskyddsarbete har tagit stora kliv framåt. Vi har genomfört en omfattande genomgång av samtliga depåer för att förbättra styrning, utrymning och larm, samtidigt som vi upphandlat nya brandlarm för en mer pålitlig säkerhetslösning. Genom utbildningar och uppdaterade rutiner inom brand- och elsäkerhet stärker vi det dagliga säkerhetsarbetet och skapar bättre kontroll över våra tekniska system.

Säkerhet handlar inte bara om det fysiska – vi har även gjort stora framsteg inom IT-säkerhet. Med förbättrad livscykelhantering, avancerade brandväggar, behörighetsstyrningar och tydliga riktlinjer för USB-hantering och incidenthantering skyddar vi verksamheten mot digitala hot. Dessutom

har vi förbättrat vår hantering av känslig information, vilket gör att vi kan arbeta ännu tryggare med vår data.

För att öka trafiksäkerheten under vintermånaderna har vi uppdaterat vår däckspolicy och infört större mönsterdjup, vilket bidrar till bättre väggrepp och tryggare

resor. Samtidigt har vi engagerat oss i MBU (Människan Bakom Uniformen), ett initiativ där ungdomar får möjlighet att lära känna personerna bakom uniformerna. Denna satsning, som startat i Västerås och inkluderar även blåljuspersonal, bidrar till ökad förståelse och ett starkare samhälle.



## Måsområde Ekonomi

Fördjupningar se  
Finansiella rapporter

Svealandstrafikens långsiktiga mål är att generera en hållbar avkastning över tid och genom detta skapa ett än mer solitt bolag.

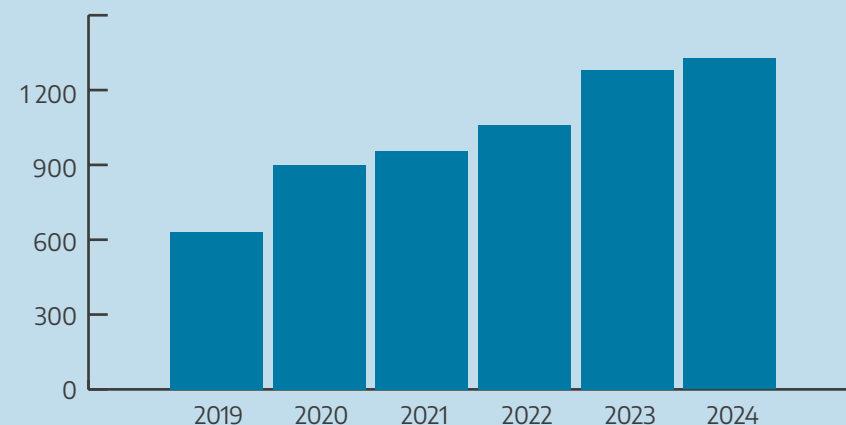
Vi gör även i år ett bättre resultat än avkastningskravet på + 10,8 mnkr. Det positiva resultatet på + 24,8 mnkr före bokslutsdispositioner och skatt grundar sig på de optimeringar och effektiviseringar som vi löpande gör i vår verksamhet, som till stor del uppnåtts genom de senaste årens kompetenshöjande investeringar. Exempel som kan nämnas under 2024 är mer kostnadseffektiva schaner och omloppsplaner, översyner av interna och externa arbetssätt och processer, fortsatt digitalisering för att få bort manuella och tidskrävande arbetsuppgifter. Insatser för en bättre arbetsmiljö och därmed minskad sjukfrånvaro ger också effekt.

Den positiva utvecklingen under 2024 med lägre inflationstakt och Riksbankens

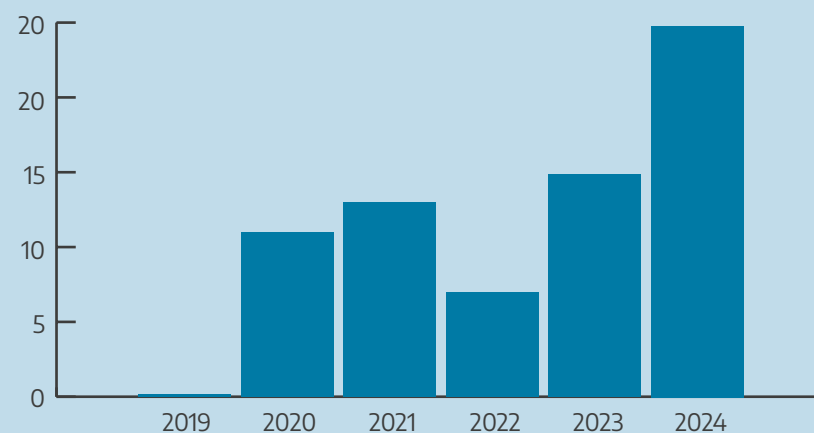
räntesänkningar har bidragit till att prisnivåerna stabiliserat sig. Planeringsmässigt i verksamheten och även i det ekonomiska utfallet jämfört med budget gör de försenade bussleveranserna avtryck. Reparations- och underhållskostnaderna för fordonsparken har varit höga medan kapitalkostnaderna varit låga.

Under 2024 har ägaren Region Västmanland genomfört en genomlysning av vår effektivitet vilken understryker att Svealandstrafiken är minst lika effektiv som våra konkurrenter i branschen samt att de ekonomiska synergier som ägarna efterfrågade i samband med sammanslagningen med Region Örebro län 2018 uppfyllts.

### Omsättning (Mnkr)



### Resultat efter finansiella poster (Mnkr)





## Målområde Affär

Fördjupningar se  
Hållbarhetsrapport  
E1 E2 S3 S4 G1

Vårt långsiktiga mål är att Svealandstrafikens unika koncept blir branschledande och att vårt varumärke är känt.

För att bidra till att utbud och former för kollektivtrafiken utvecklas och förbättras i våra två regioner så deltar vi i olika nationella och internationella branschnätverk. Vi deltar också aktivt i olika typer av forsknings- och utvecklingsprojekt. I år har vi exempelvis förberett inför tester av ett nytt innovativt självkörande stödsystem för bussförare. Detta i samarbete med Volvo. Ett annat exempel är att vi varit drivande i gemensam projektansökan SVEA-HUB tillsammans med våra uppdragsgivare och våra två regioners huvudstäder för att erhålla finansiering från EU för utveckling av kollektiv trafik. Den totala budgeten för projektet är 76 mnkr där bidragsdelen uppgår till 50 %.

Under året har ett helt nytt stadslinjenät i Örebro planerats, utvecklats och levererats,

med trafikstart den 15 december 2024. Samtidigt har också det nya BRT-systemet (Citylinjen) tagits i bruk. Vi har också upphandlat och avtalat ett nytt ramavtal för trafik, där 18 nya underentreprenörer tilldelats kontrakt i sju olika trafikområden med start i januari 2025, vilket skapar förutsättningar för att arbeta vidare med vårt unika koncept för ett hållbart samhälle.

Vi har utrett effekterna av trafikneddragningarna i båda våra län och planerat det bästa möjliga utbudet inom givna ekonomiska ramar till minsta negativa påverkan. I Västmanland så har neddragningarna ännu inte genomförts utan där upprätthåller vi trafiken till dess att tågtrafiken är stabil.

Under året har vi deltagit i ett framgångsrikt samarbete i Västerås med vår uppdragsgivare, kommun och polis för att hantera högriskmatcher vid fotboll. Erfarenheterna

från detta kommer att användas vid framtida evenemang som Melodifestivalen i Västerås.

Under 2024 har vi fastställt och prövat inköpstaktiska processer vid upphandlingar för att skapa ett effektivt flöde och stöd. Vi har också tagit fram en Code of Conduct (uppförandekod) för leverantörer, som vi har börjat implementera i våra direktivstyrda upphandlingar.

Vi har framgångsrikt samverkat med uppdragsgivare, kommuner och underleverantörer för att främja vårt koncept och maximera samhällsnyttan. Förberedande arbete har gjorts för att förenkla entreprenörers avvikelserapportering, och vi har genomfört samverkansprojekt med Region Västmanland och Region Örebro län för gemensamma systemstöd.



# Förväntad utveckling samt väsentliga risk- och osäkerhetsfaktorer

Vi på Svealandstrafiken ser positivt på bolagets och kollektivtrafikens utvecklingsmöjligheter framöver, samtidigt som vi är lyhörda för omvärlden runt omkring oss och beaktar de potentiella risk- och osäkerhetsfaktorerna som kan påverka vår verksamhet.

Den avtagande inflationstakten och ränteutvecklingen har skapat en mer stabilitet jämfört med hur det sett ut de senaste åren. Omvärlds- och säkerhetsläget med det fortsatta kriget i Ukraina samt konflikterna i Mellanöstern kan medföra prisfluktuationer på bränsle och energi, men även inom andra områden såsom reservdelar, oljor och vätskor. Bristande tillgång på material och försenade leveranser är också en fortsatt riskfaktor som redan har och ytterligare kan påverka vår verksamhet negativt, bland annat avseende leveranser av bussar.

En faktor som har stor påverkan på vår

verksamhet är prissättningen på vårt uppdrag. Priset för nästkommande år förhandlas i början av året, vilket skapar en stabilitet och trygghet för våra ägare. Det innebär dock en risk för Svealandstrafiken, särskilt i osäkra tider där kostnadsutvecklingen är svår att beräkna. Det kan å andra sidan innebära en möjlighet för bolaget beroende på utfallet av kostnadsutvecklingen.

Under 2025 och 2026 kommer vi fortsätta införandet av elbussar. Eldriften skapar förutom de miljömässiga aspekterna möjligheter till effektiviseringar vad gäller bränsle och underhåll. Den risk som kan finnas är eventuell inkörnings- och optimeringsproblematik som initialt skulle kunna leda till störningar och eventuella merkostnader.

Kompetensförsörjning och förarbrist är andra utmaningar och riskfaktorer att beakta. Nya

pandemier och stora sjukskrivningstal finns också med som riskfaktorer, men vi ser också stora möjligheter att fortsätta vårt arbete med att ytterligare minska vår sjukfrånvaro, fortsätta utveckla vår körskola och samverka med partners för att säkra kompetens, ekonomi och leverans.

Den fortsatta processen och besluten i frågan om byggnation av ny bussdepå i Västerås. Besluten och tidplanen kommer att vara en viktig faktor både på kort och lång sikt och påverkar både planering, investeringar, underhåll och resursallokering både för nuvarande och framtida depå.

Våra uppdragsgivares ekonomiska svårigheter kan leda till beslut om ytterligare trafikneddragningar i båda länen. De beslut som redan fattats hanterar vi inom ramarna för vårt flexibla koncept med stor gemensam fordonsflotta över de två länen och tillsammans med våra ramavtalsleverantörer.

Blir eventuella neddragningar för stora så skulle det dock kunna innebära risk för outnyttjade resurser i personal, fastigheter och fordon.

Men med en kollektivtrafik i ständig utveckling och förbättring, tillsammans med en ökad medvetenhet och val av hållbara resesätt, spår vi ett ökat resande och ser en stor potential för vår affär. Vi ser exempelvis redan nu ett ökat resande i de ombyggda stråken för BRT i Örebro. I december 2025 kommer vi att starta trafiken i Karlskoga och Degerfors i Örebro län, vilket skapar en fortsatt tillväxt för Svealandstrafiken trots de neddragningar som sker.



# FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

## BOLAGSSTYRNING

# Ägare och ägarstyrning

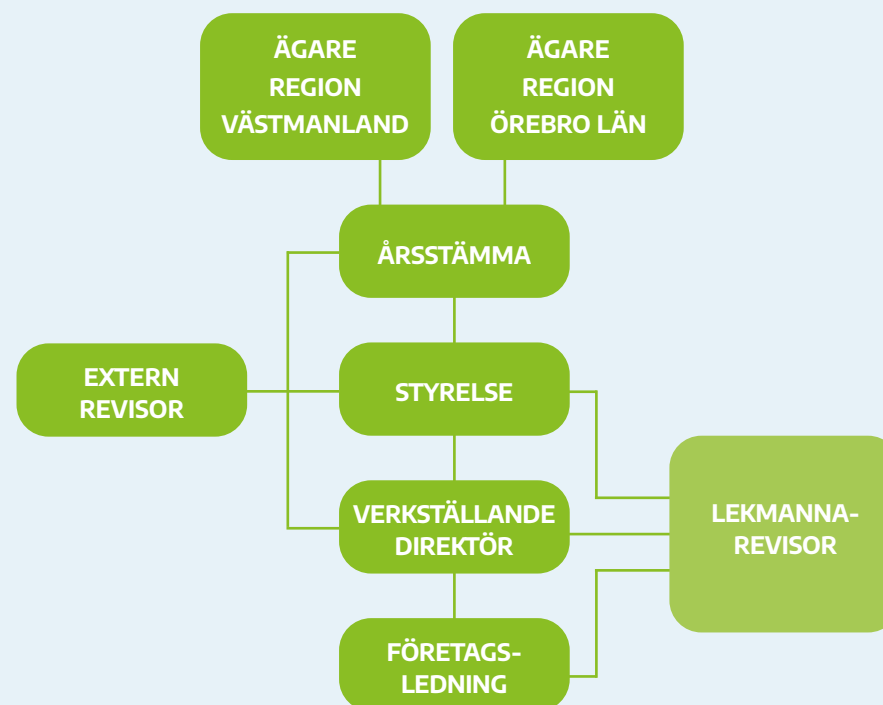
Ägarnas styrning av bolaget kommer i första hand till uttryck genom bolagsordning, ägardirektiv och aktieägaravta. Därutöver kan ägarna även besluta om andra styrdokument som ska gälla för hela kommunkoncernen, däribland verksamhet som bedrivs i aktiebolag. För att formellt binda ett bolag till ett direktiv/styrdokument krävs ett beslut på bolagsstämma/årsstämma. Stämman är ett överordnat organ till bolagsstyrelsen. Det som kommer till uttryck genom stämmobeslut är grunden för det som kallas ägarstyrning.

## Regionfullmäktige

Av bolagsordningen och ägardirektivet för Svealandstrafiken framgår att bolaget ska ge fullmäktige i Region Västmanland och fullmäktige i Region Örebro län möjlighet att ta ställning innan beslut i verksamheten som är av principiell betydelse eller annars av större vikt fattas.

## Årsstämma

Årsstämman är det högsta beslutande organet för Svealandstrafiken. Respektive ägare Region Västmanland och Region Örebro län äger 50 % av aktierna och vid årsstämman är respektive regionstyrelses ordförande utsedda att företräda ägarna.



# Styrelse



Styrelseledamot, ordförande  
**Nils-Eric Gustavsson**  
 Ägare av Bösebergs konsult AB samt  
 styrelseordförande i AB Transitio



Styrelseledamot  
**Staffan Braw**  
 Grundare/affärsutvecklare  
 Lokala Hjälpen



Styrelsesuppleant  
**Katrin Larsson**  
 Hållbarhetsdirektör,  
 Örebro Kommun



Styrelsesuppleant  
**Anders Jackson**  
 VD,  
 Prison Island AB



Styrelseledamot  
**Camilla Petersen**  
 VD,  
 Länsgården



Styrelseledamot  
**Per Östblom**  
 Fd. redovisningschef,  
 Region Västmanland



Styrelseledamot  
**Cecilia Aldén**  
 Redovisningschef,  
 Region Västmanland



Styrelseledamot  
**Björn Johansson**  
 Kommundirektör,  
 Degerfors kommun



Styrelseledamot  
**Charlotte Wäreborn-Schultz**  
 Senior management-  
 konsult



Styrelseledamot  
**Maria Åkesson**  
 HR direktör,  
 Region Örebro Län

# Styrelsens arbetstagarrepresentanter



Styrelseledamot,  
arbetstagarrepresentant, Kommunal  
**Einar Holmström**  
Bussförare Svealandstrafiken,  
Arbetsplatsombud och huvudskyddsombud



Styrelsesuppleant,  
arbetstagarrepresentant, Kommunal  
**Thomas Hoffsten**  
Bussförare Svealandstrafiken,  
Arbetsplatsombud och huvudskyddsombud



Styrelseledamot,  
arbetstagarrepresentant, Kommunal  
**Johan Nordberg**  
Bussförare Svealandstrafiken,  
Arbetsplatsombud



Styrelsesuppleant,  
arbetstagarrepresentant, Vision  
**Jenny Aho**  
Trafikledare Svealandstrafiken, Skyddsombud  
och ordförande Vision

# Ledningsgrupp



**Peter Liss**  
Vd



**Jonas Berg**  
Chef Inköp och hållbarhet  
Funktioner: Inköp, hållbarhet, kvalitet



**Malin Wagerman**  
Chef Affärsutveckling  
Funktioner: Affärsutveckling, trafikplanering,  
kommunikation, IT



**Thony Lundberg**  
Trafikchef Region och skola



**Peter Beckman**  
Produktionschef  
Funktioner: Trafikproduktion



**Geert Schaap**  
Chef Teknik och innovation  
Funktioner: Teknik, innovation, verkstäder,  
servicehallar, fordonspark



**Jenny Svensson**  
HR-chef  
Funktioner: Arbetsmiljö, utbildning, säkerhet



**Mattias Ceder**  
Ekonomichef  
Funktioner: Ekonomi, fastighet

# Styrande dokument

Styrelsen i ett bolag ansvarar för organisationen och förvaltningen av bolagets angelägenheter i enlighet med gällande lagar och andra regler som gäller för bolaget. Genom att bolagsstämman har antagit ägardirektivet är styrelsen bunden att följa det och därmed även till styrdokument som enligt fullmäktigebeslut ska gälla för bolaget.

Av bolagsordningen för Svealandstrafiken framgår att bolagsstämman ska besluta om ägardirektiv. Svealandstrafiken AB:s ägardirektiv antogs av bolagsstämman samt fullmäktige i Region Västmanland respektive Region Örebro län under 2017. Av direktivet framgår att bolagets verksamhet regleras av direktiv utfärdade av respektive regions fullmäktige eller styrelse, fastställda av bolagsstämman. Vidare framgår att bolaget ska följa de av Region Västmanland antagna riktlinjer och policydokument som kan vara tillämpliga för bolaget. Om bolaget inte följer eller har för avsikt att inte följa hela

eller delar av någon policy ska skälen till det rapporteras till regionstyrelsen i Västmanland. Vidare framgår att Region Västmanlands arkivreglemente ska tillämpas i bolaget.

Exempel på styrande dokument beslutade av bolagsstyrelsen är affärsplan med budget, firmateckning, arbetsordning för styrelse och vd.

Styrdokument över hur väsentliga hållbarhetsfrågor ska hanteras är fastställda av företagsledningen och finns att läsa om i hållbarhetsavsnittet på sida 30-125.





# Bolagsstyrningsrapport 2024

SVEALANDSTRAFIKEN AB, 556555-3350

Fastställs av bolagets styrelse 2025-02-25

## 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 2024 har bolaget haft totalt 4 styrelsemöten, utvecklingsdag med bolagsledningen 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 2023
- Att ta fram förslag på höjd inriktning avseende avkastningskrav för presentation till ägarna
- Bolagsstyrningsrapport 2023
- Firmateckning
- Mötesplanering 2025
- Riktlinje för internkontroll och internkontrollplan 2025
- Beredningsplan
- Tertialbokslut med årsprognoser

- Affärsplan 2025-2027
- Budget och investeringsbudget 2025
- Låneramar 2025-2027
- Arbetsordning för styrelse och instruktion VD 2025

Gemensamma ägarträffar har hållits fem gånger under 2024. Under året har också två presidieträffar hållits med kollektivtrafikmyndigheten i Region Örebro län och två presidieträffar med kollektivtrafikmyndigheten i Region Västmanland. Under året har en gemensam utvecklingsdag genomförts tillsammans med ägare och kollektivtrafikmyndigheterna i de bägge länen.

## Ägardirektiv

Svealandstrafiken uppfyller den finansiella kraven enligt ägardirektivet avseende avkastning och soliditet. Soliditetskravet om 15 % uppnås dock tack vare de kraftigt

försenade bussleveranserna. Utmaningen om att uppnå soliditetskravet kommer under överskådlig tid dock kvarstå i samband med kommande års fordonsinvesteringar vilket innebär att Svealandstrafiken fortsatt behöver klara resultatmålet och generera en god avkastning som återinvesteras i verksamheten.

Verksamheten har under 2024 utöver ovan bedrivits inom de ramar ägardirektivet anger.

Inga förändringar har skett under året i gällande ägardirektiv. Ägarna har i samband med ägarsamråd under hösten aviserat en översyn av ägardirektivet under 2025.

## 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.

Svealandstrafiken gör även i år ett bättre resultat än avkastningskravet på + 10,8 mnkr. Det positiva resultatet på + 24,8 mnkr före bokslutsdispositioner och skatt grundar sig på de optimeringar och effektiviseringar som vi löpande gör i vår verksamhet, som till stor del uppnåtts genom senaste årens kompetenshöjande investeringar. Exempel som kan nämnas under 2024 är mer kostnadseffektiva scheman och omloppsplaner, översyner av interna och externa arbetssätt och processer, fortsatt digitalisering för att få bort manuella och tidskrävande arbetsuppgifter. Insatser för en bättre arbetsmiljö och därmed

minskad sjukfrånvaro ger också effekt. Det positiva resultatet grundar sig till viss del också på en bra bedömning av kostnadsutvecklingen och en gynsam utveckling av de finansiella posterna samt lägre kapitalkostnader på grund av försenade bussleveranser.

Under året har Svealandstrafikens totala låneskuld minskat med 141 mnkr och är vid årets slut 528 mnkr. Ett lån har refinansierats på 48 mnkr samt ett lån har betalats av på 70 mnkr. Den del av den totala låneskulden som ägarna borgar för uppgick till 528 mnkr och ligger inom ramen för aktuellt borgensbeslut. Soliditeten är vid årets slut på 16,3 %. Den positiva utvecklingen av soliditeten under året har påverkats av ej tagna lån pga. försenade bussleveranser, avbetalning av lån, erhållna bidrag samt det positiva årsresultatet. De finansiella kostnaderna är betydligt lägre än förväntat vilket framförallt är kopplat till de försenade bussleveranserna men även en positiv utveckling av räntenivåerna. Med anledning av Svealandstrafikens fortsatt höga investeringstakt och höga skuldsättningsgrad är dock beaktande av den framtida ränteutvecklingen viktig del för bolaget. Svealandstrafiken behöver fortsatt klara resultatmålet och generera en god avkastning som återinvesteras i verksamheten för att säkra en över tid fortsatt god soliditet.





## Finansiella risker

- Leveransförseningar av bussar. Den större försenade elbussleveransen som beräknades komma under 2024 är fortsatt försenad på grund av den upphandlande leverantörens ekonomiska och logistiska problem. Två av tre kontrakt med aktuell leverantör sades upp och nya avtal upphandlades för att säkra upp fordonsförsörjningen på kort och längre sikt. Leveranser av bussarna i de nya avtalen kommer först att påbörjas under början av 2026. Detta kommer fortsatt innebära kostnadsökningar (drivmedel och underhåll) för den fordonsflotta som ska ersättas.

- Kompetensförsörjning. Svealandstrafikens verksamhet är personalintensiv och mer än hälften av bolagets kostnader är personalrelaterade. Branschens utmaningar med kompetensförsörjning av bussförare blir än mer tydlig nationellt med inställd trafik som följd på flera håll. Svealandstrafiken har fortsatt klarat sitt trafikuppdrag under 2024 men ser motsvarande kompetensförsörjningsproblematik 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 2024

minskat jämfört med 2023 men är fortsatt på för höga nivåer. Ett fortsatt aktivt arbete med att sänka sjukfrånvaron är nödvändig för att skapa ekonomiskt utrymme samt för att säkra bussförarresurs för trafikproduktionen.

- 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. En faktisk volymrisk finns också då den uppskattade ramvolymen kan skilja sig när den blivit en bearbetad detaljvolym.

- 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 ränteförändring med 1 % under 2025 en förändring på ca 2,5 mnkr. Nuvarande skuldportfölj består till cirka 49 % av bundna lån. 63 % har en räntebindning under ett år vilket avviker något i förhållande till gällande finanspolicy (60 %).

- Utveckling drivmedelspris. Stora delar av Svealandstrafikens egna bussar drivs i dagsläget på biogas även om en konvertering till el pågår i den linjelagda trafiken. HVO är bränslet som Svealandstrafikens underentreprenörer använder. Under slutet av 2024 kom beslut från EU att Sverige återigen undantas beskattning av biodrivmedel. Detta innebär att priset för biogas kommer att sänkas med motsvarande skatten och att möjlighet finns även för retroaktivitet. För Svealandstrafiken innebär detta ingen direkt risk eller möjlighet då kostnaden respektive ersättningen tillfaller respektive uppdragsgivare. Däremot innebär det en kostnadsminskning för kollektivtrafiken och således ett mycket positivt besked för våra uppdragsgivare. Prispåverkan för HVO minskade betydligt under 2024 med anledning av regeringens beslut om minskad reduktionsplikt. 2025 har regeringen fattat ett nytt beslut att öka reduktionsplikten vilket med största sannolikhet medför en prishöjning igen. Genom införande av elbussar minskas andelen drivmedelskostnader och således bränslerisken totalt sett i bolaget.
- Under 2025 och 2026 kommer Svealandstrafiken att utöka fordonsparken

med elbussar i den linjelagda trafiken. Eldriften skapar förutom de miljömässiga aspekterna möjligheter till effektiviseringar vad gäller bränsle och underhåll. Den risk som kan finnas är eventuella inkörnings- och optimeringsproblem som initialt skulle kunna leda till störningar och eventuella merkostnader.

- Minskat trafikupdrag. Svealandstrafikens uppdragsgivares ekonomiska svårigheter skulle kunna leda till beslut om ytterligare trafikneddragningar i båda länen. De beslut som redan fattats kan Svealandstrafiken hantera inom ramarna för det flexibla konceptet med stor gemensam fordonsflotta över de två länen och tillsammans med bolagets ramavtalsleverantörer. Blir eventuella neddragningar för stora så skulle det dock kunna innebära risk för outnyttjade resurser i personal, fastigheter och fordon.
- Framöver ska beslut i frågan om byggnation av ny bussdepå i Västerås fattas. Beslutet kommer att vara en viktig faktor för Svealandstrafiken både på kort och lång sikt och påverkar både planering, investeringar, underhåll och resursallokering både för nuvarande och framtida depå.

## 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 i olika frågeställningar, där bolagets intensiva arbete med anpassningarna till EU:s CSRD-direktiv, (the Corporate Sustainability Reporting Directive), som innebär nya krav på vissa företags hållbarhetsredovisning, har varit viktig.

## 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.

## Styrelseordförändens 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

# FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

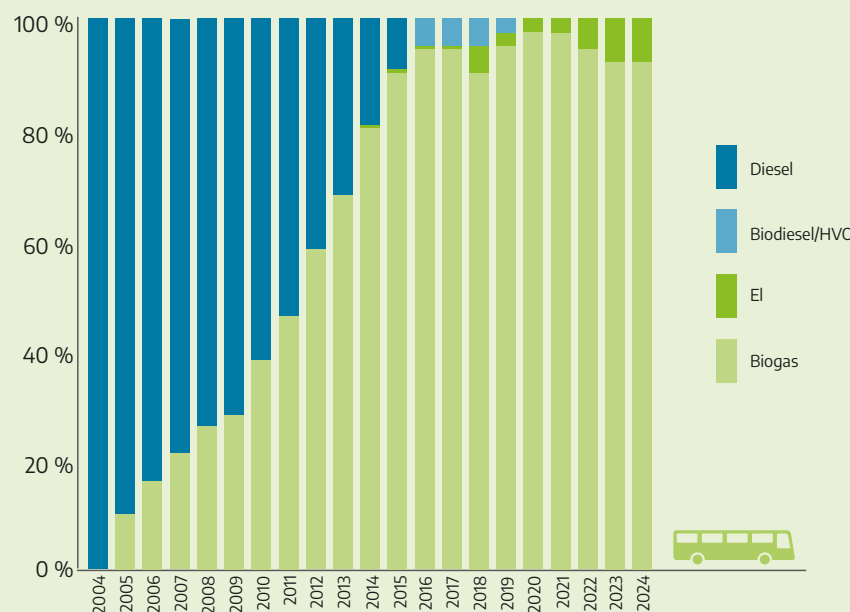
# **HÅLLBARHET**

# Introduktion

Svealandstrafikens uppdrag handlar om att bidra till ett ökat resande med en klimatsmart kollektivtrafik och tillsammans med våra ägare vill vi vara en föregångare i branschens omställningsarbete. Svealandstrafikens hållbarhetsstrategi fokuserar därför sedan många år på att leda utvecklingen av hållbar kollektivtrafik.

Ända sedan 2016 har Svealandstrafikens egna (och föregångaren Västerås Lokaltrafik) resor varit i huvudsak fossilfria. Det är med stolthet vi kan säga att vi idag inte har några direkta fossila växthusgasutsläpp, (scope 1) från vår busstrafiks bränsleanvändning. Ett viktigt steg mot vårt mål om klimatneutralitet.

**Fördelning drivmedel Svealandstrafikens bussflotta, from 2019 också Örebro län**



# ALLMÄN INFORMATION

Nya lagar påverkar verksamheten. Under året har vi förberett oss för de många viktiga krav som kommer med EU:s nya direktiv för hållbarhetsredovisning, CSRD, the Corporate Sustainability Reporting Directive. Detta har innefattat en dubbel väsentlighetsanalys för att identifiera och prioritera våra mest väsentliga hållbarhetsfrågor, samt en analys som jämför vårt nuvarande arbete med de krav som ställs enligt European Sustainability Reporting Standards (ESRS). Vi har också arbetat med vår första redovisning enligt EU-taxonomin, en förordning som reglerar att företag som redovisar enligt CSRD -direktivet även ska koppla ihop sin finansiella rapportering av omsättning, kapitalutgifter och driftsutgifter med definierade tekniska kriterier för begränsning av klimatförändring.

## I DETTA KAPITEL

- Om hållbarhetsrapporten sid 32
- Bolagets hållbarhetsstyrning sid 33
- Strategi och värdekedja sid 35
- Dubbel väsentlighetsbedömning sid 37
- Väsentliga hållbarhetsfrågor sid 40
- Intressenter och deras viktigaste frågor sid 41
- Hållbarhetsmål sid 42



# Om hållbarhetsrapporten

## Ny struktur och mer innehåll

Redovisningen för 2024 uppfyller kraven på hållbarhetsrelaterad information enligt ÅRL12 S, i enlighet med EU:s redovisningsdirektiv NFRD, the Non Financial Reporting Directive. Svealandstrafiken omfattas från och med redovisningsåret 2025 av utökade krav på hållbarhetsrapportering genom införandet av EU:s nya redovisningsdirektiv CSRD, the Corporate Sustainability Reporting Directive i årsredovisningslagen.

Vi arbetar målmedvetet för att vara fullt förberedda inför CSRD krav för nästa rapporteringsperiod och årets rapport är en viktig milstolpe i denna omställning. För första gången ingår såväl bolagsstyrnings som hållbarhetsrapport i företagets årsredovisning. Därmed synliggörs bland annat de tydliga kopplingarna mellan vårt grunduppdrag och arbetet med hållbarhet.

Strukturen i årets hållbarhetsrapport utgår från CSRD och ESRS-standarderna och innehållet speglar i stor utsträckning de nya kraven. Mer omfattande information lämnas jämfört med tidigare, i syfte att öka jämförbarhet med kommande årsrapporter när CSRD fullt ut ska tillämpas nästa år.

## Omfattning och avgränsningar

Svealandstrafiken har inga dotterbolag, vilket innebär att hållbarhetsförklaringen är upprättad på individuell grund. Redovisningen för 2024 omfattar vår värdekedja i tidigare och senare led, med särskilt fokus på samhällsuppdraget att leverera kollektivtrafik. Det ger en helhetsbild av vår påverkan och våra resultat kopplat till hållbar utveckling.

Vi har inte utelämnat någon känslig information, på grund av immateriella rättigheter, know-how eller resultat av innovation. Inga undantag enligt

EU:s regelverk har heller använts i årets rapportering.

Svealandstrafiken redovisar i huvudsak data från den egna verksamheten. Där information finns tillgänglig lämnas också information om vår värdekedja och från våra samarbetspartners. För vissa områden, framför allt klimatpåverkan från inköpta varor och tjänster, används uppskattningar baserade på branschspecifika data i de fall som direkt information inte är tillgänglig. I arbetet med hållbarhetsrapporten kan vissa kvantitativa mått och beräkningar vara föremål för osäkerhet, särskilt när data hämtas från externa källor eller bygger på uppskattningar.

Svealandstrafiken strävar efter att minimera dessa osäkerheter genom att använda etablerade metoder, standarder och tillförlitliga datakällor. Vi arbetar kontinuerligt för att förbättra datainsamlingen och



säkerställa hög kvalitet och trovärdighet i vår rapportering.

## Tidsperspektiv

Svealandstrafiken tillämpar i denna rapport samma tidshorisonter som definieras i ESRS 1 avsnitt 6.4, där kort sikt är den rapporteringsperiod som används i boksluten, dvs. 1 år. Medellång sikt är från slutet av den kortsiktiga rapporteringsperioden och upp till fem år. Med lång sikt avses mer än fem år. Dessa tidshorisonter har använts utan avvikelser, vilket bidrar till en tydlig och jämförbar rapportering över tid.



# Bolagets hållbarhetsstyrning

## Ägare och styrelse

Som offentligt ägt bolag har Svealandstrafiken ett särskilt ansvar för god styrning, tillsyn och transparens.

Styrelsens ordförande, ledamöter och ersättare ska enligt aktieägaravtalet tillsättas på professionella grunder (så kallad extern styrelse) för att säkerställa den professionella kompetens som behövs för att driva bolaget i enlighet med gällande styrdokument. Analys av erforderlig kompetens görs av ägarna gemensamt.

Samtliga ledamöter är oberoende i relation till bolaget. Aktieägaravtalet reglerar att styrelsen, utöver eventuella arbetstagarrepresentanter, ska bestå av åtta ledamöter med två suppleanter.

Läs mer i avsnitt om bolagsstyrning, på sidorna 19-28.

Styrelsen består av 10 ledamöter, varav 60 % är män och 40 % kvinnor. Mångfald är en viktig aspekt för Svealandstrafiken och är något som bolaget fortsätter att främja, både i styrelsens sammansättning och i verksamheten som helhet. [Läs mer i avsnittet om medarbetare ESRS S1, sida 87.](#)

Styrelsen och ledningen har en viktig roll i att säkerställa att hållbarhetsfrågor hanteras och följs upp på ett strukturerat sätt. Framstegen mot bolagets hållbarhetsmål övervakas genom regelbundna rapporter från VD samt dialoger inom styrelsen och tillsammans med ledningen.

## Utökad arbete med hållbarhet

Hållbarhetsredovisningen är en central del av styrelsens ansvar och bidrar till att säkerställa att bolagets väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter följs upp på ett ändamålsenligt sätt.

Styckets upplysningskrav

## ESRS 2

GOV-1

GOV-2

GOV-5



Styrelsen ansvarar för att godkänna hållbarhetsredovisningen samt följa upp strategiska frågor som påverkar bolagets väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter.

Styrelsens centrala roll i övervakningen av hållbarhetsarbetet stärks genom införandet av CSRD, där även bolagets revisorer får ett utökat ansvar jämfört med tidigare. Revision inspirerad av CSRD har inletts under 2024, och processen med översiktlig granskning etableras fullt ut under 2025. Under 2024 har ledningens och styrelsens kunskap inom hållbarhetsområdet stärkts ytterligare, genom riktade utbildningar och dialoger, vilket har bidragit till att skapa en ännu bättre förståelse för hållbarhetsfrågor och deras koppling till bolagets verksamhet. Planer finns för att ytterligare utveckla kompetens och expertis under kommande år, i linje med nya krav och framtida utmaningar.

## Hållbarhetsfokus 2024

Under året har arbetet präglats av genomförandet av en dubbel väsentlighetsanalys (DMA) och en GAP-analys som ett led i förberedelserna för att uppfylla kraven i CSRD och ESRS. Dessa processer har gett en fördjupad och systematisk bild av bolagets

hållbarhetsfrågor och lagt grunden för att fortsatt hantera väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter.

Styrelsen har under året behandlat frågor som rör flera områden inom ESRS, med särskilt fokus på kundsäkerhet (S4), medarbetarmål (S1) och till viss del även miljörelaterade mål (E1).

## Riskhantering och intern kontroll

Svealandstrafiken har processer för riskhantering och intern kontroll. Under 2024 har det beslutats om att en internkontrollplan, godkänd av styrelsen kommer att upprättas och genomföras varje år. Detta med avsikt att genomföra systematiska kontroller i organisation, system, processer, arbetsflöden och rutiner för att säkerställa effektivitet och ändamålsenlighet för att verksamheten bättre ska kunna uppnå mål och uppdrag. En viktig del i internkontroll är att ringa in och bedöma möjliga risker som kan finnas och kan påverka verksamheterna.

Arbetet med att identifiera och prioritera risker kopplade till hållbarhet fortsätter i linje med bolagets införandet av CSRD. Rapportering av dessa risker och åtgärder

sker löpande till ledningen och styrelsen. Strukturer för datainsamling och uppföljning är implementerade så att relevant information ska hanteras på ett spårbart och transparent sätt. Svealandstrafiken ser behovet av fortsatt utveckling inom området för att ytterligare

stärka bolagsstyrningens koppling mellan riskhantering och hållbarhetsrapportering. Under 2025 ska befintliga processer struktureras i ett årshjul samt vid behov vidareutvecklas och kompletteras.



# Strategi och värdekedja



## Affärsmodell

Vår affärsidé är att planera, leverera och utveckla hållbar kollektivtrafik på ett kostnadseffektivt sätt, med kunden i fokus. Tillsammans med våra ägare, uppdragsgivare och leverantörer skapar vi affärsmässig samhällsnytta och bidrar till ett levande samhälle.

Vår affärsmodell 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 kedjan från strategisk planering till operativt utförande.

Långsiktigheten i vårt upplägg är en styrka som skapar möjlighet att erbjuda flexibilitet som gynnar alla parter: resenärer, ägare, uppdragsgivare och samarbetspartners. Vår affärsmodell gör att vi kan optimera, leverera och utveckla kollektivtrafiken på ett



kvalitativt, affärsmässigt och hållbart sätt. Vi verkar för samhället, miljön, den lokala näringen och mångfalden i vår bransch. Vårt koncept är konkurrenskraftigt och vi ser oss som en hybrid med unika fördelar i kollektivtrafiksverige.

## Ledande roll i utveckling av hållbar kollektivtrafik

Vår strategi fokuserar sedan många år på att leda utvecklingen av hållbar kollektivtrafik. Ända sedan 2016 har Svealandstrafikens resor varit i huvudsak fossilfria. Nu siktar vi på att elektrifiera delar av vår fordonsflotta, samt anpassning till framtida hållbarhetskrav. [Läs mer om klimatarbetet i avsnittet om ESRS E1 på sidorna 47-56.](#)

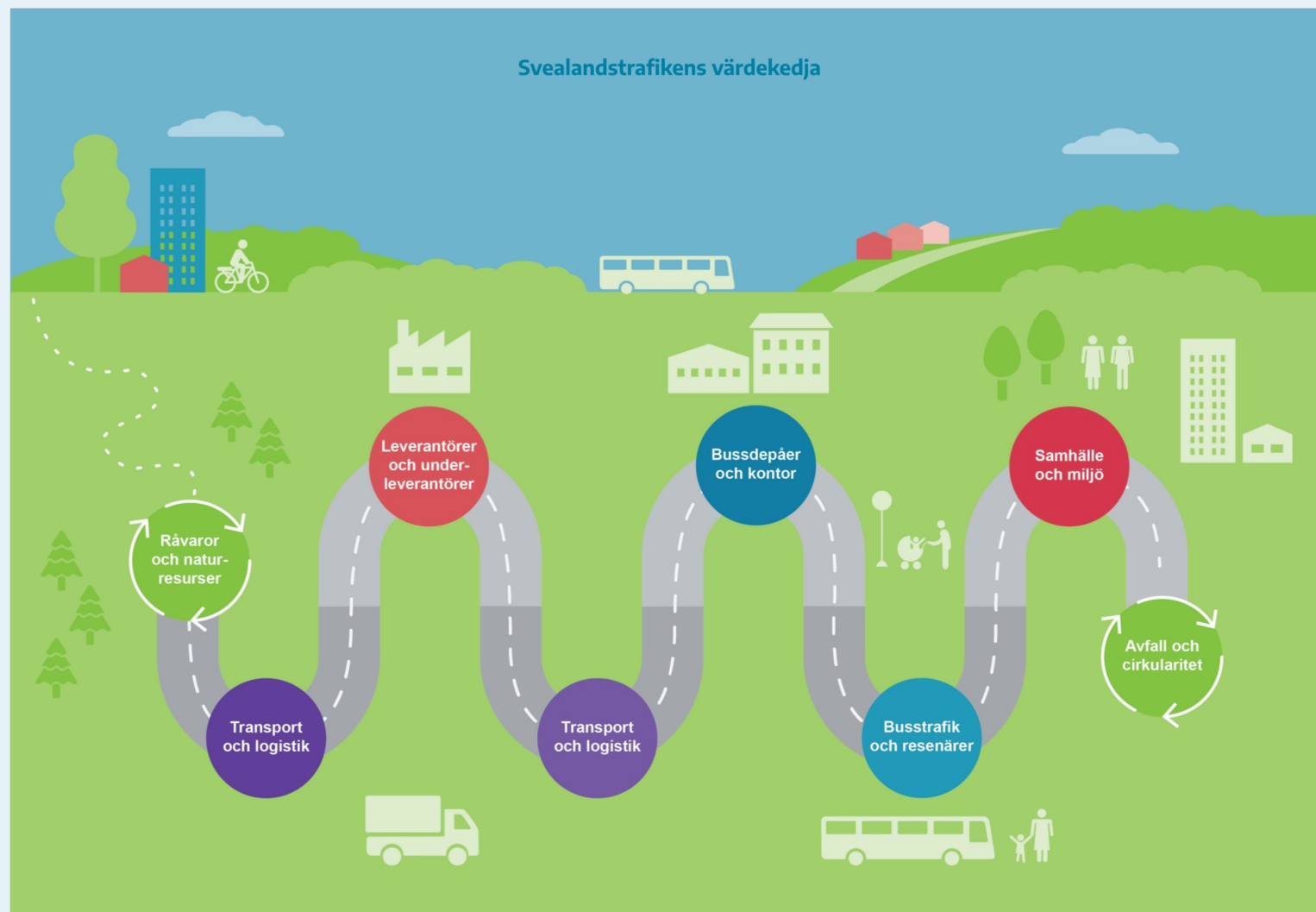
Genom att integrera väsentliga hållbarhetsfrågor, som identifierats genom dialog med intressenter och genom väsentlighetsanalys formar vi våra beslut och prioriteringar.

## Ansvarstagande i värdekedjan

Värdekedjan omfattar alla led, från leverantörer av drivmedel och fordon till våra resenärer.

En uppförandekod för leverantörer antogs under 2024. Genom krav på att följa uppförandekoden, som baseras på internationella riktlinjer såsom FN:s Global Compact och OECD:s riktlinjer, integreras principer för tillbörlig aktsamhet i inköps- och upphandlingsprocesserna. För de leverantörer som är knutna till en särskilt hög hållbarhetsrisk har vi från 2024 anpassat kraven till att även innehålla särskilda kontraktsvillkor på tillbörlig aktsamhet.

Leverantörer förväntas bland annat ha dokumenterade processer för att identifiera och hantera risker kopplade till negativ påverkan på människor, miljö och samhälle. [Läs mer om detta i avsnitten om inköp i ESRS E5, S2 och G1.](#)



# Dubbel väsentlighetsbedömning

Under 2024 har en uppdaterad och utvecklad bedömning gjorts av vilka hållbarhetsfrågor som det är väsentligt för bolaget att agera och rapportera på. Arbetet har utförts enligt kraven i CSRD och metoden kallas DMA, Double Materiality Assessment, eller Dubbel väsentlighetsbedömning.

## Omfattning och inriktning

Vi bedömer kontinuerligt risker som kan påverka vår finansiella ställning, såsom förändringar i bränslepriser och de investeringar som krävs för att omvandla vår fordonsflotta till mer hållbara alternativ. Vi identifierar också möjligheter, som ökad efterfrågan på hållbara transportlösningar, som kan skapa långsiktiga finansiella fördelar.

Möjligheterna relaterade till hållbarhet är en del av vårt långsiktiga arbete för att utveckla och stärka vår affärsmodell. Utöver detta har under året en mer

omfattande process genomförts där en separat analys har gjorts för att identifiera positiva och negativa konsekvenser som vår verksamhet kan ge upphov till längs hela värdekedjan.

De konsekvenser, risker och möjligheter som bedömts relaterar främst till våra egna affärsrelationer och verksamheter, särskilt med avseende på fordon, förare och resenärer. En översiktlig bedömning har även gjorts av hela värdekedjan för att identifiera särskilt viktiga frågor.

## Arbetsgång och bedömningar

Svealandstrafiken har en strukturerad process för att identifiera och bedöma väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter, vilket utgör grunden för vår hållbarhetsredovisning. Vi använder en kombination av interna och externa data för att identifiera de hållbarhetsfrågor som är mest relevanta för

vår verksamhet. Vår bedömning baseras både på kvantitativa och kvalitativa kriterier, dialog med intressenter, samt information från externa experter för att säkerställa att vi fångar alla viktiga aspekter.

Vi prioriterar konsekvenserna utifrån deras allvarlighetsgrad och sannolikhet, det vill säga deras potential att påverka hållbar utveckling. Risker och möjligheter (det vill säga de finansiella aspekterna) bedöms utifrån storleken på den potentiella effekten och sannolikheten att de inträffar, på kort, medellång och lång sikt.

De data och antaganden som ligger till grund för vår dubbla väsentlighetsanalys är detaljerade och baseras på aktuella och relevanta källor. Genom denna process säkerställer vi att Svealandstrafiken identifierar, bedömer och hanterar hållbarhetsrelaterade risker och möjligheter på ett sätt som är integrerat i vår



övergripande strategi och affärsmodell. Dessa analyser har genomförts i enlighet med riktlinjer och krav i CSRD och ESRS.

Företagets revisorer har tagit del av processerna och bedömningarna för att identifiera om de har förutsättningar att uppfylla nya krav från och med 2025, när en formell översiktlig granskning ska ske.

## Kartläggning av intressenter och deras intressen

Svealandstrafiken har under 2024 sammanställt sina viktigaste intressenter inklusive hur dialogen med respektive intressentgrupp ser ut, vilka synpunkter och hållbarhetsintressen intressenten har samt hur Svealandstrafiken beaktar och tar hand om dessa.

Genom kontinuerliga intressentanalyser och väsentlighetsanalyser kartläggs

intressenternas synpunkter. Detta i syfte att säkerställa att våra intressenters behov tas med kontinuerligt i vår långsiktiga planering och att vi kan anpassa våra beslut för att bättre möta deras förväntningar. [Läs mer i översikten på sidan 41.](#)

## Våra väsentliga hållbarhetsfrågor

Som resultat av den dubbla väsentlighetsbedömningen 2024 har följande ämnesspecifika standarder identifierats som väsentliga:

- E1. Klimatförändringar
- E2. Föroreningar
- E5. Resursanvändning och cirkulär ekonomi
- S1. Egen personal
- S2. Arbetstagare i värdekedjan
- S3. Påverkade samhällen
- S4. Konsumenter och slutanvändare
- G1. Ansvarsfullt företagande

[Läs mer om respektive område i egna separata avsnitt.](#)

Även inom ESRS övriga hållbarhetsområden har en rad aspekter identifierats, men ännu inte på en nivå som motiverar att de

betraktas som väsentliga att redovisa enligt CSRD. Dessa är:

- E3. Vatten och marina resurser
- E4. Biologisk mångfald och natur

## Policier för väsentliga hållbarhetsfrågor

Svealandstrafiken har flera styrdokument (inkl. policyer och riktlinjer) som vägleder verksamheten inom hållbarhetsområden. Information om dessa finns att läsa inom respektive hållbarhetsavsnitt och är dessutom listade i tabellen över väsentliga hållbarhetsfrågor. Styrdokument för att hantera väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter kommuniceras till alla anställda och granskas regelbundet av ledningen för att säkerställa relevans och efterlevnad. Styrdokumenterna kompletteras med utbildningar och insatser.



## Nyckelåtgärder för väsentliga hållbarhetsfrågor

Det Svealandstrafiken betraktar som nyckelåtgärder för att hantera väsentliga hållbarhetsfrågor finns att läsa i respektive ämnesavsnitt.

## Mål för väsentliga hållbarhetsfrågor

Svealandstrafikens övergripande mål för prioriterad utveckling av verksamheten antas årligen av styrelsen, baserat på förslag från VD och ledningsgrupp som bland annat utformas genom input från medarbetardialoger.

På styrelsens uppdrag ansvarar VD för att omsätta dessa mål i resultatriktade planer som minskar negativa effekter, förstärker positiva resultat samt hanterar risker och möjligheter kopplade till vår verksamhet. VD rapporterar regelbundet till styrelsen om måluppfyllelse och identifierar förbättringsområden för att justera strategier och planer vid behov.

Se information om mått och framsteg mot målen i respektive ämnesavsnitt samt i tabellen i på sida 42.

## Förteckning över upplysningskrav

Baserat på väsentlighetsbedömningens resultat har upplysningskraven i respektive redovisningsstandard analyserats avseende relevans, tillgång till information samt tidplan för införande. Det har utmynnat i en detaljerad förteckning över samtliga ESRS-nyckeltal och andra upplysningar som omfattas av företagets hållbarhetsförklaring.

I förteckningen framgår även sidhänvisningar. Förteckningen över upplysningskrav återfinns sist i hållbarhetsavsnittet, se sidan 120.



# Väsentliga hållbarhetsfrågor

ESRS 2

SBM-3

Tabellen ger en översikt över de viktigaste hållbarhetsfrågorna samt hur konsekvenser, risker och möjligheter tas om hand i verksamheten.

Ämne	Klimatförändringar E1	Förorening E2	Resursanvändning och cirkulär ekonomi E5	Den egna arbetskraften S1	Arbetstagare i värdekedjan S2	Berörda samhällen, konsumenter och slutanvändare S3, S4	Ansvarsfullt företagande G1
<b>Konsekvenser på människor eller miljö</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Negativ klimatpåverkan relaterat energibehovet i trafikarbete samt energi- och materialförbrukning genom hela värdekedjan</li> <li>Varje fossilbaserad resa som kan ersättas av kollektivtrafiken utgör en potentiell positiv inverkan på klimatet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Förorening av luft genom användande av förbränningsmotor</li> <li>Spridning av mikroplast genom däckslitage</li> <li>Minskad förorening från trafiken i stort när privata resor i stället utförs kollektivt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Negativ påverkan på miljön vid användandet av icke förnybara resurser i och vid tillverkning av inköpta varor</li> <li>Negativ påverkan på miljön pga. generering av avfall och farligt avfall</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Positiv påverkan genom bra arbetsvillkor för våra bussförare</li> <li>Potentiell positiv påverkan genom arbete med likabehandling</li> <li>Potentiell negativ påverkan om brister i arbetsmiljöarbetet uppstår</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Negativ påverkan på arbetare i värdekedjan relaterat till Svealandstrafikens stora inköpskategorier, ex. fordon, reservdelar, kemikalier, elektronik och textil</li> <li>Positiv påverkan på bussförarens arbetsvillkor i upphandlande kontrakt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Väl fungerande kollektivtrafik ger förutsättningar för att alla i samhället har tillgång till transporter</li> <li>Positiv påverkan på resenärers upplevda trygghet med kameraövervakning ombord</li> <li>Potentiell negativ påverkan på lokalbefolkning och ursprungsbefolkning främst relaterat till drivmedelsförsörjning och gruvidrift</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Positiv påverkan på små/medelstora bussbolag som kan komplettera verksamheten med viss linje- eller skoltrafik.</li> <li>Negativ påverkan vid ev korruption i värdekedjan.</li> <li>Positiv påverkan på kollektivtrafikens omfattning genom samverkan med huvudmän</li> </ul>
<b>Finansiella risker och möjligheter</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ändrade regler kring fortsatt skattebefrielse av biogas</li> <li>Fler kollektiva resor i framtiden</li> <li>Minskade reservdelsbehov</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>Utmaning att möta bolagets framtida kompetens- och personalbehov på förar- och verkstadssidan</li> <li>Kriser som kan påverka bolagets förmåga att utföra trafik under en tid, t. ex. vid brand.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ökade inköpskostnader pga ökad kravställning och kontroller</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>En olycka kan innebära att resenärer väljer bort oss på grund av minskat förtroende eller oro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ökad förväntan på hantering av hållbarhetsrisker kan försvara finansieringsmöjligheten om inte anpassning sker i rätt takt.</li> </ul>
<b>Polisy och styrande dokument</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Miljöpolicy, Klimatplan, Riktlinje för möten och resor, Upphandlings- och inköpspolicy, Uppförandekod för leverantörer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Miljöpolicy</li> <li>Riktlinje för egenkontroll</li> <li>Uppförandekod för leverantörer</li> <li>Upphandlings- och inköpspolicy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Miljöpolicy</li> <li>Uppförandekod för leverantörer</li> <li>Riktlinje för egenkontroll</li> <li>Upphandlings- och inköpspolicy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arbetsmiljöpolicy, Policy om kränkande särbehandling, Förarhandbok, Rutin för säkerhetskontroll, Riktlinje förebygga hot och våld, Klädpolicy, Drogpolicy, Lönepolicy, Rekryteringspolicy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Upphandlings- och inköpspolicy</li> <li>Uppförandekod för leverantörer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Förarhandbok, inkl. mobilpolicy, Drogpolicy, Rutin för säkerhetskontroll, Riktlinje för förebyggande av hot och våld, Klädpolicy, Rutin körkortskontroll</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Riktlinje för representation</li> <li>Attestordning</li> <li>Finanspolicy</li> <li>IT-policy</li> <li>Uppförandekod för leverantörer</li> <li>Riktlinje om internkontroll</li> </ul>
<b>Mål</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Klimatneutral till 2045</li> <li>50% minskade utsläpp i scope 1 och 2 till 2030</li> <li>25% minskade utsläpp i scope 3, (exkl. bussköp) till 2030</li> <li>Koldioxidintensitet från bussinköp ska minska 30% till 2030</li> <li>Utsläpp från inköp av reservdelar ska minska från nivån år 2023</li> <li>År 2030 finns solcellsanläggningar på alla depåer som har elbussar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utsläppsfri bussflotta</li> <li>Minska utsläpp av mikroplaster från däckslitage från nivå 2023</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utsläppsfri bussflotta</li> <li>Ökad transparens om risker i värdekedjan</li> <li>Mängden icke-farligt avfall ska minska från nivån 2023</li> <li>Källsorterat återvinningsbart material ska öka från nivån 2023</li> <li>Mängden spillolja ska halveras</li> <li>Mängden oljefilter ska halveras</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Attraktiv arbetsgivarindex ska ligga på en nivå över 94 p</li> <li>Hälsindex ska ligga på en nivå över 65 p</li> <li>Motiverade medarbetare, MMI ska ligga på en nivå över 75 p</li> <li>Vi ska leverera en trygg och säker resa</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Leveranssäkerheten ska ligga på 99,85 %</li> <li>Vi ska leverera en trygg och säker resa</li> </ul>	



# Intressenter och deras viktigaste frågor

ESRS 2

SBM-2

Svealandstrafiken har en kontinuerlig dialog och samverkan med intressenter som i hög grad påverkar eller påverkas av vår verksamhet. Tabellen ger en översikt över de viktigaste frågorna för varje intressentgrupp samt hur synpunkter tas om hand i utformning av verksamheten.

Vem Intressent	Vad Synpunkter och intressen	Hur Dialog och omhändertagande av synpunkter och intressen	Intressen främst inom ämnen
Uppdragsgivare (Kollektivtrafikförvaltningarna Region Västmanland och Region Örebro län)	<ul style="list-style-type: none"> <li>En kostnadseffektiv kollektivtrafik</li> <li>All trafik ska utföras med fossilfria bränslen och eldrift ska få allt större betydelse</li> <li>Fordon ska vara tillgänglighetsanpassade</li> <li>Kollektivtrafiken ska uppfattas som pålitlig</li> <li>Kollektivtrafiken ska uppfattas som trygg och säker</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Samverkansmöten var 6:e v</li> <li>Strategiska möten 2 ggr/år</li> <li>Verksamhetsspecifika mål med hänsyn till krav och synpunkter</li> </ul>	E1, E2, S4, S3
Resenärer	<ul style="list-style-type: none"> <li>Punktlighet (överensstämmelse med tidtabell)</li> <li>Resan är ett snabbt alternativ</li> <li>Tryggt att resa</li> <li>Tillgängligt för alla inkl. barn, äldre och personer med funktionsnedsättning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kundundersökningar (NKI Kollbar)</li> <li>Synpunkter inrapporterade via kundtjänst</li> <li>Verksamhetsspecifika mål och KPI'er i verksamhetsplan på nyckelområden</li> </ul>	S4
Ägare (Region Västmanland och Region Örebro Län)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bidra till att nå målen i region Västmanlands hållbarhetsprogram</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ägardialog</li> <li>Bolagsstämma</li> <li>Verksamhetsspecifika mål med hänsyn till hållbarhetsprogrammet</li> </ul>	E1, E2, E5, S4
Egen arbetskraft	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hållbar och attraktiv arbetsgivare</li> <li>Säker arbetsmiljö</li> <li>Kompetensutveckling</li> <li>Arbetstider</li> <li>Förebyggande mot hot och våld</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arbetsplatsträffar APT, medarbetarsamtal och medarbetarundersökning</li> <li>Samverkansprocessen med skyddsombud och fackliga samt arbetsgivarrepresentanter</li> <li>Regelbundna avstämningar med chefer</li> <li>Systematiskt arbetsmiljöarbete</li> </ul>	E2, S1
Kommuner	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trafikutvecklingsfrågor</li> <li>Krav på kvaliteten på leverans</li> <li>För de kommuner där vi utför skolskjuts ställs krav på barnrättsperspektivet</li> <li>Kollektivtrafik med buss ska haläga utsläpp och låg bullernivå för att främja bra bostadsmiljöer</li> <li>Högre säkerhet och färre olyckor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Länsdelsamråd 2 ggr/år</li> <li>Skolskjuts (beroende på uppdrag inom resp. kommun)</li> <li>Intressen omhändertagna i verksamhetsplan</li> </ul>	S3, S4
Regionpolitiker	<ul style="list-style-type: none"> <li>Skattemedel ska användas ansvarsfullt och för att skapa så mycket nytta som möjligt</li> <li>Budget i balans</li> <li>Måluppfyllelse</li> <li>Nöjda resenärer, berörda invånare samt uppdragsgivare</li> <li>Att fler väljer att åka kollektivt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Presidie möte Kollektivtrafikmyndighet, KTM</li> <li>Arbetsutskott Regionstyrelsen, RS</li> <li>Verksamhetsspecifika mål och mätetal är i linje med intressen</li> </ul>	E1, S3, S4, G1
Arbetsmarknadens parter (Vision, Kommunal och Sobona)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arbetsmiljö</li> <li>Arbetsvillkor</li> <li>Kompetensförsörjning/utveckling</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Samverkansprocessen</li> <li>Arbetsmiljönätverk (Branschövergripande)</li> <li>Arbetsgivarråd, trafik</li> <li>HR-nätverk, trafik</li> <li>Sobona styrelse</li> <li>Verksamheten formas med hänsyn dessa synpunkter</li> </ul>	S1
Myndigheter och tillsyn (Arbetsmiljöverket, Miljökontoren i respektive kommun, stadsbyggnadskontor, Energimyndigheten, Trafikverket)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Efterlevande av arbetsmiljölagstiftning</li> <li>Efterlevande av miljöbalken, (dock olika krav på utsläppsnivåer), uppföljning av vattenförbrukning, vissa kommuner kravställer miljömärkta kemikalier</li> <li>Delaktighet i detaljplanefrågor, lokaliseringsfrågor (bostäder vs verksamheter)</li> <li>Efterlevande av lag om energikartläggning</li> <li>Bidragsgivare (klimatklivet)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dialog sker via tillsynsbesök och delgivande av rapportunderlag eller vid ev. inspektionsmeddelanden</li> </ul>	E1, E2, E5, S1, S3, S4, G1
Allmänhet, press och media	<ul style="list-style-type: none"> <li>Framkomlighet i trafiken</li> <li>Ansvarsfull hantering av skattemedel</li> <li>Transparens</li> <li>Information och lättillgänglig fakta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dialog med media i samband med ev händelse</li> <li>Transparent information.</li> </ul>	
Branschorganisationer (Sveriges bussföretag, Svensk kollektivtrafik)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Marknadsför bussens nytta i samhället</li> <li>Påverkar lagstiftning och politiska beslut som är viktiga för kollektivtrafikens utveckling, (ex. inom tillgänglighet, miljökrav, kompetensförsörjning, beredskap, körkortsfrågor)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arbetsutskott till styrelsen</li> <li>Styrgruppens möten</li> <li>Medlemsmöten</li> </ul>	alla ämnen
Underentreprenörer Buss, (Connect bus, Bergkvarabuss, Axelssons Turisttrafik, Transdev, Viby Buss, Åkerlunds, Götlandabuss, Västanhede, BIVAB)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utvärdering på fler parametrar än pris</li> <li>Fler och tätare avtalsuppföljningar</li> <li>Nyttjande av ST's depåer (uppställning och tvätt)</li> <li>ST design - förenklade krav</li> <li>De större UE har prioriterade områden inom hållbarhet: Trafiksäkerhet, utsläpp till luft, utsläpp till vatten, avfall, leverantörskedjan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Drift och avtalsmöten 6 ggr per år</li> <li>Inför viktiga upphandlingar görs en förstudie med en förberedande dialog sk RFI, request for information</li> <li>Utvärderingsmöten</li> </ul>	E1, E2, E5, S1, S2, S3, G1
Arbetare i värdekedjan (utöver underentreprenörer)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hållbar upphandling, där hänsyn tas till miljö och socialt ansvar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Leverantörsuppföljning</li> <li>Risikanalys inför upphandling</li> <li>Deltagande i branschinitiativ, däribland (ETI Sverige och elfordonsgruppen)</li> </ul>	S2, S3, G1
Leverantörer och anbudsgivare	<ul style="list-style-type: none"> <li>Affärsmässig relation och tydlig process för avtalsförvaltning</li> <li>Tydlig kravställning samt styrning</li> <li>Strukturerad uppföljning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>RFI och tidiga dialoger</li> <li>Dialog genom avstämningsmöten under avtal</li> <li>Uppföljningsmöten</li> </ul>	E1, E2, E5, S1, S2, S3, G1

# Hållbarhetsmål

Tabellen ger en översikt av våra aktuella hållbarhetsmål. Flera av målen har vi följt och mätt under flera år medan andra är nyligen antagna som en del i förberedelserna mot de utökade kraven på hållbarhetsrapportering genom införandet av EU:s nya redovisningsdirektiv CSRD, the Corporate Sustainability Reporting Directive.



Hållbarhetsmål	ESRS- ämne	Fotnot	Mål	Målar	Utfall 2024	Utfall 2023	Utfall 2022	Basår	Basårets värde
Klimatneutral till 2045	E1	1	0 0	2045	9 910 ton 331 g/km	10 646 ton 365 g/km	NA	2023	10 646 ton 365 g/km
50% minskade utsläpp i scope 1 och 2 till 2030	E1	2	460 ton	2030	887 ton (-4 %)	921 ton	NA	2023	921 ton
25 % minskade utsläpp i scope 3, (exkl. bussköp) till 2030	E1	3	5 920 ton	2030	8 285 ton (+5 %)	7 892 ton	NA	2023	7 892 ton
Koldioxidintensitet från bussinköp ska minska 30 % till 2030	E1	4	22 g/kr	2030	25 g/kr (-24 %)	33 g/kr	NA	2023	33 g/kr
Utsläpp från inköp av reservdelar ska minska från nivån år 2023	E1	5	<3 216 ton	årligen	2 957 ton	3 216 ton	NA	2023	3 216 ton
År 2030 finns solcellsanläggningar på alla depåer som har elbussar	E1	6	100%	2030	0 %	0 %	NA	NA	NA
Utsläppsfri bussflotta	E2, E5	7	50%	2029	8%	8%	6%	NA	NA
Minska utsläpp av mikroplaster från däckslitage från nivå 2023	E2	8	<0,18 g/km	årligen	0,18 g/km	0,18 g/km	NA	2023	0,18 g/km
Ökad transparens om risker i värdekedjan	E5	9	tbd	2030	-	-	-	tbd	0%
Mängden icke-farligt avfall ska minska från nivån 2023	E5	10	<15 g/km	årligen	16 g/km	15 g/km	NA	2023	15 g/km
Källsorterat återvinningsbart material ska öka från nivån 2023	E5	11	>70%	årligen	81%	70%	NA	2023	70%
Mängden spillolja ska halveras	E5	12	17 ton	2029	45,6 ton	26,5 ton	-	2023	35 ton
Mängden oljefilter ska halveras	E5	13	1,8 ton	2029	3,6 ton	3,6 ton	-	2023	3,6 ton
Attraktiv arbetsgivarindex ska ligga på en nivå över 94 p	S1	14	94 poäng	årligen		91		NA	NA
Hälsoindex ska ligga på en nivå över 65 p	S1	15	65 poäng	årligen		62	55	NA	NA
Motiverade medarbetare, MMI ska ligga på en nivå över 70 p	S1	16	75 poäng	årligen	73	NA	NA	NA	NA
Leveranssäkerheten ska ligga på 99,85 %	S3	17	99,85%	årligen	99,84%	99,84%	99,87%	NA	NA
Vi ska leverera en trygg och säker resa	S1,S4	18	>70%	årligen	67%	68%	63%	NA	NA

## Fotnoter till tabell på föregående sida

1. Med klimatneutral menas netto-noll. Mäts både som absoluta utsläpp växthusgaser scope 1-3, (tot ton CO<sub>2</sub>e) och genom jämförelsemåttet g CO<sub>2</sub>e/fordonskilometer där utsläppen relateras till vår produktion. Mål beslutat 2024-Q4.
2. Mäts som g CO<sub>2</sub>e i scope 1+2 marknadsbaserad metod. Mål beslutat 2024-Q4.
3. Mäts som växthusgasutsläpp, (g CO<sub>2</sub>e) i scope 3 exkl. kategori 3.2.
4. Mäts som mängd koldioxid från inköpta bussar, CO<sub>2</sub> e/kr (scope 3.2). Målnivå ska uppnås senast 2030. Mål beslutat 2024-Q4.
5. Ton CO<sub>2</sub>e för inköpta reservdelar.
6. Antal depåer med solesanläggning som har elektrifierade bussar, (Depåer ämnade att bygga på; Bettorp, Lindesberg, Sala, Karlskoga, Köping). Dessa ska även ha inriktning på högsta möjliga egenanvändning. Mål beslutat 2024-Q4.
7. Andel utsläppsfria bussar av total bussflotta. Mål beslutat 2024-Q4.
8. Mäts som däckslitage i relation till fordonskilometer, (g/fordonskilometer). Däckslitaget beräknas utifrån antalet kasserade däck under året tillsammans med antaganden om vilken volym av däck som har slitits bort när utbyte sker. Mål beslutat 2024-Q4.
9. Mäts som andel kartlagda betydande leverantörer i nivå 1 och 2. "Betydande leverantörer" = Leverantörer inom inköpsområden som utgör 80 % av alla inköp eller är strategiskt viktiga. Mål beslutat 2024-Q4, mätning införs 2025.
10. Mängd icke-farligt avfall i relation till vår produktion, (g/fordonskilometer). Mål beslutat 2024-Q4, inga insatser har införts ännu.
11. Andel icke-farligt avfall till materialåtervinning (%). Mål beslutat 2024-Q4.
12. Vikten på spillolja till avfallshantering (ton). Då tömning sker enstaka gånger per år kan mängden variera kraftigt mellan år beroende på när tömning sker. Basåret är här ett snitt för åren 2022-2024.
13. Vikten på avfallshanterade oljefilter (ton). Mål beslutat 2024-Q4, inga insatser har införts ännu.
14. Attraktiv arbetsgivarindex mäts enligt nyckeltalsinstitutets definition. Består av 9 nyckeltal: tillsvidareanställningar, medianlön, lika chefskarriär, tid för kompetensutveckling, rörlighet nyanställda, kort/långtidssjukfrånvaro, personalansvar medarbetare/chef och avgångar. Resultat av 2024 års utfall levereras i Q1.
15. Hälsoindex består av 9 nyckeltal i hälsoindex: frisktal, sjuktilfällen, rehabinflöde, rehabresultat, kort/långtidssjukfrånvaro, friskvård, arbetsmiljöarbete. Resultat av 2024 års utfall levereras i Q1. Sjukskrivningarna gick ner mellan år 2022 - 2023, vilket förklarar förbättringen mellan dessa år.
16. Motiverad Medarbetarindex mäter medarbetarnas engagemang, motivation och drivkraft att utföra sitt arbete. Indexet baseras på svar på fyra frågor från den årliga medarbetarundersökningen; "Jag är nöjd med min arbetssituation", "Jag är nöjd med Svealandstrafikens som arbetsgivare", "Min arbetssituation uppfyller de förväntningar jag har", "Jag känner mig motiverad i mitt arbete". Svaren ges på en skala mellan 1-5 (1 = Instämmer inte alls, 5 = Instämmer helt). Resultat ges i indexvärde mellan 1-100. Värden mellan 0-49 indikerar behov av förbättring, 50-74 är godkänt med förbättringspotential, och 75-100 är ett bra resultat som vi vill behålla.
17. Andel utförda turer jämfört med planerade turer över året.
18. Mätning görs i Svensk kollektivtrafiks resvane-, kvalitets, och attitydundersökning, (Kollektivtrafikbarometern) där ett representativt urval av allmänheten, dvs kunder och icke-kunder blir tillfrågade att genomföra kundundersökning varje månad. Frågan i mätningen lyder "Det känns tryggt att resa med bolaget". Resultatet redovisas som andelen instämmande, vilket innebär betyget 4 eller 5 på svarsskalan 1-5. Vår mätning är en ackumulerad årssiffra av både VL och LT's resultat, där filtrering ALLA läggs på alla alternativ förutom i valet "Färdmedel" - där allt bussrealerat väljs, samt "Trafiktyp" - där region- och stadstrafik väljs. Målnivån är satt att representera en topp 5-placering bland representerade kollektivtrafiksvarumärken.



# INFORMATION OM MILJÖ

Kollektivtrafik är i grunden en hållbar idé. Med vårt uppdrag bidrar vi till samhällets minskade utsläpp och miljöpåverkan i stort.

Vi tar ansvar för miljö och klimat genom hela vår verksamhet och värdekedja. Det gäller allt ifrån vilka krav vi ställer vid upphandling, till vilka kemikalier vi använder för att tvätta våra bussar. För att ligga i framkant i branschen är det också viktigt för oss att jobba med teknisk utveckling och innovation som kan bidra till minskad miljö- och klimatpåverkan.

## I DETTA KAPITEL

- Taxonomiredovisning sid 45
- Klimatförändringar sid 47
- Miljöförorening sid 57
- Resursanvändning och cirkulär ekonomi sid 65

### Våra fokusområden inom miljö och klimat

- Minimera klimatpåverkan
- Optimera energianvändning
- Luftförorening från vägtrafik
- Spridning av mikroplast från däck
- Utsläpp från verkstäder och depåer
- Inköp och resursförbrukning
- Avfallshantering



# Taxonomi- redovisning

## Upplysningar enligt artikel 8 i förordning (EU) 2020/852 (Taxonomiförordningen)

Svealandstrafiken gör i år sin första redovisning enligt EU-taxonomin. Det sker på frivillig basis som förberedelse inför redovisningen för 2025 när CSRD och EU-taxonomin ska tillämpas fullt ut.

## Begränsa klimatförändring

Taxonomin definierar ekonomiska aktiviteter som bidrar till en koldioxidsnål ekonomi eller minskar växthusgasutsläpp. Aktiviteterna ska dels uppfylla tekniska granskningskriterier för väsentligt bidrag till att begränsa klimatförändringar, dels uppfylla kriterier för att inte orsaka skada på något av de andra fem av EU:s miljömål.

### De miljömål som ingår i taxonomin är:

1. begränsning av klimatförändringar
2. anpassning till klimatförändringar
3. hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser
4. övergången till en cirkulär ekonomi
5. förebyggande och kontroll av föroreningar
6. skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem.



## Finansiella nyckeltal för att redovisa hållbarhet

Taxonomiförordningen kopplar ihop företagets finansiella rapportering av omsättning, kapitalutgifter och driftsutgifter med de definierade tekniska kriterierna för begränsning av klimatförändring.

### Ekonomiska aktiviteter som uppfyller samtliga av dessa hållbarhetskrav klassas som miljömässigt hållbara:

- att aktiviteten bidrar väsentligt till att begränsa klimatförändring (tekniska granskningskriterier)
- att den inte orsakar väsentlig skada på något av de övriga miljömålen (DNSH - do no significant harm)
- att den uppfyller vissa minimiskyddsåtgärder.

## Analys av omfattning respektive förenlighet

Företag ska identifiera vilka aktiviteter som är tillämpliga, eller med andra ord omfattas av taxonomin, och beräkna hur stor andel av företagets omsättning, driftsutgifter respektive kapitalutgifter som dessa ekonomiska aktiviteter motsvarar.

Därefter analyseras hur stor andel av dessa aktiviteter som uppfyller de tre hållbarhetskraven ovan och därmed är förenliga med taxonomin.

Under 2024 har vi analyserat omfattning och förenlighet och redovisar det resultatet. Trots ett omfattande regelverk för taxonomin från EU saknas det i vissa fall tydliga definitioner av hur olika ekonomiska aktiviteter ska tolkas mot hållbarhetskraven. Vi räknar med att utveckla analysen kommande år.

## Omsättning

De av Svealandstrafikens intäkter som omfattas av taxonomin faller helt inom den ekonomiska aktiviteten Persontransport på väg i städer och förorter (6.3). Andelen uppgår till 98 %. Intäkterna består av ersättning från våra två ägarregioner för att bedriva det trafikuppdrag vi har tilldelats. Däremot kan inget av omsättningen räknas som förenligt eftersom vi inte uppfyller DNSH-kravet på lågt rullmotstånd för däck. Lågt rullmotstånd står i konflikt med bra väggrepp, vilket är ett prioriterat krav för vår framkomlighet och trafiksäkerhet. Aktiviteter som inte omfattas av taxonomin är till exempel hyresintäkter, försäkringsersättningar och erhållna viten för försenade leveranser.

## Kapitalutgifter - CapEx

Bland våra investeringar finns det flera aktiviteter som omfattas och andelen uppgår till 16 %. Det rör sig om inköp av eldrivna bussar (6.3) och trafikledningsbilar (6.5), utbyggnad av infrastruktur för att ladda elfordon (6.15), samt byte till energieffektiv belysning på depåerna (7.3). Kategorierna 6.3 och 6.5 är dock inte förenliga enligt DNSH-kraven för däck som nämndes ovan. För att kunna räkna 6.15 som förenlig behöver vi först säkerställa statistik på våra leverantörers återvinning av byggavfall. Avseende 7.3 behöver vi för förenlighet säkerställa information som verifierar att det inte ingår farliga ämnen i de byggmaterial som används. Vi har ingen anledning att tro annat än att 6.15 och 7.3 i praktiken uppfylls, men det ska kunna verifieras kommande år.

## Driftsutgifter - OpEx

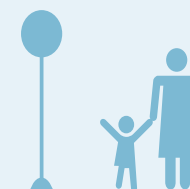
Fyra aktiviteter bidrar till att 8 % av de totala driftsutgifterna omfattas av taxonomin. Det handlar om system och tjänster som krävs för att hålla våra tillämpliga bussar igång (6.3), (vilket både är våra elbussar och biogasbussar, som håller Euroklass VI). Dessa system och tjänster omfattar snöröjning, grindar och passersystem, vissa besiktningar,

system för tankning, tryckluft och laddning. Vidare ingår arbetstid för mekaniker och servicepersonal samt reservdelar för reparation och underhåll (3.3).

Inga av dessa räknas dock som förenliga. Aktivitet 6.3 faller pga. tidigare nämnda däckkrav. För aktivitet 3.3 behövs verifikation på att reservdelar inte innehåller farliga ämnen enligt DNSH-kraven, vilka är högre ställda än de som återfinns i REACH-förordningen som vi i dagsläget ställer krav på att våra leverantörer av reservdelar ska följa.

Den verksamhet som 2024 bedöms förenlig är driftoptimering (7.5) som minskar våra depåers el- och fjärrvärmeförbrukning. Dessa utgifter utgör <1 % av totalen.

För komplett information, se i avsnittet Hållbarhetsnoter på sidorna 114-116. Siffrorna inom parentes avser ekonomiska aktiviteter enligt taxonomin och återfinns i taxonomitabellen.



## ESRS E1

# Klimatförändringar

Svealandstrafiken kör sedan 2016 på fossilfria drivmedel vilket innebär att vi har kommit en bra bit i vårt omställningsarbete mot en klimatneutral verksamhet. Att trafiken är fossilfri flyttar fokus till att minska utsläppen kopplat till hela värdekedjan. Att bedriva kollektivtrafik leder till miljö- och klimatpåverkan även indirekt i leveranskedjan genom utvinning, tillverkning och transport av de resurser som krävs i form av fordon, bränsle, däck och reservdelar. Som en del i att minska de totala utsläppen har vi påbörjat ett arbete med att utöka elfordonen i fordonsparken. Samtidigt minimerar vi onödig energiförbrukning och risker för föroreningar genom underhåll och besiktningar, samt god planering för att se till att optimera bussarnas körsträckor.

Tabellen ger en översikt över de viktigaste hållbarhetsfrågorna för ämnet samt hur konsekvenser, risker och möjligheter tas om hand i verksamheten.

Fokusområde	Minimera klimatpåverkan	Optimera energianvändning
<b>Konsekvenser</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Negativ klimatpåverkan relaterat energibehovet i trafikarbete samt energi- och materialförbrukning genom hela värdekedjan</li> <li>Varje fossilbaserad resa som kan ersättas av kollektivtrafiken utgör en potentiell positiv inverkan på klimatet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Negativ klimatpåverkan relaterat energibehovet i trafikarbete och materialförbrukning genom hela värdekedjan</li> <li>Ersättning av förbränningsmotorbussar med elbussar resulterar i minskad energianvändning, genom att elbussar har mycket högre energieffektivitet</li> </ul>
<b>Finansiella risker och möjligheter</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Förändringar i bestämmelser kring fortsatt skattebefrielse av biogas</li> <li>Fler kollektiva resor i framtiden</li> <li>Minskat reservdelsbehov vid övergång till elektrifierade bussar</li> </ul>	
<b>Styrande dokument</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Klimatplan</li> <li>Miljöpolicy</li> <li>Riktlinje för möten och resor</li> <li>Upphandlings- och inköspolicy</li> <li>Uppförandekod för leverantörer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Klimatplan</li> <li>Miljöpolicy</li> </ul>
<b>Urval av Åtgärder</b>	<p><b>Klimatplanens åtgärder sammanfattas i fyra områden:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Övergång till elektrifierade bussar</li> <li>Energieffektivisering</li> <li>Utveckling av våra upphandlingskrav och leverantörssamverkan</li> <li>Arbete för färre krockskador och effektivare verkstadsprocesser.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Energiåtgärder i klimatplanen</li> </ul>
<b>Mål</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Klimatneutral till 2045</li> <li>50% minskade utsläpp i scope 1 och 2 till 2030</li> <li>25 % minskade utsläpp i scope 3, (exkl. bussköp) till 2030</li> <li>Koldioxidintensitet från bussinköp ska minska 30 % till 2030</li> <li>Utsläpp från inköp av reservdelar ska minska från nivån år 2023</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>År 2030 finns solcellsanläggningar på alla depåer som har elbussar med inriktning på högsta möjliga egenanvändning</li> </ul>

## Minimera klimatpåverkan och optimera energianvändning

### E1 IRO-1 Trafikens klimatpåverkan

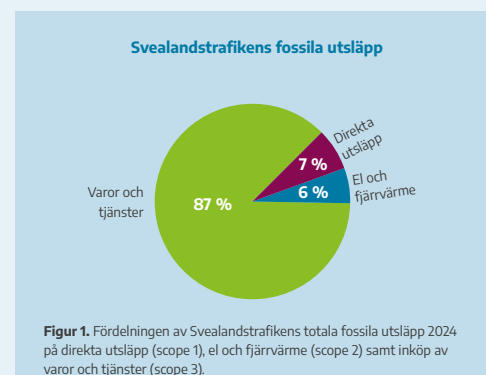
På nationell nivå är energiförbrukning och vägtrafik några av de mest betydande orsakerna till klimatpåverkan. Miljö- och klimatpåverkan från busstrafik i den kontexten beror till största delen på val av fordon och val av drivmedel. Båda är avgörande för den omfattning och typ av utsläpp som trafiken ger upphov till. Frågan om utsläpps- och drivmedelsfrågor har därför varit prioriterad hos Svealandstrafiken under lång tid.

Ända sedan 2016 har trafiken hos Svealandstrafiken (Västerås lokaltrafik) varit helt fossilfri. Idag används enbart biogasfordon samt eldrivna fordon i den egna bussflottan.

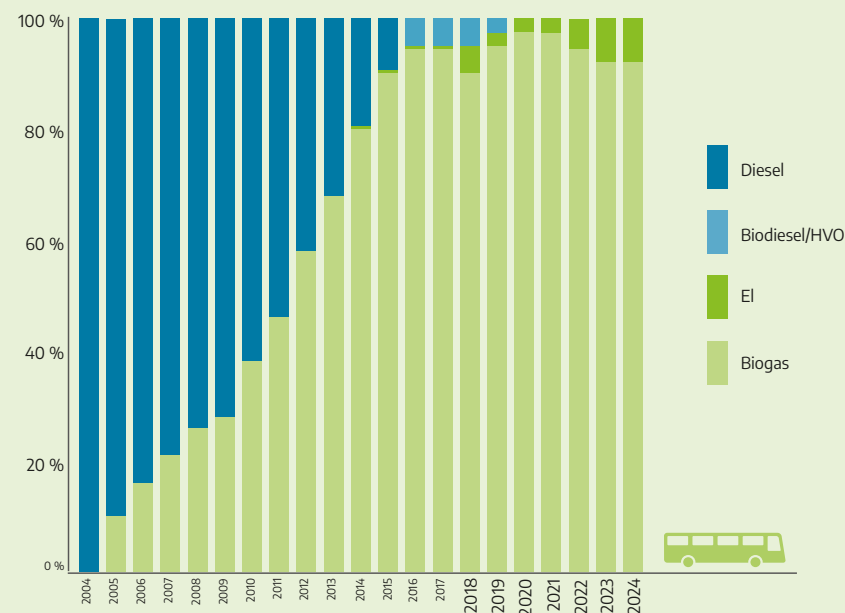
Alla åtgärder som redan är på plats har minskat våra direkta utsläpp från busstrafiken

så mycket att de numera endast står för cirka 7 % av de totala utsläppen, hela värdekedjan inräknat.

Under 2024 återfanns 87 % av Svealandstrafikens klimatutsläpp utanför vår egen direkta verksamhet, i det som brukar kalas för Scope 3 vid klimatberäkningar. De störstanposterna kom från produktion av nya bussar, reservdelar och bränslen samt från trafikarbete som utförs hos underentreprenörer.



### Fördelning drivmedel Svealandstrafikens bussflotta, from 2019 också Örebro län





E1  
SBM-3

## Konsekvenser, risker och möjligheter

### Satsningar på bra kollektivtrafik

Svealandstrafikens uppdrag är att göra samhället tillgängligt och skapa möjligheter för människor att resa kollektivt. Det medför en potentiell klimatnytta. Om fler väljer att resa kollektivt är det till fördel för samhällets totala klimatutsläpp, samtidigt som vårt uppdrag då kan öka vilket gör oss finansiellt starkare.

Flera saker talar för detta. Trenden är att parkeringskostnader ökar och att framkomligheten för personbilar minskar i städerna, delvis på grund av att befolkningen i många städer växer, delvis på grund av medvetna satsningar på att styra bort personbilar från stadskärnorna till förmån för sociala ytor, fotgängare, cyklisterna och kollektivtrafik. Parallellt sker satsningar på kollektivtrafiken, tex genom införande av så kallad BRT-system, Bus Rapid Transit i Örebro, som syftar till att ge kortare restid, mindre trafikstockningar och positiva socioekonomiska effekter.

BRT-konceptet bygger bland annat på raka linjesträckningar, egna körfält, hög turtäthet och prioritet vid trafiksignaler. Första etappen av BRT gick i trafikstart 15 december 2024. Redan

innan trafikupplägget, med nytt linjenät och ökat utbud och ökad turtäthet, startade så ökade resandet i det ombyggda BRT-stråket med 15 %. BRT, eller Citylinjen som konceptet kallas i Örebro, planeras under 2025 att elektrifieras till 100 % med 23 dedikerade ledbussar.

### Osäkra drivmedelspriser

Vår största finansiella risk på området gäller eventuella ändrade bestämmelser kring Sveriges fortsatta skattebefrielse av biogas, något som påverkar kostnaderna för drivmedelsinköp. Den 23 oktober 2024 kom beslut från EU-kommissionen att godkänna Sveriges skattebefrielser för biogas, ett beslut som vi välkomnar. Vi bedömer dock att risken för ändrade politiska beslut kvarstår på lång sikt.

### Minskat reservdelsbehov

En möjlighet att hålla driftkostnaderna låga är att arbeta med kvaliteten och minskade reservdelsbehov under våra bussars användningstid, så att vi kan behålla dem i bra skick så länge som möjligt. Detta är både till fördel för en minskad klimatpåverkan men kan även bidra till minskade kostnader och investeringar för oss som bolag på sikt. Övergången till eldrift bedöms bidra mycket positivt till bussarnas livslängd och minska behovet av reservdelar och fordonsvätskor.

### Citylinjen i Örebro



Foto: Region Örebro län

E1-6

## Utsläpp av växthusgaser

Enligt platsbaserad metod för klimatberäkning uppgick Svealandstrafikens totala växthusgasutsläpp under 2024 till 9 910 ton CO<sub>2</sub>e, varav 695 ton CO<sub>2</sub>e (7 %) i scope 1, 639 ton CO<sub>2</sub>e (6 %) i scope 2 och 8 576 ton CO<sub>2</sub>e (87 %) i scope 3. Enligt marknadsbaserad metod beräknas utsläppen till 9 414 ton CO<sub>2</sub>e, varav 192 ton CO<sub>2</sub>e i scope 2 och 8 527 ton CO<sub>2</sub>e i scope 3. För båda metoder motsvarar detta en minskning på 7 % mot 2023 års utsläppsvärden. Till största del beror denna minskning på färre inköpta bussar under året jämfört med föregående år.

### Redovisningsprinciper

För att följa upp framstegen mot utsläppsminskningarna beräknas utsläppen av växthusgaser (uttryckt i CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, CO<sub>2</sub>e) varje år. CO<sub>2</sub>e är indelat i tre scope, enligt metoden för GHGprotokollet (Greenhouse Gas Protocol Corporate Standard). Beräkningarna utgår från metoden "operational control". 14 % av våra utsläpp i scope 3 under 2024 bygger på beräkningsdata direkt från leverantör och speglar därmed verkliga siffror medan övriga bygger på antaganden eller schabloner.

Se detaljer om detta i tabell 2 bland hållbarhetsnoterna på sida 118.

Svealandstrafiken har verksamhet som ger utsläpp inom kategorierna 3.1–3.8 samt 3.12–3.13 i scope 3. Produkter som lämnar verksamheten är uttjänta bussar och andrahandsmarknaden för gasbussar som har gått mycket långt är i princip obefintlig så de skrotas när de tas ur bruk.

I scope 3 har några mindre poster i kategorierna 3.5 respektive 3.12 uteslutits från beräkningen. Den främsta anledningen är att de har osäkra dataunderlag kombinerat med att bolaget har mycket begränsad möjlighet att påverka utsläppen. Det rör hämtning av kommunalt avfall, hämtning av reningsverksslam samt skänkning av ej uthämtat hittegod. Under 2023 uppgick de bedömda utsläppen från dessa kategorier till 1 ton CO<sub>2</sub>e.

### Fotnoter

- Målet för kapitalvaror (bussinköp) är intensitetsbaserat (CO<sub>2</sub>e/kr) och vi har ingen prognos för antal bussar som ska köpas 2030. Siffran 2030 utgår från samma antal bussköp som 2023 med 30 % lägre koldioxidintensitet.
- Bränsle- och energirelaterade verksamheter platsbaserat (ingår inte i scope 1 eller scope 2).
- Ett beräkningsfel för 2023 års siffror har rättats till för 2024. För leasade fordon tilldelades allt utsläpp från tillverkning till år 2023 medan det för 2024 har fördelats per år under fordonets beräknade livslängd. Basåret har inte räknats om då felets storlek är för litet enligt våra principer för omkalkylering.

Läs mer om utsläppens fördelning mellan scope och dess bakomliggande utsläppskategorier bland hållbarhetsnoterna på sida 119.

	Retroaktivt				År för delmål och mål			
	Basår (2023)	Jämförande (2023)	2024	% N /N-1	2025	2030	(2050)	Årligt mål i % / Basår
<b>Scope 1 - Växthusgasutsläpp</b>								
	717	717	695	97 %i		359	0	7,1 %
% / Basår	NA	NA	NA	NA		NA	NA	NA
<b>Scope 2 - Växthusgasutsläpp</b>								
Platsbaserade bruttoväxthusgasutsläpp inom scope 2 (tCO <sub>2</sub> e)	639	639	639	100 %		320	0	7,1 %
Marknadsbaserade bruttoväxthusgasutsläpp scope 2 (tCO <sub>2</sub> e)	204	204	192	94 %		102	0	7,1 %
<b>Betydande växthusgasutsläpp inom scope 3</b>								
Totala indirekta bruttoväxthusgasutsläpp scope 3 platsbaserat (tCO <sub>2</sub> e)	9289	9289	8576	92 %		6897	1393	3,6 %
Totala indirekta bruttoväxthusgasutsläpp scope 3 marknadsbaserat (tCO <sub>2</sub> e)	9241	9241	8527	92 %		6861	1386	3,6 %
1 Inköpta varor och tjänster	5748	5748	6236	108 %		4311		
2 Kapitalvaror(1)	1396	1396	347	25 %		977		
3 Bränsle- och energirelaterade verksamheter platsbaserat (2)	1542	1542	1549	100 %		1157		
3 Bränsle- och energirelaterade verksamheter marknadsbaserat (2)	1494	1494	1500	100 %		1121		
4 Transport och distribution i tidigare led	43	43	30	70 %		32		
5 Avfall genererat i verksamhet	57	57	57	100 %		43		
6 Tjänsteresor	27	27	23	85 %		20		
7 Anställdas pendling	255	255	257	101 %		191		
8 Tillgångar som leasas i tidiga re led (3)	150	150	16	11 %		113		
9 Transport i senare led	NA	NA	NA					
10 Bearbetning av sålda produkter	NA	NA	NA					
11 Användning av sålda produkter	NA	NA	NA					
12 Slutbehandling av sålda produkter	3	3	<1	9 %		2		
13 Tillgångar som leasas i sena re led	68	68	61	90 %		51		
14 Franchiseavtal	NA	NA	NA					
15 Investeringar	NA	NA	NA					
<b>Totala utsläpp av växthusgaser</b>								
Totala utsläpp av växthusgaser (platsbaserade) (tCO <sub>2</sub> e)	10646	10646	9910	93 %		7575	1393	4,0 %
Totala utsläpp av växthusgaser (marknadsbaserade) (tCO <sub>2</sub> e)	10163	10163	9414	93 %		7321	1386	4,0 %

E1-1

E1-3

## Omställningsplan och åtgärder för begränsning av klimatförändringar

Under året har Svealandstrafiken utarbetat en klimatplan för att vi ska kunna komma ännu längre i vår resa mot att begränsa klimatförändringarna. Vi har också, som del i arbetet med klimatplanen, tagit fram vår första klimatberäkning i enlighet med beräkningsmetoderna i GHG-protokollet, the Greenhouse Gas protocol, vilken innefattar redogörelse för hela värdekedjans utsläpp. Beräkningarna baserades på underlag från 2023 och som kommer att utgöra basår vid framtida årliga beräkningar.

Läs mer om klimatberäkningarna i hållbarhetsnoterna och utfallet på sidorna 117-119.

Arbetet med klimatplanen har mynnat ut i ett långsiktigt mål om att uppnå klimatneutralitet år 2045. Målet går i linje med nationella klimatmål grundade på Parisavtalet.

Målet är väl grundat i beräkningar av de utsläppsminskningar som klimatplanen väntas ge. Flera delmål har också fastställts. Till 2030 ska vi halvera våra utsläpp i scope 1 och 2 (marknadsbaserat) från basåret 2023. Då bussköp är en mycket stor del av vår klimatpåverkan i scope 3, har vi beslutat att koldioxidintensitet per köpt buss ska minska med 30 % till 2030. Övriga utsläpp i scope 3 ska minska med 25 % till 2030.

Klimatplanen beslutades i december 2024, den innehåller 21 åtgärder som börjar genomföras under 2025. Innehållet i klimatplanen kan i stora drag förklaras genom fyra insatsområden:

- 1. Övergång till elbussar** kommer kraftigt öka energieffektiviteten, minska avgaser och minska behovet av reservdelar och fordonsvätskor,
- 2. Energieffektivisering** i våra fastigheter,
- 3. Upphandlingskrav och leverantörssamverkan** utvecklas kontinuerligt för mer klimatsmarta varor och tjänster, samt
- 4. Kvalitetsförbättring** av interna arbetssätt för färre krockskador och effektivare verkstadsprocesser.

Flera av åtgärderna innebär investeringar

i form av ombyggnationer eller inköp av kapitalvaror. Detta är dock en normal del av vår budget och alla åtgärder i Klimatplanen beräknas kunna rymmas inom ett par år, även om detaljbudget sätts för ett år i taget. Genomförandet kommer följas upp och uppdateras med nya eller reviderade åtgärder varje år som del i ordinarie budgetprocess. Tre av åtgärderna är redan budgeterade och ska slutföras under 2025. Sex åtgärder är planlagda under 2026, sju löper kontinuerligt fram till 2032 och de fem återstående åtgärderna handlar om kontinuerliga insatser som att genom aktiv dialog med våra leverantörer kunna välja mer klimatsnåla produkter och tjänster samt att skärpa upphandlingskrav i koldioxidintensiva avtal.

Av våra direkta utsläpp (scope 1) är läckage av köldmedium från bussarnas AC-anläggningar de som riskerar att ta lång tid att bli av med helt. Det beror på att bussarna generellt sett har en livslängd på tolv år och att det ännu inte är standard med naturliga köldmedium i de bussar som idag erbjuds på marknaden.

Under 2024 fasades de sista tjänstebilarna som till betydande del gick på bensin (laddhybrider) ut ur vår fordonsflotta.

E1-3

## Förväntade effekter av klimatplanens åtgärder

Klimatplanens åtgärder beräknas till 2030 minska utsläppen med 160 ton CO<sub>2</sub>e i scope 1, främst genom utfasning av bilar samt en mindre andel bussar som använder klimatpåverkande köldmedium. Minskningen i scope 2 uppgår till 111 ton CO<sub>2</sub>e, främst genom driftoptimering, energieffektiv belysning samt minskad morgonvärmning av bussar med fjärrvärme. I scope 3 beräknas utsläppen minska med 1 684 ton CO<sub>2</sub>e genom övergång till elbussar som minskar mängden reservdelar, fordonsvätskor samt i viss mån utsläpp från produktion av bränslen.

Vi har även identifierat våra leverantörers klimatmål, i de fall sådana finns, och tillämpat dem på vårt målår 2030. Leverantörernas klimatarbete beräknas minska våra utsläpp med 112 ton CO<sub>2</sub>e i scope 2 och 2 647 ton CO<sub>2</sub>e i scope 3.

Se Tabell 1. Översikt av utsläpp basåret 2023 i scope 1-3, våra mål till 2030 och hur långt planerade åtgärder räcker för att minska utsläppen, bland hållbarhetsnoterna - klimatberäkningar på sid 117.

Under 2024 har 77 mnkr kopplats till investeringar som möjliggör omställningen i linje med klimatplanen. Större poster rör sig om inköp av elbussar samt ombyggnation av ramper för att etablera laddinfrastruktur. Motsvarande driftsutgifter uppgick till 2,9 mnkr.

E1-2

## Styrande dokument

Under året har Svealandstrafiken uppdaterat Miljöpolicyen samt Upphandlings- och inköspolicyen för att bättre möta nationella strategier och standarder.

### Miljöpolicy

Svealandstrafiken har miljöpolicy som styr arbetet för att minska verksamhetens miljöpåverkan. Policyen fokuserar särskilt på att driften i kollektivtrafikuppdraget ska ske så tidseffektivt, energieffektivt och miljövänligt som möjligt.

Den inkluderar att vi ska arbeta aktivt för att förebygga och minska förorening av mark, luft och vatten samt vår avfallsmängd och farlighet. Vi ska också arbeta för att fordon och annan utrustning har energieffektiv drift, resurseffektiv materialanvändning och lång livslängd. Vi ska ställa krav i våra

upphandlingar som förbättrar miljön och människors förutsättningar för god hälsa nu och i framtiden.

I vår samverkan med andra organisationer ska vi verka för innovation som bidrar till en hållbar utveckling. Vi ska säkerställa att chefer och medarbetare har kunskap om de lagar och andra krav som vi berörs av, samt förutsättningar att efterleva dem.

Dessutom ska vi kontinuerligt följa upp och redovisa utvecklingen för hur vi presterar inom våra betydande miljöaspekter.

### Riktlinje för möten och resor

Svealandstrafiken har en riktlinje för möten och resor eftersom möten och resor är vanligt förekommande och en nödvändig del av vår verksamhet. Riktlinjen beskriver bland annat att hänsyn till en minskad miljöpåverkan ska tas vid övervägande av resa.

Först och främst eftersträvas att enbart resa när digitala mötesformer (telefon, Teams m.fl.) inte är tillräckligt. När resa i tjänsten måste genomföras ska ett så hållbart alternativ som möjligt väljas.

### Upphandlings- och inköspolicy

Upphandlings- och inköspolicyen anger att miljökrav ska ställas där de gör störst effekt och på ett sätt som marknaden kan möta.

Policyen anger även att våra inköp ska bidra till en hållbar samhällsutveckling i enlighet med Agenda 2030 och andra samhällsmål.

[Läs mer om detta dokument under motsvarande avsnitt i G1, sidan 109.](#)

### Uppförandekod för leverantörer

Uppförandekoden för leverantörer anger att klimatåtgärder som bidrar till att uppnå nationella och internationella klimatmål främjas.

[Läs mer om detta dokument under motsvarande avsnitt i S2, sidan 93.](#)

### Klimatplan

Se avsnitt ovan:

E1-1 – Omställningsplan för begränsning av klimatförändringarna

E1-3 – Åtgärder och resurser med avseende på klimatförändringspolicyer

E1-4

## Mål

### Mål för begränsning av klimatförändringarna

Under året har Svealandstrafiken antagit ett mål om klimatneutralitet till år 2045. Därutöver har klimatrelaterade delmål till 2030 antagits som gäller utsläpp från inköp av buss, inköp reservdelar samt egenproduktion av förnybar el. Vi har lyckats få en komplett bild av våra utsläpp i alla scope enligt Greenhouse gas protocol. Emissionsfaktorernas kvalitet varierar dock från faktiska siffror till grova antaganden i några fall. Vi har dessutom fått en god bild av vår rådighet och var det finns större möjlighet att minska utsläppen. Basåret är satt till 2023 och därmed har vi 2024 vårt första år för jämförelse.

Våra bussinköp har sannolikt störst förbättringspotential eftersom tillgängliga miljövarudeklarationer indikerar att det kan skilja upp till 50 % i koldioxidintensitet i tillverkning av en buss beroende på leverantörens produktionsförhållanden. Då klimatavtryck är en av många kvalitetsfaktorer som kan kravställas i en bussupphandling blir dock utfallet av en upphandling osäkert när det handlar om

vinnande anbud är klimatsnålt eller inte.

Reservdelar är annars det i särklass viktigaste inköpsområdet där övergången till elbussar med färre rörliga delar hjälper oss, men där vi kan bli ännu mer aktiva och efterfråga renoverade utbytesdelar med lägre koldioxidintensitet. IT-området är också viktigt, men där är förbättringspotentialen lägre genom att vi redan använder våra IT-enheter länge i organisationen. Datorer som fasades ut under 2024 hade använts i snitt 5,1 år, medan skärmar haft en livstid på 7 år och telefoner 3,5 år.

Investeringsentreprenader kommer bli allt viktigare framöver genom vår utbyggnad av laddinfrastruktur, solceller och eventuellt batterilagring där cirkulära material och lösningar samt fossilfri frakt är viktiga komponenter. Då 87 % av utsläppen ligger i scope 3 och vi i många fall har långa avtal så är samverkan med våra leverantörer om vilka klimatsmarta val av produkter och tjänster som kan göras i ingångna avtal mycket angelägen framöver.

Posten bussinköp har identifierats som den enskilda post som kan uppvisa mycket stora variationer i omfattning från år till år och där koldioxidintensiteten också varierar stort

mellan leverantörer. Detta kan komma att innebära en ryckighet i utsläppen i absoluta tal mellan enskilda år. Därför arbetar vi också med ett mål för koldioxidintensitet mätt per krona i scope 3.

Se visualisering av utsläppen i vår värdekedja samt fördelning av poster inom och mellan scope 1, 2 och 3 bland hållbarhetsnoterna på sida 119.



Hållbarhetsmål	ESRS- ämne	Fotnot	Mål	Målar	Utfall 2024	Utfall 2023	Utfall 2022	Basår	Basårets värde
Klimatneutral till 2045	E1	1	0 ton 0 g/km	2045	9 910 ton 331 g/km	10 646 ton 365 g/km	NA	2023	10 646 ton 365 g/km
50% minskade utsläpp i scope 1 och 2 till 2030	E1	2	460 ton	2030	887 ton (-4 %)	921 ton	NA	2023	921 ton
25 % minskade utsläpp i scope 3, (exkl. bussköp) till 2030	E1	3	5 920 ton	2030	8 285 ton (+5 %)	7 892 ton	NA	2023	7 892 ton
Koldioxidintensitet från bussinköp ska minska 30 % till 2030	E1	4	22 g/kr	2030	25 g/kr (-24 %)	33 g/kr	NA	2023	33 g/kr
Utsläpp från inköp av reservdelar ska minska från nivån år 2023	E1	5	<3 216 ton	årligen	2 957 ton	3 216 ton	NA	2023	3 216 ton
År 2030 finns solcellsanläggningar på alla depåer som har elbussar	E1	6	100 %	2030	0 %	0 %	NA	NA	NA

#### Fotnoter

- Med klimatneutral menas nettonoll. Mäts både som absoluta utsläpp växthusgaser scope 1-3, (tot ton CO<sub>2</sub>e) och genom jämförelsemättet g CO<sub>2</sub>e/fordonskilometer där utsläppen relateras till vår produktion. Mål beslutat 2024-Q4.
- Mäts som g CO<sub>2</sub>e i scope 1+2 marknadsbaserad metod. Mål beslutat 2024-Q4
- Mäts som växthusgasutsläpp, (g CO<sub>2</sub>e) i scope 3 exkl. kategori 3.2.
- Mäts som mängd koldioxid från inköpta bussar, CO<sub>2</sub>e/kr (scope 3.2). Målnivå ska uppnås senast 2030. Mål beslutat 2024-Q4
- Ton CO<sub>2</sub>e för inköpta reservdelar
- Antal depåer med solesanläggning som har elektrifierade bussar, (Depåer ämnade att bygga på; Bettorp, Lindesberg, Sala, Karlskoga, Köping). Dessa ska även ha inriktning på högsta möjliga egenanvändning. Mål beslutat 2024-Q4



Under 2024 har utsläppen av växthusgaser minskat med drygt 700 ton CO<sub>2</sub>e (-7 %). Då vi än så länge bara har två års mätvärden är det för tidigt att uttala sig om trender, men några större förändringar från förra året kan

noteras. I scope 1 och 2 är rörelserna relativt små från 2023 medan scope 3 uppvisade en större minskning. Scope 3 har främst minskat genom att vi endast köpte två bussar under 2024 jämfört med sju under

2023. Den bussmodell som köptes hade dessutom betydligt lägre koldioxidintensitet så att utsläppen sjönk från 33 g CO<sub>2</sub>e/kr till 25. Några andra större förändringar inom inköp av varor och tjänster är Reservdelar

(-258 ton CO<sub>2</sub>e), Investeringsentreprenader (+221 ton CO<sub>2</sub>e) och Däck (+112 ton CO<sub>2</sub>e). Inga solceller finns ännu installerade, men det förberedande arbetet på Bettorpsdepån går framåt och driftstart planeras till 2025.



E1-5

## Energianvändning och energimix

Av Svealandstrafikens totala energianvändning på 11 636 MWh kommer 96,2 % från förnybara källor. En mindre del av den fjärrvärme som köps in är producerad med fossila källor medan elen är ursprungsmärkt och 100 % förnybar.



Energikälla	Energiförbrukning (MWh)	Andel av total energiförbrukning (%)
Fossila källor	443	3,8
Kärnkraft	0	0
Förnybara källor	11 193	96,2
varav värme från biomassa	4 974	
varav värme från biomassa	6 219	
egenproducerad förnybar el	0	
Total energiförbrukning	11 636	100

Tabell 3. Energianvändning fördelat på fossila respektive förnybara källor 2024.



E1-6

## Biogena utsläpp och växthusgasintensitet

De biogena utsläppen var under 2024 störst i scope 1 med ca 23 000 ton CO<sub>2</sub>e från drivmedlen biogas och HVO.

I scope 2 kommer de biogena utsläppen från till exempel fliseldning för fjärrvärme och uppgår till ca 2 000 ton CO<sub>2</sub>e.

I scope 3 uppgår de biogena utsläppen till 9 000 ton CO<sub>2</sub>e och de kommer framför allt från vår upphandlade busstrafik som till 100 % drivs av HVO. De stora biogena utsläppen visar storleken på den omställning från fossila bränslen som redan har skett genom att all vår trafik har kört fossilfritt sedan 2016.



Utsläppskategori	Utsläpp biogen CO2 ton
Biogas (scope 1)	22 561
HVO egna fordon (scope 1)	182
Fjärrvärme (scope 2)	1 952
HVO UE (scope 3)	8 662
Bussinköp (scope 3)	7
Anställdas pendling (scope 3)	105
Fordonsleasing (scope 3)	<1
Fjärrvärme uthyrda depåer (scope 3)	181
Scope 1	22 743
Scope 2	1 952
Scope 3	8 955
Totala biogena utsläpp (ton CO2)	33 649

**Tabell 4.** Biogena utsläpp av koldioxid i scope 1-3 2024.

Växthusgasintensitet per nettointäkt	Jämförande	N	% N/ N-1
	2023	2024	andel av föregående år
Totala utsläpp av växthusgaser (platsbaserade) per nettointäkt (ton CO <sub>2</sub> e/monetär enhet)	0,713	0,400	56,11 %
Totala utsläpp av växthusgaser (marknadsbaserade) per nettointäkt <sup>1</sup> (ton CO <sub>2</sub> e/monetär enhet)	0,681	0,380	55,84 %

1. Uppgift om nettointäkt överensstämmer med siffran "resultat efter finansiella poster" i resultaträkningen. Den anges i Tkr (SEK).



## ESRS E2

# Miljöförorening

Att minimera utsläpp av föroreningar från depåer, verkstäder och trafik är självklara och viktiga frågor som Svealandstrafiken arbetar och har arbetat med i många år. I och med en ökande andel elektrifierade bussar i fordonsflottan kommer luftförorening minimeras från fordon i trafik. Andra utsläpp som vår verksamhet ger upphov till är spridning av mikroplaster från däckslitage.

Tabellen ger en översikt över de viktigaste hållbarhetsfrågorna för ämnet samt hur konsekvenser, risker och möjligheter tas om hand i verksamheten.

Fokusområde	Luftförorening från vägtrafik	Spridning av mikroplast från däck	Utsläpp från verkstäder och depåer
<b>Konsekvenser</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bussar med förbränningsmotorer leder till utsläpp av luftföroreningar</li> <li>Möjlighet att undvika personbilsresor om de kan ersättas med kollektivtrafik</li> </ul>	* Däckslitage leder till spridning av mikroplast	Identifierad påverkan, men i liten skala: <ul style="list-style-type: none"> <li>Kemikalieanvändning vid rengöring och reparation av bussar, potentiell spridning till såväl luft som vatten</li> <li>Vattenförorening från tvättanläggning och verkstad.</li> </ul>
<b>Finansiella risker och möjligheter</b>	Ej identifierat	Ej identifierat	Ej identifierat
<b>Styrande dokument</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Miljöpolicy</li> <li>Riktlinje för egenkontroll</li> <li>Uppförandekod för leverantörer</li> <li>Upphandlings och inköpspolicy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Miljöpolicy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Miljöpolicy</li> <li>Riktlinje för egenkontroll</li> </ul>
<b>Åtgärder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utbytesplan för utsläppsfri bussflotta</li> <li>Krav på Euro VI eller bättre vid upphandling av trafik och transporttjänster</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Korrekt däcktryck</li> <li>Komfortkörning</li> <li>Samverkan med väghållning</li> <li>FoU - Självkörande stödsystem för bussförare i kollektivtrafik</li> <li>YKB</li> <li>Introduktion för nyanställda förare</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Korrekt däcktryck</li> <li>Komfortkörning</li> <li>Samverkan med väghållning</li> </ul>
<b>Mål</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utsläppsfri bussflotta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Minska utsläpp av mikroplaster från däckslitage från nivå 2023</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Minska utsläpp av mikroplaster från däckslitage från nivå 2023.</li> </ul>

SBM-3

## Konsekvenser, risker och möjligheter

Under året har miljöaspekter inventerats och bedömts, både som ett led i att förbättra vårt miljöledningssystem och som del av den dubbla väsentlighetsanalysen enligt CSRD. Inventeringen har visat att vi både har utsläpp som sprids diffust i trafiken och från punktkällor vid våra depåer.

### Våra främsta föroreningskällor är:

- Luftförorening från bussar med förbränningsmotor,
- Spridning av mikroplast från bussdäck,
- Kemikalieanvändning vid rengöring och reparation av bussar med potentiell spridning till såväl luft som vatten samt
- Vattenförorening från tvättanläggning och verkstad.

### De tröskelvärden som använts i den dubbla väsentlighetsanalysen enligt CSRD har bedömt följande aspekter som väsentliga:

- Luftförorening från bussar med förbränningsmotor (faktisk negativ påverkan)
- Spridning av mikroplast genom däckslitage (faktisk negativ påverkan)

Dessutom finns en potentiellt positiv väsentlig påverkan som vi möjliggör med vårt kollektivtrafiks uppdrag:

- Minskade föroreningar för samhället stort, om fler ersätter privat biltrafik med att åka kollektivt.

[Läs mer om hur bedömningar har gjorts i "Upplyningskrav ESRS 2 IRO-1: Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter", på sidan 37.](#)



## Luftförorening från vägtrafik

### **E2** **IRO-1** **Fordon med förbränningsmotorer**

Att fordon med förbränningsmotor leder till lokala utsläpp till luft som sammantaget bidrar till försurning, ozonbildning, hälsoproblem och klimatpåverkan är allmänt känt. Därför är det viktigt för Svealandstrafiken att ligga före skärpningarna av Euro-klassningarna för främjandet av renare teknik i fordon. Detta både för egen trafik och som kravställning mot underleverantörer. Biogasbussarna som Svealandstrafiken kör i egen regi har idag klassning Euro VI, vilka i sig medför låga utsläpp.

Både Västerås och Örebro Kommun mäter luftföroreningar i städerna och följer upp resultaten mot fastställda miljökvalitetsnormer. Halterna av luftföroreningar ligger oftast långt under uppsatta gränsvärden. De få tillfällen då höga halter av partiklar detekteras inträffar

på våren och beror av att grus och sand lätt virvlas upp från vägbanan när gatorna inte hunnit sopas.

### **Elektrifiering av bussflottan**

Elbussar i sig leder knappt till några lokala utsläpp alls och är betydligt tystare än bussar med förbränningsmotor.

Vid övergång till elektrifierade bussar kommer den luftförorening som vi bidrar till således främst bestå av ovan nämnda partiklar som rörs upp från vägbanan. Ett positivt bidrag till minskad förorening i städerna samt tystare trafik.

### **Attraktiv kollektivtrafik**

Ett sätt att minska förorening för samhället i stort är att få fler att undvika förbränningsmotoriserade bilresor och i stället få dem att använda andra mindre miljöpåverkande färdssätt. Genom vårt kollektivtrafikuppdrag möjliggör vi en sådan potentiellt positiv påverkan.

### **E2-1** **Styrande dokument**

#### **Miljöpolicy**

Miljöpolicyen anger bland annat att vi ska arbeta aktivt för att förebygga förorening.

[Läs mer om detta dokument i "Upplýsningskrav E1-2: Policyer för begränsning av klimatförändringarna", sida 52.](#)

#### **Riktlinje för egenkontroll**

[Läs mer om detta dokument i "Upplýsningskrav E2-1: Policyer relaterade till förorening" på sida 63.](#)

#### **Uppförandekod för leverantörer**

Under året har en uppförandekod för leverantörer antagits som bland annat innehåller kravställning kring substitution och minskning av förorenande utsläpp.

[Läs mer om detta dokument i "Upplýsningskrav S2-1: Policyer för medarbetare i värdekedjan", sida 93.](#)

#### **Upphandlings- och inköspolicy**

Upphandlings- och inköspolicyen anger att miljökrav ska ställas där de gör störst effekt och på ett sätt som marknaden kan möta. Policyen anger även att våra inköp ska bidra till en hållbar samhällsutveckling i enlighet med Agenda 2030 och andra samhällsmål.

[Läs mer om detta dokument i "Upplýsningskrav G1-1: Affärsetiska policyer och företagskultur", sida 109.](#)

E2-2

## Åtgärder

### > Utbytesplan för utsläppsfri bussflotta

Vår främsta åtgärd på området "Luftförorening från vägtrafik" är att följa vår utbytesplan för att leverera på vårt mål om en bussflotta som delvis är utsläppsfri. Satsningen på elbussar baseras på omvärldsbevakning av teknikutvecklingen för olika drivmedel i branschen. Elbussar har trafikerat Västerås stadstrafik sedan

2014 och i Örebro väntas leveranserna under 2024/2025. Kapacitetsproblem hos leverantörer har skjutit fram datumet.

Utvärdering av införandet visar att eldrivna bussar erbjuder flera hållbarhetsfördelar och höjer livskvaliteten i städer. Elbussar har knappt några lokala utsläpp och är betydligt tystare än bussar med förbränningsmotor.

Även om de kräver energi så är de också mer energieffektiva.

### > Krav på Euro VI eller bättre vid upphandling av trafik- och transporttjänster

I avrop som tecknas från och med 2025 har vi för samtliga bussar krav på Euro VI eller bättre för att på så sätt minska utsläpp till luft från våra underentreprenörers verksamhet. Detta gäller även krav på övriga transporttjänster.

Genom att se till att ställa krav i linje med skärpningarna av Euro-klasserna bidrar

vi till minskad förorening. Systemet med utsläppsklasser är utvecklat för att främja användning av renare teknik.

Varje ny klass i systemet har striktare krav på utsläppsnivåer av skadliga ämnen som kväveoxider (NOx), kolmonoxid (CO), och partiklar jämfört med den föregående. Euro VI, som infördes 2014 för tunga fordon, innebär exempelvis en halvering av NOx-utsläppen jämfört med kraven i Euro V.

E2-3

## Mål

Då våra leveranser har försenats kraftigt har endast två bussar köpts in under året, vilket gör att vi står kvar på 8 % eldrift i bussflottan. Noteras kan dock att vi köpte

fyra trafikledningsbilar med eldrift under 2024, vilket minskar såväl luftförorening som bensinförbrukning.

Hållbarhetsmål	ESRS- ämne	Fotnot	Mål	Målar	Utfall 2024	Utfall 2023	Utfall 2022	Basår	Basårets värde
Utsläppsfri bussflotta	E2, E5	1	50 %	2029	8 %	8 %	6 %	NA	NA

### Fotnoter

1. Andel utsläppsfria bussar av total bussflotta. Mål beslutat 2024-Q4

## Minska utsläpp av mikroplast

### E2 IRO-1 E2-4 Däckslitage

Spridning av mikroplaster är ett stort miljöproblem och minskningsåtgärder prioriteras högt både nationellt och internationellt. Partiklar från däckslitage bedöms vara den största källan till utsläpp av mikroplast i Sverige. Den huvudsakliga spridningen sker framför allt genom avrinning från vägen vid nederbörd, fordonsrörelser och vind, men även genom snöröjning och renhållning av vägar.

Spridningen kan ske till mark, ytvatten, sediment, avloppsslam och levande organismer. Vi vill ta ansvar för att begränsa detta faktum och har därför under många år arbetat med åtgärder som bidrar till att minska däckslitage hos våra fordon.

Svealandstrafikens trafikproduktion beräknas ha gett upphov till 4,0 ton mikroplast, under 2024.

Nuvarande beräkningsmetod utgår från antal kasserade däck under året tillsammans med antaganden om vilken volym av däcket som har slitits bort när utbyte sker. Beräkningen innebär sannolikt en överskattning då vissa däck skadas innan de är utslitna. Vi överväger att skaffa däckprofilmätare som kan mäta mönsterdjupet när bussen körs in för daglig service och på så sätt få en bättre uppskattning av våra verkliga mikroplastutsläpp

#### Utsläpp av mikroplaster

Förorenade ämnen	Utfall 2024	Utfall 2023
E2-4 Mikroplaster	3 978 kg	3 909 kg

### E2-1 Styrande dokument

#### Miljöpolicy

Miljöpolicyen anger bland annat att vi ska arbeta aktivt för att förebygga förorening.

[Läs mer om detta dokument i "Upplysningskrav E1-2: Policyer för begränsning av klimatförändringarna", sida 52.](#)

### E2-2 Åtgärder

#### > Korrekt däcktryck

Bland de främsta åtgärder som man kan arbeta med för att minska påverkan från däckslitage är att ha korrekt däcktryck. Kontroll av lufttrycket i bussarnas däck görs regelbundet, 3 ggr per år vid de större serviceinsatserna. Vid den dagliga servicen kontrolleras också trycket, men på ett enklare sätt.

#### > Komfortkörning

Vi jobbar ständigt med utbildning av våra förare där korrekt inkörning till hållplats är en aspekt som påverkar däckslitage. Vi har dessutom ett system i bussarna som mäter så kallad komfortkörning, vilket till exempel innebär att undvika höga hastigheter i kurvor eller snabb acceleration och inbromsning, något som också påverkar däckslitage.

#### > Samverkan med väghållare

En annan konkret aktivitet som har formats är att fortsätta utveckla samverkan med väghållarna kring hållplatsers utformning och att påtala brister med potthål, vassa kanter och dålig snöröjning där vi utför trafik för att

undvika skador och slitage i största möjliga mån.

### > FOU - Självkörande stödsystem för bussförare i kollektivtrafik

Tillsammans med Volvo Bussar och VL har Svealandstrafiken under hösten arbetat för att under våren 2025 testa ett nytt innovativt självkörande stödsystem för bussförare i kollektivtrafiken.

Stödsystemet innebär att bussen kör själv in och ut från busshållplatsen och ska på så sätt främst avlasta för förarna och bidra till deras arbetsmiljö med minskade monotona rörelser samt bidra till

ökad säkerhet och komfort för resenärerna. Man hoppas även på minskat däckslitage och upphov till spridning av mikroplast samt minskat slitage på andra delar av bussen.

Systemet, som utvecklas av Volvo Bussar, genomförs och delfinansieras inom ramen för EU-projektet eBRT-2030 och är ett av flera delprojekt. Målet med just det här projektet är att skapa grunden för hållbara kommersiella autonoma lösningar. Volvo Bussar har tidigare gjort framgångsrika tester av systemet med förare i testmiljö, men ska nu undersöka hur

tekniken fungerar i riktig kollektivtrafik. Med hjälp av den självkörande tekniken blir bussens rörelsemönster mer exakta och lika gång för gång. Det innebär att bussen exempelvis alltid stannar på samma plats och med samma avstånd från plattformen.

Alla förare som kör testbussen har fått en grundlig utbildning i systemet och oavsett om systemet är aktiverat eller inte är det föraren som har fullt ansvar för bussen. Testperioden kommer att pågå under cirka sex månader. I samband med testerna genomförs också en

vetenskaplig studie i samarbete med Chalmers tekniska högskola för att utvärdera upplevelsen hos både förare och passagerare.

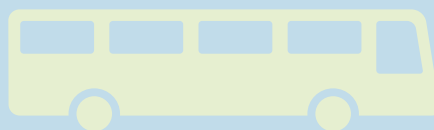
### > YKB och introduktion för nyanställda förare

I både YKB-utbildningen och introduktionen för nyanställda förare utbildas förarna i korrekt inkörning till busshållplats. Ett viktigt moment för att minimera slitage på däck och andra delar av bussen.

E2-3

## Mål

Däckslitaget är ungefär samma som förra året och ligger precis under målvärdet 0,18 g/km.



Hållbarhetsmål	ESRS- ämne	Fotnot	Mål	Målar	Utfall 2024	Utfall 2023	Utfall 2022	Basår	Basårets värde
Minska utsläpp av mikroplaster från däckslitage från nivå 2023	E2	1	<0,18 g/km	2029	0,18 g/km	0,18 g/km	NA	2023	0,18 g/km

### Fotnoter

1. Mäts som däckslitage i relation till fordonskilometer, (g/fordonskilometer). Däckslitaget beräknas utifrån antalet kasserade däck under året tillsammans med

antaganden om vilken volym av däck som har slitits bort när utbyte sker. Mål beslutat 2024-Q4.

## Minimera utsläpp från depåer och verkstäder

E2-4

### Rening och kontroll av tvättvatten i tvättanläggningar

Att minimera utsläpp av föroreningar från depåer och verkstäder är självklara och viktiga frågor som vi arbetat med i många år. Vi väljer därför att redovisa information på området, trots att frågan inte når upp till de tröskelvärden för väsentlighet i 2024 års väsentlighetsbedömning enligt CSRD.

Tvättvatten från fordonstvätt innehåller bly, krom, kadmium, nickel, zink, koppar, klorid, organiska ämnen (t.ex. tensider och olja i tvättkemikalier). Valet och förbrukning av tvättkemikalier har stor betydelse för en fordonstvättsanläggnings miljöbelastning och ett av Naturvårdsverkets fokusområden i den nationella strategin för tillsyn enligt miljöbalken är just fordonstvättar.

I takt med att Svealandstrafiken har tilldelats mer trafik så har fler depåer övertagits. Därmed har vattenprovtagning initierats på fler platser de senaste åren. Även om antalet tvättar, liksom riktvärden för utsläpp och andra villkor skiljer sig åt mellan olika kommuner så hanterar vi kontrollerna på samma sätt på alla depåer. Vi ser till att följa riktvärden för vattenförorening från de lokala miljönämnderna genom vattenreningsanläggningar, vår egenkontroll, samt vattenprovtagning för att kontrollera efterlevnad.

Då vår verksamhet svarar mot åtta lokala miljönämnder skiljer sig riktvärdena för vattenförorening åt en del. Resultaten av de årliga vattenprovtagningarna skickas till den miljömyndighet som bedriver tillsyn på vår verksamhet. De flesta avvikelser som har förekommit historiskt har enligt det ackrediterade laboratoriet varit relaterade till ej optimala provtagningsförhållande, men det

kan också förekomma mycket små mängder kvicksilver och kadmium som inte får/bör förekomma alls enligt tre av miljönämnderna. Dessa tungmetaller kommer från vägsmutsen som fastnar på bussen och är svårt att få bort helt från tvättvattnet. De flesta av våra mätresultat ligger under detektionsgränsen för kadmium och kvicksilver. Under 2024 skedde tre överskridanden för kadmium. Av de två parametrar som överskreds 2023 var båda i år tillbaka på godkända värden.

E2-1

### Styrande dokument

#### Miljöpolicy

Miljöpolicyen anger bland annat att vi ska arbeta aktivt för att förebygga förorening.

Läs mer om detta dokument i ”Upplysningskrav E1-2: Policyer för begränsning av klimatförändringarna”, sida 52.

#### Riktlinje för egenkontroll

Svealandstrafiken har en riktlinje för egenkontroll som fastslår hur vi ska arbeta för att förhindra olyckor eller annan negativ miljöpåverkan. Riktlinjen reglerar till exempel hur vi förvarar kemikalier säkert och besiktar cisterner för att förhindra läckage, kontrollerar funktion hos oljeavskiljare, tvättanläggning och lokala reningsverk. Den utgår också från de beslut vi har från lokala miljönämnder med riktvärden för vattenutsläpp som vi årligen följer upp genom vattenprovtagning. Skulle en olycka hända finns det beskrivet i Riktlinje för egenkontroll vad vi själva kan göra och när vi ringer räddningstjänst för att snabbt begränsa spridningen.

E2-5

## Kemikalieanvändning

Svealandstrafikens depåverksamhet hanterar många olika kemiska produkter. Den största andelen handlar om tvättkemikalier och för två år sedan påbörjade Svealandstrafiken en övergång till Svanenmärkta sådana. Detta för att minska miljöpåverkan och att bidra till en förbättrad arbetsmiljö.

Det finns även andra typer av kemikalier i verksamheten. En mindre grupp är potentiellt allergiframkallande. För att hantera dem krävs särskild utbildning, skyddsutrustning och ibland även läkarundersökning.

Under 2025 ska Svealandstrafiken fortsätta att utveckla det systematiska kemikaliearbetet enligt substitutionsprincipen, för att minimera negativ påverkan på miljön och arbetsmiljön från samtliga kemikalier som används i verksamheten.

Kemikalieinspektionens PRIO-lista för utfasning av farliga ämnen har använts för substitutionsarbete under flera år. PRIO-listan fångar upp de ämnen som i CSRD klassificeras som "Ämnen som inger betänkligheter och ämnen som inger mycket stora betänkligheter",

men inför CSRD – rapporteringen har vi lagt till ytterligare ett filter speciellt för detta hänseende i vårt kemikaliehanteringssystem.

### Ämnen som inger mycket stora betänkligheter

Vi har två produkter i vårt kemikalieregister som har ämnen som "inger mycket stora betänkligheter" (SVHC), men dessa används också i mycket begränsade mängder. Det rör sig om ett lödtenn och ett smörjfett. Under 2024 har inget köpts in av dessa produkter. De finns enbart på elverkstaden på en av våra depåer i ett fåtal mindre förpackningar.

### Ämnen som inger betänkligheter

För den lägre graden av allvarighet, "ämnen som inger betänkligheter" (SoC), har vi 21 produkter som har köpts in under året som innehåller 52 unika SoC-ämnen. Då varje produkt i säkerhetsdatabladet har ett spann för hur mycket produkten innehåller av ett visst ämne får vi också ett spann för den totala mängden.

Mängden SoC-ämnen uppgår totalt till 277–926 kg. Under 2025 ska vi titta närmare på de fem mest använda av dessa produkter för att se om det finns alternativ att byta till. Fyra av dessa produkter härrör från tvätt

och städning av buss (schampo, avfettning, avrinningsmedel samt fönstersåpa). Alla fyra är miljömärkta med Svanen. Den femte produkten är en växellådsolja.

	Utfall 2024			
E2-5 Total mängd av ämnen som inger betänkligheter samt i uppdelning efter faroklasser <sup>(1)</sup>	Total mängd	Varav fysiska faror	Varav hälso-faror	Varav miljö-faror
	277-926 kg	22-59 kg	216-700 kg	272-875 kg
<sup>(1)(2)</sup> Använda mängder är beräknade utifrån vår egen verksamhets förbrukning av kemiska produkter för underhåll och rengöring. Årsförbrukningen beräknas som mängden inköpta produkter under året i kg. Inköpta produkter analyseras efter CAS-nummer klassade som SoC- och SVHC – ämnen i vårt kemikalieregister.				

E2-2

## Åtgärder

### > Rening tvättvatten

Vi ser till att följa riktvärden för vattenförorening från de lokala miljönämnderna genom våra vattenreningsanläggningar. Reningen består av oljeavskiljare samt reningsverk med flockningsmedel. Oljeavskiljarna töms regelbundet innan de blir fulla, precis som reningsverkens slam, och allt transporteras som farligt avfall. Tvättanläggningarna har dessutom recirkulation för att spara vatten.

### > Miljömärkta tvättkemikalier

Under 2024 slutfördes arbetet med att (där så är möjligt) gå över till miljömärkta tvättkemikalier i våra tvättanläggningar.

### > Substitutionsarbete (kemikalier)

En utvecklingsåtgärd för 2025 är att undersöka vilka av våra mest använda kemiska produkter innehållande utfasnings- eller riskminskningsämnen som kan bytas ut. Dessutom ska förtydligande i kemikalierutiner göras.

E2-2

## Mål

För icke väsentliga underärmen finns inga specifika mål utöver att krav och riktlinjer från myndigheter ska uppfyllas.



## ESRS E5

# Resursanvändning och cirkulär ekonomi

För att bedriva den i grunden hållbara tjänsten att utföra kollektivtrafik krävs ett visst inflöde av naturresurser. Uppströms vår värdekedja förbrukas icke förnybara och fossila resurser som tillsammans bedöms ha stor miljöpåverkan. Därför arbetar vi ständigt med att nyttja våra bussar under deras hela livslängd och att bedriva upphandling med krav på våra leverantörers och produkters miljöprestanda. Trafikuppdraget ger även upphov till avfall och farligt avfall, vilket föranleder vårt fokus på att underlätta för återvinning och återanvändning samt att framåt arbeta med att minska materialförbrukning.

Tabellen ger en översikt över de viktigaste hållbarhetsfrågorna för ämnet samt hur konsekvenser, risker och möjligheter tas om hand i verksamheten.

Fokusområde	Inköp och resursförbrukning	Avfallshantering
Konsekvenser	<ul style="list-style-type: none"> <li>Negativ påverkan på miljön vid användandet av icke förnybara resurser och vid tillverkning av inköpta varor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Negativ påverkan på miljön pga generering av avfall</li> <li>Negativ påverkan på miljön pga generering av farligt avfall</li> </ul>
Finansiella risker och möjligheter	Ej identifierat	Ej identifierat
Styrande dokument	<ul style="list-style-type: none"> <li>Miljöpolicy</li> <li>Uppförandekod för leverantörer</li> <li>Upphandlings- och inköpspolicy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Miljöpolicy</li> <li>Riktlinje för egenkontroll</li> <li>Uppförandekod för leverantörer</li> <li>Upphandlings- och inköpspolicy</li> </ul>
Urval av Åtgärder	<ul style="list-style-type: none"> <li>Övergång till elbussar</li> <li>Skapa tydligare arbetsunderlag för relevanta miljökrav i upphandlingar:</li> <li>Mer systematisk uppföljning av miljökrav</li> <li>Genom skärpta upphandlingskrav sänka klimatutsläppen från transport- och koldioxidintensiva avtal samt annan miljöpåverkan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inventering av avfallskärl</li> <li>Återlämning av föraruniformer</li> <li>Utveckla interna arbetsätt som minskar materialförbrukning och ökar resurseffektivitet</li> <li>Vid större entreprenader utse beställarens miljöansvarige.</li> </ul>
Mål	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utsläppsfri /elektrifierad bussflotta</li> <li>Ökad transparens om risker i värdekedjan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mängden icke-farligt avfall ska minska från nivån 2023</li> <li>Källsorterat återvinningsbart material ska öka från nivån 2023</li> </ul>

## Inköp och resursförbrukning

### E5 IRO-1 Resursanvändning

För att bedriva kollektivtrafik krävs ett visst resursinflöde. Bussflottan behöver kontinuerligt bytas ut och därtill krävs underhållsarbete. Hos Svelandstrafiken går nytillverkade bussar i trafik under ca 10–13 år innan de säljs vidare på begagnatmarknad, där de oftast demonteras för nyttjande av värdefulla delar.

För drift och underhåll av bussarna används stora mängder reservdelar, fordonsvätskor och bränsle. Vid sidan av upphandlad trafik är bränsle det största inköpsområdet hos Svelandstrafiken.

Sedan många år har vi övergått från fossil diesel till biogas som är både förnyelsebart och lokalt producerat. Det innebär att hållbarhetsmässiga konsekvenser och risker inte alls finns i samma utsträckning som tidigare.

Inom andra inköpsområden förbrukas betydande mängder jungfruliga eller icke förnybara råvaror i våra leveranskedjor. Det handlar exempelvis om mineraler som används vid tillverkning av batterier. Det handlar om reservdelar, oljebaserade bussdetaljer, textilier, och bränsleanvändning vid transporter i leveranskedjorna. Sammantaget är bedömningen att resursanvändningen medför väsentlig miljöpåverkan och att det därmed är en väsentlig kategori för vår verksamhet att rapportera på.

#### Objektiv bedömning av branschrisker och konsekvenser

För att identifiera de inköp som är mest kritiska ur ett hållbarhetsperspektiv har vi översiktligt analyserat samtliga inköpsområden med utgångspunkt i vår spendanalys.

Identifiering och bedömning av externa konsekvenser och finansiella risker bygger delvis på egen kunskap om respektive inköpsområde, men i huvudsak på underlag från externa hållbarhetsinriktade databaser, standarder och rapporter.

Analysen omfattar konsekvenser och risker kopplade till miljö, sociala frågor samt samhällsfrågor inklusive korruption. Inom respektive inköpsområde använder vi i mesta möjliga mån branschpassade inventeringar och bedömningar. Viktiga källor är exempelvis Encore miljödatabas, GRI och SASB hållbarhetsstandarder samt riskbedömningar och rapporter från branschorganisationer, frivilligorganisationer och myndigheter. Syftet är att väsentlighetsbedömningen enligt CSRD primärt ska baseras på objektiv och verifierbar information. Vid bedömning av allvarlighetsgrad har viss hänsyn även tagits till inköpens omfattning.

Analysen 2024 har huvudsakligen varit branschinriktad. Utifrån riskbedömningar kommer arbetet att kompletteras med analys av enskilda leverantörer och deras leveranskedjor. Med fortsatt arbete och systematisk uppföljning av specifika risker på leverantörsnivå kommer analysen för vår värdekedjas påverkan att utvecklas.

Se även [ESRS 2 Upplysningskrav IRO-1: Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter](#), sida 37.

### E5-1 Styrande dokument

#### Miljöpolicy

Vår miljöpolicy fastslår att resurseffektiv materialanvändning och lång livslängd för utrustning ska eftersträvas, vilket bidrar till minskad förbrukning av jungfrulig råvara.

Vi ska använda upphandlingskrav såväl som leverantörssamverkan för att nå dit och utvecklar uppföljningsmått under 2025. Miljöpolicyn anger även att avfall ska minska i mängd och farlighet.

Läs mer om detta dokument i ”Upplyningskrav E1-2: Policyer för begränsning av klimatförändringarna”, sida 52.

### Uppförandekod för leverantörer

I uppförandekoden för leverantörer anges krav på att användningen av jungfruliga råvaror minskas genom kontinuerlig optimering av råvaruanvändningen, ökad återvinning och återanvändning av råmaterial, minimering av avfall och genom erbjudanden och lösningar i linje med en cirkulär ekonomi.

Dessutom ska avfall lagras, hanteras, transporteras och bortskaffas på ett sätt som skyddar arbetstagares hälsa, personer i omgivande samhällen och miljön.

Läs mer om detta dokument i ”Upplyningskrav S2-1: Policyer för medarbetare i värdekedjan”, sida 93.

### Upphandlings- och inköspolicy

Upphandlings- och inköspolicyn anger att miljökrav ska ställas där de gör störst effekt och på ett sätt som marknaden kan möta. Policyn anger även att våra inköp ska bidra till en hållbar samhällsutveckling i enlighet med Agenda 2030 och andra samhällsmål.

Läs mer om detta dokument i avsnitt G1 ”Upplyningskrav G1-1: Affäretiska policyer och företagskultur”, sida 109.

## E5-2 Åtgärder

### > Ökad andel elbussar

Den största åtgärden för att minska den negativa påverkan Svealandstrafiken har relaterat till resursinflöden och resursanvändning är övergången mot ökad andel elbussar, vilket förväntas minska behovet av reservdelar och fordonsvätskor markant.

### > Skapa tydligare arbetsunderlag för relevanta miljökrav i upphandlingar

Under kommande år ska det påbörjas ett arbete med att skapa tydligare arbetsunderlag för att veta vilka miljökrav

som bör ställas i kommande upphandlingar och ta fram förankrade principer för vilka avtalsområden som är prioriterade för olika typer av miljökrav.

### > Mer systematik i uppföljning av miljökrav

Under 2026 ska förutsättningar för att arbeta mer systematiskt med uppföljning av miljökrav i utvalda avtal undersökas.

### > Genom skärpta upphandlingskrav sänka klimatutsläppen från transport- och koldioxidintensiva avtal samt annan miljöpåverkan

Löpande aktivitet som i det närmaste innebär att vi i kommande avtal för hårdvara ska ställa krav på miljömärkta produkter (t.ex. TCO, Epeat) och fortsätta ha krav på återtag samt fokusera på högkvalitativa produkter som håller länge.

ES-3

## Mål

Hållbarhetsmål	ESRS- ämne	Fotnot	Mål	Målar	Utfall 2024	Utfall 2023	Utfall 2022	Basår	Basårets värde
Utsläppsfri bussflotta	E2, E5	1	50 %	2029	8 %	8 %		NA	NA
Ökad transparens om risker i värdekedjan	E5	2	tbd	2030				tbd	0 %

## Fotnoter

1. Andel utsläppsfria bussar av total bussflotta. Mål beslutat 2024-Q4
2. Mäts som andel kartlagda betydande leverantörer i nivå 1 och 2. "Betydande leverantörer" = Leverantörer inom inköpsområden som utgör 80% av alla inköp eller är strategiskt viktiga. Mål beslutat 2024-Q4, mätning införs 2025.

Då våra fordonsleveranser har försenats kraftigt har endast två bussar levererats under året, vilket gör att vi står kvar på 8 % eldrift i bussflottan. Noteras kan dock att vi köpte fyra trafikledningsbilar med eldrift under 2024, vilket minskar såväl luftförorening som bensinförbrukning.

Clean vehicle directive anger en viss andel eldrivna bussar som ska nås och vi ligger före den tidplanen. Elbussar ska enligt leverantörerna kunna ha en längre livslängd än dagens, vilket på sikt kan minska resursförbrukningen.

## Målens koppling till avfallshierarkin

Utifrån avfallstrappan rör målet om fler elbussar det översta steget att minska avfall. Vårt mål att minska koldioxidavtrycket från reservdelar per kilometer kan nås främst genom reoverade reservdelar, vilket hamnar på trappans andra steg.

Se mål om minskat koldioxidavtryck från reservdelar i "Upplysningskrav E1-4 Mål för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna", sida 54.



ES-4

## Resursinflöden

Svealandstrafikens största resursinflöden kopplas som tidigare nämnt till bussarnas reservdelar och fordonvätskor som till stor del utgörs av metaller, oljor, batterier och plastdetaljer. Viss produktion av dessa material och produkter kan ske i högriskländer där såväl miljöhänsyn som mänskliga rättigheter ofta är undermålig.

Läs mer om konsekvenser för arbetstagare i värdekedjan i "Upplysningskrav S2.SBM-3", sida 95-96.

Då vi inte har tillverkning av produkter i vår verksamhet saknas mätning av inkommande material, men det finns ändå god kunskap om de största materialerna tack vare vår spendanalys.

### Sammanlagd totalvikt på produkter som använts

De varor vi har kunnat ange en vikt för uppgår tillsammans till 134 ton, vilket utgör en undre gräns för hur mycket material som har köpts in. Det mesta som köps in är tekniska material.

Ett större projekt påbörjades under 2024 med syftet att minska antalet skador på våra bussar. Miljömässigt kan det leda till minskad resursförbrukning.

### Biologiskt material med hållbarhetscertifiering

De biologiska material som köps in handlar främst om arbetskläder och livsmedel.

### Återanvända eller återvunna delar

Vikten på återlämnade föraruniformer som återanvänds kommer börja mätas under 2025. En annan produkt som återanvänds är däck. Åtta av tio däck går till regummering i två omgångar innan stommarna behöver kasseras. Under 2025 kommer vi prova arbetsformer för att mäta hur mycket renoverade reservdelar vi använder.



## Avfallshantering

### E5 IRO-1 Avfall

En annan väsentlig påverkan på detta område handlar om att verksamheten genererar avfall och farligt avfall. Majoriteten av farligt avfall utgörs av slam från oljeavskiljare och tvättrännor samt spillolja. Av detta avfall går 94 % till återvinning. För annat avfall är återvinningsgraden något lägre, ca 76 %.

Flera av de produkter som vår verksamhet nyttjar så som däck, batterier, bilar omfattas av producentansvar.

Se även ”ESRS 2 Upplyningskrav IRO-1: Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter”, sida 37.

### E5-1 Styrande dokument

Läs om de tre första styrande dokumenten på området i avsnittet om inköp och resursförbrukning på sida 66 - 67.

- **Miljöpolicy**
- **Uppförandekod för leverantörer**
- **Upphandlings och inköbspolicy**
- **Riktlinje för egenkontroll**

Riktlinjen för egenkontroll omfattar, förutom vad som är nämnt i avsnitt om föroreningar, bestämmelser för hantering av avfall. Den reglerar sortering för återvinning samt hur farligt avfall ska förvaras och borttransporteras.

### E5-2 Åtgärder

#### > Inventering av avfallskärl

Under 2025 ska vi inventera att vi har avfallskärl för allt som kan sorteras på samtliga depåer samt att de är placerade så att sortering upplevs enkelt.

#### > Återlämning av föraruniformer

Under 2025 ska en rutin för återanvändning av återlämnade föraruniformer införas. Rutinen ska inkludera tvätt vid återlämning och ett skriftligt stöd för bedömning av vad kan användas igen för olika plaggkategorier.

#### > Utveckla interna arbetsätt som minskar materialförbrukning och ökar resurseffektivitet

En löpande aktivitet är att ständigt utveckla interna arbetsätt som minskar materialförbrukning och ökar resurseffektivitet.

#### > Vid större entreprenader utse beställarens miljöansvarige

En annan löpande aktivitet är att utse miljöansvarig vid större entreprenader som deltar på utvalda byggmöten och granskar entreprenörens miljöplan och kontrollplan.

E5-3

## Mål

Hållbarhetsmål	ESRS- ämne	Fotnot	Mål	Målar	Utfall 2024	Utfall 2023	Utfall 2022	Basår	Basårets värde
Mängden icke-farligt avfall ska minska från nivån 2023	E5	1	<16g/km	årligen	18 g/km	16 g/km	NA	2023	16 g/km
Källsorterat återvinningsbart material ska öka från nivån 2023	E5	2	>72 %	årligen	76 %	72 %	NA	2023	72 %
Mängden spillolja ska halveras	E5	3	17,5 ton	2029	45,6 ton	26,5 ton		2023	35 ton
Mängden oljefilter ska halveras	E5	4	1,8 ton	2029	3,6 ton	3,6 ton		2023	3,6 ton

## Fotnoter

- Mängd icke-farligt avfall i relation till vår produktion, (g/fordonskilometer). Mål beslutat 2024-Q4, inga insatser har införts ännu
- Andel icke-farligt avfall till materialåtervinning (%). Mål beslutat 2024-Q4
- Vikten på spillolja till avfallshantering (ton) Då tömning sker enstaka gånger per år kan mängden variera kraftigt mellan år beroende på när tömning sker. Basåret är här ett snitt för åren 2022-2024.
- Vikten på avfallshanterade oljefilter (ton). Mål beslutat 2024-Q4, inga insatser har införts ännu

Under 2024 minskade det farliga avfallet med 49 ton medan det icke-farliga ökade med 54 ton. Bland det icke-farliga avfallet skedde ökning för träavfall som främst utgörs av lastpallar samt skrot och wellpapp. Detta indikerar att det främst rör sig om leveranser som har ökat, vilket kan bero på den renovering av kontoren på depån i Västerås som genomfördes under 2024. Såväl mängden brännbart som deponi har minskat något. En stor del av vårt icke-farliga avfall utgörs av septicslam från våra förartoalletter vid ändhållplatser (204 ton) som går till biologisk behandling.

## Målens koppling till avfallshierarkin

Målet att minska avfallsmängd och att öka återvinningen rör både steg 1 och 3 på avfallstrappan. Ökad återvinning följer av Avfallsförordningen.



E5-5

## Resursutflöden

### Avfall

Under 2024 genererades 722 ton avfall inom Svealandstrafiken. Knappt hälften var farligt avfall som till stor del är slam från oljeavskiljare och reningsverk kopplat till busstvättarna. Av det farliga avfallet på 349 ton återvinns 96 %. Främst handlar det om olika typer av oljor som regenereras. Icke-farligt avfall uppgår till 372 ton där 204 ton är septicslam från förartoiletter som går till biobehandling medan 80 ton övrigt avfall går till materialåtervinning.

Det är totalt 102 ton avfall som inte återvinns. Av detta gick 91 ton till förbränning varav 76 ton var icke-farligt och 15 ton farligt avfall. 11 ton deponerades, vilket i princip var 100 % icke-farligt avfall.

### Avfall till återanvändning, (förberedelse för återanvändning)

Avfall som återanvänds i viss utsträckning är utbytesdelar för renovering samt föraruniformer, men dessa flöden kan inte kvantifieras.

Under 2025 ska vi se över hur avfalls-sorteringen fungerar på våra depåer för att hitta eventuella förbättringar och öka återvinningen. Våra uttjänta bussar säljs vidare till en mellanhand som avgör på vilket sätt bussen eller dess delar kan användas vidare.



### Resursutflöden <sup>(1)</sup>

	Avfall som avletts för bortskaffande			Avfall avsedd för bortskaffande		
	Förberedelse för återanvändning	Material-återvinning	Andra återvinningsförfaranden	Förbränning	Deponi	Annat bortskaffningsförfarande
Farligt avfall		334 418 kg		14 967 kg	26 kg	
Icke farligt avfall		80 450 kg	204 520 kg <sup>(2)</sup>	76 232 kg	11 014 kg	
Total mängd avfall		414 868 kg	204 520 kg	91 199 kg	11 040 kg	

<sup>(1)</sup> Upplysningar kring resursutflöden hämtas från vår avfallsleverantörs kundportal

<sup>(2)</sup> Siffran motsvarar biobehandlat avfall



# INFORMATION OM SAMHÄLLSANSVAR

Svealandstrafiken är en stor samhällsaktör i Västmanlands och Örebro län. Genom våra ca 1 100 anställda och cirka 70 000 dagliga resenärer påverkar vi väldigt många människor, både direkt och indirekt. Våra anställda är våra främsta resurser som med gemensamma krafter ser till att våra medborgare kan ta sig till jobb, skola, fritidsaktiviteter och annat.

Kollektivtrafik är ett medel för att människor ska kunna utnyttja och tillgodose sina mänskliga rättigheter, såsom rätten till arbete, utbildning, och hälso- och sjukvård. En förutsättning för det är att kollektivtrafiken är 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.

## I DETTA KAPITEL

- Den egna arbetskraften sid 74
- Arbetstagare i värdekedjan sid 90
- Berörda samhällen, konsumenter och slutanvändare sid 98

### Våra fokusområden inom samhällsansvar

- Arbetsvillkor och kompetensförsörjning
- Arbetsmiljö och trafiksäkerhet
- Hänsyn till arbetstagare hos underentreprenörer av busstrafik samt utförare av städtjänster
- Hänsyn till arbetstagare i värdekedjan
- Ansvar för resenärers säkerhet
- Påverkan i närsamhället
- Berörda samhällen i värdekedjan



## ESRS S1

# Den egna arbetskraften

Vår egen arbetskraft utgörs av chaufförer för egen trafik, verkstads-, lager – och servicehallsmedarbetare samt tjänstemän. Eftersom vi är helt beroende av våra medarbetare för att utföra vårt uppdrag, är förmågan att attrahera och behålla kompetenta medarbetare ett riskområde. Att lyckas främja en hälsosam och säker arbetsmiljö präglad av mångfald och likabehandling bedömer vi är avgörande för att behålla och attrahera medarbetare.

Tabellen ger en översikt över de viktigaste hållbarhetsfrågorna för ämnet samt hur konsekvenser, betydande riskområde och möjligheter tas om hand i verksamheten.



Fokusområde	Arbetsvillkor och kompetensförsörjning	Arbetsmiljö och trafiksäkerhet
Konsekvenser	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Positiv påverkan genom arbetsvillkor för våra bussförare</li> <li>• Potentiell positiv påverkan genom arbete med likabehandling</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potentiell negativ påverkan genom brister i arbetsmiljön och arbetsmiljöarbetet relaterat till trafik samt hot och våldssituationer</li> </ul>
Finansiella risker och möjligheter	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utmaning att möta bolagets framtida kompetens- och personalbehov på förar- och verkstadssidan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kriser som kan påverka bolagets förmåga att utföra trafik under en tid, t. ex. vid brand.</li> </ul>
Styrande dokument	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbetsmiljöpolicy</li> <li>• Förarhandbok</li> <li>• Policy om kränkande särbehandling</li> <li>• Lönepolicy</li> <li>• Rekryteringspolicy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbetsmiljöpolicy</li> <li>• Förarhandbok</li> <li>• Rutin för säkerhetskontroll</li> <li>• Drogpolicy</li> <li>• Riktlinje - förebyggande av hot och våld</li> <li>• Klädpolicy</li> </ul>
Urval av åtgärder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategisk kompetensförsörjning</li> <li>• Svealandstrafikens körskola</li> <li>• Förarpool till länets små depåer</li> <li>• Employer Branding</li> <li>• Verka för sänkt ålder för bussförarkort</li> <li>• Förebyggande hälso- och friskvårdsarbete.</li> <li>• Utbildning- omedvetna fördomar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förebyggande säkerhetsarbete • SAM-modul</li> <li>• YKB (yrkeskompetensbevis och -utbildning)</li> <li>• Intro för nyanställda förare</li> <li>• Nya regler för mönsterdjup på däck under halkperioden</li> <li>• Övervakningskameror i våra bussar</li> <li>• Väktare, kontrollanter, yttre trafikledning och avtal med vaktbolag</li> <li>• Komfortkörning</li> <li>• Projekt skyddsglas – pågående utredning</li> <li>• Samverkan för ökad trygghet</li> <li>• Sammanhållet säkerhetsarbete</li> <li>• Kommunikationsinsatser internt och tillsammans med kollektivtrafikförvaltningarna.</li> <li>• FoU - Självkörande stödsystem för bussförare i kollektivtrafik</li> </ul>
Mål	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attraktiv arbetsgivarindex ska ligga på en nivå över 94 p</li> <li>• Hälsoindex ska ligga på en nivå över 65 p</li> <li>• Motiverade medarbetare, MMI ska ligga på en nivå över 75 p</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi ska leverera en trygg och säker resa, topp 5</li> <li>• Attraktiv arbetsgivarindex ska ligga på en nivå över 94 p</li> <li>• Hälsoindex ska ligga på en nivå över 65 p</li> <li>• Motiverade medarbetare, MMI ska ligga på en nivå över 75 p</li> </ul>

## \* Ansvar för våra medarbetare

Vår egen arbetskraft utgörs av chaufförer för egen trafik, verkstads-, lager – och servicehallsmedarbetare samt tjänstemän. De är kärnan i verksamheten och tillsammans säkerställer vi att medborgare når arbete, skola och fritidsaktiviteter genom en pålitlig kollektivtrafik.

Våra medarbetare är en central intressentgrupp för oss och vi involverar dem aktivt genom samverkan och dialog genom medarbetarsamtal, medarbetarundersökningar, arbetsplatsträffar (APT) och facklig samverkan.

Vi respekterar mänskliga rättigheter och upprätthåller en högre standard än lagstadgade minimikrav, där Arbetsmiljölagen (AML) och kollektivavtal säkerställer trygghet för våra medarbetare. Vårt systematiska arbetsmiljöarbete (SAM) inkluderar åtgärder för att förebygga arbetsplatsolyckor och bygger på ett ledningssystem som möjliggör uppföljning och utvärdering.

Genom utbildningar och medvetenhetsprogram, så som att cheferna utbildas i hantering av kränkande särbehandling och

diskriminering ökar vi förståelsen för socialt ansvar och bidrar till en positiv arbetsmiljö. Motiverade och engagerade medarbetare är avgörande för vårt varumärke och framgång.

I vår senaste medarbetarundersökning mättes eNPS för första gången. Vårt utfall 2024 är 9, vilket är ett bra resultat.

**eNPS** är ett mått där medarbetaren får svara på hur villig man är att rekommendera sin arbetsplats till andra. I ett spann där det är möjligt att landa mellan -100 och 100 är ett värde mellan 1-20 ett bra resultat. Ett positivt värde indikerar att man har fler ambassadörer än kritiker och passivt inställda.

**\*Upplysningskrav relaterat till ESRS 2 och SBM-2**



## Arbetsvillkor och kompetensförsörjning

Att attrahera och behålla kompetens är helt avgörande för att kunna bedriva kollektivtrafik. Kompetensförsörjning är en viktig strategisk fråga nu och framåt då behovet av bussförare är stort i hela bussbranschen. Det finns även hinder för att unga personer ska kunna ta sig in i yrket i form av ålderskrav. Därför har vi under året bl. a fortsatt att delta i samhällsdebatten för att skapa bättre förutsättningar för unga att välja bussföraryrket samt startat ett projekt som vi kallar ”strategisk kompetensförsörjning”. Vi har även utökat vår körskoleverksamhet samt stärkt upp kompetensen inom området ”Employer Branding”.

Ett annat viktigt tema de senaste åren har varit arbete med att minska sjukfrånvaron som ökade mellan åren 2021 och 2022. Den uppåtgående trenden kan delvis förklaras med ett förändrat beteende under och efter covid-19-pandemin. Vi kan dock inte utesluta

att sjukfrånvaron även haft andra orsaker och har därför påbörjat ett omfattande arbete med att utreda och analysera möjliga orsaker och åtgärder.

Vi har bland annat tittat på frågan både ur ett individ- och organisationsperspektiv, samt implementerat systemstöd för rehabilitering. Målinriktade anpassnings- och rehabiliteringsinsatser sätts in i tidigt skede. Som resultat kan ses att den totala sjukfrånvaron fortsätter att minska och att den uppåtgående trenden har avstannat. Under 2024 låg sjukfrånvaron på 9,08 %, en minskning med 0,62 procentenheter från 2023 års nivå.



### Konsekvenser, risker och möjligheter

Svealandstrafiken arbetar ständigt med att minimera negativ påverkan och stärka den positiva påverkan vi har på vår arbetskraft,

vilket är avgörande för att hantera risker på området.

En av våra främsta möjligheter att påverka positivt är att tillhandahålla en hälsosam och säker arbetsmiljö, med säkra anställningar och skäliga arbetstider för våra bussförare i vår arbetskraft. Upphandlingsmyndigheten bedömer risken för oskäliga arbetsvillkor för bussförare inom kollektivtrafiken som låg, tack vare den höga kollektivavtalsäckningen som säkerställer tydliga och reglerade arbetstidsvillkor. Hos Svealandstrafiken är täckningen 100 % för alla befattningar.

En annan positiv påverkansmöjlighet är vårt arbete med likabehandling. Svealandstrafikens medarbetare representerar över 50 nationaliteter, och vi ser inkludering och delaktighet som avgörande för att ta vara på allas potential. Vi arbetar aktivt med jämställdhet och strävar efter en personalstyrka som speglar samhället i stort.

Bussbranschen är traditionellt mansdominerad, men vi försöker locka fler kvinnor till yrket som bussförare. Vår körskola, som har utbildat många kvinnliga förare sedan 2012, spelar en viktig roll i detta arbete.

På medel- och lång sikt ser vi en risk att möta bolagets kompetens- och personalbehov inom förar- och verkstadsyrken, då minskad attraktionskraft för dessa yrken kan försvåra rekryteringen. Utifrån detta behöver vi arbeta aktivt för att attrahera medarbetare till branschen, få personer från andra branscher att byta till vår bransch, men också behålla de medarbetare som redan är i branschen.

Se även ”[Upplyningskrav relaterat till ESRS 2 SBM-2: Intressenters intressen och synpunkter](#)”, med information om kollektivavtal, arbetsmiljöarbete, m.m. (sidan 75), samt ”[Upplyningskrav S1-7: Uppgifter om medarbetare i den egna arbetskraften som inte är anställda](#)”, (sidan 87).

## Styrande dokument

S1-1

### Arbetsmiljöpolicy

Svealandstrafiken har en policy som styr arbetsmiljöarbetet i verksamheten. Den anger hur arbetsmiljön ska präglas av öppenhet och att alla individer ska behandlas jämlikt och med respekt.

Gällande lagstiftning på området är en nedersta gräns för nivån på vårt arbetsmiljöarbete och vi strävar efter att hela tiden förbättra vår arbetsmiljö, vilket inkluderar att vi regelbundet, och vid förändringar, undersöker och riskbedömer såväl vår fysiska som vår organisatoriska och sociala arbetsmiljö för att kunna vidta de åtgärder som behövs för att skapa en säker och trygg arbetsplats.

Policyn poängterar att allt arbetsmiljöarbete ska göras i samverkan mellan arbetsgivare, arbetstagare och skyddsombud. Den lyfter även att alla anställda ska få den introduktion och utbildning de behöver för att kunna arbeta säkert och hälsosamt samt att alla tillbud och olyckor som inträffar rapporteras och utreds så att vi kan vidta åtgärder.

### Förarhandbok

Svealandstrafiken har en förarhandbok som är till som ett stöd för våra förarens dagliga arbete. Förutom mobilanvändande, säkerhetskontroller och bemötandetekniker m.m innehåller den villkor för sjukanmälan/friskänmälan samt arbetstider och dygnsvila.

### Policy om kränkande särbehandling trakasserier och sexuella trakasserier

Svealandstrafiken har en policy för att motverka kränkande särbehandling och omfattar diskrimineringsgrunderna i svensk diskrimineringslag, dvs: etniskt ursprung, kön, sexuell läggning, könsidentitet, funktionshinder, ålder, religion. I policyn förtydligas att ansvaret att förhindra och hantera förekomsten av kränkande särbehandling är chefens, samt att det ingår som en del i det systematiska arbetet. Policyn följs av riktlinjer och rutiner för hur kränkande särbehandling ska förebyggas och hur detta ska hanteras och anmälas.

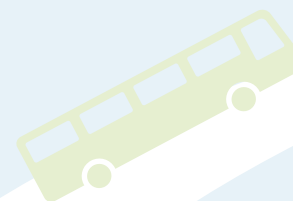
### Lönepolicy

Svealandstrafikens lönepolicy anger att lönesättningen ska vara marknadsmässig för att bidra till att den personal och kompetens som rekryteras stannar inom bolaget.

### Rekryteringspolicy

Vår rekryteringspolicy säkerställer en rättvis och professionell process som speglar Svealandstrafikens värderingar om alla människors lika värde. Alla kandidater behandlas respektfullt och får återkoppling genom en tydlig och strukturerad process. Vid nyanställningar erbjuds en grundlig introduktion som ger varje medarbetare bästa möjliga förutsättningar att snabbt komma in i sina nya roller.

Se även "Upplysningskrav relaterat till ESRS 2 SBM-2: Intressenters intressen och synpunkter", med information om, arbetsmiljöarbete, m.m, sidan 75.



## 51-4 Åtgärder

### > Strategisk kompetensförsörjning

Under 2024 startades ett projekt kring strategisk kompetensförsörjning för att möta utmaningar och risker med förarbristen som vi ser på både medel och lång sikt.

Projektet har som mål att vi efter genomförande arbetar på ett mer strukturerat sätt med alla rekryteringar i länen vi verkar i. Det innebär att vi kommer arbeta fram tydligare kravspecifikationer på våra bussförartjänster. Vi kommer vara en naturlig del av de samarbetsforum som finns i regionerna (Västmanland/Örebro) men också på nationell nivå. Projektet ska bidra till högre andel behöriga sökande på de utannonserade tjänsterna. Dessutom ska alla lediga tjänster synliggöras och skapa tydligare karriärmöjligheter inom bolaget.

### > Körskola

I Västerås har vår körskola funnits sedan 2012. Under 2024 startade samma verksamhet i Örebro och första klassen påbörjade sin utbildning under 2024. Det långsiktiga målet med den utökade satsningen är att ha fler klasser på varje ort och år som kan leda till minst 50 % av rekryteringsbehovet framåt.

Sedan starten har förarskolan varit en inkörsport för kvinnor i yrket.

Eftersom servicekänsla är en viktig egenskap som förare rekryterar vi gärna medarbetare med erfarenhet från andra kvinnodominerade serviceyrken så som vård, skola, omsorg och butikshandel. Vi strävar efter 50 % könsfördelning i klasserna. I år hade vi 42 % kvinnor på utbildningsplatserna.

### > Förarpool

För att bemöta tillfällig förarbrist startades ett projekt om internrekrytering till vår egen förarpool 2024. Som förare får man möjlighet att jobba i en dynamisk och flexibel arbetsmiljö på olika depåer.

### > Employer Branding

Under 2024 har vi stärkt upp kompetensen inom området employer branding för att kunna arbeta med hela medarbetarresan, öka bolagets attraktionskraft, stärka företagskulturen och medarbetarnas ambassadörskap. Målet är att detta ska bidra till att fler söker sig till Svealandstrafiken och våra olika yrkeskategorier, men också att fler stannar kvar hos oss som arbetsgivare.

Under 2024 har vi påbörjat arbetet med en

ny onboardingprocess för nya medarbetare. Vi har också genomfört en pilotaktivitet i form av en tjejkväll tillsammans med Arbetsförmedlingen och Grönlunds yrkesutbildningar, med goda resultat.

Målsättningen 2025 är att aktivt jobba både internt och externt genom att lansera nya karriärsidor på vår webbplats, delta på fler och nya typer mässor och event, arrangera fler interna medarbetarevent och synas i fler kanaler mot nya målgrupper – med särskilt fokus på kvinnor.

### > Verka för sänkt ålder för bussförarkort

EU:s körkortsdirektiv utgör tillsammans med EU:s YKB direktiv grunden för den svenska körkortslagstiftningen. Bestämmelser och komplicerade åldersregler samt begränsningar i vilken trafik unga bussförare får köra gör det svårt att attrahera yngre bussförare. Med stora pensionsavgångar är lättnader i dessa regler en förutsättning för en hållbar transportsektor.

Sedan 2021-2022 har Sveriges Bussföretag och Svensk Kollektivtrafik, där Svealandstrafiken är medlemmar drivit projektet kring att åldern för bussförare behöver sänkas inom hela EU samt att den så kallade 50-kilometersgränsen

måste slopas, för att väcka opinion nationellt. På europeisk nivå har frågan drivits ihop med de europeiska organisationerna UITP och IRU, där Sveriges bussföretag är medlemmar. Under 2024 intensifierades kontakter med berörda beslutsfattare i Bryssel. I september var vår VD och andra aktörer från Sveriges bussföretag i Bryssel för att påtala problematiken.



### > Förebyggande hälso- och friskvårdsarbete

Implementering av systemstöd för att systematisera och dokumentera processerna kring medarbetarskapet, som stöd för cheferna, har varit en viktig del i det hälsofrämjande arbetet. En annan viktig del är flertalet aktiviteter och kampanjer för att främja uttaget av friskvårdsbidraget. Genom friskvårdsarbete främjar vi hälsa och rörelse för våra medarbetare. Vi uppmuntrar och underlättar för våra anställda att utnyttja sitt friskvårdsbidrag och betalar också anmälningsavgiften för deltagande i motionslopp.

### > Utbildning – omedvetna fördomar

Under våren 2024 genomfördes en utbildning för chefer kring ökad medvetenhet om kulturella skillnader och arbete med omedvetna fördomar. Genom att öka medvetenheten om hur fördomar kan påverka arbetsmiljön, var utbildningen en del i arbetet med att skapa en mer jämlik och inkluderande arbetsplats oavsett kön, etnicitet eller bakgrund.

Se även ”Upplisyingskrav S1-3: Rutiner för att gottgöra för negativa konsekvenser och kanaler genom vilka de egna medarbetarna kan uppmärksamma problem kring gottgörelse”, sidan 86.

Se även ”Upplisyingskrav relaterat till ESRS 2 SBM-3: Väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell”, sidan 76.



## S1-5 Mål

Hållbarhetsmål	ESRS- ämne	Fotnot	Mål	Målar	Utfall 2024	Utfall 2023	Utfall 2022	Basår	Basårets värde
Attraktiv arbetsgivarindex ska ligga på en nivå över 94 p	S1	1	<b>94 poäng</b>	årligen		91		NA	NA
Hälsoindex ska ligga på en nivå över 65 p	S1	2	<b>65 poäng</b>	årligen		62	55	NA	NA
Motiverade medarbetare, MMI ska ligga på en nivå över 75 p	S1	3	<b>75 poäng</b>	årligen	<b>73</b>	NA	NA	NA	NA

### Fotnoter

- Attraktiv arbetsgivarindex mäts enligt nyckeltalsinstitutets definition. Består av 9 nyckeltal: tillsvidareanställningar, medianlön, lika chefskarriär, tid för kompetensutveckling, rörlighet nyanställda, kort/långtidssjukfrånvaro, personalansvar medarbetare/chef och avgångar. Resultat av 2024 års utfall levereras i Q1.
- Hälsoindex består av 9 nyckeltal i hälsoindex: frisktal, sjuktilfällen, rehabinflöde, rehabrisk, rehabresultat, kort/långtidssjukfrånvaro, friskvård, arbetsmiljöarbete. Resultat av 2024 års utfall levereras i Q1. Sjukskrivningarna gick ner mellan år 2022 - 2023, vilket förklarar förbättringen mellan dessa år
- Motiverad Medarbetarindex mäter medarbetarnas engagemang, motivation och drivkraft att utföra sitt arbete. Indexet baseras på svar på fyra frågor från den årliga medarbetarundersökningen; "Jag är nöjd med min arbetssituation", "Jag är nöjd med Svealandstrafiken som arbetsgivare", "Min arbetssituation uppfyller de förväntningar jag har, "Jag känner mig motiverad i mitt arbete". Svaren ges på en skala mellan 1-5 (1 = Instämmer inte alls, 5 = Instämmer helt). Resultat ges i indexvärde mellan 1-100. Värden mellan 0-49 indikerar behov av förbättring, 50-74 är godkänt med förbättringspotential, och 75-100 är ett bra resultat som vi vill behålla.

Under 2024 genomfördes för första gången en mätning av Svealandstrafikens MMI, (motiverade medarbetarindex) vilket resulterade i ett indexvärde på 73. Det är ett fint resultat som ger oss en bra utgångspunkt för att följa och stärka engagemanget hos våra medarbetare. Inför 2025 har vi satt målet att höja indexvärdet till 75.

För att nå målet kommer vi under 2025 att fortsatt arbeta enligt plan med aktiviteter som syftar till att förbättra vår arbetsmiljö.

För kommande år undersöks möjligheten att tidigarelägga processen med att få ett resultat från nyckeltalsinstitutets mätning av Attraktiv arbetsgivarindex samt Hälsoindex så att ett utfall kan presenteras i tid med hållbarhetsredovisningen.





## Arbetsmiljö och trafiksäkerhet

Våra bussförarens arbetsmiljö och arbetssituation utspelar sig främst i trafiken. En viktig del av trafiksäkerheten är att hålla fordonsparken välunderhållen och besiktigad. Det gör att vi kan förhindra olyckor och tillbud som kan orsakas av fordonsfel. I år gick 91 % av våra fordon genom besiktningen helt utan anmärkning, vilket är bättre än vårt mål om 90 %.

Vi har under 2024 varit inblandade i 57 skador där resenärer och/eller medtrafikanter varit inblandade, jämfört med 59 under 2023. Uppfattningen är att satsningarna för att öka rapporteringsbenägenheten som inleddes för två år sedan fortsatt ger effekt och att det är ett viktigt medel för att kunna arbeta förebyggande.

I takt med att hot och våld ökar i samhället så kan vi se att den utvecklingen även påverkar kollektivtrafiken. Förare och resenärer kan råka ut för våld och hot från andra resenärer.

Vi arbetar aktivt med att öka förare och resenärers säkerhet genom bland annat övervakning, väktare och kontrollanter, nära kontakt mellan trafikledning och förare, samt nära samarbete med andra samhällsaktörer och utbildning.

Under året har 652 förare genomfört någon typ av säkerhetsutbildning genom vår YKB-utbildning eller intro för förare. Momenten omfattar hantering av Hot och våld, brand i buss, övningar i trafiksäkerhet, halkkörning eller fallstudier av olyckor



### Konsekvenser, risker och möjligheter

Den potentiella negativa påverkan som identifierats från den dubbla väsentlighetsanalysen är kopplad till enskilda händelser i våra busschaufförers arbete. Dels handlar det om trafiksäkerhet,

dels om de hotfulla situationer som våra förare kan utsättas för. Som en del av vårt arbetsmiljöarbete ingår åtgärder för att hantera sådana hotfulla situationer.

Vi arbetar aktivt med att öka förare och resenärers säkerhet genom bland annat vår trafikledning, kameraövervakning, kontrollanter och väktare samt nära samarbete med andra samhällsaktörer.

Insatsen av yttre trafikledning har dessutom stärkts, vilket innebär att dessa enheter kan stödja förare i utsatta situationer och arbeta förebyggande på plats.

En identifierad finansiell risk gäller krissituationer som kan påverka vår förmåga att upprätthålla trafiken, som exempelvis vid bränder. Vi arbetar strategiskt för att skapa en säker och hälsosam arbetsmiljö som främjar medarbetarnas välbefinnande. Vår strategi konkretiseras genom åtgärdsplaner

och utbildningar som fokuserar på att förebygga arbetsrelaterad påverkan samt finansiella risker och möjligheter.

S1-1

## Styrande dokument

### Arbetsmiljöpolicy

Läs mer om detta dokument på sidan 77.

### Förarhandbok inkl. mobilpolicy

Svealandstrafiken har en förarhandbok som är till stöd för våra förars dagliga arbete. Den innehåller tydliga regler kring bland annat mobilanvändande, säkerhetskontroller och bemötandetekniker.

Läs mer om detta dokument på sidan 77.

### Drogpolicy

Svealandstrafiken har en drogpolicy som anger att vi som kollektivtrafikbolag har ett långtgående ansvar för att motverka missbruk.

Policyn krävställer att vara fri från droger och alkohol under arbetstid. Den anger att det utförs regelbundna slumpmässiga alkohol- och drogtestar på all personal i bolaget och samma tester är obligatoriska att genomföra vid nyanställningsundersökning.

Samtliga medarbetare lämnar utandningsprov innan något av bolagets fordon framförs.

### Riktlinje för förebyggande av hot och våld

Svealandstrafiken har en riktlinje för hur vi som bolag arbetar för att undvika och i de fall det uppstår hantera situationer med hot och våld. Som medarbetare på Svealandstrafiken ska man känna sig trygg i att kunna hantera uppkomna situationer. Rutinen är bolagsövergripande och omfattar samtliga depåers verksamhet. Riktlinjen ses över årligen i samverkan med Centrala skyddskommittén.

### Klädpolicy

Klädpolicyn för förare anger att uniformer som tas fram för ändamålet ska vara anpassade för förarnas arbetsuppgifter. Kläderna ska tydligt visa att föraren är i tjänst och bär ansvaret för bussen och resenärerna. Vid eventuella hot eller annan konfrontation anger kläderna att våra förare är att betrakta som tjänstemän i lagens mening.

### Rutin för säkerhetskontroll

Rutinen för säkerhetskontroll anger att alla fordon ska genomgå säkerhetskontroll vid daglig tillsyn.

### Rutin körkortskontroll

Svealandstrafiken har ett ansvar, gentemot passagerare och uppdragsgivare, att se till

att medarbetarna framför våra fordon på ett säkert och kvalitativt sätt. Rutinen reglerar säkerställandet av att våra medarbetare har giltigt körkort med rätt behörighet och giltigt YKB (Yrkeskompetensbevis).

S1-4

## Åtgärder

### > Förebyggande säkerhetsarbete

Vi jobbar aktivt med att förebygga ohälsa och olyckor innan de inträffar. Ett sätt att öka säkerheten för både medarbetare och resenärer är att identifiera och rapportera händelser som kunde ha resulterat i en olycka, s.k. tillbud. Under året har vi fortsatt arbetet som inleddes 2022 med att utveckla rapporteringskulturen och möjliggöra digital rapportering. Desto fler tillbud som rapporteras, desto fler olyckor och incidenter finns möjlighet att förebygga.

Som ett resultat av arbetet ser vi att rapporteringen av tillbud har ökat, från 590 (2022) till 691 (2024). Dock ser vi en liten nedgång från förra årets nivåer på 735 (2023). Detta kan förklaras av att det under 2023 var fler månader med vinterväglag. Trenden med ökad rapporteringsbenägenhet är fortsatt kvar.

### > SAM-modul

Under året har vi digitaliserat och systematiserat arbetet med det systematiska arbetsmiljöarbetet. Detta gör att vi enklare kan arbeta med styrning och uppföljning.

### > YKB

Inom trafikbranschen ställs krav på personlig yrkeskompetensutbildning (YKB) för att få utföra persontransport med buss.

På Svealandstrafiken sköter vi utbildningen i egen regi och tillhandahåller utbildningen till våra förare som en del av deras tjänst med kursplan godkänd av Transportstyrelsen. Det innebär att våra förare kontinuerligt vidareutbildas i bland annat trafiksäkerhet, kör- och vilotider, kundbemötande, konflikthantering, första hjälpen, brandsäkerhet, kost och hälsa. Att vi ger utbildningen själva innebär att vi har möjlighet att forma utbildningsinnehållet även efter frivilliga krav, som kompletterar de obligatoriska delmomenten.

Svealandstrafiken väljer att fokusera extra på riskmedvetenhet och trafiksäkerhet.

### > Introduktion för nyanställda förare

Vi lägger en stabil grund till säker körning i grundutbildning som alla nya förare genomgår när de blir anställda hos oss, även de som redan har busskörkort. Förutom allmän körträning ingår även utbildning i halkkörning.

### > Trafikledning

Svealandstrafiken har alltid trafikledning i tjänst när vi bedriver trafik.

### > Nya regler för mönsterdjup på däck under halkperioden

Med erfarenhet från senaste årens snömängder och påföljande svårigheter med framkomlighet i trafiken beslutades det under 2024 att mönsterdjupet på bussarnas däck inte får understiga 10 mm under halkperioden.

### > Övervakningskameror i våra bussar

Med syfte att öka tryggheten för både resenärer och förare, samt för att förebygga och hantera incidenter finns kameraövervakning i alla Svealandstrafikens bussar. All övervakning sker med tydlig information till de som berörs och materialet hanteras genom fastställda rutiner i enlighet med dataskyddsförordningen för att skydda den personliga integriteten. De flesta bussar filmar även i färdriktning i trygghetsskapande

syfte samt för att ha dokumentation vid eventuella försäkringsärenden.

### > Väktare, kontrollanter, yttre trafikledning och avtal med vaktbolag

För att öka säkerheten för både förare och resenärer arbetar Svealandstrafiken med yttre-trafikledning. Den yttre-trafikledningen arbetar förebyggande och finns som ett stöd till förarna i utsatta situationer.

Vid särskilda händelser så har yttre-trafikledningen ett nära samarbete med Polis samt möjlighet att ta hjälp av väktare och kontrollanter. Vid behov av bevakning av våra fastigheter eller andra personalutrymmen eller särskilda insatser i trafiken så finns ett avtal med ett vaktbolag som kan avropas av trafikledningen.

### > Komfortkörning

Under året har incitamentsystem för förarna att utföra Komfortkörning införts. Till skillnad från så kallad "Eco-driving", som tidigare tillämpats, har komfortkörning flera positiva effekter. Att köra mindre ryckigt ger en behagligare resa för resenärer och en högre upplevd säkerhet. Dessutom ger körstilen upphov till mindre slitage på bussarna och lägre bränsleförbrukning.

### > Projekt skyddsglas – pågående utredning

Sedan pandemiåren pågår ett projekt kring att utreda möjligheter kring installation av skyddsglas vid förarplatsen för att öka smittskyddet men också för att begränsa hotfulla situationer vid påstigning, vilket välkomnas av förarna. Projektet är inte avslutat ännu utan väntas pågå under kommande år.

### > Samverkan för ökad trygghet

I båda regioner deltar vi i samverkansgrupper som samordnas enligt metoden EST, effektiv samverkan för ökad trygghet. I dessa grupper samverkar fältassistenter, polis, brandkår, ambulans, fastighetsägare m.fl.

Vi är med och delger gruppen om händelser som vi varit involverade i och tar dessutom emot rapporter där lägesbilden i länen beskrivs, vilken bygger på en kartläggning av var och när brott och andra otrygghetsskapande händelser skett. Med denna information har vi möjlighet att anpassa stöd till förarna kontinuerligt.

### > Sammanhållet säkerhetsarbete

Under året har fokusområden lyfts för att säkerställa att Svealandstrafikens genomför säkerhetsinsatser för alla områden där det är

relevant. Fokusområdena har fastställts till personal i trafik, personal i depå, fysiskt skydd, SBA, systemsäkerhet och krishantering.

### Exempel på insatser som skett under året inom dessa områden är:

- Införandet av målade gångstråk för att tydliggöra var det är tillåtet med gångtrafik inne på depåområden.
- Systematiskt brandskyddsarbete – Genomgång av rutiner samt utrymningsövningar har genomförts på samtliga depåer och kontor. Förbättringsåtgärder har vidtagits i våra brandlarmsstyrningar, utrymningsvägar och larmfunktioner, ex har upphandling av nya brandlarm gjorts.
- Ny riktlinje för besökshantering – initierad, klar under Q1 2025.
- Arbete med att förhindra att obehöriga tar sig in på depåerna genom fastställda nivåer av fysiskt skydd.

Se även "Upplisyingskrav S1-3: Rutiner för att gottgöra för negativa konsekvenser och kanaler genom vilka de egna medarbetarna kan uppmärksamma problem kring gottgörelse", sida 86.



### > Kommunikationsinsatser internt och tillsammans med kollektivtrafikförvaltningarna

Läs mer om denna åtgärd i ”Upplysningskrav S4-4: Åtgärder avseende väsentliga konsekvenser för konsumenter och slutanvändare och strategier för att hantera de väsentliga riskerna och utnyttja de väsentliga möjligheterna, vad gäller konsumenter och slutanvändare, och dessa åtgärders ändamålsenlighet”, sidan 102.

### > FoU - Självkörande stödsystem för bussförare i kollektivtrafik

Läs mer om denna åtgärd ”Upplysningskrav E2-2: Åtgärder och resurser relaterade till förorening”, sidan 62.

S1-2

## Samverkansprocessen och arbetsplatsträffar

Som en del i Svealandstrafikens systematiska arbetsmiljöarbete arbetar vi systematiskt med samverkan i både en central och tre lokala skyddskommittéer sammansatta av skyddsombud, fackliga företrädare, medarbetar- och arbetsgivarrepresentanter. I skyddskommittéerna behandlas frågor om företagshälsövård, handlingsplaner enligt 3 kap. 2a § AML, planering av nya eller ändrade lokaler, -anordningar,

-arbetsprocesser, -arbetsmetoder och -arbetsorganisation, planering av användning av ämnen som föranleder ohälsa eller olycksfall, upplysningar och utbildning rörande arbetsmiljö, arbetsanpassning och rehabiliteringsverksamheten på arbetsställena. Utöver detta håller Svealandstrafikens chefer regelbundna arbetsplatsträffar (APT) med anställda samt medarbetarsamtal vilka ger utrymme för dialog kring incidenter samt medarbetarnas synpunkter och förslag.

VD ansvarar för att dessa rutiner följs, vilket säkerställer att medarbetarnas perspektiv ingår i det löpande beslutsfattandet.

Se även ”Upplysningskrav relaterat till ESRS 2 SBM-2: Intressenters intressen och synpunkter”, med information om kollektivavtal, arbetsmiljöarbete, m.m., (sidan 75). Se även ”Upplysningskrav relaterat till ESRS 2 SBM-3: Väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell”, (sidan 76).

## S1-5 Mål

Hållbarhetsmål	ESRS- ämne	Fotnot	Mål	Målar	Utfall 2024	Utfall 2023	Utfall 2022	Basår	Basårets värde
Vi ska leverera en trygg och säker resa	S1,S4	1	>70%	årligen	67%	68%	63%	NA	NA
Attraktiv arbetsgivarindex ska ligga på en nivå över 94 p	S1	2	94 poäng	årligen		91		NA	NA
Hälsoindex ska ligga på en nivå över 65 p	S1	3	65 poäng	årligen		62	55	NA	NA
Motiverade medarbetare, MMI ska ligga på en nivå över 75 p	S1	4	75 poäng	årligen	73	NA	NA	NA	NA

### Fotnoter

- Mätning görs i Svensk kollektivtrafiks resvane-, kvalitets, och attitydundersökning, (Kollektivtrafikbarometern) där ett representativt urval av allmänheten, dvs kunder och icke-kunder blir tillfrågade att genomföra kundundersökning varje månad. Frågan i mätningen lyder "Det känns tryggt att resa med bolaget". Resultatet redovisas som andelen instämmande, vilket innebär betyget 4 eller 5 på svarsskalan 1-5. Vår mätning är en ackumulerad årssiffra av både VL och LT's resultat, där filtrering ALLA läggs på alla alternativ förutom i valet "Färdmedel" - där allt bussrelaterat väljs, samt "Trafiktyp" - där region- och stadstrafik väljs. Målnivån är satt att representera en topp 5-placering bland representerade kollektivtrafiksvarumärken.
- Attraktiv arbetsgivarindex mäts enligt nyckeltalsinstitutets definition. Består av 9 nyckeltal: tillsvidareanställningar, medianlön, lika chefskarriär, tid för kompetensutveckling, rörlighet nyanställda, kort/långtidssjukfrånvaro, personalansvar medarbetare/chef och avgångar. Resultat av 2024 års utfall levereras i Q1.
- Hälsoindex består av 9 nyckeltal i hälsoindex: frisktal, sjukfallfällan, rehabinflöde, rehabrisk, rehabresultat, kort/långtidssjukfrånvaro, friskvård, arbetsmiljöarbete. Resultat av 2024 års utfall levereras i Q1. Sjukskrivningarna gick ner mellan år 2022 - 2023, vilket förklarar förbättringen mellan dessa år
- Motiverad Medarbetarindex mäter medarbetarnas engagemang, motivation och drivkraft att utföra sitt arbete. Indexet baseras på svar på fyra frågor från den årliga medarbetarundersökningen; "Jag är nöjd med min arbetssituation", "Jag är nöjd med Svealandstrafikens som arbetsgivare", "Min arbetssituation uppfyller de förväntningar jag har, "Jag känner mig motiverad i mitt arbete". Svaren ges på en skala mellan 1-5 (1 = Instämmer inte alls, 5 = Instämmer helt). Resultat ges i indexvärde mellan 1-100. Värden mellan 0-49 indikerar behov av förbättring, 50-74 är godkänt med förbättringspotential, och 75-100 är ett bra resultat som vi vill behålla.

Utfallet för målet "Vi ska leverera en trygg och säker resa" ligger på ungefär samma nivå som föregående år.

Under 2024 genomfördes för första gången en mätning av Svealandstrafikens MMI, (motiverade medarbetarindex) vilket resulterade i ett indexvärde på 73. Det är ett

fint resultat som ger oss en bra utgångspunkt för att följa och stärka engagemanget hos våra medarbetare. Inför 2025 har vi satt målet att höja indexvärdet till 75.

För att nå målet kommer vi under 2025 att fortsatt arbeta enligt plan med aktiviteter som syftar till att förbättra vår arbetsmiljö.

För kommande år undersöks möjligheten att tidigarelägga processen med att få ett resultat från nyckeltalsinstitutets mätning av Attraktiv arbetsgivarindex samt Hälsoindex så att ett utfall kan presenteras i tid med hållbarhetsredovisningen.

S1-3

## Gottgörelse och kanaler för uppmärksammande av eventuella problem

Svealandstrafiken har försäkringsskydd för både verksamheten och våra medarbetare, vilket gör att vi kan hantera risker och erbjuda ersättning vid negativa händelser. Försäkringsbolagen fastställer omfattningen av ersättningen.

För att möjliggöra rapportering av problem och oegentligheter har Svealandstrafiken en visselblåsarfunktion, som ger medarbetarna en trygg och anonym kanal för att uttrycka sina bekymmer. Alla inkomna rapporter hanteras konfidentiellt och med största seriositet. Medarbetare som använder dessa rapporteringskanaler skyddas självklart från repressalier.

Regelbundna medarbetarsamtal samt tillgång till HR och arbetsplatsträffar, där anställda kan framföra frågor och behov direkt till chefer och ledningen, ger också möjlighet att rapportera problem.

Se även "Upplysningskrav S1-2: Rutiner för kontakter med den egna arbetskraften och arbetstagarföreträdare", sidan 84.

S1-6

## Uppgifter om företagets anställda

### Antal anställda uppdelat i män och kvinnor

Könstillhörighet	Antal anställda (Antal personer)
Män	889
Kvinnor	195
Annat	0
Ej angivet	0
<b>Totalt anställda</b>	<b>1 084</b>

### Personalomsättning

S1-6 Det totala antalet anställda som lämnade företaget under rapporteringsperioden och personalomsättningen (1) under rapporteringsperioden.	Utfall 2024	Utfall 2023
<b>Antal anställda som lämnat</b>	97	115
<b>Personalomsättning</b>	8,95 %	10,61 %

<sup>(1)</sup> Personalomsättningen beräknas som antal som lämnat företaget dividerat med bolagets definition av antalet anställda.

### Antal anställda personer efter avtalstyp uppdelat i män och kvinnor, samt uppdelning av hel- och deltidsanställningar

2024				
Kvinna	Man	Övriga <sup>(*)</sup>	Uppgift saknas	Totalt
Antal anställda <sup>(1)</sup>				
195	889	0	0	1 084
Tillsvidareanställda <sup>(2)</sup>				
153	721	0	0	874
Tillfälligt anställda <sup>(3)</sup>				
2	7	0	0	9
Behovsanställda <sup>(4)</sup>				
40	161	0	0	201
Heltidsanställda <sup>(5)</sup>				
144	698	0	0	842
Deltidsanställda <sup>(6)</sup>				
9	23	0	0	32
<sup>(*)</sup> Kön enligt vad som anges av de anställda själva <sup>(1)</sup> Mäts per 31 december <sup>(2)</sup> Mäts per 31 december <sup>(3)</sup> Antal tillfälligt anställda = vikarierande och provanställda per 31 december <sup>(4)</sup> Mäts per 31 december <sup>(5)</sup> Mäts per 31 december <sup>(6)</sup> Mäts per 31 december				



## Uppgifter om medarbetare i den egna arbetskraften som inte är anställda

S1-7

Svealandstrafiken har inte någon arbetskraft som inte är anställd.

S1-7 Antalet medarbetare som inte är anställda i företagets egen arbetskraft	Utfall 2024	Utfall 2023
<b>Antal</b>	0	0

## Kollektivavtalstäckning och social dialog

S1-8

Svealandstrafiken har endast anställda i Sverige. Samtliga omfattas av kollektivavtal, förutom VD som omfattas av VD-avtal. Dessa avtal är avgörande för att främja en god arbetsmiljö och säkerställa anställningstrygghet.

Kollektivavtalen reglerar löner, förmåner, arbetstid och schemaläggning samt ger möjligheter till utbildning och kompetensutveckling. De innehåller också bestämmelser om friskvård och rehabilitering, vilket bidrar till en hållbar arbetsmiljö. Avtalen inkluderar även skydd mot

diskriminering och möjliggör en social dialog mellan arbetsgivare och anställda, vilket stärker arbetsvillkoren och trivseln på arbetsplatsen.

	Utfall 2024	Utfall 2023
<b>S1-8</b> Andelen av alla anställda som omfattas av kollektivavtal		
<b>Andel anställda</b>	100 %	100 %
<b>S1-8</b> Hur stor andel av de anställda globalt som företräds av medarbetarföreträdare		
<b>Andel anställda</b>	100 %	100 %

## Mångfaldsindikatorer

S1-9

Svealandstrafiken värderar mångfalden inom arbetsstyrkan och uppskattar att fler än 50 olika nationaliteter är representerade bland medarbetarna. Denna mångfald underlättar kommunikationen med våra resenärer och visar på tillgången av arbetsmöjligheter i det mångkulturella samhälle vi verkar i.

Se även "Upplysningskrav relaterat till ESRS 2 SBM-3: Väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell", sidan 76.

	Utfall 2024	Utfall 2023
S1-9 Fördelningen av de anställda efter åldersgrupp <sup>(1)</sup>		
<b>Under 30 år</b>	56	49
<b>Mellan 30-50 år</b>	485	466
<b>Antal över 50 år</b>	543	569
<b>S1-9</b> Könsfördelningen i antal och andel på företagsledningsnivå <sup>(2)</sup>		
<b>Antal ledare</b>	8	8
<b>Antal kvinnliga ledare</b>	2	3
<b>Antal manliga ledare</b>	6	5
<b>Andel kvinnliga ledare</b>	25 %	37,5 %
<b>Andel manliga ledare</b>	75 %	62,5 %
<sup>(1)(2)</sup> Mätningar speglar lägesbild per 31 december		

S1-10

## Tillräckliga löner

I Sverige omfattas anställda av lagar och kollektivavtal som säkerställer att de får rätt lön. Svealandstrafiken har enbart anställda i Sverige, och lönesättningen regleras genom

kollektivavtal, vilket garanterar att lönerna ligger i linje med de gängse referenslönerna för branschen.

S1-11

## Socialt skydd

I Sverige omfattas anställda av ett starkt socialt skyddssystem som ger ekonomisk trygghet vid större livshändelser. Vid sjukdom erbjuder Försäkringskassan sjukpenning som kompenserar för inkomstbortfall efter en karenperiod. Det finns också ett välutvecklat arbetslöshetsförsäkringssystem, där frivilligt medlemskap i en arbetslöshetskassa (a-kassa) ger rätt till ersättning vid arbetslöshet baserat på tidigare inkomst.

Anställda skyddas vid arbetsskador och funktionsnedsättningar genom arbetsskadeförsäkringen, som ger ekonomiskt stöd och rehabilitering för skador som inträffar i arbetet. Föräldraledighetslagen ger rätt till ersättning under föräldraledighet, vilket skyddar inkomsten när anställda är hemma med barn.

Dessutom omfattas alla anställda av det svenska pensionssystemet, som inkluderar allmän pension från staten och en tjänstepension. Det svenska sociala skyddssystemet är både omfattande och strikt reglerat, vilket säkerställer att alla anställda, oavsett anställningsform, har tillgång till denna trygghet.

	Utfall 2024	Utfall 2023
<b>S1-11</b> Anställda omfattas av socialt skydd mot inkomstbortfall	JA	JA

## S1-14 Mått för arbetsmiljö

	Utfall 2024	Utfall 2023
<b>S1-14</b> Andelen personer i den egna arbetskraften som omfattas av företagets arbetsmiljösystem		
<b>Andel personer</b>	100 %	100 %
<b>S1-14</b> Antal och frekvens <sup>(1,2)</sup> av dokumenterade arbetsrelaterade olyckor		
<b>Antal fall</b>	45	73
<b>Frekvens</b>	29,32	48,21
<sup>(1)</sup> Antalet dokumenterade arbetsrelaterade olyckor hämtas från avvikelserapporteringssystemet IA, händelsetyp olycka. Olyckor kan vara kollisioner i trafiken eller olyckor i verkstaden. <sup>(2)</sup> Frekvensen beräknas som antalet dokumenterade arbetsrelaterade olyckor per 1 000 000 arbetade timmar, enligt ESRS.		

## S1-15 Mått för balans mellan arbete och fritid

	Utfall 2024	Utfall 2023
<b>S1-15</b> Anställda som har rätt till ledighet av familjeskäl		
<b>Andel anställda</b>	100 %	100 %
<b>S1-15</b> Andel av de anställda som har rätt till ledighet av familjeskäl som har tagit ledigt av familjeskäl <sup>(1)</sup> uppdelat efter könstillhörighet		
<b>Andel anställda</b>	12,36 %	13,01 %
<b>Andel kvinnor</b>	7 %	7 %
<b>Andel män</b>	14 %	14 %
<sup>(1)</sup> Beräknas utifrån familjeskäl som frånvarorsak i lönesystemet, Högja lön.		

## S1-16 Ersättningsnivå

Svealandstrafiken genomför regelbundet en lönekartläggning för att säkerställa rättvisa och transparens i lönerna bland våra anställda. Om kartläggningen visar på avvikelser i lönesättningen, vidtar vi omedelbart åtgärder för att korrigera dessa skillnader.



## Bolagsspecifika mål och mått

Genom avsnitt S1 har mått som inte omfattas av ESRS-standarder redovisats. En sammanfattning av dessa syns i nedan tabell.

	footnot	Mål	2024	2023	2022	2021	2020
<b>Arbetsmiljö och trafiksäkerhet</b>							
Antal färdolycksfall	1		14	7	10	6	4
Antal tillbud	2		691	735	590	595	390
Antal förare som genomfört säkerhetsutbildning	3		652	690	509	268	462
Andel fordon som går igenom besiktning utan anmärkning		90 %	91 %	90 %	92 %	89 %	88 %
Antal trafikolyckor med personskada på resenär eller medtrafikant	4	0	57	59	38	45	56
<b>Arbetsvillkor och kompetensförsörjning</b>							
Andel kvinnor som gick i vår egen busskörskola		50 %	42 %	0 %	33 %	36 %	58 %
ENPS	5	tbd	9	NA	NA	NA	NA
Sjukfrånvaro totalt	6		9,08 %	9,70 %	10,56 %	6,90 %	6,73 %
Långtidssjukfrånvaro	6		3,33 %	3,51 %	3,48 %	2,12 %	1,88 %
Sjukfrånvaro för män	6		6,51 %	6,59 %	7,64 %	6,13 %	6,14 %
Sjukfrånvaro för kvinnor	6		2,57 %	3,11 %	2,91 %	10,80 %	9,72 %
Sjukfrånvaro bland anställda under 29 år	6		0,36 %	0,55 %	0,51 %	4,02 %	4,44 %
Sjukfrånvaro bland anställda 30-49 år	6		3,59 %	3,90 %	4,22 %	6,09 %	6,47 %
Sjukfrånvaro bland anställda över 50 år	6		5,13 %	5,25 %	5,83 %	8,08 %	7,40 %
Nyttjande av friskvårdsbidrag	7	65 %	83 %	49 %			

### Fotnoter

- Färdolycksfall defineras som olycksfall på väg till och från jobbet.
- Tillbud defineras som oönskade händelser som hade kunnat sluta i ohälsa eller olycksfall, (t. ex. en mindre busskollidering med stolpe utan personskada).
- Med säkerhetsutbildning menas säkerhetsmoment i vår YKB-utbildning eller Introduktionsutbildning. Momenten omfattar hantering av hot och våld, brand i buss, övningar i trafiksäkerhet, halkkörning eller fallstudier av olyckor.
- Antal registrerade skadeärenden till grund för ev. försäkringsärenden.
- eNPS är ett mått där medarbetaren får svara på hur villig man är att rekommendera sin arbetsplats till andra. I ett spann där det är möjligt att landa mellan -100 och 100 är ett värde mellan 1-20 är ett bra resultat. Ett positivt värde indikerar att man har fler ambassadörer än kritiker och passivt inställda.
- Sjukfrånvaron mäts som andelen timmar med sjukfrånvarorsak av totalt arbetade timmar.
- Mäts som andelen medarbetare som tagit ut någon form av friskvårdsbidrag av antal medarbetare.

## ESRS S2

# Arbetstagare i värdekedjan

Svealandstrafiken verkar för en långsiktig hållbar utveckling genom att i största möjliga mån välja varor och tjänster som är producerade och levererade under hållbara sociala och miljömässiga förhållanden. Vår affärsmodell innebär både att utföra kollektivtrafik i egen regi och att som komplement handla upp kollektivtrafik som utförs av underentreprenörer. Bussförare hos de som utför trafik på vårt uppdrag är därmed en stor och viktig grupp av medarbetare i vår värdekedja.

Tabellen ger en översikt över de viktigaste hållbarhetsfrågorna för ämnet samt hur konsekvenser, risker och möjligheter tas om hand i verksamheten.

Fokusområde	Hänsyn till arbetstagare hos underentreprenörer av busstrafik samt utförare av städtjänster	Hänsyn till arbetstagare i värdekedjan
Konsekvenser	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Positiv påverkan på bussförarens arbetsvillkor i upphandlande kontrakt med kollektivavtalslikande villkor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Negativ påverkan på arbetare i värdekedjan relaterat till Svealandstrafikens stora inköpskategorier, ex. fordon, reservdelar, kemikalier, elektronik och textil</li> </ul>
Finansiella risker och möjligheter		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eventuella ökade inköpskostnader pga. ökad kravställning och kontroller</li> </ul>
Styrande dokument	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Upphandlings- och inköpspolicy</li> <li>• Uppförandekod för leverantörer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Upphandlings- och inköpspolicy</li> <li>• Uppförandekod för leverantörer</li> </ul>
Urval av åtgärder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Social kravställning i upphandlingar</li> <li>• Leverantörsuppföljning</li> <li>• Branschspecifik dialog</li> <li>• Funktionskrav Buss</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Substitution</li> <li>• Social kravställning i upphandlingar</li> <li>• Leverantörsuppförandekod antagen</li> <li>• Särskilda kontraktsvillkor om tillbörlig aktsamhet för hållbara leveranskedjor antagna</li> <li>• Leverantörsuppföljning</li> <li>• Branschspecifik dialog</li> <li>• Förutsättningar i föraruniformsavtal – mot mer hållbara textila produkter.</li> <li>• Kravställning på "OECD Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas"</li> </ul>
Mål	-	-

## \* Vår strategi

Svealandstrafiken verkar för en långsiktigt hållbar utveckling genom att i största möjliga mån välja varor och tjänster som är producerade och levererade under hållbara sociala och miljömässiga förhållanden. Intressena, synpunkterna och rättigheterna för medarbetare i vår värdekedja beaktas genom en kombination av kravställning, leverantörsuppföljning, dialoger med leverantörer och riskanalys. Inför varje direktivstyrd upphandling görs en bedömning av om inköpet kan hamna inom ett riskområde för negativ påverkan på miljö och människor. Om så är fallet ställs krav på hållbara leveranskedjor och/eller specifika sociala krav utifrån den bedömning som har gjorts.

Vi deltar i branschdialoger och samarbeten för ökad kompetens kring främjat socialt ansvar och möjligheter till förbättringar i leverantörsledet. Ett exempel är dialoger kopplade till upphandlingar av elbussar och batterier, där vi samarbetar med andra aktörer inom kollektivtrafik i Ethical trading Initiatives Swedens elfordonsgrupp.

## S2 SBM-3 Ambition att gynna den lokala bussmarknaden

Svealandstrafikens ambition är att möjliggöra för den lokala bussmarknaden. Vår affärsmodell gynnar lokalt näringsliv och samhälle, samt skapar förutsättningar för små och medelstora bussbolag som kan komplettera sin övriga verksamhet med viss volym på linje- eller skoltrafik.

Genom arbete med social kravställning i upphandlingar av busstrafik bidrar vi dessutom till förbättrade arbetsvillkor i bussbranschen. Enligt Upphandlingsmyndigheten bedöms risker kopplade till arbetsmiljö och arbetsvillkor för bussförare generellt sett som låga i upphandlade kontrakt.

Se även "Upplysningskrav relaterat till ESRS 2 SBM- 3: Intressenternas intressen och synpunkter", sida 93 och 95.

**\*Upplysningskrav relaterat till ESRS 2 och SBM-2**



S2-2

## Rutiner för kontakter

Kontakter med medarbetarna i värdekedjan sker huvudsakligen genom leverantörerna, som har ansvar för att följa upp arbetsvillkor, men genom deltagande i branschdialoger ökar transparensen och kunskap kring konsekvenser.

Kontakt med leverantörerna tas främst i samband med upphandlingar och leverantörsuppföljningar. Uppföljningen hanteras olika beroende på vilken typ av kontrakt avtalet avser. Ett entreprenadavtal följs t.ex. upp veckovis med byggmöten och platsbesök där bland annat utsedda och överförda ansvar för arbetsmiljö följs upp.

Inköpsavdelningen har operativt ansvar för kontakterna med leverantörer under upphandlingsprocessen, men efter att avtalet är tecknat övergår det ansvaret till kontraktsansvarig. Det yttersta ansvaret för avtalet ligger hos Inköpschef. Ansvarsfördelningen styrs av företagens delegationsordning och resultaten från kontakterna beaktas i företagens beslutsprocesser.

Effektiviteten i kontakterna

utvärderas genom löpande dialoger, leverantörsuppföljningar och interna riskbedömningar. Resultaten används för att förbättra arbetssätt och säkerställa att åtgärder leder till önskade effekter. Exempelvis har analyser av högriskområden lett till tydligare krav på leverantörers rapportering och handlingsplaner.

Se även:

["Upplysningskrav S2-1 – Policyer för medarbetare i värdekedjan"](#), sida 93 och 96.

["Upplysningskrav relaterat till ESRS 2 SBM-3: Väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell"](#), sida 93 och 95.

["Upplysningskrav relaterat till ESRS 2 SBM-2: Intressenters intressen och synpunkter i avsnittet om Arbetstagare i värdekedjan"](#), sida 91.

S2-3

## Rutiner för gottgörelse

Om det kommer till Svealandstrafikens kännedom att arbetsmiljöarbetet brister hos våra underleverantörer av busstrafik begär vi in en handlingsplan på hur detta ska åtgärdas.

Genom de nyligen antagna

kontraktsvillkoren om tillbörlig aktsamhet för hållbara leveranskedjor krävs för högriskleverantörer att det ska finnas möjlighet för intressenter såsom rättighetshavare, deras företrädare och miljö- och människorättsförsvarare att framföra klagomål om de har farhågor om faktisk eller potentiell negativ påverkan i leverantörens verksamhet eller i leveranskedjorna. Vi krävställer också att leverantören ska hantera de klagomål som framförs samt att om leverantören har orsakat eller bidragit till faktisk negativ påverkan så ska de tillhandahålla gottgörelse.

I det planerade arbetet med vår uppföljningsprocess kopplad till ovan nämnda kontraktsvillkor avses att utveckla rutinerna för att följa upp dessa krav genom leverantörsuppföljningar.

S2-5

## Mål

Svealandstrafiken arbetar med att ta fram och implementera mål som syftar till att hantera negativa och positiva konsekvenser samt relaterade finansiella risker och möjligheter för medarbetare i värdekedjan.

## Hänsyn till arbetstagare hos underentreprenörer av busstrafik samt utförare av städtjänster

S2  
SBM-3

### Identifierade konsekvenser samt finansiella risker och möjligheter

#### Konsekvenser kopplade till arbetstagare hos underentreprenörer av busstrafik

Svealandstrafikens affärsmodell omfattar både att utföra kollektivtrafik i egen regi och att som komplement handla upp kollektivtrafik som utförs av underentreprenörer. Bussförare hos de som utför trafik på vårt uppdrag är därmed en stor och viktig grupp av medarbetare i vår värdekedja.

För att säkerställa en grundläggande social trygghet för dem ställer vi krav på att våra underentreprenörer ska ha kollektivavtalsliknande avtal på plats inför trafikstart.

Vi följer också de funktionskrav som finns listade i Bus Nordics gemensamt framtagna kravbilaga att använda vid upphandlingar av bussar. Bus Nordic är ett samarbete mellan de nationella branschorganisationerna för kollektivtrafik och huvudstadsregionerna i de nordiska länderna. Kravbilagan innehåller bland annat krav på förarmiljö, så som hur ergonomi och förartrygghet ska uppnås. För bussförare i Sverige bedöms dock risker kopplade till arbetsmiljö och arbetsvillkor generellt sett som låga i upphandlade kontrakt, enligt Upphandlingsmyndighetens utvärdering.

#### Konsekvenser kopplade till arbetstagare utförande städtjänster

En annan kategori av arbetare i värdekedjan är de medarbetare som utför städtjänster i Svealandstrafikens lokaler. Sett till städbranschen i stort förekommer oskäliga arbetsvillkor. Detta beaktas för att prioritera åtgärder, såsom krav på

kollektivavtalsliknande avtal. Befintligt städtjänstsavtal är framtaget av Region Örebro län som har stor erfarenhet kring lokalvård.

S2-1

### Styrande dokument

#### Uppförandekod för leverantörer

Svealandstrafiken har under året antagit en uppförandekod för leverantörer. Genom koden krävs att alla internationellt erkända mänskliga rättigheter, så som de uttrycks i FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna, den internationella konventionen om medborgerliga och politiska rättigheter, den internationella konventionen om ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter samt ILO:s deklaration om grundläggande principer och rättigheter i arbetslivet, ska respekteras. Därtill har lagts krav på hur arbetares rättigheter, miljö och

affärsetik ska hanteras.

Framgent ska vi utveckla uppföljningsprocess av de leverantörer där man förutom att ställa krav på uppförandekoden även lagt till Särskilda kontraktsvillkor om tillbörlig aktsamhet.

[Läs mer om de särskilda kontraktsvillkoren under avsnittet om hänsyn till arbetstagare i värdekedjan. sidan 96.](#)

#### Upphandling- och inköspolicy

Upphandlings- och inköspolicyn anger att våra inköp ska bidra till en hållbar samhällsutveckling i enlighet med Agenda 2030 och andra samhällsmål.

[Läs mer om detta dokument i "Upplysningskrav G1-1: Affärsetiska policyer och företagskultur", sidan 109.](#)

## S2-4 Åtgärder

### > Social kravställning i upphandlingar

Varje upphandling föregås av en riskanalys som ligger till grund för kravställningen som anpassas utifrån de risker som föreligger. Under året har dessutom upphandlingskraven förstärkts genom införandet av en leverantörsuppförandekod, vilken successivt införs i samtliga upphandlingar.

### > Leverantörsuppföljning

Vi genomför uppföljning och vid brister i arbetsmiljö eller arbetssätt kräver vi handlingsplaner för åtgärdande.

### > Branschspecifik dialog

Vi deltar i samarbeten och branschspecifika forum för att främja socialt ansvar och stärka kravställningen i leverantörsledet.

### > Funktionskrav buss

Vi följer de funktionskrav som finns listade i Bus Nordics gemensamt framtagna kravbilaga. Vi utgår själva från kraven vid upphandlingar av bussar men även som kravbilaga vid upphandling av underentreprenörers trafik. Kravbilagan innehåller bland annat krav på förarmiljö, så som hur ergonomi och förartrygghet skall uppnås.



## Hänsyn till arbetstagare i värdekedjan

S2  
SBM-3

### Identifierade konsekvenser samt finansiella risker och möjligheter

#### Konsekvenser för arbetstagare kopplade till Svealandstrafikens viktigaste materialinköp och dess värdekedjor

Vid sidan av upphandlad trafik är ett av Svealandstrafikens viktigaste inköpsområden fordonsbränsle. Diesel som tidigare använts har ersatts av biogas sedan många år. Tack vara att biogasen tillverkas av lokala, förnyelsebara råvaror i vårt närområde undviks de stora sociala och miljömässiga konsekvenser som är förknippade med värdekedjorna för fossila bränslen.

Det finns även ett stort inflöde av däck och reservdelar för löpande underhåll i Svealandstrafikens verksamhet. Dessa varors värdekedjor omfattar också många steg,

från utvinning av råvaror och naturresurser till slutproduktionen av varorna som behövs för verksamheten. Vid råvaruutvinning och bearbetning av naturgummi som är relevant för däckproduktion finns höga påverkansrisker för kränkningar av arbetares rättigheter och mänskliga rättigheter, såsom diskriminering av migrantarbetare och tvångsarbete. Själva däcktillverkningen bedöms ha medelhög risk beroende på produktionsland.

Textilier används både i fordonskläder och för uniformer, vilka utgör två kontinuerliga inköpskategorier för Svealandstrafiken. Generellt sett finns påverkansrisker för barnarbete och kränkningar av arbetstagares rättigheter i värdekedjor för textiltillverkning. Särskilt stora problem hittas inom bomullsproduktion och klädtillverkning, där tvångsarbete och otillräckliga löner är vanliga problem.

#### Konsekvenser inom fordonsindustrin

De medarbetare som är särskilt utsatta i värdekedjor med identifierat hög risk är främst de som är involverade i råvaruutvinning och produktion av mindre komponenter till fordonsindustrin, där en stor del av produktionen sker i Kina, enligt Upphandlingsmyndigheten.

Det finns stora påverkansrisker kopplat till fordonsindustrins komplexa värdekedjor. Branschanalyser och internationella standarder, som OECD:s riktlinjer, visar på höga risker för kränkningar av mänskliga rättigheter. Riskerna innefattar bland annat tvångs- och barnarbete, tvångsförflyttning av ursprungs- och lokalbefolkning, otillräckliga löner, farlig arbetsmiljö, olaglig övertid och trakasserier. Det har även framkommit i analyserna att migrerande arbetare och kvinnor är potentiellt mer utsatta i

fordonsindustrisektorn, eftersom de ofta är överrepresenterade i sektorer med lågt skydd. Vid elfordonstillverkning finns särskilt höga risker relaterade till batteritillverkning och utvinning av mineraler och metaller, så som kobolt. Utvinningen sker ofta i högriskområden där barnarbete och tvångsarbete kan förekomma.

Dessa ovan påverkansrisker hanteras genom att i upphandling av elbussar ställa höga krav på social hållbarhet. Däribland är man som tillverkare ålagd att följa internationell standard OECD Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas.

#### Finansiella risker och möjligheter

De största finansiella riskerna för företaget är nära kopplade till ovan sociala arbetsvillkor i leveranskedjan, vilket kan påverka varuförsörjning, vårt rykte och inköpskostnader. Samtidigt erbjuder

utmaningarna möjligheter att stärka hållbarheten genom förbättrade inköpsrutiner och utveckling av hållbara leveranskedjor.

S2-1

## Styrande dokument

### Uppförandekod för leverantörer

Läs mer om detta dokument på sidan 93.

### Särskilda kontraktsvillkor om tillbörlig aktsamhet för hållbara leveranskedjor

Kraven i de särskilda kontraktsvillkoren är till för att säkerställa efterlevnaden av åtagandena i Uppförandekoden och innebär att leverantören ska ha en process för tillbörlig aktsamhet. Genom processen ska leverantören identifiera, förhindra, begränsa och gottgöra negativ påverkan på människor, miljö och samhälle i den egna verksamheten och i leveranskedjorna.

Genom kontraktsvillkoren möjliggörs uppföljning av förväntningarna i uppförandekoden genom självskattningsenkäter, dialoger och eller revisioner.

### Upphandling- och inköpspolicy

Läs mer om detta dokument i

”Upplysningskrav G1-1 - Affärsetiska policyer och företagskultur”, sidan 109.

S2-4

## Åtgärder

För att hantera konsekvenser samt finansiella risker och möjligheter kopplat till arbetare i värdekedjan arbetar vi med följande åtgärder:

#### > Substitution

Genom att lokalt producerat förnyelsebart fordonsbränsle har ersatt fossilt bränsle undviks de stora sociala och miljömässiga konsekvenser som är förknippade med värdekedjorna för fossila bränslen.

#### > Social kravställning i upphandlingar

Varje upphandling föregås av en riskanalys som ligger till grund för kravställningen som anpassas utifrån de risker som föreligger.

Under året har dessutom upphandlingskraven förstärkts genom införandet av en leverantörsuppförandekod, vilken successivt införs i samtliga upphandlingar.

#### > Särskilda kontraktsvillkor om tillbörlig aktsamhet för hållbara leveranskedjor

Under 2024 har vi antagit särskilda kontraktsvillkor om tillbörlig aktsamhet som tagits fram inom det nationella samarbetet med hållbar upphandling som Sveriges regioner står bakom. Dessa kontraktsvillkor ska läggas med vid upphandlingar där hög risk identifierats.

Kontraktsvillkoret innebär att leverantörer ska ha policyer och processer på plats för att identifiera, förhindra, begränsa och gottgöra negativ påverkan på människor, miljö och samhälle i den egna verksamheten och i leveranskedjorna. Dessutom krävs viss transparens.

Generellt sett kommer dessa krav gälla de avtal som vi tecknar med leverantörer som bedöms ha hög risk i sin leverantörskedja.

#### > Leverantörsuppföljning

Vi genomför uppföljning och vid brister i arbetsmiljö eller arbetssätt kräver vi handlingsplaner för åtgärdande.

#### > Branschspecifik dialog

Vi deltar i samarbeten och branschspecifika forum för att främja socialt ansvar och stärka kravställningen i leverantörsledet.

#### > Förutsättningar i föraruniformsavtal – mot mer hållbara textila produkter

I vårt avtal för föraruniformer har möjlighet skapats för att tillsammans med leverantören utveckla sortimentet och på sikt ersätta artiklar med mer hållbara textila produkter.

#### > Kravställning på ”OECD Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas

I alla våra elbussupphandlingar krävställer vi att leverantören ska följa OECD Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas, en riktlinje som hjälper företag att säkerställa att deras inköp och hantering av mineraler inte bidrar till konflikter eller mänskliga rättighetsbrott.

Genom kravställningen uppmanas leverantörerna att genomföra en noggrann tillbörlig aktsamhetsprocess för att spåra ursprunget av mineralerna i sina leveranskedjor. Det uppmanar också till



engagemang för att främja långsiktig utveckling i drabbade områden och att arbeta för att minimera negativa sociala och miljömässiga effekter.

Se även ”Upplyningskrav relaterat till ESRS 2 SBM-2: Intressenters intressen och synpunkter”, (sidan 91) samt ”S2-3: Rutiner för att gottgöra för negativa konsekvenser och kanaler genom vilka medarbetare i värdekedjan kan uppmärksamma problem”, (sidan 92).

### Ändamålsenlighet i fokusområdenas åtgärder samt avsatta resurser

Ändamålsenligheten i våra åtgärder utvärderas så som för kontakterna genom leverantörsuppföljningar och interna analyser. Detta inkluderar uppföljning av krav & kontraktsvillkor samt dialoger med leverantörer för att identifiera brister och möjligheter till förbättring. Utvärderingen inkluderar även branschgemensam dialog.

Svealandstrafiken har för närvarande inte fått information om någon situation som utgör ett allvarligt människorättsrelaterat problem eller incident i vare sig tidigare eller senare led i värdekedjan.

Svealandstrafiken avsätter resurser i form av dedikerad personal, verktyg och samarbeten för att hantera de väsentliga konsekvenser som företaget kan orsaka. Inköpsavdelningen, hållbarhetssamordnare och miljösamordnare arbetar tillsammans för att integrera sociala och miljömässiga krav i upphandlingsprocesser. Företaget investerar även i utbildning och kompetensutveckling för att stärka kunskapen om hållbarhetskrav och tillbörlig aktsamhetsprocesser.



## ESRS S3, S4

# Berörda samhällen, konsumenter och slutanvändare

Svealandstrafikens verksamhet påverkar i första hand de samhällen där vårt kollektivtrafiksuppdrag utförs, dvs i Västmanlands län och i Örebro län. Genom att erbjuda hållbar kollektivtrafik bidrar vi till samhällsnytta genom förbättrad rörlighet, potentiellt minskade transportrelaterade utsläpp och ökad tillgänglighet, ökad jämlikhet, minskad segregation, förutsättningar för arbete, utbildning och hälsa som inte bara påverkar samhället utan även resenärerna. Vi har också en potentiell påverkan i andra samhällen genom våra värdekedjor.

Tabellen ger en översikt över de viktigaste hållbarhetsfrågorna samt hur konsekvenser, risker och möjligheter tas om hand i verksamheten.

Fokusområde	Ansvar för resenärers säkerhet (trafiksäkerhet) S4	Påverkan i närsamhället S3	Berörda samhällen i värdekedjan S3
<b>Konsekvenser</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Positiv påverkan på resenärers upplevda trygghet med kameraövervakning ombord</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Väl fungerande kollektivtrafik ger förutsättningar för att alla i samhället har tillgång till transporter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potentiell negativ påverkan på lokalbefolkning och ursprungsbefolkning främst relaterat till gruvdrift</li> </ul>
<b>Finansiella risker och möjligheter</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En olycka kan innebära att resenärer väljer bort oss på grund av minskat anseende eller oro</li> </ul>		
<b>Styrande dokument</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förarhandbok, inkl. mobilpolicy</li> <li>• Drogpolicy</li> <li>• Rutin för säkerhetskontroll</li> <li>• Riktlinje för förebyggande av hot och våld</li> <li>• Klädpolicy</li> <li>• Rutin körkortskontroll</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förarhandbok, inkl. mobilpolicy</li> <li>• Drogpolicy</li> <li>• Rutin för säkerhetskontroll</li> <li>• Riktlinje för förebyggande av hot och våld</li> <li>• Klädpolicy</li> <li>• Rutin körkortskontroll</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se S2</li> </ul>
<b>Urval av åtgärder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komfortabelt körsätt • Tillgänglighetsanpassade bussar</li> <li>• Funktionskrav bus nordic • Övervakningskameror i våra bussar</li> <li>• Väktare, kontrollanter, trafikledare och yttre trafikledning</li> <li>• MBU • Samverkan för ökad trygghet • Hantering av personuppgifter • Kommunikationsinsatser internt och tillsammans med kollektivtrafikförvaltningarna.</li> <li>• FoU - Självkörande stödsystem för bussförare i kollektivtrafik</li> <li>• Förebyggande säkerhetsarbete.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komfortabelt körsätt • Tillgänglighetsanpassade bussar</li> <li>• Funktionskrav bus nordic • Övervakningskameror i våra bussar • Väktare, kontrollanter, yttre trafikledning</li> <li>• MBU • Samverkan för ökad trygghet</li> <li>• Hantering av personuppgifter</li> <li>• Kommunikationsinsatser internt och tillsammans med kollektivtrafikförvaltningarna.</li> <li>• FoU - Självkörande stödsystem för bussförare i kollektivtrafik</li> <li>• Förebyggande säkerhetsarbete</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se S2</li> </ul>
<b>Mål</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi ska leverera en trygg och säker resa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Leveranssäkerheten ska ligga på 99,85 %</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se S2</li> </ul>

## Ansvar för resenärers säkerhet och påverkan i närsamhället

### \* Våra resenärer

Svealandstrafiken planerar, levererar och utvecklar hållbar kollektivtrafik med kunden i fokus i de trafikuppdrag som tilldelas oss från Region Örebro län och Region Västmanlands kollektivtrafikförvaltningar.

Resenärerna och allmänheten möts av respektive regions varumärke för kollektiva bussresor inom, i Region Västmanland av VL och i Region Örebro län av Länstrafiken. Det är via dessa varumärken som resenärerna köper biljetter och kollektiva resor marknadsförs. Med det sagt är resenärerna en central intressentgrupp för Svealandstrafiken och samverkan med våra uppdragsgivare kring resenärernas behov och rättigheter är vägledande i utvecklingen av våra tjänster, vilket spelar en avgörande roll i hur vår strategi, affärsplan och affärsmodell utformas.

\*Upplysningskrav relaterat till ESR 2 SBM-2

Tillsammans med våra uppdragsgivare arbetar vi med att våra kollektivtrafiktjänster ska bidra till social inkludering och tillgänglighet. Genom att erbjuda kollektivtrafik som är trygg, säker och anpassad för alla grupper, inklusive äldre och personer med funktionsvariation, möjliggör vi för alla att ta del av samhällets rörlighet. Genom kontinuerlig dialog med våra uppdragsgivare och andra aktörer säkerställer vi att våra prioriteringar reflekterar våra intressenters behov, särskilt när det gäller leveranssäkerhet och trygghet under resor.

### S3- SBM-3 Kollektivtrafikens samhällsnytta i närsamhället

Svealandstrafiken verksamhet påverkar i första hand de samhällen där vårt kollektivtrafikuppdrag utförs. Genom att erbjuda hållbar kollektivtrafik bidrar vi till samhällsnytta genom förbättrad rörlighet,

potentiellt minskade transportrelaterade utsläpp och ökad tillgänglighet, ökad jämlikhet, minskad segregation, förutsättningar för arbete, utbildning och hälsa.

Inom Svealandstrafikens uppdrag tillhandahålls kollektivtrafik till invånarna i Västmanland och Örebro län, där kollektivtrafiken bidrar till denna samhällsnytta för invånarna.

### S3 SBM-3 S4 SBM-3 Vi prioriterar trygghet, säkerhet och tillgänglighet

Svealandstrafikens strategi och affärsplan är utformade för att hantera de potentiella konsekvenser som vår verksamhet har för resenärer. Identifierade positiva konsekvenser, som ökad social inkludering

genom fungerande kollektivtrafik och att vi bidrar till ökad trygghet med kameraövervakning ombord är viktiga faktorer i vår strategiska planering för att säkerställa att vi fortsätter leverera samhällsnytta och möter våra användares behov.

Genom att prioritera trygghet, säkerhet och tillgänglighet i kollektivtrafiken minimerar vi negativa effekter och förstärker de positiva bidragen till samhället.

### Övervakningskamerorna i våra bussar

Övervakningskameror i våra bussar har som syfte att öka tryggheten för både resenärer och förare samt för att förebygga och hantera incidenter. All övervakning sker med tydlig information till de som berörs och materialet hanteras genom fastställda rutiner i enlighet med dataskyddsförordningen för att skydda den personliga integriteten.

Läs mer i ”Upplysningskrav S4-4: Åtgärder avseende väsentliga konsekvenser för konsumenter och slutanvändare och strategier för att hantera de väsentliga riskerna och utnyttja de väsentliga möjligheterna, vad gäller konsumenter och slutanvändare, och dessa åtgärders ändamålsenlighet”, sidan 101 och 83.

### Sårbara grupper

De grupper som påverkas mest av vår verksamhet inkluderar äldre, personer med funktionsvariation, studenter samt barn och unga.

För dessa grupper är kollektivtrafiken ofta en central del av vardagen. Ur denna grupp har vi identifierat att äldre och personer med funktionsvariation löper större risk att påverkas av bristande tillgänglighet. Därför prioriterar vi åtgärder för att säkerställa att deras behov tillgodoses i samverkan med våra beställare. Detta görs genom att ställa specifika funktionella och tekniska krav med anpassningar till passagerarbehov i nordisk kontext. Tillgängligheten vill vi ska vara den samma under årets kalla månader som de varma. Barn, äldre och personer med funktionsvariation är extra utsatta för alla typer av olycksfall i trafiken. Många barn och ungdomar

reser med buss till och från skola och fritidsaktiviteter, så det är därför viktigt för oss att beakta deras perspektiv i säkerhetsfrågor. För att kontrollera att våra fordon är säkra genomgår alla fordon kontinuerliga säkerhetskontroller.

### **S4-2** Rutiner för kontakter med resenärer

För att tillsammans förstå och bemöta behoven hos resenärer som löper större risk för negativa konsekvenser, bjuds vi kontinuerligt in till våra kollektivtrafikmyndigheters resenärsråd. Ett exempel på ett sådant tillfälle var när DHR - Västmanland en organisation för personer med nedsatt rörelseförmåga bjöds in för att utvärdera framkomlighet på de första elbussarna som kom i trafik i Västmanland. Detta ledde fram till värdefulla anpassade justeringar för att kunna bidra till ökad social inkludering och tillgänglighet. Vi får även del av kundsynpunkter genom våra uppdragsgivares kundtjänster. Alla synpunkter som gäller själva trafikutförandet och även skador på bussarna skickas vidare till oss. Dessa följs noga upp och statistikförs samt analyseras för att kunna förbättra och skapa en trygg och tillgänglig kollektivtrafik för alla.

Genom kontinuerlig dialog om samt uppföljning och anpassning av våra tjänster med våra uppdragsgivare och i de kommuner som vi bedriver skolskjuts strävar vi efter att bidra till en hållbar och inkluderande kollektivtrafik som möter resenärernas behov och förväntningar. Det operativa ansvaret för att säkerställa att denna dialog sker och att resultaten integreras i våra beslut ligger hos chef för Affärsutveckling.

### **S3-3** **S4-3** Kompensation och ersättning

All kompensation, så som ersättning av biljett hanteras och administreras av våra två uppdragsgivare som ansvarar för försäljningen av biljetter och den allra mesta av kommunikationen mot resenär. Om det rör sig om ett skadeärende kopplat till vårt utförande blir ärendet ett försäkringsärende mellan Svealandstrafiken och den resenär som utsatts för skadan. För att hantera sådana ärenden finns rutiner som innebär att Svealandstrafiken sammanställer uppgifterna som inkommit via resenären och skickar en rapport till vårt försäkringsbolag. Försäkringsbolaget kontaktar i sin tur resenären och gör en utredning om händelsen. När utredningen är klar och

resenären anses vara berättigad till ersättning betalar försäkringsbolaget ut ersättning och fakturerar Svealandstrafiken.

De allra flesta skadeärenden och andra synpunkter på vårt trafikutförande kommer in till oss via trafikmyndigheternas kundtjänster och slussas sedan vidare till rätt process inom vår organisation. Det händer att resenärer hör av sig till oss direkt, men kollektivtrafikmyndigheternas kundtjänster är de kanaler som resenärer först och främst blir guidade till att framföra sina klagomål hos.

För att säkerställa att dessa kanaler fungerar ändamålsenligt övervakar vi regelbundet inkomna ärenden och följer upp dem noggrant.

Genom återkommande analyser och dialoger med våra uppdragsgivare arbetar vi för att förbättra våra rutiner och säkerställa att resenärernas synpunkter leder till konkreta och meningsfulla åtgärder.

S4-1

S3-1

## Styrande dokument

- **Förarhandbok, inklusive mobilpolicy**
- **Drogpolicy**
- **Riktlinje för förebyggande av hot och våld**
- **Klädpolicy**
- **Rutin för säkerhetskontroll**
- **Rutin körkortskontroll**

Läs mer om alla dessa dokument i ”Uppllysning S1-1:Policyer för den egna arbetskraften”, sidan 82.

S3-4

S4-4

## Åtgärder

För att hantera väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter för resenärer och påverkan i närshället arbetar vi med följande åtgärder.

### > Komfortabelt körsätt

Enligt Svensk Kollektivtrafik är risken att råka ut för en olycka ungefär dubbelt så stor för bilister än för bussresenärer. Vi arbetar aktivt med så kallat komfortabelt körsätt, tydliga utrop och dekaler i bussen som ett led i att minska risken för skador och olyckor.

### > Tillgänglighetsanpassade bussar

I samverkan med våra uppdragsgivare ställs specifika funktionella och tekniska krav med anpassningar till passagerarbehov.

### > Funktionskrav buss

Vi följer de funktionskrav som finns listade i Bus Nordics gemensamt framtagna kravbilaga. Utöver kraven på förarmiljö som berörts i tidigare avsnitt så innehåller kravbilagan specifika funktionella och tekniska krav med anpassningar till passagerarbehov i nordisk kontext.

### > Övervakningskameror i våra bussar

Förare och resenärer kan råka ut för våld och hot från andra resenärer. I takt med att hot och våld ökar i samhället så kan vi se att den utvecklingen även påverkar kollektivtrafiken.

Vi arbetar aktivt med att öka förare och

resenärers säkerhet genom bland annat vår trafikledning, kameraövervakning, kontrollanter och väktare samt nära samarbete med andra samhällsaktörer.

Läs mer i ”Upplysningskrav S1-4: Åtgärder avseende väsentliga konsekvenser för den egna arbetskraften och strategier för att minska de väsentliga riskerna och utnyttja de väsentliga möjligheterna, vad gäller den egna arbetskraften, och dessa åtgärders ändamålsenlighet”, sidan 83.

### > Väktare, kontrollanter, yttre trafikledning

Läs mer i ”Upplysningskrav S1-4: Åtgärder avseende väsentliga konsekvenser för den egna arbetskraften och strategier för att minska de väsentliga riskerna och utnyttja de väsentliga möjligheterna, vad gäller den egna arbetskraften, och dessa åtgärders ändamålsenlighet”, sidan 83.

### > MBU, Människan bakom uniformen

Människan Bakom Uniformen (MBU) är ett samarbetsprojekt mellan aktörer från uniformbärande yrken. I MBU får ungdomar chansen att lära känna människan bakom uniformen. Där ingår bussförare som en kategori tillsammans med bland andra

polis, brandkår och väktare. Samtidigt får medarbetare i de uniformbärande yrkena lära känna ungdomar.

Målet med MBU är att genom inflytande och öppenhet öka ungdomars delaktighet, minska kriminalitet, och skapa möten som ökar förståelsen mellan deltagarna. Projektet bidrar till att skala bort lager av okunskap och otrygghet mellan grupperna, och i förlängningen minska det hot och våld som våra förare och andra uniformsbärare utsätts för. Projektet startades upp i Västerås under 2023 och ska pågå under två år. Vi har sedan tidigare mycket god erfarenhet av MBU i Örebro.

### > Samverkan för ökad trygghet

Läs mer i ”Upplysningskrav S1-4: Åtgärder avseende väsentliga konsekvenser för den egna arbetskraften och strategier för att minska de väsentliga riskerna och utnyttja de väsentliga möjligheterna, vad gäller den egna arbetskraften, och dessa åtgärders

ändamålsenlighet”, sidan 83.

#### > Hantering av personuppgifter

Svealandstrafiken ansvarar inte för marknadsföring eller försäljning av kollektivtrafiktjänster mot resenär, vilket innebär att vi inte heller lagrar personuppgifter i annat fall än vid skadehantering eller vid utlämnande av hittegods till ett visst värde. Vid denna begränsade hantering säkerställer vi ändå att vi följer GDPR och andra relevanta lagar för att skydda resenärernas integritet, vilket även är relevant relaterat till kameraövervakning på bussen.

#### > Kommunikationsinsatser internt och tillsammans med kollektivtrafikköretningarna

Under året har riktade kommunikationsinsatser gjorts mot både förare och resenärer kring viktiga säkerhetsaspekter. Via intranät och infotorg har vår nolltolerans mot mobilanvändande under körning informerats under hösten. Mot resenärer har poängterats att det är tryggare att sitta ned samt att använda säkerhetsbälte ombord på bussarna. Man har också informerat om vår skadehantering.

#### > FoU - Självkörande stödsystem för bussförare i kollektivtrafik

Läs i ”Upplysningskrav E2-2: Åtgärder och resurser relaterade till förorening”, sidan 62.

#### > Förebyggande säkerhetsarbete

Läs i ”Upplysningskrav S1-4: Åtgärder avseende väsentliga konsekvenser för den egna arbetskraften och strategier för att minska de väsentliga riskerna och utnyttja de väsentliga möjligheterna, vad gäller den egna arbetskraften, och dessa åtgärders ändamålsenlighet”, sida 82.

Vi avsätter nödvändiga resurser för att hantera verksamhetens väsentliga konsekvenser, inklusive personal och budget för implementering av åtgärder och löpande uppföljning. Vårt arbete syftar till att möta och överträffa resenärernas förväntningar och bidra till en trygg och hållbar kollektivtrafik. Under året har inga allvariga människorättsfrågor eller incidenter kopplade till våra resenärer registrerats.



S3-5 S4-5 **Mål**

Hållbarhetsmål	ESRS- ämne	Fotnot	Mål	Målar	Utfall 2024	Utfall 2023	Utfall 2022	Basår	Basårets värde
Leveranssäkerheten ska ligga på 99,85 %	S3	1	<b>99,85 %</b>	årligen	<b>99,84 %</b>	99,84 %	99,87 %	NA	NA
Vi ska leverera en trygg och säker resa	S1,S4	2	<b>&gt;70 %</b>	årligen	<b>67 %</b>	68 %	63 %	NA	NA

#### Fotnoter

- Andel utförda turer jämfört med planerade turer över året
- Mätning görs i Svensk kollektivtrafiks resvane-, kvalitets, och attitydundersökning, (Kollektivtrafikbarometern) där ett representativt urval av allmänheten, dvs kunder och icke-kunder blir tillfrågade att genomföra kundundersökning varje månad. Frågan i mätningen lyder "Det känns tryggt att resa med bolaget". Resultatet redovisas som andelen instämmande, vilket

innebär betyget 4 eller 5 på svarsskalan 1-5. Vår mätning är en ackumulerad årsiffra av både VL och LT's resultat, där filtrering "ALLA" läggs på alla alternativ förutom i valet "Färdmedel", där allt bussrelaterat väljs, samt för "Trafiktyp", där region- och stadstrafik väljs. Målnivån är satt att representera en topp 5-placering bland representerade kollektivtrafiksvarumärken.

Svealandstrafiken har fastställt resultatnriktade mål med särskilt fokus på områden som säkerhet, tillgänglighet och punktlighet, vilka både är anpassade till att minimera negativa- och stärka positiva effekter för resenärerna, men även att linjera med våra beställares trafikförsörjningsprogram och mål för kollektivtrafiken. Ett av nyckeltalen som mäter målens framsteg följs genom

kollektivtrafiksbarometern, en undersökning som görs genom Svensk Kollektivtrafik. År 2024 når vi ännu en gång ett högt resultat vad gäller leveranssäkerhet. Det är vi stolta över men arbetet med att ytterligare förbättra oss pågår ständigt.

Utfallet för målet "Vi ska leverera en trygg och säker resa" ligger på ungefär samma nivå som föregående år, ett godkänt resultat.

## Berörda samhällen i värdekedjan

S3  
SBM-3

\*

### Utmaningar och konsekvenser för samhällen längre bort i värdekedjan

Svealandstrafiken beaktar de samhällen som sannolikt påverkas väsentligt av företagets verksamhet, både genom direkt verksamhet och genom värdekedjan, inklusive varor, tjänster och affärsförbindelser.

Betydande negativa effekter längre ned i värdekedjan har identifierats genom den dubbla väsentlighetsanalysen vilken visar att bristande arbetsförhållanden och kränkningar av mänskliga rättigheter kan förekomma. Hög risk för negativ påverkan finns i början av värdekedjan, särskilt vid utvinning av metaller och mineraler som omställningen till ett utsläppsneutralt trafikutbud kan medföra. Urfolks rättigheter är särskilt relevanta vid resursutvinning i deras traditionella områden.

De negativa konsekvenserna kan vara både systematiska och kopplade till specifika händelser.

Systematiska konsekvenser omfattar påverkan på marginaliserade grupper genom miljöföroreningar eller dåliga arbetsvillkor i leverantörskedjan. Enskilda händelser kan exempelvis inkludera incidenter kopplade till avfallshantering eller förändringar i leveranskedjan.

S3-1

S3-4

S3-5

### Styrande dokument, åtgärder och mål

Styrande dokument, åtgärder och mål relaterat till påverkadesamhällen i leverantörskedjan kan läsas i:

”Upplysningskrav S2-1: Policyer för medarbetare i värdekedjan”, sidan 93 & 96.

”Upplysningskrav S2-4: Åtgärder avseende väsentliga konsekvenser för medarbetare i värdekedjan och strategier för att hantera de väsentliga riskerna och utnyttja de väsentliga möjligheterna, vad gäller medarbetare i värdekedjan, och dessa åtgärders ändamålsenlighet”, sidan 96-97.

”Upplysningskrav S2-5: Mål för hur väsentliga negativa konsekvenser ska hanteras, positiva konsekvenser stärkas och väsentliga risker och möjligheter hanteras”, sidan 92.

\*Upplysningskrav relaterat till ESRS 2 SBM-3: Väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell





# INFORMATION OM STYRNING

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.

## I DETTA KAPITEL

- Ansvarsfullt företagande

sid 106

### Våra fokusområden inom styrning

- Företagskultur
- Affärsetik
- Antikorruption



## ESRS G1

# Ansvarsfullt företagande

Som offentligt ägt bolag med ett samhällsuppdrag att omsätta skattemedel till samhällsnytta har vi särskilda förväntningar på oss när det gäller att bedriva vår verksamhet på ett ansvarsfullt sätt. Vi arbetar värderingsstyrt för att uppnå en positiv företagskultur och har tydliga rutiner för att undvika korruption och god affärsetik.

Tabellen ger en översikt över de viktigaste hållbarhetsfrågorna samt hur konsekvenser, risker och möjligheter tas om hand i verksamheten.



Fokusområde	Företagskultur, affärsetik och antikorrupktion
Konsekvenser	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Genom att vara en god samhällsaktör samt att arbetssätt anpassas kontinuerligt har vi som verksamhet förutsättningar till positiv påverkan på samhället och omvärlden.</li> <li>• Potentiellt negativ påverkan på företaget och omgivningen vid eventuella korruptions- och mutbrott i egen verksamhet eller i värdekedjan</li> <li>• Potentiell positiv påverkan på våra underentreprenörer genom vår unika affärsmodell</li> <li>• Samverkan med huvudmän avgörande för en potentiell positiv påverkan på kollektivtrafikens omfattning och inriktning.</li> </ul>
Finansiella risker och möjligheter	<ul style="list-style-type: none"> <li>• På lång sikt finns risken att den ökade förväntan på hantering av hållbarhetsrisker kan försvåra finansieringsmöjligheten om inte omställning och anpassning till ny verklighet sker i rätt takt.</li> </ul>
Styrande dokument	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riktlinje för representation</li> <li>• Attestordning</li> <li>• Finanspolicy</li> <li>• IT- policy</li> <li>• Uppförandekod för leverantörer</li> <li>• Riktlinje om internkontroll</li> </ul>
Urval av åtgärder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Visselblåsarfunktion</li> <li>• Tydliga inköpsrutiner</li> <li>• Transparens i affärer genom RFI, (Request for Information) i tillämpliga fall</li> <li>• Internkontrollplan</li> </ul>

## \* Särskilt ansvar som offentligt ägt bolag

Som offentligt ägt bolag med ett samhällsupdrag att omsätta skattemedel till samhällsnytta har vi särskilda förväntningar på oss när det gäller att bedriva vår verksamhet på ett ansvarsfullt och affärsetiskt vis. Vi tillämpar offentlig upphandling, ett regelverk som bygger på att skapa sunda affärer och att undvika korruption och opartiskt agerande. Potentiell negativ påverkan på omgivningen genom mutor och korruption är ett identifierat riskområde där eventuella överträdelser mot våra riktlinjer kan komma att skada företagets anseende. Därför arbetar vi värderingsstyrkt och arbetar för att alla känner väl till våra riktlinjer och värderingar.

Potentiell negativ påverkan från korruption och kränkningar av mänskliga rättigheter i leverantörsledet har också identifierats under analysarbetet. För att hantera detta arbetar vi med att ställa krav på hållbara leveranskedjor. Att komma till rätta med kränkningar av mänskliga rättigheter i leveranskedjan är ett omfattande och komplext arbete som vi behöver bemöta och hantera gemensamt i branschen. Därför har vi

krokarm med andra och etablerat dialoger och samarbeten i dessa frågor.

Genom vår unika affärsmodell har vi också en potentiell positiv påverkan på våra underentreprenörer. Genom att kombinera trafik i egen regi med upphandlad trafik, gynnas bland annat lokalt näringsliv och samhälle. Det skapar förutsättningar för små och medelstora bussbolag att komplettera sin övriga verksamhet med viss volym linje- eller skoltrafik.

Kollektivtrafik som företeelse förutsätter samhällets förtroende. Därför är samverkan med huvudmän avgörande för en potentiell positiv påverkan på kollektivtrafikens omfattning och inriktning. Svealandstrafiken följer politiken och deltar ibland i politiska möten för att informera om utmaningar, hinder och möjligheter till att utforma en välfungerande kollektivtrafik, i syfte att främja en politik som styr mot en effektiv, inkluderande och tillgänglig kollektivtrafik

På lång sikt finns risken att den ökade förväntan på hantering av hållbarhetsrisker kan försvåra finansieringsmöjligheten om inte omställning och anpassning till ny verklighet sker i rätt takt.

\*Upplyningskrav relaterat till ESRS 2 IRO-1

Se ”Upplyningskrav ESRS 2 IRO-1: Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter”, sidan 37.



## Företagskultur, affärsetik och antikorrupktion

G1.  
GOV-1

### Förvaltnings-, lednings- och tillsynsorganens ansvar

Svealandstrafiken har tydliga riktlinjer som betonar etiskt agerande, hantering av intressekonflikter, och åtgärder mot korrupktion. Vi upprätthåller transparens och säkerställer att etiska normer följs i upphandlingar och leverantörssamarbeten, med en uttalad nolltolerans mot mutor och korrupktion.

Högsta ledningen och relevanta befattningshavare utbildas i affärsetik med fokus på intressekonflikter, mutor och korrupktion. Detta säkerställer att både chefer och anställda är medvetna om bolagets styrdokument (inkl. policyer och riktlinjer), vilket stödjer både regelefterlevnad och etiskt agerande.

Svealandstrafiken följer svenska lagkrav

samt betonar att styrelse och ledning aktivt ska integrera affärsetiska frågor i styrning och kontrollsystem för att säkerställa regelefterlevnad och hållbarhet.

G1-1

### Företagskultur och affärsetiska principer

#### Vi arbetar värderingsstyrt

Svealandstrafiken vill vara och uppfattas som ett transparent och ansvarsfullt företag. Detta är extra viktigt som offentlig aktör, då agerande som avviker från detta kan skada allmänhetens förtroende. Förväntningarna på hur man arbetar med ansvarsfullt företagande höjs succesivt med krav på utökad redovisning och lagstiftning. Genom att vara en god samhällsaktör samt att arbetsätt anpassas kontinuerligt har vi som verksamhet förutsättningar till positiv påverkan på samhället och omvärlden.

För att hantera konsekvenser och finansiella risker på området arbetar vi dels värderingsstyrt, dels har vi en rad styrande dokument på området.

#### SVEA

Våra värderingar, sammanfattade i orden Samverkande, Värdeskapande, Engagerande och Ansvarstagande (SVEA), utgör grunden för vår positiva bolagskultur och är en förutsättning för att efterleva vår egen och samhällets förväntan. Värdeorden vägleder oss i vårt dagliga arbete och hjälper oss att fatta beslut som leder mot vår vision och våra långsiktiga mål. De fungerar som en ledstjärna för hur alla avdelningar och medarbetare ska agera både internt och externt för att skapa affärsmässig samhällsnytta tillsammans med våra intressenter, vid t.ex. leverantörsrelationer.

#### 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. Detta innebär att de avdelningar som gör stora och regelbundna affärer får information kontinuerligt. Vi utbildar även kring detta i samband med nyanställning. Alla chefer är utbildade inom jäv, mutor och korrupktion.

Se även ”Upplysningskrav G1. GOV-1 Förvaltnings-, tillsyns- och ledningsorganens ansvar”, sidan 108.

Transparens i våra affärer är en viktig princip för oss och i tillämpliga fall arbetar vi gärna med s.k. RFI (Request for Information), där vi inför upphandling bjuder in leverantörer på aktuell marknad till dialog. Syftet är att ta del av leverantörernas kunskap och utveckling inom branschen för att kunna

ställa relevanta krav, samt informera om hur upphandlingsprocessen fungerar och hur vårt behov ser ut. Ett arbetssätt som blivit mycket uppskattat. Vi ser även över möjligheter för att få till förnyad konkurrensutsättning i befintliga kontrakt och ta in fler leverantörer i våra ramavtal.

### Antikorruption

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.

För att hantera den potentiellt negativa påverkan på företaget och omgivningen som uppstår vid eventuella korruptions- och mutbrott i egen verksamhet eller i värdekedjan bedrivs verksamheten med en stark affärsetisk grund och nolltolerans mot korruption och mutor. I vår inköps- och upphandlingspolicys, ekonomiska riktlinjer

samt Supplier Code of Conduct betonas vikten av att agera affärsetiskt och opartiskt. För att tidigt fånga upp misstankar om ekonomisk brottslighet och andra slags överträdelser använder sig Svealandstrafiken av både en intern samt extern visselblåsarfunktion.

### Visselblåsarfunktion

Svealandstrafiken har en visselblåsarfunktion som är tillgänglig för medarbetare via intranätet och för externa intressenter via hemsidan. Syftet med denna tjänst är att tidigt fånga upp misstankar om ekonomisk brottslighet eller avvikelser från bolagets värderingar, leverantörsuppförandekod och affärsetiska riktlinjer. Funktionen och hantering är i linje med svensk visselblåsarlag (Lag (2021:890) om skydd för personer som rapporterar om missförhållanden), implementerad från EU-direktiv 2019/1937 Detta innebär bland annat att rapportering kan ske helt anonymt och att man är skyddad mot repressalier. Om ett visselblåsarärende inkommer hanterar visselblåsarrådet ärendet skyndsamt. Inga överträdelser har observerats under året.

Se även ”Upplysningskrav G1-3: Förebyggande arbete mot, och upptäckt av, korruption och mutor”, sidan 111

## G1-1 Affärsetiska policier

### Upphandling- och inköbspolicy

Som offentligt ägt bolag arbetar vi med offentlig upphandling och följer Lagen om offentlig upphandling, LOU och Lagen om upphandling inom försörjningssektorerna, LUF. De fem grundläggande principerna inom offentlig upphandling; ickediskriminering, likabehandling, proportionalitet, öppenhet och ömsesidigt erkännande styr vårt affärsetiska agerande. Som offentlig aktör är det mycket viktigt att vår verksamhet är fri från jäv, mutor och korruption.

Vår upphandlings- och inköspolicy anger att de som företräder bolaget i inköp och upphandlingar alltid ska agera affärsetiskt och opartiskt i enlighet med dessa lagar. Policyn guidar alla som är involverade i upphandlingsarbete eller är i kontakt med leverantörer eftersom det är funktioner som är mest utsatta för risk för korruption och mutor. Policyn anger att medarbetare ska avstå från att delta i upphandlingar om det finns misstanke om jäv. En annan viktig princip är att alla inköp och upphandlingar ska bidra till långsiktig hållbar ekonomi genom att utnyttja konkurrensmöjligheter.

Dessutom anges att miljökrav ska ställas där de gör störst effekt och på ett sätt som marknaden kan möta, krav på social hänsyn i arbets- och anställningsvillkor ska ställas där det är möjligt och lämpligt. Policyn anger även att våra inköp ska bidra till en hållbar samhällsutveckling i enlighet med Agenda 2030 och andra samhällsmål.

### Riktlinje för representation

Vid leverantörskontakter och extern representation finns tydliga riktlinjer för till exempel mottagande av gåvor. Ekonomichefen ansvarar för att medarbetare är informerade om våra ekonomiska riktlinjer och att eventuella överträdelser utreds. Våra riktlinjer främjar transparens och konkurrens, och alla lagstadgade upphandlingar annonseras offentligt.

### Attestordning

Vi uppdaterar vår ekonomiska attestordning inför varje år samt kontinuerligt under året. I attestordningen framgår vilka som får ingå avtal och beställa varor och tjänster och i den meningens representera bolaget. De berörda är utbildade och informerade om att vara aktsamma med utgifter för bolagets räkning. Leverantörsfakturer attesteras alltid av två olika personer. Den som har attesträtt för ett

visst ansvar, ansvarar även för representation inom ramen för sitt ansvarsområdes budget. Svealandstrafiken som regionägt bolag ska iaktta restriktivitet och måttlighet vid tillämpningen av regler kring representation och gåvor. Bestämmelser kring detta finns i vår riktlinje för representation. Inga överträdelse har observerats under året.

### Finanspolicy

Finanspolicyn anger hur finansverksamheten hos Svealandstrafiken ska bedrivas. Den anger vilka risker som bolaget får ta samt hur de olika riskerna i finansverksamheten ska begränsas. Vidare fastställs ansvarsfördelningen och administrativa regler.

Finanspolicyn fungerar även som vägledning i det dagliga arbetet för personal inom bolaget, samt tydliggör roller och ansvar.

### Uppförandekoden för leverantörer inkl. särskilda kontraktsvillkor

I upphandlingar med hög risk för kränkningar av mänskliga rättigheter ställer vi krav på hållbara leveranskedjor genom vår uppförandekod och särskilda kontraktsvillkor som antogs under 2024.

Läs mer om detta dokument i ”Upplysningskrav S2-1: Policyer för medarbetare i värdekedjan”, sida 93.

### Policy om kränkande särbehandling

Våra policyer och riktlinjer för att motverka kränkande särbehandling, trakasserier och sexuella trakasserier är implementerade och uppdateras vid behov.

Läs mer om detta dokument i ”Upplysningskrav S1-1: Policyer för den egna arbetskraften”, sida 77.

### IT-Policy

Svealandstrafiken har en policy för användande av IT i syfte att skydda företagets verksamhet, kunder, partners, anställda och andra intressenter.

Företagets IT-resurser får inte användas för att på otillbörligt sätt sprida, förvara eller förmedla information i strid mot gällande lagstiftning, som är att betrakta som politisk, ideologisk eller religiös propaganda. IT-resurserna får inte heller användas i strid mot GDPR- stadganden om den personliga integriteten.

Inte heller till information som kan uppfattas som kränkande, som syftar till att marknadsföra produkter eller tjänster som saknar anknytning till företaget eller som på något annat sätt kan störa företagets IT-verksamhet.

### Riktlinje om internkontroll

Läs mer om detta dokument i avsnittet om ”Riskhantering och intern kontroll” på sida 34.

### G1-2 Hantering av förbindelser med leverantörer

Svealandstrafiken gör alla större inköp genom offentlig upphandling och följer en strukturerad process med tydliga, transparenta kravspecifikationer och kriterier för val av leverantör.

För att säkerställa affärsetik finns rutiner för internkontroll i alla delar av inköpsarbetet, exempelvis genom en arbetsgång där olika personer involveras i utvärdering och beslut för att minimera riskerna för jäv eller oegentligheter.

För att bidra till långsiktig hållbarhet väljer vi i största möjliga mån varor och tjänster som producerats och levererats under hållbara sociala och miljömässiga förhållanden. Vid varje upphandling bedömer vi om inköpet kan innebära risk för negativ påverkan på människor. Om produktionen sker i högriskländer eller berör en högriskbransch ställs krav på hållbara leveranskedjor eller specifika sociala- och miljökrav.

Ett exempel är upphandlingen av elbussar, där vi har en dialog med leverantören för att hantera eventuella risker kopplade till värdekedjan. Vi har en nära dialog med leverantören kring hur de hanterar utmaningar i sin värdekedja för att undvika att oönskade konsekvenser uppstår.

När en kompletterande upphandling av elbussar startade hösten 2024 infördes en Supplier Code of Conduct och tillhörande särskilda kontraktsvillkor för tillbörlig aktsamhet. En översyn av hur kraven ska följas upp under avtalstiden har också inletts.

Se även ”Upplysningskrav G1-1: Affärsetiska policyer och företagskultur”, sidan 108 - 109.

G1-3

## Förebyggande arbete mot, och upptäckt av, korruption och mutor

Svealandstrafiken har identifierat affärsetiska risker särskilt inom områden som upphandling och leverantörssamarbeten. Knutet till dessa ansvar finns därför tydliga policys och riktlinjer som säkerställer transparens och rättvisa. Vid eventuell misstanke om intressekonflikter, mutor eller korruption genomförs först en intern utredning som eventuellt lämnas över till oberoende part om så skulle krävas. Resultaten från utredningar som pekar på brott mot våra affärsetiska principer redovisas för styrelsen, vilket möjliggör för styrelse och VD att säkerställa att åtgärder vidtas.

Se även "Upplysningskrav G1-1: Affärsetiska policier och företagskultur", sidan 108 - 109.



## Mått

### G1-5 Politiskt inflytande

Kollektivtrafik bygger på samhällets förtroende, och därför är samverkan med huvudmän avgörande för att positivt påverka kollektivtrafikens omfattning och inriktning. Svealandstrafiken följer den politiska utvecklingen och deltar i möten med politiska företrädare för att belysa utmaningar, hinder och möjligheter i kollektivtrafiken, med målet att bidra till en effektiv, inkluderande och tillgänglig kollektivtrafik.

Svealandstrafiken är medlem i Sveriges Bussföretag, en bransch- och arbetsgivarorganisation för bussföretag i Sverige. Genom detta medlemskap deltar Svealandstrafiken i branschgemensamma frågor och samarbeten inom kollektivtrafiksektorn.

Sveriges Bussföretag bedriver politisk påverkan för att främja bussbranschens intressen. De arbetar med att påverka lagstiftning och politiska beslut som påverkar branschen, både nationellt och inom EU. Exempelvis har de engagerat sig i frågor som rör kör- och vilotidsregler för bussförare, där

de har framfört branschens synpunkter till EU-institutioner.

Dessutom arbetar Sveriges Bussföretag med flera andra viktiga områden, såsom att förbättra säkerheten för skolskjuts, främja trafiksäkerhet, minska miljöpåverkan och öka tillgängligheten inom bussresor. Sveriges Bussföretags prioriterade frågor ligger i linje med Svealandstrafikens väsentlighetsbedömning. På styrelsens uppdrag ansvarar VD för Svealandstrafikens engagemang i Sveriges Bussföretag.

Svealandstrafiken är också medlem i Svensk Kollektivtrafik, en branschorganisation för kollektivtrafikaktörer i Sverige. Genom detta medlemskap deltar Svealandstrafiken i branschgemensamma initiativ och samarbeten inom kollektivtrafiksektorn. Svensk Kollektivtrafik arbetar med att påverka lagstiftning och politiska beslut som är viktiga för kollektivtrafikens utveckling, både nationellt och inom EU. Exempelvis engagerar de sig i frågor om finansiering, miljökrav och tillgänglighet, där de förmedlar branschens synpunkter till politiska beslutsfattare. Dessutom arbetar Svensk Kollektivtrafik med andra centrala områden, såsom att främja hållbart resande, förbättra

trafiksäkerheten, öka tillgängligheten och stärka kollektivtrafikens ställning i samhället. Svensk Kollektivtrafikens prioriterade frågor överensstämmer med Svealandstrafikens väsentlighetsbedömning. På styrelsens uppdrag ansvarar VD för Svealandstrafikens engagemang i Svensk Kollektivtrafik.

Svealandstrafiken är inte registrerat i EU:s öppenhetsregister, och inga nya styrelse-ledamöter har tillsatts under rapporteringsperioden.

	Utfall 2024
<b>G1-5</b> Sammanlagda monetära värdet av de politiska bidrag i pengar eller in natura som företaget har gett direkt eller indirekt (1)	
<b>Värde</b>	254 989 kr
<sup>(1)</sup> Avser medlemsavgifter till Sveriges bussföretag	

### G1-6 Betalningspraxis

Svealandstrafiken strävar efter att betala sina leverantörer i tid och följer branschstandarder för betalningsvillkor. För små och medelstora företag tillämpas betalningstider på 30 dagar från fakturadatum, med hänsyn till deras likviditetsbehov. Inga rättsliga förfaranden

pågår avseende sena betalningar, och bolaget har rutiner för att undvika fördröjningar som kan påverka leverantörernas verksamhet negativt.

	Utfall 2024	Utfall 2023
<b>G1-6</b> Genomsnittliga tid i antal dagar som det tar för företaget att betala en faktura <sup>(1)</sup>		
<b>Antal dagar</b>	31	N/A
<b>G1-6</b> Antalet rättsliga förfaranden som för närvarande är utestående avseende sena betalningar		
<b>Antal förfaranden</b>	0	0
<b>G1-6</b> Antalet avtalade dagar som företaget tillämpar som standard i betalningstid		
<b>Antal dagar</b>	30	30
<sup>(1)</sup> Representativt urval har ej tillämpats. Siffran är beräknad utifrån alla leverantörsfakturor		



# HÅLLBARHETSNOTER

# EU:s taxonomi

Andel av verksamheten som omfattas av taxonomin respektive andelen som uppfyller taxonomins hållbarhetskriterier.

## Omsättning

Andel av omsättningen från produkter eller tjänster som är förknippade med ekonomiska verksamheter som är förenliga med taxonomikraven – upplysningar som omfattar år 2024

Budgetår 2024	År			Kriterier för väsentligt bidrag						Kriterier avseende att inte orsaka betydande skada (h)									
Ekonomiska verksamheter (1)	Kod (a) (2)	Omsättning (3)	Andel av omsättningen, år 2024 (4)	Begränsning av klimatförändringar (5)	Anpassning till klimatförändringar (6)	Vatten (7)	Föroreningar (8)	Cirkulär ekonomi (9)	Biologisk mångfald (10)	Begränsning av klimatförändringar (11)	Anpassning till klimatförändringar (12)	Vatten (13)	Föroreningar (14)	Cirkulär ekonomi (15)	Biologisk mångfald (16)	Minimiskyddsåtgärder (17)	Andel förenliga med taxonomikraven (A.1) eller som omfattas av taxonomikraven (A.2) omsättning, år n-1 (18)	Kategori möjliggörande verksamhet (19)	Kategori omställningsverksamhet (20)
		TSEK	%	J; N; N/EL (b) (c)	J; N; N/EL (b) (c)	J; N; N/EL (b) (c)	J; N; N/EL (b) (c)	J; N; N/EL (b) (c)	J; N; N/EL (b) (c)	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
A. VERKSAMHETER SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN																			
A.1. Miljömässigt hållbara verksamheter (taxonomiförenliga)																			
Omsättning från miljömässigt hållbara aktiviteter	-	0	0%																
De miljömässigt hållbara verksamheternas omsättning (A.1)		0	0%																
Varav möjliggörande verksamheter		0,00	0%																
Varav omställningsverksamheter		0	0%																
A.2 Verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) (g)																			
				EL; N/EL (f)	EL; N/EL (f)	EL; N/EL (f)	EL; N/EL (f)	EL; N/EL (f)	EL; N/EL (f)										
Persontransport på väg i städer och förorter	6.3	1 299 903	98%	EL	EL				EL										%
Omsättningen hos de verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) (A.2)		1 299 903	98%	%	%	%	%	%	%										%
A. Omsättning för verksamheter som omfattas av taxonomin (A.1+A.2)		1 299 903	98%	%	%	%	%	%	%										
B. VERKSAMHETER SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN																			
Omsättningen hos verksamheter som inte omfattas av taxonomin		27 149	2%																
TOTALT		1 327 052	100%																

## Kapitalutgifter - CapEx

Andel av kapitalutgifterna från produkter eller tjänster som är förknippade med ekonomiska verksamheter som är förenliga med taxonomikraven – upplysningar som omfattar år 2024

Budgetår 2024	År			Kriterier för väsentligt bidrag						Kriterier avseende att inte orsaka betydande skada (h)									
Ekonomiska verksamheter (1)	*Kod (a) (2)*	Omsättning (3)	Andel av omsättningen, år n (4)	Begränsning av klimatförändringar (5)	Anpassning till klimatförändringar (6)	Vatten (7)	Föroreningar (8)	Cirkulär ekonomi (9)	Biologisk mångfald (10)	Begränsning av klimatförändringar (11)	Anpassning till klimatförändringar (12)	Vatten (13)	Föroreningar (14)	Cirkulär ekonomi (15)	Biologisk mångfald (16)	Minimiskyddsåtgärder (17)	Andel förenliga med taxonomikraven (A.1) eller som omfattas av taxonomikraven (A.2) omsättning, år n-1 (18)	Kategori möjliggörande verksamhet (19)	Kategori omställningsverksamhet (20)
		TSEK	%	J; N; N/EL (b) (c)	J; N; N/EL (b) (c)	J; N; N/EL (b) (c)	J; N; N/EL (b) (c)	J; N; N/EL (b) (c)	J; N; N/EL (b) (c)	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
A. VERKSAMHETER SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN																			
A.1. Miljömässigt hållbara verksamheter (taxonomiförenliga)																			
Kapitalutgifter från miljömässigt hållbara aktiviteter	-	0	0%																
De miljömässigt hållbara verksamheternas omsättning (A.1)		0	0%																
Varav möjliggörande verksamheter		0,00	0%																
Varav omställningsverksamheter		0	0%																
A.2 Verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) (g)																			
				EL; N/EL (f)	EL; N/EL (f)	EL; N/EL (f)	EL; N/EL (f)	EL; N/EL (f)	EL; N/EL (f)										
Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	3.3	1 499	0,3%	EL	EL				EL										%
Infrastruktur som möjliggör koldioxidsnål vägtransport och kollektivtrafik	6.15	60 639	12,2%	EL	EL				EL										
Persontransport på väg i städer och förorter	6.3	12 998	2,6%	EL	EL				EL										
Transport med motorcyklar, personbilar och lätta nyttofordon	6.5	2 476	0,5%	EL	EL				EL										
Installation, underhåll och reparation av energieffektiv utrustning	7.3	853	0,2%	EL	EL				EL										
Kapitalutgifter för de verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) (A.2)		78 465	16%	%	%	%	%	%	%										%
A. Kapitalutgifter för verksamheter som omfattas av taxonomin (A.1+A.2)		78 465	16%	%	%	%	%	%	%										
B. VERKSAMHETER SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN																			
Kapitalutgifter hos verksamheter som inte omfattas av taxonomin		417 710	84%																
TOTALT		496 175	100%																

## Driftsutgifter - OpEx

Andel av driftsutgifterna från produkter eller tjänster som är förknippade med ekonomiska verksamheter som är förenliga med taxonomikraven – upplysningar som omfattar år 2024

Budgetår 2024	År			Kriterier för väsentligt bidrag						Kriterier avseende att inte orsaka betydande skada (h)									
Ekonomiska verksamheter (1)	Kod (a) (2)	Omsättning (3)	Andel av omsättningen, år n (4)	Begränsning av klimatförändringar (5)	Anpassning till klimatförändringar (6)	Vatten (7)	Föroreningar (8)	Cirkulär ekonomi (9)	Biologisk mångfald (10)	Begränsning av klimatförändringar (11)	Anpassning till klimatförändringar (12)	Vatten (13)	Föroreningar (14)	Cirkulär ekonomi (15)	Biologisk mångfald (16)	Minimiskyddsåtgärder (17)	Andel förenliga med taxonomikraven (A.1) eller som omfattas av taxonomikraven (A.2) omsättning, år n-1 (18)	Kategori möjliggörande verksamhet (19)	Kategori omställningsverksamhet (20)
		TSEK	%	J; N; N/EL (b) (c)	J; N; N/EL (b) (c)	J; N; N/EL (b) (c)	J; N; N/EL (b) (c)	J; N; N/EL (b) (c)	J; N; N/EL (b) (c)	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
A. VERKSAMHETER SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN																			
A.1. Miljömässigt hållbara verksamheter (taxonomiförenliga)																			
Installation, underhåll och reparation av instrument och anordningar för mätning, reglering och kontroll av byggnaders energiprestanda	7.5	206	0,01%	J	-	-	-	-	-	-	J	-	-	-	-	J	-		
Driftsutgifter för de miljömässigt hållbara		206	0,01%	J							J					J			
A.2 Verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) (g)																			
				EL; N/EL (f)	EL; N/EL (f)	EL; N/EL (f)	EL; N/EL (f)	EL; N/EL (f)	EL; N/EL (f)										
Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	3.3	108 743	7,79%	EL															
Persontransport på väg i städer och förorter	6.3	4 408	0,32%	EL															
Installation, underhåll och reparation av energieffektiv utrustning	7.3	2 653	0,19%	EL															
Installation, underhåll och reparation av instrument och anordningar för mätning, reglering och kontroll av byggnaders energiprestanda	7.5	206	0,01%	EL															%
Driftsutgifter för de verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) (A.2)		116 010	8,31%	%	%	%	%	%	%										%
A. Driftsutgifter för verksamheter som omfattas av taxonomin (A.1+A.2)		116 216	8,32%	%	%	%	%	%	%										%
B. VERKSAMHETER SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN																			
Driftsutgifter hos verksamheter som inte omfattas av taxonomin		1 280 355	92%																
TOTALT		1 396 571	100%																

E1-6

## Klimatberäkningar

## Översikt utsläpp

Scope	Utsläpp 2023 (basår)	Andel totala utsläpp 2023	Minskning genom egna åtgärder	Mål 2030
1	717 ton	6 %	-160 ton	
2 platsbaserat	639 ton	6 %		
2 marknadsbaserat	204 ton		-59 ton	
1+2 marknadsbaserat	871 ton		-219 ton	-50 %= -436 ton
3 platsbaserat inkl. bussköp	9 289 ton	88 %		
3 marknadsbaserat inkl. bussköp	9 241 ton			
3 marknadsbaserade totalutsläpp exkl. bussköp	7 844 ton		-1 684 ton	-25 %= -1 961 ton
3 Koldioxidintensitet per bussköp	33,03 g CO <sub>2</sub> e/kr		-	-30 %= 9,91 g/kr
Totalt platsbaserat	10 646 ton	100 %		
Totalt marknadsbaserat	10 163 ton		-1 903 ton	

**Tabell 1.** Översikt av utsläpp basåret 2023 i scope 1-3, våra mål till 2030 och hur långt planerade åtgärder räcker för att minska utsläppen.

Kategori	Underkategori	Totala utsläpp (ton)	Beräkningsmetod	Primär
Data (ton)				
3.1	Inköp varor och tjänster	5 363	Average spend-based method: Utsläppsfaktorer från Upphandlingsmyndigheten i CO <sub>2</sub> e/kr för spendanalys	26
	UE-trafik	873	Hybrid method: Avtalade produktions-km samt bränsleförbrukning per bussmodell från databasen FRIDA. Antagande om andel tomkörning (10 % regiontrafik, 30 % skolskjuts)	0
3.2	Bussinköp	347	Supplier specific data: EPD för den bussmodell som köpts under året	292
3.3	El	83/132	Supplier specific data: EPD för vindkraftverk från Vattenfall (marknadsbaserad) respektive Average data method: Nordisk elmix med hänsyn till import och export från IVL (platsbaserad)	83/0
	Fjärrvärme	33	Supplier specific data: Miljövärdering av fjärrvärme från Energiföretagen Sverige	33
	HVO	18	Average data method: Energimyndigheten WTW	18
	Diesel	<1	Average data method: Drivkraft Sverige, räknat som skillnaden mellan WTW och TTW	<1
	Bensin	9	Average data method: Drivkraft Sverige, räknat som skillnaden mellan WTW och TTW	9
	Biogas	1 357	Supplier specific data: Viktad utsläppsfaktor för olika batcher av substrat som Karlskoga energi och miljö AB har använt. Average data method: Samma utsläppsfaktor har använts för gasen från Vafab miljö AB	663
3.4	Vägfrakt	30	Spend-based method: Utsläppsfaktor från Upphandlingsmyndigheten i CO <sub>2</sub> e/kr för spendanalys	0
3.5	Avfallshämtning	57	Endast en av tre hämtningar bygger på leverantörsdata – supplier specific method (Stena recycling) medan två andra bygger på schablon för sophämtning från Upphandlingsmyndigheten average-data method	10
3.6	Privat bil i tjänst	23	Distance-based method: Utsläpp från medelbilen i Sverige	0
	Hyrbil	2	Spend-based method: Schablon för Fordon utan förare från Upphandlingsmyndigheten	0
	Flyg	4	Spend-based method: Schablon för Flygtransport från Upphandlingsmyndigheten	0
	Taxi	<1	Spend-based method: Schablon för Taxitjänster från Upphandlingsmyndigheten	0
	Buss	<1	Spend-based method: Schablon för Kollektivtrafik på väg från Upphandlingsmyndigheten	0
	Färja	<1	Spend-based method: Schablon för Färjetransport från Upphandlingsmyndigheten	0
	Tåg	<1	Spend-based method: Schablon för Kollektivtrafik med tåg från Upphandlingsmyndigheten	0
3.7		257	Average-data method: Utsläppsfaktor för medelbilen i Sverige tillsammans med antagande om sträcka till arbetsplats och andel bilåkare från trafikanalys (Persontransportarbete på väg)	0
3.8	Fordonsleasing	12	Average data method: EPD för personbil av annan modell än den vi köpt	0
	Kontorslokaler	2	Asset specific method: Utsläppsfaktor från hyresvärd	2
	Drift förartoaletter	1	Average data method: Utsläppsfaktor från Upphandlingsmyndigheten i CO <sub>2</sub> e/kr för spendanalys (flera leverantörer)	0
3.12	Sålda bussar	<1	Average-data method: Antagande att utsläppsfaktorn är samma som för avfallshantering inom 3.5	0
3.13	El scope 2 och 3 utthyrd depåer	33	Average-data method: Nordisk elmix med hänsyn till import och export	33
	Fjärrvärme scope 2 och 3 utthyrd depåer	28	Asset specific method: Miljövärdering av fjärrvärme (Energiföretagen Sverige)	28
Summa		8 515/8 466		1 197/1 114

**Tabell 2.** Utsläpp per kategori i scope 3 samt andel där vi har primärdata för mängd och utsläppsfaktor för 2024

E1-6

## Visualisering av utsläppsfördelningen mellan och inom scope 1, 2 och 3

### Scope 1

I scope 1 fördelas utsläppen på två källor; köldmedier som läckt från våra bussars AC-anläggning respektive bensin (Figur 2).

### Scope 2

Enligt den platsbaserade metoden för inköpt energi är utsläppen från fastighetsel 286 ton CO<sub>2</sub>e, fjärrvärme 192 ton och laddning av elbussar 161 ton (Figur 3). Den el som har köpts in under året har dock till 100 % varit märkt Bra miljöval, vilket innebär att vi har nollutsläpp från el enligt den marknadsbaserade metoden.

### Scope 3

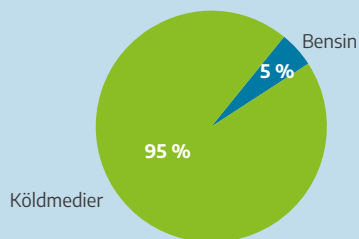
I scope 3 är den klart största utsläppskategorin 3.1 Inköp av varor och tjänster med 63 % (Figur 4). Näst störst är 3.3 Bränsle- och energirelaterade utsläpp där större delen kommer från produktionen av biogas.

Trafiken via våra underentreprenörer står för 10 %, en siffra som endast härrör från UE-trafikens drivmedelsutsläpp (dvs. HVO-relaterade utsläpp i underleverantörernas scope 1 och 3 ingår) 3.2 Kapitalvaror har under året varit ovanligt liten post (4 %) då vi endast

har köpt två bussar och fyra personbilar.

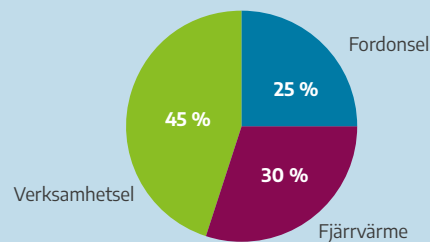
När kategori 3.1 bryts ner (Figur 5) är reservdelar den avgjort största posten med 55 %. Andra större poster är IT-relaterade inköp (11 %), Byggrelaterade entreprenader (9%), Fordonsvätskor såsom motolja och glykol (8 %) samt däck (6%).

Scope 1 - 695 ton



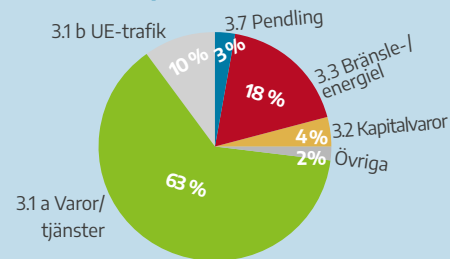
Figur 2. Fördelningen av utsläpp inom scope 1 under 2024

Scope 2 - 639 ton



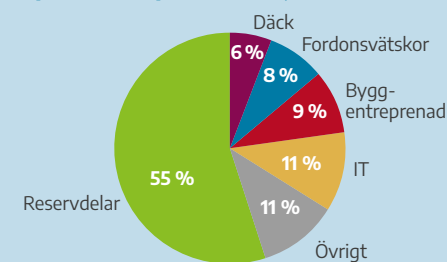
Figur 3. Fördelningen av utsläpp inom scope 2 under 2024

Scope 3 - 8 576 ton



Figur 4. Fördelningen av utsläpp inom scope 3 angiven i ton CO<sub>2</sub>e under 2024

Scope 3.1 - Inköp varor och tjänster 5 363 ton



Figur 5. Fördelning av utsläpp 2024 inom kategori 3.1 (Inköp varor och tjänster) som utgör del av scope 3

## Förteckning över upplysningspunkter enligt ESRS

I några fall tillämpas möjligheten att fasa in information stegvis under flera år, något som i förekommande fall framgår av förteckningen.

ESRS 2	Allmänna Upplysningar	Kommentar	Sida
BP-1	Allmän grund för utarbetandet av hållbarhetsförklaringarna		32
BP-2	Upplysningar med avseende på särskilda omständigheter		32
GOV-1	Förvaltnings-, lednings- och tillsynsorganens roll		33-34
GOV-2	Information som lämnas till och hållbarhetsfrågor som behandlas av företagets förvaltnings-, lednings- och tillsynsorgan		33-34
GOV-3	Integration av hållbarhetsrelaterade resultat i incitamentssystem	Svealandstrafiken har inga särskilda incitamentssystem eller ersättningspolicier kopplade till hållbarhetsrelaterade resultat, eller andra resultat, för ledamöter i styrelsen, ledningen eller andra tillsynsorgan.	120
GOV-4	Förklaring om tillbörlig aktsamhet		36
GOV-5	Riskhantering och intern kontroll över hållbarhetsrapportering	Redovisas delvis	34
SBM-1	Strategi, affärsmodell och värdekedja		35-36
SBM-2	Intressenters intressen och synpunkter	De viktigaste frågorna för varje intressentgrupp samt hur synpunkter tas om hand i utformning av verksamheten redogörs för i intressenttabell.	41
SBM-3	Väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell	En översiktlig bild ges i tabellform. Mer utförlig beskrivning ges i respektive hållbarhetsavsnitt.	40
IRO-1	Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter	Sammanfattning ges i avsnittet "allmän information" mer utförliga beskrivningar läses i resp. hållbarhetsavsnitt.	37, 48

IRO-2	Upplysningskrav IRO-2 – Upplysningskrav i ESRS-standarder som omfattas av företagets hållbarhetsförklaring		38, 40
ESRS E1	KLIMATFÖRÄNDRINGAR	Kommentar	Sida
ESRS 2 GOV-3	Upplysningskrav relaterat till ESRS 2 GOV-3 – Integration av hållbarhetsrelaterade resultat i incitamentssystem	Svealandstrafiken har inga särskilda incitamentssystem eller ersättningspolicier kopplade till hållbarhetsrelaterade resultat, eller andra resultat, för ledamöter i styrelsen, ledningen eller andra tillsynsorgan.	120
E1-1	Upplysningskrav E1-1 – Omställningsplan för begränsning av klimatförändringarna	Svealandstrafiken får inga intäkter från kol, olja eller gas och medför inte påtaglig skada för några av EU:s miljömål.	51
E1 SBM-3	Upplysningskrav relaterat till ESRS 2 SBM-3: Väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell	Redovisas delvis - Klimatscenarioanalys redovisas kommande år	49
ESRS 2 IRO-1	Upplysningskrav relaterat till ESRS 2 IRO-1 – Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga klimatrelaterade konsekvenser, risker och möjligheter		48
E1-2	Policier för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna		52
E1-3	Åtgärder och resurser med avseende på klimatförändringspolicier		51, 117
E1-4	Mål för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna		53-54
E1-5	Energianvändning och energimix		55
E1-6	Bruttoväxthusgasutsläpp inom scope 1, 2, 3 och totala växthusgasutsläpp	Redovisas delvis och i sin helhet bland hållbarhetsnoterna Svealandstrafiken saknar dotterbolag.	50, 56, 117-119



E1-7	Växthusgasupptag och begränsningsprojekt för växthusgaser som finansieras genom koldioxidkrediter	Svealandstrafiken är ännu inte involverade i några projekt för koldioxidlagring eller klimatkompensation och har inte heller några sådana planer i närtid då fokus ligger på att först minska de utsläpp som vi har betydande rådighet över.	121
E1-8	Intern koldioxidprissättning	Svealandstrafiken har inte heller någon intern prissättning på koldioxid.	121
E1-9	Förväntade finansiella effekter genom väsentliga fysiska risker och omställningsrisker och potentiella klimatrelaterade möjligheter	Redovisas kommande år.	
<b>ESRS E2</b>	<b>FÖRORENINGAR</b>	<b>Kommentar</b>	<b>Sida</b>
ESRS 2 IRO-1	Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter i samband med föroreningar		59, 61
E2-1	Policyer relaterade till förorening		59, 61, 63
E2-2	Åtgärder och resurser relaterade till förorening		60, 61, 64
E2-3	Mål relaterade till förorening		60, 62, 64
E2-4	Förorening av luft, vatten och mark	Även Flourerade kolväten, HFC tas upp i listan över Eus prioriterade ämnen för förorening, men då detta är en stark växthusgas offentliggörs utsläppen av dem i enlighet med ESRS E1 Klimatförändringar.	61, 63
E2-5	Ämnen som inger betänkligheter och ämnen som inger mycket stora betänkligheter		64
E2-6	Förväntade finansiella effekter av föroreningsrelaterade konsekvenser, risker och möjligheter	Redovisas kommande år.	

<b>ESRS E3</b>	<b>VATTENRESURSER OCH MARINA RESURSER</b>	<b>Kommentar</b>	<b>Sida</b>
ESRS 2 IRO-1 –	Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter relaterade till vattenresurser och marina resurser	En analys har gjorts av de egna verksamhetens lokalisering och vattenförbrukning utan att vi kunnat identifiera väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter relaterade till vattenresurser och marina resurser. Hittills genomförd analys av värdekedjan har inte heller identifierat aspekter som bedöms väsentliga att rapportera enligt kraven i CSRD eller ESRS.	121
E3-1	Policyer för vattenresurser och marina resurser	Ej definierat som väsentligt – redovisas ej	
E3-2	Åtgärder och resurser för vattenresurser och marina resurser	Ej definierat som väsentligt – redovisas ej	
E3-3	Mål för vattenresurser och marina resurser	Ej definierat som väsentligt – redovisas ej	
E3-4	Vattenförbrukning	Ej definierat som väsentligt – redovisas ej	
E3-5	Förväntade finansiella effekter av konsekvenser, risker och möjligheter som har att göra med vattenresurser eller marina resurser	Ej definierat som väsentligt – redovisas ej	
<b>ESRS E4</b>	<b>BIOLOGISK MÅNGFALD OCH EKOSYSTEM</b>	<b>Kommentar</b>	<b>Sida</b>
E4-1	Övergångsplan och beaktande av biologisk mångfald och ekosystem i strategi och affärsmodell	Ej definierat som väsentligt – redovisas ej	
Upplyningskrav relaterat till ESRS 2 SBM-3	Väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell	Ej definierat som väsentligt – redovisas ej	

<p>Upplyningskrav relaterat till ESRS 2 IRO-1</p>	<p>Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter för biologisk mångfald och ekosystem</p>	<p>En analys har gjorts av de egna etableringarnas lokalisering utan att vi kunnat identifiera väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter för biologisk mångfald och ekosystem.</p> <p>Av våra depåer är det bara Askersund som ligger i direkt anslutning till ett naturreservat på andra sidan av en väg utanför vårt område. Reservatet är en rullstensås med en lummig ravin med nyckelbiotoper samt en lundartad lövskog med näringskrävande arter. Depån bedöms enbart kunna påverka genom luftutsläpp och därmed inte påverka denna miljö negativt på något sätt.</p> <p>Av övriga depåer har Bettorp, Nora, Lindesberg och Hällefors mindre än 1 km till närmsta reservat. En möjlig påverkan är att avrinningen från gårdsplanen i Bettorp, efter vår dagvattendamm, går till en bäck som rinner till naturreservat Oset-Rynningeviken med rikt fågelliv i ett flertal våtmarker. Det krävs dock stora oavsiktliga utsläpp vid en olycka för att föroreningar i högre koncentrationer ska kunna nå reservatet. Övriga depåer har ingen avrinning åt det håll som närmaste reservat ligger och annan påverkan bedöms försumbar.</p> <p>På våra depåer har vi en del gräsytor som klipps regelbundet. Vi kommer att se över behovet av detta, både för att minska resursåtgång av maskiner och bränsle, men också för att gynna den biologiska mångfalden i någon mån.</p> <p>Hittills genomförd analys av värdekedjan har inte heller identifierat aspekter som bedöms väsentliga att rapportera enligt kraven i CSRD eller ESRS.</p>	122
E4-2	Policyer för biologisk mångfald och ekosystem	Ej definierat som väsentligt – redovisas ej	

E4-3	Åtgärder och resurser för biologisk mångfald och ekosystem	Ej definierat som väsentligt – redovisas ej	
E4-4	Mål för biologisk mångfald och ekosystem	Ej definierat som väsentligt – redovisas ej	
E4-5	Mått på konsekvenser relaterade till förändringar i biologisk mångfald och ekosystem	Ej definierat som väsentligt – redovisas ej	
E4-6	Förväntade finansiella effekter av risker och möjligheter som har att göra med biologisk mångfald och ekosystem	Ej definierat som väsentligt – redovisas ej	
<b>ESRS E5</b>	<b>RESURSANVÄNDNING OCH CIRKULÄR EKONOMI</b>	<b>Kommentar</b>	<b>Sida</b>
ESRS 2 IRO-1	Upplyningskrav relaterat till ESRS 2 IRO-1: Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter avseende resursanvändning och cirkulär ekonomi		66, 70
E5-1	Policyer för resursanvändning och cirkulär ekonomi		66-67, 70
E5-2	Åtgärder och resurser för resursanvändning och cirkulär ekonomi		67, 70
E5-3:	Mål för resursanvändning och cirkulär ekonomi		68, 71
E5-4	Resursinflöden	Huvudsaklig resursförbrukning redovisas 2024 enligt intern uppställning utifrån spendanalys. Redovisning organiserad enligt ESRS sker kommande år.	69
E5-5	Resursutflöden	Delvis relevant. Ej tillämpliga mått utgår.	72
E5-6	Förväntade finansiella effekter av konsekvenser, risker och möjligheter som har att göra med resursanvändning och cirkulär ekonomi	Redovisas kommande år.	

ESRS S1	DEN EGNA ARBETSKRAFTEN	Kommentar	Sida
ESRS 2 SBM-2	Upplysningskrav relaterat till ESRS 2 SBM-2: Intressenters intressen och synpunkter		75
S1.SBM-3	Väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell		76, 81
S1-1	Policyer för den egna arbetskraften	Svealandstrafiken har inga globala ramavtal med fackförbund	77, 82
S1-2	Rutiner för kontakter med medarbetare och deras företrädare angående konsekvenser		84
S1-3	Rutiner för att gottgöra för negativa konsekvenser och kanaler genom vilka de egna medarbetarna kan uppmärksamma problem		86
S1-4	Åtgärder avseende väsentliga konsekvenser för den egna arbetskraften och strategier för att minska de väsentliga riskerna och utnyttja de väsentliga möjligheterna, vad gäller den egna arbetskraften, och dessa åtgärders ändamålsenlighet		78-79, 82-84
S1-5	Mål för hur väsentliga negativa konsekvenser ska hanteras, positiva konsekvenser stärkas och väsentliga risker och möjligheter hanteras		80, 85
S1-6	Uppgifter om företagets anställda	Uppgift om totalt antal anställda motsvarar siffran i den finansiella noten nr 7.	86
S1-7	Uppgifter om medarbetare i den egna arbetskraften som inte är anställda		87
S1-8	Kollektivavtalsäckning och social dialog		87
S1-9	Mångfaldsindikatorer		87
S1-10	Tillräckliga löner		87
S1-11	Socialt skydd		87

S1-12	Personer med funktionsnedsättning	Registrering av anställda efter ev. funktionsnedsättning är ej tillåten enligt svensk lag.	
S1-13	Mått för utbildning och kompetensutveckling	Redovisas kommande år	
S1-14	Mått för arbetsmiljö	Redovisas delvis. "Antalet dödsfall som har orsakats av arbetsrelaterade skador och arbetsrelaterad ohälsa", "Antalet fall av dokumenterad arbetsrelaterad ohälsa" och "Antalet förlorade dagar på grund av arbetsrelaterade skador och dödsfall till följd av arbetsrelaterade olyckor, arbetsrelaterad ohälsa och dödsfall till följd av ohälsa" redovisas kommande år.	88
S1-15	Mått för balans mellan arbete och fritid		88
S1-16	Ersättningsmått (löneskillnader och total ersättning)	Redovisas delvis. Mått redovisas kommande år	88
S1-17	Incidenter, anmälningar och allvarliga konsekvenser relaterade till mänskliga rättigheter	Redovisas kommande år	
ESRS S2	MEDARBETARE I VÄRDEKEDJAN	Kommentar	Sida
ESRS 2 SBM-2	Intressenters intressen och synpunkter		91
ESRS 2 SBM-3	Väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell	Svealandstrafiken är inte engagerade i gemensamma företag eller specialföretag som faller under denna kategori, vilket gör att punkt iv inte är tillämplig för vår verksamhet. Systematiska negativa konsekvenser kopplade till grön omställning har inte observerats, men vi bevakar potentiella förändringar för att säkerställa rättvisa arbetsvillkor vid innovation och omställning.	91, 93, 95
S2-1	Policyer för medarbetare i värdekedjan	Inga fall av bristande efterlevnad av dessa principer rapporterats i värdekedjan, varken i tidigare eller senare led.	93, 96

S2-2	Rutiner för kontakter med medarbetare i värdekedjan angående konsekvenser	Svealandstrafiken har inga globala ramavtal med fackförbund men arbetar enligt branschstandarder och nationella riktlinjer. Företaget inkluderar krav på arbetsrättsliga villkor i sina avtal, vilket syftar till att säkerställa att medarbetarnas rättigheter i värdekedjan tas på allvar.	92
S2-3	Rutiner för att gottgöra för negativa konsekvenser och kanaler genom vilka medarbetare i värdekedjan kan uppmärksamma problem		92
S2-4	Åtgärder avseende väsentliga konsekvenser för medarbetare i värdekedjan och strategier för att hantera de väsentliga riskerna och utnyttja de väsentliga möjligheterna, vad gäller medarbetare i värdekedjan, och dessa åtgärders ändamålsenlighet		94, 96
S2-5	Mål för hur väsentliga negativa konsekvenser ska hanteras, positiva konsekvenser stärkas och väsentliga risker och möjligheter hanteras		92
<b>ESRS S3</b>	<b>BERÖRDA SAMHÄLLEN</b>	<b>Kommentar</b>	<b>Sida</b>
ESRS 2 SBM-2	Upplyningskrav relaterat till ESRS 2 SBM-2: Intressenters intressen och synpunkter	Redovisas delvis 2024, primärt fokus på kollektivtrafik. Mer komplett redovisning om hela värdekedjan planeras kommande år.	99, 104
S3.SBM-3	Upplyningskrav relaterat till ESRS 2 SBM-3: Väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell	Redovisas delvis 2024, primärt fokus på kollektivtrafik. Mer komplett redovisning om hela värdekedjan planeras kommande år.	99- 100
S3-1	Policyer för berörda samhällen	Redovisas delvis 2024, primärt fokus på kollektivtrafik. Mer komplett redovisning om hela värdekedjan planeras kommande år.	101, 104
S3-2	Rutiner för kontakter med berörda samhällen angående konsekvenser	Redovisas ej 2024	

S3-3	Rutiner för att gottgöra för negativa konsekvenser och kanaler genom vilka berörda samhällen kan uppmärksamma problem	Redovisas delvis 2024, primärt fokus på kollektivtrafik. Mer komplett redovisning om hela värdekedjan planeras kommande år.	100- 101
S3-4	Åtgärder avseende väsentliga konsekvenser för berörda samhällen och strategier för att hantera de väsentliga riskerna och utnyttja de väsentliga möjligheterna, vad gäller berörda samhällen, och dessa åtgärders ändamålsenlighet	Redovisas delvis 2024, primärt fokus på kollektivtrafik. Mer komplett redovisning om hela värdekedjan planeras kommande år.	101- 102, 104
S3-5	Mål för hur väsentliga negativa konsekvenser ska hanteras, positiva konsekvenser stärkas och väsentliga risker och möjligheter hanteras	Redovisas delvis 2024, primärt fokus på kollektivtrafik. Mer komplett redovisning om hela värdekedjan planeras kommande år.	103, 104
<b>ESRS S4</b>	<b>KONSUMENTER OCH SLUTANVÄNDARE</b>	<b>Kommentar</b>	<b>Sida</b>
ESRS 2 SBM-2	Upplyningskrav relaterat till ESRS 2 SBM-2: Intressenters intressen och synpunkter		99
S4.SBM-3	Upplyningskrav relaterat till ESRS 2 SBM-3: Väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell	Arbetet med att ställa krav på tillbörlig aktsamhet och hållbara leveranskedjor innebär utmaningar och kräver kontinuerliga insatser. Svealandstrafiken integrerar hållbarhetsfrågor i strategiska beslut och samarbeten för att långsiktigt bidra till en hållbar utveckling, med hänsyn till både socialt ansvar och ekonomiska krav.	99- 100
S4-1	Policyer för konsumenter och slutanvändare		101
S4-2	Rutiner för kontakter med konsumenter och slutanvändare angående konsekvenser		100
S4-3	Rutiner för att gottgöra för negativa konsekvenser och kanaler genom vilka konsumenter och slutanvändare kan uppmärksamma problem		100- 101

S4-4	Åtgärder avseende väsentliga konsekvenser för konsumenter och slutanvändare och strategier för att hantera de väsentliga riskerna och utnyttja de väsentliga möjligheterna, vad gäller konsumenter och slutanvändare, och dessa åtgärders ändamålsenlighet Upplyningskrav S4-5: Mål för hur väsentliga negativa konsekvenser ska hanteras, positiva konsekvenser stärkas och väsentliga risker och möjligheter hanteras		101-102
<b>ESRS G1</b>	<b>AFFÄRSETIK</b>	<b>Kommentar</b>	<b>Sida</b>
G1. GOV-1	Förvaltnings-, tillsyns- och ledningsorganens ansvar		108
Upplyningskrav relaterat till ESRS 2 IRO-1	Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter		107
G1-1	Affärsetiska policyer och företagskultur		108-110
G1-2	Hantering av förbindelser med leverantörer		110
G1-3	Förebyggande arbete mot, och upptäckt av, korruption och mutor		111
G1-4	Bekräftade fall av korruption och mutor	Redovisas kommande år	
G1-5	Politiskt inflytande och lobbyverksamhet		112
G1-6	Betalningspraxis		112

# FINANSIELLA RAPPORTER

# Finansiering

Under året har Svealandstrafiken totala låneskuld minskat med 141 475 tkr och är vid årets slut 527 684 tkr. Ett lån har refinansierats på 48 182 tkr samt ett lån har betalats av på 70 000 tkr. Den del av den totala låneskulden som ägarna borgar för uppgick till 527 684 tkr och ligger inom ramen för aktuellt borgensbeslut. Soliditeten är vid årets slut på 16,3 %. Den positiva utvecklingen av soliditeten under året har påverkats av ej tagna lån pga. försenade bussleveranser, avbetalning av lån, erhållna bidrag samt det positiva årsresultatet.

De finansiella kostnaderna är betydligt lägre än förväntat vilket framförallt är kopplat till de försenade bussleveranserna men även en positiv utveckling av räntenivåerna. Med anledning av Svealandstrafikens fortsatt höga investeringstakt och höga skuldsättningsgrad är dock beaktande av den framtida ränteutvecklingen viktig del för bolaget.

Svealandstrafiken behöver fortsatt klara resultatmålet och generera en god avkastning som återinvesteras i verksamheten för att säkra en över tid fortsatt god soliditet.

<b>Flerårsöversikt</b> (Tkr)	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Totala intäkter	1 327 051	1 280 678	1 059 343	957 399	900 085
Resultat efter finansiella poster	24 768	14 931	7 172	13 068	11 028
Balansomslutning	1 020 511	1 132 049	1 126 645	1 092 300	899 524
Medelantal anställda	1 075	1 074	1 073	1 086	1 196
Soliditet (%)	16,3	12,9	11,9	11,7	13,3
Avkastning på totalt kap. (%)	5,5	4,2	1,7	1,6	1,9
Avkastning på eget kap. (%)	14,9	10,2	5,4	8,2	7,4

<b>Förändringar i eget kapital</b> (Tkr)	<b>Aktie-kapital</b>	<b>Reserv-fond</b>	<b>Balanserat resultat</b>	<b>Årets resultat</b>	<b>Totalt</b>
Belopp vid årets ingång	7 500	1	3 145	64	10 711
Disposition enligt beslut av årsstämman			64	-64	0
Årets resultat				53	53
<b>Belopp vid årets utgång</b>	<b>7 500</b>	<b>1</b>	<b>3 209</b>	<b>53</b>	<b>10 763</b>

## Förslag till vinstdisposition

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel (kronor):

Balanserad vinst	3 209 273
Årets vinst	53 181
	3 262 454

**Disponeras så att i ny räkning överföres 3 262 454**

## Resultat och ställning

Svealandstrafiken AB har under året levererat ett resultat om 24 768 tkr före bokslutsdispositioner och skatt. Resultatmålet var 10 800 tkr.

Svealandstrafiken AB:s resultat och ställning i övrigt framgår av efterföljande resultat- och balansräkning samt kassaflödesanalys med noter.



<b>Resultaträkning</b> (Tkr)	<b>Not</b>	<b>2024-01-01 -2024-12-31</b>	<b>2023-01-01 -2023-12-31</b>
<b>Rörelsens intäkter</b>	2		
Trafikintäkter		1 299 939	1 253 491
Övriga rörelseintäkter		27 112	27 187
		<b>1 327 051</b>	<b>1 280 678</b>
<b>Rörelsens kostnader</b>			
Trafikkostnader	4	-524 280	-502 496
Övriga externa kostnader	5, 6	-100 484	-99 419
Personalkostnader	7	-559 867	-525 453
Avskrivningar		-91 101	-107 170
Övriga rörelsekostnader		-9	-2 649
		<b>-1 275 741</b>	<b>-1 237 187</b>
<b>Rörelseresultat</b>		<b>51 310</b>	<b>43 491</b>
<b>Resultat från finansiella poster</b>			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		4 442	3 944
Räntekostnader		-24 317	-26 350
Räntekostnader pensionsskuld		-6 667	-6 154
		<b>-26 542</b>	<b>-28 560</b>
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>24 768</b>	<b>14 931</b>
Bokslutsdispositioner	8	-25 100	-14 700
Skatt på årets resultat	9	385	-167
<b>Årets resultat</b>		<b>53</b>	<b>64</b>

Balansräkning (Tkr)	Not	2024-12-31	2023-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Byggnader och mark	10	249 033	247 673
Maskiner och inventarier	11	73 898	47 636
Vagnpark	12	422 277	487 338
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	13	24 961	32 207
<b>Summa materiella anläggningstillgångar</b>		<b>770 169</b>	<b>814 854</b>
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>			
Andra långfristiga fordringar	14	39 468	41 113
<b>Summa finansiella anläggningstillgångar</b>		<b>39 468</b>	<b>41 113</b>
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>809 637</b>	<b>855 967</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
<b>Varulager</b>			
Varulager		15 408	13 644
<b>Summa varulager</b>		<b>15 408</b>	<b>13 644</b>
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Kundfordringar		113 840	128 635
Aktuella skattefordringar		1 545	2 224
Övriga kortfristiga fordringar		16 911	20 277
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	15	15 623	4 051
<b>Summa kortfristiga fordringar</b>		<b>147 919</b>	<b>155 187</b>
<b>Kassa och bank</b>		47 547	107 251
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>210 874</b>	<b>276 082</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>1 020 511</b>	<b>1 132 049</b>

Balansräkning (Tkr)	Not	2024-12-31	2023-12-31
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>			
<b><i>Bundet eget kapital</i></b>			
Aktiekapital		7 500	7 500
Reservfond		1	1
<b>Summa bundet eget kapital</b>		<b>7 501</b>	<b>7 501</b>
<b><i>Fritt eget kapital</i></b>	16		
Balanserad vinst eller förlust		3 209	3 145
Årets resultat		53	64
<b>Summa fritt eget kapital</b>		<b>3 262</b>	<b>3 209</b>
<b>Summa eget kapital</b>		<b>10 763</b>	<b>10 710</b>
<b>Obeskattade reserver</b>	17	195 508	170 408
<b>Avsättningar</b>	18		
Avsatt för pensioner och liknande förpliktelser enligt tryggandelagen		55 292	60 673
Uppskjuten skatteskuld	19	25 750	26 559
Övriga avsättningar		7 000	0
<b>Summa avstättningar</b>		<b>88 042</b>	<b>87 232</b>
<b>Långfristiga skulder</b>			
Skulder till kreditinstitut	20, 21	392 024	476 596
<b>Summa långfristiga skulder</b>		<b>392 024</b>	<b>476 596</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Skulder till kreditinstitut (kortfristig del)		135 660	192 564
Leverantörsskulder		81 270	68 766
Övriga kortfristiga skulder		41 335	31 946
Upplupna kostnader och föutbetalda intäkter	22	75 909	93 827
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		<b>334 174</b>	<b>387 103</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>1 020 511</b>	<b>1 132 049</b>

<b>Kassaflödesanalys</b> (Tkr)	<b>Not</b>	<b>2024-01-01</b> <b>-2024-12-31</b>	<b>2023-01-01</b> <b>-2023-12-31</b>
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Resultat efter finansiella poster		24 769	14 931
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	23	85 484	106 969
Betald skatt		254	-5 318
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>		<b>110 507</b>	<b>116 582</b>
<b>Kassaflöde från förändring av rörelsekapitalet</b>			
Förändring av varulager och pågående arbete		-1 764	-1 909
Förändring av kundfordringar		14 795	-22 904
Förändring av kortfristiga fordringar		-6 561	15 998
Förändring av leverantörsskulder		12 504	13 831
Förändring av kortfristiga skulder		-2 557	24 549
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>126 924</b>	<b>146 147</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Investeringar i materiella anläggningstillgångar		-47 002	-58 804
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		204	350
Försäljning av finansiella anläggningstillgångar		1 645	1 645
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-45 153</b>	<b>-56 809</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Upptagna lån		0	34 206
Amortering av lån		-141 475	-76 061
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>-141 475</b>	<b>-41 855</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>-59 704</b>	<b>47 483</b>
<b>Likvida medel vid årets början</b>			
Likvida medel vid årets början		107 251	59 453
<b>Kursdifferens i likvida medel</b>			
Kursdifferens i likvida medel		0	315
<b>Likvida medel vid årets slut</b>		<b>47 547</b>	<b>107 251</b>

# Noter

Tkr

## 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 förpliktelserna 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, utranteras 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	4-5
Maskiner och inventarier	3-15
Byggnader	15-100
Byggnadsinventarier	5-40
Laddinfrastruktur	7-40

## Varulager

Varulagret värderas till det lägsta av anskaffningsvärde och verkligt värde. Erforderlig reservering har skett för inkuransrisker. Varulager består av reservdels-, 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).

### Medelantal anställda

Medelvärde av antal anställda i början på året jämfört med slutet av året.

## Ägaruppgifter

Bolaget är sedan 2018-01-01 ägt till 50 % av Region Västmanland, org nr 232100-0172, och 50 % 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 Transparenslagen

Svealandstrafiken upprättar för räkenskapsåret 2024 en öppen redovisning enligt av lag (2005:590) om insyn i vissa finansiella förbindelser.

Svealandstrafikens uppdrag är att utföra kollektivtrafik med buss och tillhörande verksamhet på uppdrag av Region Örebro län och Region Västmanland. 99 % av bolagets intäkter kommer från detta uppdrag. Övriga intäkter utgörs av främst hyresintäkter från externa hyresgäster, försäkringsersättningar, viten samt olika typer av bidrag såsom klimatpremie från Energimyndigheten samt forskningsrelaterade bidrag från Vinnova.

## Not 3 Uppskattningar och bedömningar

### Avsättning av pensioner

Avsättning av pensioner prognostiseras av Kommunernas Pensionsanstalt som för räkenskapsår 2024-01-01 - 2024-12-31, beräknas vara 55 292 tkr.

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

### Övriga avsättningar

Förpliktelse till underentreprenör att utföra trafik enligt gällande avtal som brytits. Aktuellt belopp bedöms utgå som utflöde av resurser för att kompensera avtalsbrottet. Bokförd avsättning justeras minst per balansdag men även löpande utifrån kommande överenskommelse.

### Prövning av avskrivningstid för anläggningstillgångar

Svealandstrafiken AB:s 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 provas varje år. Om en sådan analys indikerar en förändring av nyttjandeperiod sker justering av denna med extraavskrivningar.

## Not 4 Trafikkostnader

	2024	2023
Drivmedel	212 749	214 591
Vägtrafikskatter och försäkringar	6 808	6 332
Ersättning underentreprenörer	233 762	221 136
Reparation vagnpark	67 919	58 256
Övriga trafikkostnader	3 042	2 180
	<b>524 280</b>	<b>502 496</b>

## Not 5 Operationella leasingavtal

	2024	2023
Under perioden kostnadsförda leasingavgifter	9 447	8 174

I Svealandstrafiken AB:s redovisning utgörs den operationella leasingen i allt väsentligt av hyrda fastigheter/lokaler. Samtliga gällande avtal om hyra av fastighet/lokal enligt nedan uppräknade 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 2029-12-31.
- Avtalet om hyra av fastigheten Fabriksgatan 20, Örebro, löper till och med 2026-04-14.
- 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:

	2024	2025
Inom ett år	13 619	8 278
Senare än ett år	40 838	6 798
Senare än fem år	40 838	5 673
	<b>95 295</b>	<b>20 749</b>

## Not 6 Övriga externa kostnader

	2024	2023
Lokalhyra	9 768	8 336
Fastighetskostnader	43 799	45 172
Övriga externa kostnader	46 918	45 910
	<b>100 484</b>	<b>99 419</b>

### Varav ersättning till revisorerna - PwC

Revisionsuppdrag	239	224
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget	172	237
	<b>411</b>	<b>461</b>

## Not 7 Antal anställda, löner, andra ersättningar

	2024	2023
Medelantalet anställda	1 075	1 074
Antal anställda (vid räkenskapsårets slut)	1 084	1 084

Löner och ersättningar har uppgått till styrelsen och verkställande direktören	2 452	2 381
Övriga anställda	399 193	376 098
Löner och ersättningar	401 645	378 479
Sociala avgifter enligt lag och avtal	122 189	115 433
Pensionskostnader	25 948	22 791
Övriga personalkostnader	10 085	8 750
Soc avgifter, pensionskostn och övriga personalkostnader	158 222	146 974
Totala löner, ersättningar, sociala avgifter och pensionskostnader	559 867	525 453

Bolagets utestående pensionsförpliktelser till styrelse och VD uppgår till 4 424 tkr (4 361 tkr).

### Avtal om avgångsvederlag

Avtal finns tecknat med VD 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

	2024	2023
Styrelseledamöter	10 varav män 60 %	10 varav män 60 %
Verkställande direktör och andra ledande befattningshavare	1 varav män 100 %	1 varav män 100 %

## Not 8 Bokslutsdispositioner

	2024	2024
Förändring av överavskrivningar	-25 100	-14 700
	<b>-25 100</b>	<b>-14 700</b>

## Not 9 Skatt på årets resultat

	2024	2023
Aktuell skatt	-424	-410
Uppskjuten skatt	809	243
Skatt på grund av ändrad taxering	0	0
<b>Skatt på årets resultat</b>	<b>385</b>	<b>-167</b>

	2024	2023
Redovisat resultat före skatt	-331	231
Skatt enligt gällande skattesats (20,6%)	68	-48
Skatt på grund av ändrad taxering	0	0
Skattemässig justering avskrivningar byggnader	-400	-301
Förändring uppskjuten skatt	809	243
Ej avdragsgilla kostnader	-113	-94
Ej skattepliktig ränteintäkt	21	33
<b>Redovisad skattekostnad</b>	<b>385</b>	<b>-167</b>

## Not 10 Byggnader och mark

	2024	2023
Ingående anskaffningsvärden	286 093	275 097
Årets anskaffning	0	3 320
Omklassificering	5 728	7 675
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>291 820</b>	<b>286 093</b>
Ingående ackumulerade avskrivningar	-38 420	-32 471
Omklassificering	0	-2 650
Årets avskrivningar	-4 367	-3 300
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-42 787</b>	<b>-38 420</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>249 033</b>	<b>247 673</b>

## Not 11 Maskiner och inventarier

	2024	2023
Ingående anskaffningsvärden	98 819	96 888
Årets anskaffning	0	9 526
Försäljningar/utrangeringar	-4 833	0
Omklassificering	39 886	-7 675
Erhållna bidrag	-4 610	0
Omf IB anskaffningsvärde	-0	80
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>129 262</b>	<b>98 819</b>
Ingående avskrivningar	-51 183	-45 014
Försäljningar/utrangeringar	4 833	0
Omklassificering	0	2 650
Årets avskrivningar	-9 014	-8 819
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-55 364</b>	<b>-51 183</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>73 898</b>	<b>47 636</b>

## Not 12 Vagnpark

	2024	2023
Ingående anskaffningsvärden	1 015 484	1 028 740
Årets anskaffning	12 659	22 410
Försäljningar/utrangeringar	-1 564	-35 666
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>1 026 579</b>	<b>1 015 484</b>
Ingående avskrivningar	-520 589	-465 721
Försäljningar/utrangeringar	1 564	32 706
Årets avskrivningar	-72 663	-87 574
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-591 688</b>	<b>-520 589</b>
Ingående nedskrivningar	-7 557	0
Årets nedskrivningar	-5 056	-7 557
<b>Utgående ackumulerade nedskrivningar</b>	<b>-12 614</b>	<b>-7 557</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>422 277</b>	<b>487 338</b>

## Not 13 Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar

	2024	2023
Ingående anskaffningsvärden	32 207	9 121
Under året nedlagda kostnader	38 367	36 160
Omklassificeringar årets anskaffning	-45 613	-13 075
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>24 961</b>	<b>32 207</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>24 961</b>	<b>32 207</b>

## Not 14 Långfristiga fordringar Region Örebro län

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

	2024	2023
Ingående värde	41 113	42 757
Årets amortering	-1 645	-1 645
<b>Långfristig fordran Region Örebro län</b>	<b>39 468</b>	<b>41 113</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>39 468</b>	<b>41 113</b>

## Not 15 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	2024	2023
Förutbetalda kostnader lokalhyra	3 025	664
Upplupna intäkter	174	0
Övriga poster	8 085	3 387
Upplupna ränteintäkter	4 339	0
<b>15 623</b>	<b>4 051</b>	

## Not 16 Disposition av vinst eller förlust

	2024
<b>Förslag till vinstdisposition</b>	
Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel:	
balanserad vinst	3 209
årets vinst	53
<b>3 262</b>	
disponeras så att i ny räkning överföres	3 262
<b>3 262</b>	

## Not 17 Obeskattade reserver

	2024	2023
Ackumulerade överavskrivningar	-195 508	-170 408
	<b>-195 508</b>	<b>-170 408</b>

## Not 18 Avsättningar

	2024	2023
<b>Pensioner och liknande förpliktelser</b>		
Kapitalvärde av pensionsåtaganden enligt slutlig beräkning av Kommunernas Pensionsanstalt (KPA)	-55 292	-60 673
	<b>-55 292</b>	<b>-60 673</b>
<b>Övriga avsättningar</b>		
Avsättning förpliktelse underentreprenör	-7 000	0
	<b>-7 000</b>	<b>0</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:

	2024	2023
Skulder till kreditinstitut	37 742	349
	<b>37 742</b>	<b>349</b>

## Not 21 Ställda säkerheter

	2024	2023
Tillgångar med äganderättsförbehåll	5 511	9 524
	<b>5 511</b>	<b>9 524</b>

## Not 22 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2024	2023
Löneskulder	9 769	9 518
Semesterlöneskuld	28 287	26 438
Upplupna sociala avgifter	11 927	11 251
Övriga skulder	25 926	46 619
	<b>75 908</b>	<b>93 827</b>

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

	2024-12-31	2023-12-31
Av- och nedskrivningar av materiella anläggningstillgångar	91 101	107 170
Avsättning till pensioner	-5 381	-2 956
Valutakursdifferens	-32	146
Förlust vid försäljning/utrangering av anläggningstillgångar	0	2 610
Vinst vid försäljning/utrangering av anläggningstillgångar	-204	0
	<b>85 484</b>	<b>106 969</b>

**Resultat- och balansräkningen kommer att föreläggas på årsstämma 2025-05-19 för fastställelse.**

**Västerås den dag som framgår av vår elektroniska signatur**

**Peter Liss**  
Verkställande direktör

**Nils-Eric Gustavsson**  
Ordförande

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

**Peter Söderman**  
Auktoriserad revisor

**Per Östblom**

**Staffan Braw**

**Cecilia Aldén**

**Einar Holmström**

**Johan Nordberg**

**Camilla Petersen**

**Charlotte Wäreborn**

**Björn Johansson**

**Maria Åkesson**

*Johan Nordberg*

Johan Nordberg  
Date: 2025-03-05 12:25 CET  
Signed via account: johan.nordberg@svealandstrafiken.se

*Camilla Petersen*

Camilla Petersen  
Date: 2025-03-05 13:12 CET  
Role: VD  
Signed via account: camilla.petersen@lansgarden.se

*Peter Liss*

Peter Liss  
Date: 2025-03-05 14:29 CET  
Role: VD  
Signed via account: peter.liss@svealandstrafiken.se

*Björn Johansson*

Björn Johansson  
Date: 2025-03-05 14:47 CET  
Role: Kommundirektör  
Signed via account: bjorn.johansson@degerfors.se

*Charlotte Wäreborn Schultz*

Charlotte Wäreborn Schultz  
Date: 2025-03-05 16:38 CET  
Signed via account: charlotte.wareborn@gmail.com

*Nils-Eric Gustavsson*

Nils-Eric Gustavsson  
Date: 2025-03-05 19:14 CET  
Role: Styrelseordförande  
Signed via account: nils-eric.gustavsson@svealandstrafi

*Cecilia Aldén*

Cecilia Aldén  
Date: 2025-03-06 12:25 CET  
Role: Redovisningschef  
Signed via account: cecilia.alden@regionvastmanland.se

*Per Östblom*

Per Östblom  
Date: 2025-03-06 17:00 CET  
Role: Styrelseledamot  
Signed via account: per.ostblom@hotmail.com

*Einar Holmström*

Einar Holmström  
Date: 2025-03-06 17:30 CET  
Role: arbetstagarrepresentant  
Signed via account: einar.holmstrom@svealandstrafiken

*Staffan Braw*

Staffan Braw  
Date: 2025-03-06 23:17 CET  
Signed via account: staffan@braw.se

*Maria Åkesson*

Maria Åkesson  
Date: 2025-03-10 13:40 CET  
Role: HR direktör  
Signed via account: maria.akesson@regionorebrolan.se

*Peter Söderman*

Peter Söderman  
Date: 2025-03-13 14:31 CET  
Role: Auktoriserad revisor  
Signed via account: peter.soderman@pwc.com