

# Protokoll

<b>Mötesrubrik</b>	Styrelsemöte i Svealandstrafiken AB
<b>Plats</b>	Bettorp depå, Örebro
<b>Datum</b>	2026-02-24
<b>Närvarande</b>	<b>Ledamöter:</b>  Nils-Eric Gustavsson, ordförande Camilla Petersen Per Östblom Maria Åkesson Björn Johansson Charlotte Wäreborn Schultz  <b>Fackliga företrädare:</b> Einar Holmström, Kommunal Johan Nordberg, Kommunal  <b>Styrelsesuppleanter:</b> Katrin Larsson  <b>Tjänstemän:</b> Peter Liss, VD Mattias Ceder, ekonomichef Annika Larsson, VD-assistent
Anmäلت förhinder	Cecilia Aldén, ledamot Staffan Braw, ledamot Sophie Pollak, styrelsesuppleant Thomas Hoffsten, styrelsesuppleant Kommunal Jenny Aho, styrelsesuppleant Vision

På grund av frånvaro av ledamöter beslutades att Katrin Larsson går in som ordinarie ledamot under dagens möte.

Information från Jonas Berg, chef för inköp, beredskap och hållbarhet på Svealandstrafiken.

Innan styrelsemötet påbörjades informerade Jonas Berg om en IT-attack som riktades mot våra system den 23 februari. En extern aktör försökte ta sig in i våra miljöer, vilket påverkade våra servrar och ledde till beslutet att stänga ner systemen. Trafikledningen övergick då till reservdrift och krisledningen aktiverades.

Kommunikation skedde via SIGNAL och manuella listor användes som stöd. Polisen och Nationella operativa avdelningen (NOA) var på plats och bistod i arbetet. NOA uttryckte beröm för vår hantering av situationen.

Inga uppgifter har gått förlorade och inga personuppgifter har läckt.

Trafiken och resenärerna har inte påverkats. Kollektivtrafikmyndigheter och ägare är informerade.

## §1. Val av protokolljusterare

Styrelsen beslutar

att utse Per Östblom till protokolljusterare.

## §2. Godkännande av dagordningen

Styrelsen beslutar

att godkänna dagordningen.

## §3. Godkännande av föregående protokoll

Johan Nordberg uppmärksammade att hans efternamn var felstavat i föregående protokoll.

Styrelsen beslutar

att godkänna föregående protokoll.

## §4. Information från VD

*Föredragande Peter Liss*

Peter Liss informerar om följande:

- presidieträffar med resp. kollektivtrafikförvaltning
- BRT i Örebro
- bussar och infrastruktur
- branschinformation
- kompetensförsörjning
- beredskap och säkerhet
- trafikstart Karlskoga
- bussdepå Laxå
- miljörevision
- resecentrum i Västerås
- kollektivtrafikbarometern, årsrapport 2025

Styrelsen beslutar att

att godkänna informationen.

## §5. Information från ägardialog

*Föredragande Nils-Eric Gustavsson, Peter Liss*

Nils-Eric Gustavsson gav en sammanfattning av de punkter som togs upp vid senaste ägardialogen den 2 december 2025. Bland annat berördes följande frågor:

- Inköp av nya bussar. Både ägare och beställare har visat stor förståelse för situationen vi befinner oss i på grund av försenade bussleveranser.
- Trafikstart Karlskoga
- En stående punkt är ny depå Västerås, frågan är av stor betydelse.
- De nya styrdokumenterna, bolagsordningen och ägardirektiven, samt avkastningskravet diskuterades. Ett arbete har påbörjats för att hitta gemensamma insatser och synergier för att spara resurser.
- Nästa ägardialog är planerad till april.

Styrelsen beslutar

att godkänna informationen.

## §6. Förslag till bokslutsrapport, årsredovisning- och hållbarhetsredovisning

*Föredragande Mattias Ceder*

Förslag till bokslutsrapport, årsredovisning och hållbarhetsredovisning för 2025 har skickats ut inför styrelsemötet, handlingarna samt presentationsmaterial bifogas protokollet.

Mattias Ceder redogör för året i korthet om att verksamheten under året har präglats av hög leveranssäkerhet, fortsatt hög kundnöjdhet, minskad sjukfrånvaro, förbättrade medarbetarresultat, stärkt miljö- och beredskapsarbete, ett positivt ekonomiskt resultat, effektiviserad drift samt lyckad trafikstart och ökande resande.

Bokslutet visar ett resultat efter finansiella poster om +30,8 mnkr och en soliditet på 19,1 procent. Utfallet förklaras främst av högre trafikvolym, lägre kapitalkostnader, kontrollerade reparations- och underhållskostnader, försäljning av bussdepå, gynnsamma leverantörsavslut, minskad sjukfrånvaro, fortsatt effektiviserings- och digitaliseringsarbete samt återbäring av biogasskatt. Investeringarna uppgår till 27 mnkr mot budgeterade 290 mnkr, främst på grund av försenade bussleveranser och fördröjd laddinfrastruktur i Köping och Sala. Finansrapporten visar att skuldportföljen avviker från finanspolicyn avseende kapitalbindning och att låneskulden har minskat med 141 mnkr till 473 mnkr samt att inga nya lån har upptagits men att 87 mnkr har refinansierats.

Styrelsen beslutar

- att godkänna bokslut avseende verksamhetsår 2025
- att godkänna årsredovisning och hållbarhetsredovisning för 2025
- att föreslå årsstämman
  - att fastställa årsredovisning intagen balans- och resultaträkning.
  - att fastställa föreslagen förvaltningsberättelse.
  - att vinsten deponeras så att i ny räkning överförs 3 323 956 kr.
  - att godkänna finansrapporten

## §7. Förslag till rapport bolagsstyrning

*Föredragande Nils-Eric Gustavsson*

Bolagsstyrningsrapporten redogör för styrelsens arbete i relation till ägardirektivet och den interna kontrollen. Rapporten ingår även i årsredovisningen. Bolagsstyrningsrapporten bifogas protokollet.

Styrelsen beslutar

att godkänna rapport om bolagsstyrning.

## §8. Rambudgetprocess 2027

*Föredragande Mattias Ceder*

Arbetet med beräkningarna för rambudgeten 2027 samt utblicken för perioden 2028–2030 pågår och prisunderlag kommer att lämnas till respektive Kollektivtrafiknämnd i Region Västmanland och Region Örebro län den 9 mars. I nuläget noteras marginella volymökningar, samtidigt som förberedelserna inför trafikstart i egen regi för regiontrafiken i Karlskoga fortskrider. Budgetarbetet påverkas även av det omfattande behovet av att byta ut delar av bussparken samt av den osäkra omvärldssituationen.

Styrelsen beslutar

att godkänna informationen

## §9. Vändpunkt i Örebro

*Föredragande Mattias Ceder*

I arbetet med etableringen av Vändpunkt Örebro har ett arrendeavtal tecknats med Jernhusen för en period om tre år. Vidare har en byggnad köpts från Örebro kommun till en kostnad av 850 000 kr. Ett avtal har även tecknats med Region Örebro län avseende den ekonomiska regleringen kopplad till etableringen. En avsiktsförklaring rörande nya vändpunkter för kollektivtrafiken behandlades i kollektivtrafiknämnden i Region Örebro län den 25 februari. Parallellt pågår internt arbete med att tydliggöra planeringsförutsättningar och behov för vändpunkten, i syfte att fastställa lämplig placering.

Styrelsen beslutar

att godkänna informationen.

## §10. Depåfrågan i Västerås

*Föredragande Nils-Eric Gustavsson, Peter Liss*

Nils-Eric Gustavsson och Peter Liss informerar om nuläget i depåfrågan.

Styrelsen beslutar

att godkänna informationen.

att ge VD i uppdrag att ta fram en skrivelse till Region Västmanland angående depåsituationen i Västerås och dess konsekvenser

## §11. VD- och styrelseutvärdering

*Föredragande Nils-Eric Gustavsson*

Styrelsen beslutar

att VD- och styrelseutvärderingen ska genomföras enligt den modell som tidigare fastslagits i styrelsen.

## §13. Övrigt

- Björn Johansson redogör kort för anledningen till att hans tjänst som kommundirektör har avslutats.
- Efter styrelsemötet fortsätter styrelsen dagen med ett temaavsnitt om omvärldsanalys med fokus på 2026, med Nils-Eric Gustavsson och Peter Liss som föredragande

## §15. Nästa sammanträde

- Utvecklingsdag 14 april 2026
- Bolagsstämma 25 maj 2026 kl. 09.00-11.00, Västerås
- Konstituerande styrelsemöte 2026-05-26 kl. 09.00-09.15 Retortgatan 7 Västerås
- Nästa ordinarie styrelsemöte sker 2026-05-26 kl. 09.15-15.00 Retortgatan 7 Västerås

### **Vid protokollet**

Annika Larsson

### **Justeras**

Nils-Eric Gustavsson

Per Östblom



# Kollektivtrafikbarometern Årsrapport 2025

**Projektgrupp:**

Maja Odestål, Lysio Research  
Oskar Bork, Lysio Research  
Erik Granberg, Lysio Research

**Kontaktpersoner:**

Mattias Andersson, Svensk Kollektivtrafik  
e-post: [mattias.andersson@svenskkollektivtrafik.se](mailto:mattias.andersson@svenskkollektivtrafik.se)

Maja Odestål, Lysio Research  
e-post: [maja.odestal@lysio.se](mailto:maja.odestal@lysio.se)

Foto på framsidan: Blekingetrafiken



# Innehållsförteckning

<b>1. Sammanfattning</b>	<b>6</b>
<b>2. Bakgrund</b>	<b>8</b>
<b>3. Resultat</b>	<b>10</b>
3.1. Nöjd-kund-index	10
3.2. Nöjdhet med senaste resan	12
3.3. Kollektivtrafikens marknadsandel	16
3.4. Faktorer som driver kollektivt resande	21
3.5. Resenärstyper	23
3.6. Resefrekvens med kollektivtrafik och bil	26
3.7. Skäl till kollektivt resande	29
3.8. Hinder för kollektivt resande	31
3.9. Resorna under året	34
3.10. Förutsättningar för kollektivt resande	49
3.11. Ombord i kollektivtrafiken	52
3.12. Trygghet	55
3.13. Information	57
<b>4. Bilagor</b>	<b>60</b>
4.1. Definitioner	60
4.2. Metod	61
4.3. Fakta om respondenterna	65
<b>5. Om Lysio Research</b>	<b>68</b>

**69**  
sidor lång  
rapport

# Förord

Nästan 100 000 respondenter har berättat för kollektivtrafiksverige vad de tycker och hur de reser, nära hälften av dem är dessutom kunder i kollektivtrafiken minst varje månad. En oförändrad andel av befolkningen på 84% har rest kollektivt under året. Glädjande är att andelen hållbara resor håller sig kvar på fjolårets höga nivå och att tryggheten och den övergripande nöjdheten för kollektivtrafiken ökar bland resenärerna. Vi ser också förbättringar i nöjdhet kring information, både före resa och under resa, sannolikt är det branschens enträgna arbete i dessa frågor som gett effekt. 60% av kollektivtrafikresorna sker till arbete och studier och fler av resorna har skett på periodbiljett än året innan.

Men, det är inte bara muntra siffror som presenteras i denna rapport, trenden fortsätter med minskad marknadsandel, dvs kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet, på tvärs mot både kommuner, regioner och statens mål i detta. Andelen som bara reser kollektivt minskar och tyvärr ger inte medborgarna något toppbetyg när det gäller varken användbarheten, tidsbesparing och inte heller i upplevelsen att möjligheterna att resa med kollektivtrafiken har förbättrats under året. Under

året ökade andel som distansarbetar (minst någon dag varje vecka) och det är ju en större andel kunder än icke kunder som är distansarbetande. Det kan därför vara dags att fråga sig vilka som kommer att vara framtidens nya kollektivtrafikresenärer?

Det är fortsatt faktorer som upplevd tidsbesparing och användbarhet som skulle öka kollektivresande. Här finns en del att göra för att öka kollektivtrafikens attraktionskraft, där inte bara kollektivtrafiken själva utan både kommuner och staten behöver bidra, tex vad gäller åtgärder att skapa bättre framkomlighet i och omkring våra större städer, och att ta bättre hänsyn till vardagspendlarnas behov när det gäller väg- och banavstängningar vid underhåll. Bland bilister är fortfarande det vanligaste argumentet att de föredrar bil, inte att det är något fel på kollektivtrafiken.

Under året har vi haft fördjupande tilläggsfrågor om biljettkontroll, fritidsresor och distansarbete. Resultaten kring biljettkontroll finns redan publicerat i en separat rapport och motsvarande fördjupningar kring fritidsresor och distansarbete kommer att komma senare i år.



## **Mattias Andersson**

Branschexpert och ansvarig för Kollektivtrafikbarometern  
Svensk Kollektivtrafik

mattias.andersson@svenskkollektivtrafik.se  
076 - 526 90 75



# 1. Sammanfattning



## Framgångar 2025

- I årets undersökning uppmättes Nöjd-kund-index (NKI) till 59 procent bland Kunder, en uppgång med tre procentenheter sedan 2024 års mätning och det högsta värdet sedan 2022.
- Andelen hållbara resor uppgår i årets undersökning till 42 procent, vilket är i nivå med den toppnotering som uppmättes föregående år.
- Resenärernas upplevelse av service och information har förbättrats inom samtliga områden sedan 2024.



## Utvecklingspotential 2026

- Kollektivtrafikens marknadsandel har i årets undersökning minskat något, från 27 till 26 procent. Minskningen följer på en större nedgång i 2024 års mätning, som då delvis kopplades till förändringar i undersökningsmetoden.
- Upplevd brist på tidsbesparing och användbarhet fortsätter vara ett hinder för att resa kollektivt. Det pekar på ett behov av att stärka kollektivtrafikens tillgänglighet och framkomlighet, särskilt för vardagsresorna.

**26%**

(-1)

### Marknadsandel

I 2025 års undersökning uppgår marknadsandelen till 26%. Detta är en minskning med en procentenhet sedan 2024 års mätning.

Att marknadsandelen minskar trots stabila nivåer av hållbart resande tyder på att hållbara färdstätt som gång och cykel kan ha tagit större plats.

**59%**

(+3)

### Nöjd-kund-index (NKI)

Kollektivtrafikens NKI för 2025 uppgår till 59% bland gruppen Kunder. Detta är en ökning med tre procentenheter sedan 2024 års mätning.

Kollektivtrafikens NKI bland Kunder är högst i Region Västmanland (75%) tätt följt av Region Värmland (72%) och Region Norrbotten (72%).

**74%**

(+1)

### Nöjdhet med senaste resan

Andelen kunder som är nöjda med sin senaste resa uppgick år 2025 till 74%, en ökning med en procentenhet jämfört med 2024. Det innebär ett trendbrott efter flera års nedgång, även om nivån fortsatt är låg i ett längre tidsperspektiv.

Högst andel nöjda med senaste resan finns i Region Norrbotten (82%).

För en förklaring av begrepp, se bilaga 4.1 Definitioner

# Bakgrund



## 2. Bakgrund

### Kollektivtrafikbarometern

Kollektivtrafikbarometern är en nationell kvalitets-, attityd-, och resvaneundersökning för branschen. Syftet är att löpande följa och påverka utvecklingen i attityder samt kollektivtrafikens marknadsandel.

Kollektivtrafikbarometern drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik på uppdrag av dess medlemmar (länstrafikbolag och kollektivtrafikmyndigheter). Genom mätningen får dessa aktörer ett mätbart, objektivt resultat för kundupplevd kvalitet på sin trafik, både lokalt och regionalt, samt kunskap om medborgarnas resvanor.

Målgruppen för undersökningen är den svenska befolkningen mellan 15 - 95 år, både de som reser med kollektivtrafiken och de som inte gör det.

### Urval

Ett slumpmässigt individurval ur ett befolkningsregister har genomförts på regionnivå och kommunnivå.

Under 2025 deltog 23 organisationer i undersökningen, vilka representerar alla Sveriges regioner förutom Region Södermanland. Antalet insamlade enkätsvar per deltagande organisation varierar mellan cirka 1 200 och 12 000.<sup>1</sup>

### Genomförande

Undersökningen sker löpande under hela året genom en mixad metod som inkluderar webbenkät, telefonintervjuer samt påminnelser via sms.

Inbjudan till undersökningen sker postalt. I brevet ingår en länk till enkäten samt en unik inloggningskod. Dessutom ingår en QR-kod att skanna med mobilkamera eller surfplatta för att direkt komma in i webbenkäten. Påminnelser skickas därefter via brev och sms till de som vid tillfället för påminnelsen inte besvarat enkäten.

De respondenter som inte besvarat enkäten efter påminnelsebrev och sms-påminnelser förflyttas till listan för telefonintervju om inte kvotgruppen för respondenten redan är uppfylld.

Det är dessutom möjligt, för de som önskar, att boka in sig för en telefonintervju istället för att besvara webbenkäten.

Personer över 85 år kontaktas via telefon direkt utan utskick av brev och sms.



De insamlade svaren fördelas på:	Antal svar
Kunder	43 314
Icke-kunder	55 160
Okänt	1 372

<sup>1</sup> Se även bilaga 4.3 Fakta om respondenterna

# Resultat



## 3. Resultat

### 3.1. Nöjd-kund-index

**59%**  
Nöjd-kund-index

Kollektivtrafikens NKI för 2025 är **59%** bland Kunder. Bland Icke-kunder är NKI-värdet **43%**.

**75%**  
NKI  
Västmanland

Högst NKI-värde i årets mätning har Kunder i Västmanland (**75%**) följt av Värmland (**72%**) och Norrbotten (**72%**).



#### Nöjd-kund-index (NKI)

De personer som sammanfattningsvis är nöjda med kollektivtrafikorganisationen i sin region. Med nöjda avses de som har gett betyget 4 eller 5 på svarsskalan 1-5.



#### Kunder

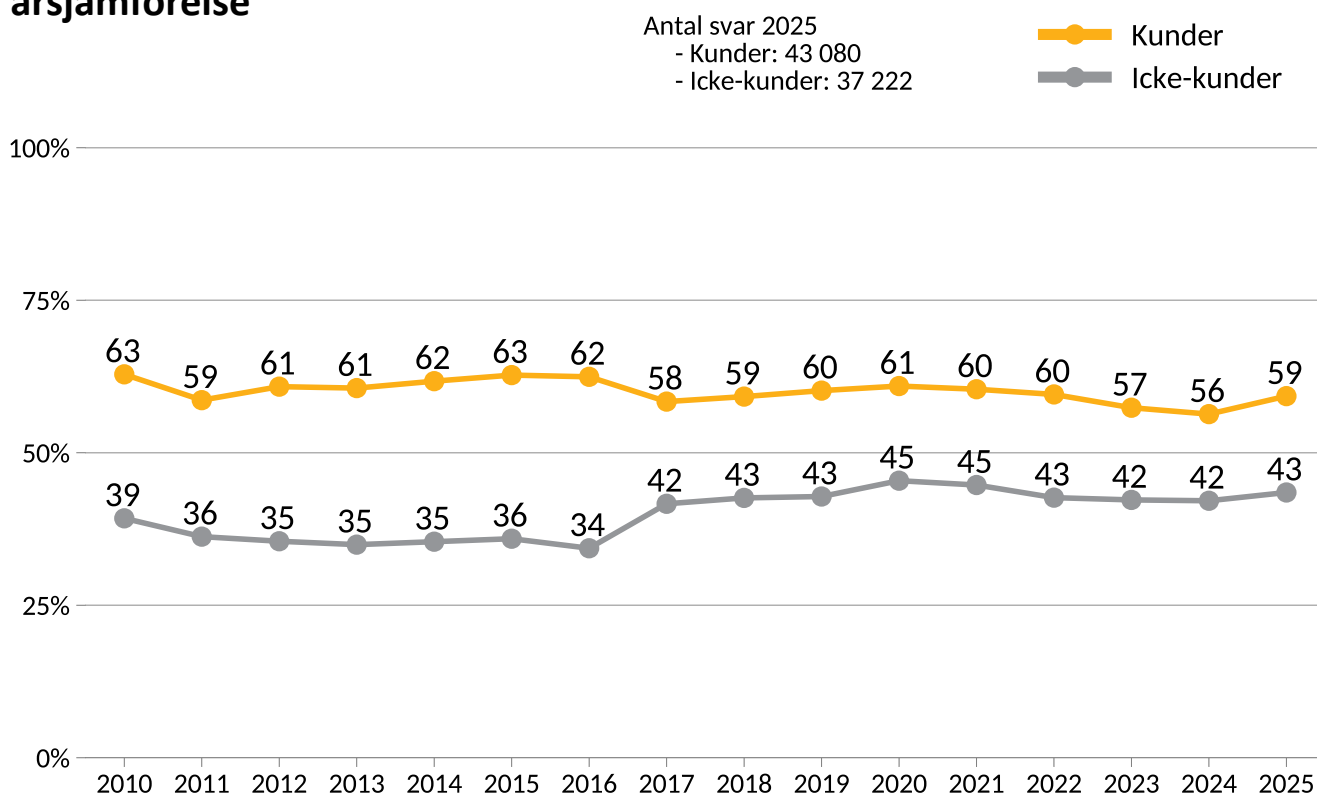
De personer som reser med sin regionala kollektivtrafikorganisation minst en gång per månad.



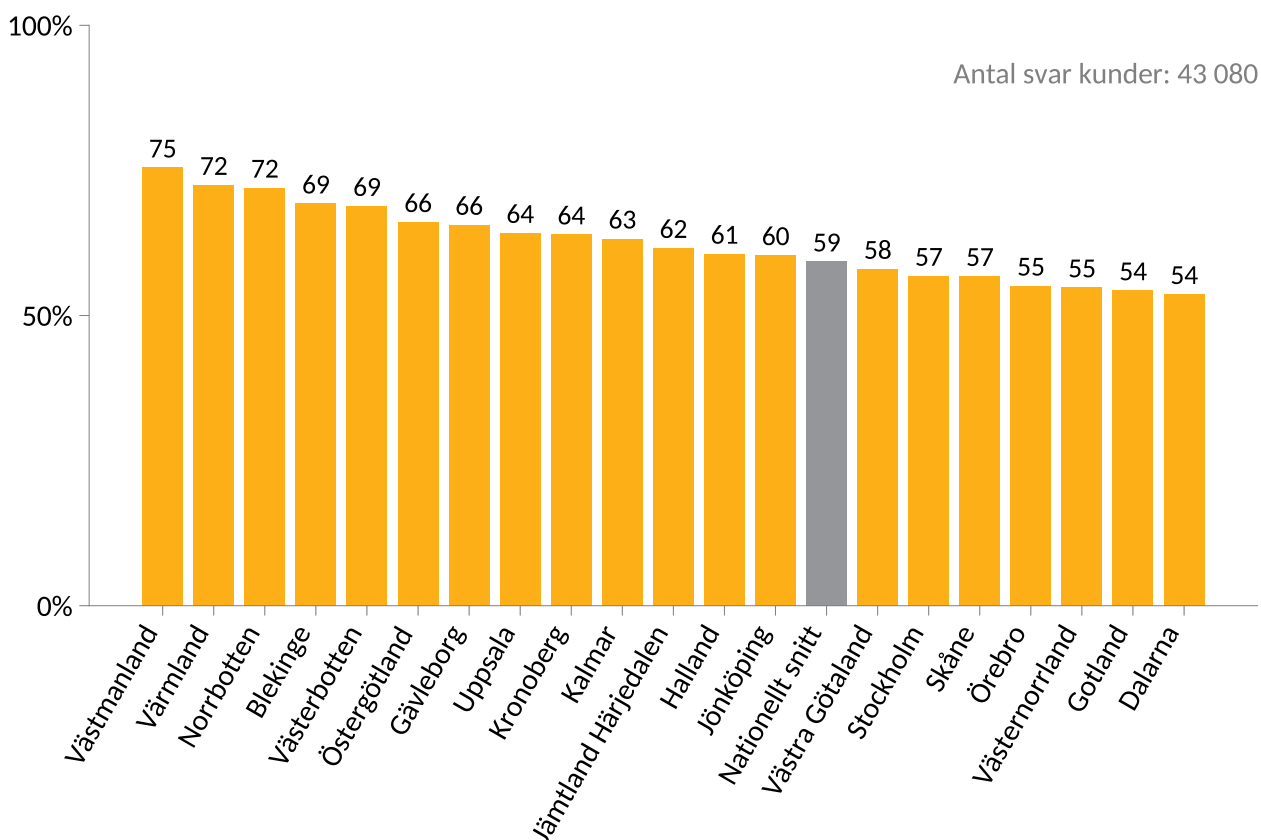
#### Icke-kunder

De personer som reser med sin regionala kollektivtrafikorganisation någon dag per kvartal, mer sällan eller aldrig.

## Graf 2. Kollektivtrafikens NKI bland Kunder och Icke-kunder, årsjämförelse



## Graf 1. NKI, per region



## 3.2. Nöjdhet med senaste resan

**74%**  
nöjda med senaste  
resan

Enligt 2025 års mätning är **74%** av Kunderna nöjda med sin senaste resa med den regionala kollektivtrafiken.

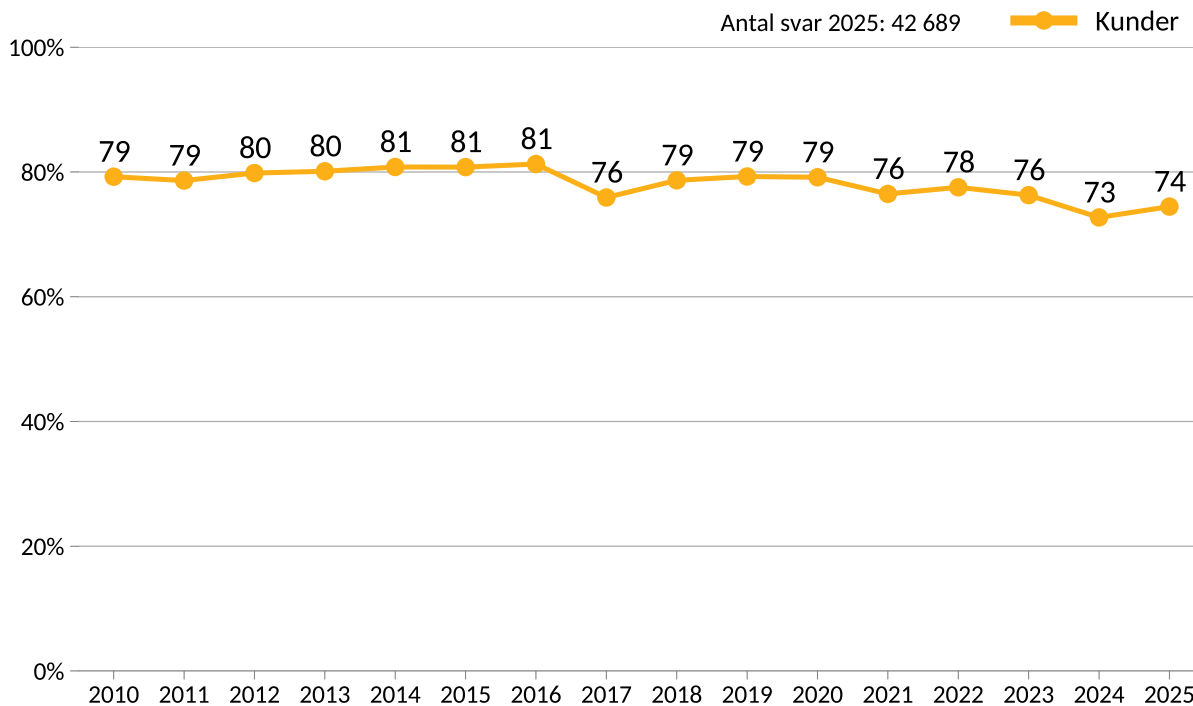
**82%**  
nöjda med senaste  
resan i Norrbotten

Störst nöjdhet med den senaste resan finns i Norrbotten, där **82%** av Kunderna är nöjda med den senaste resan.

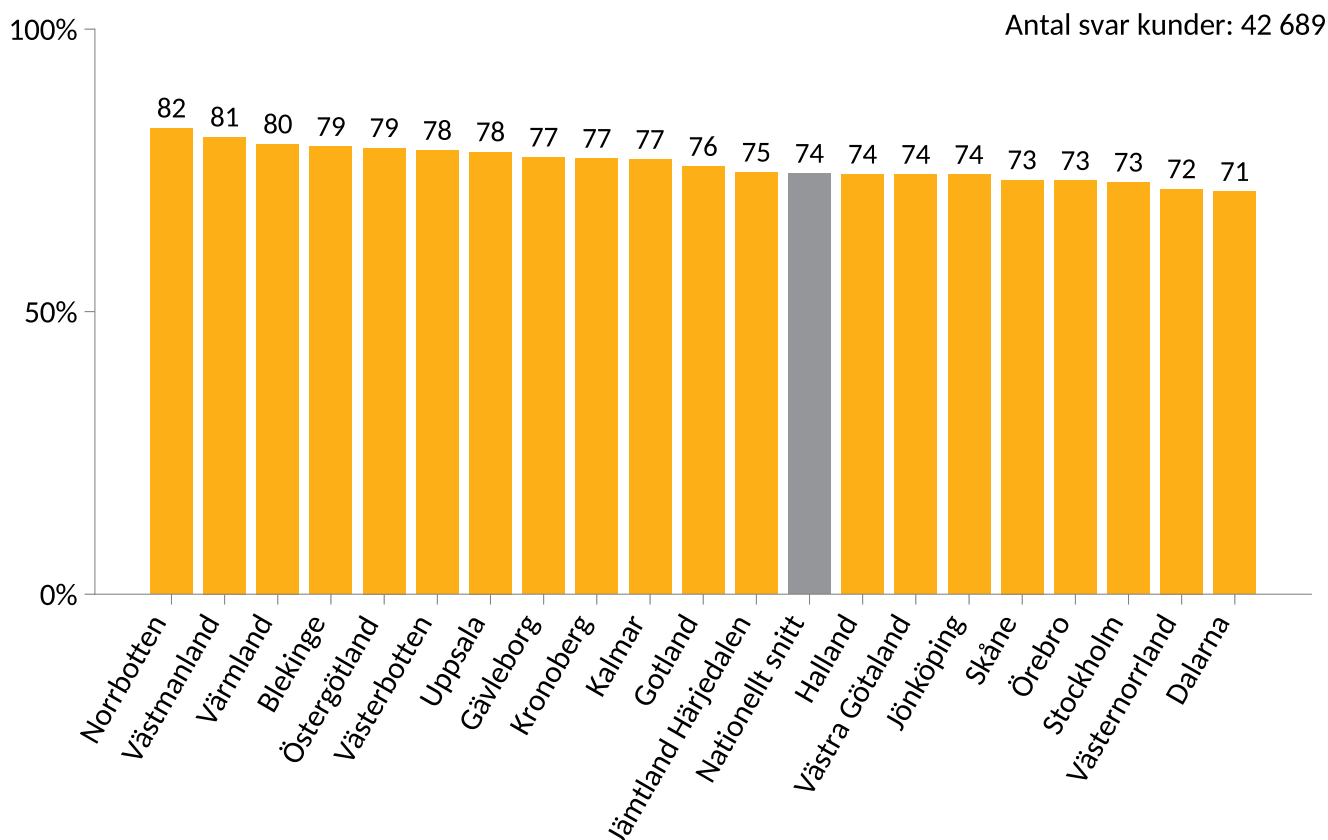
**15%**  
Varumärkes-  
underskott

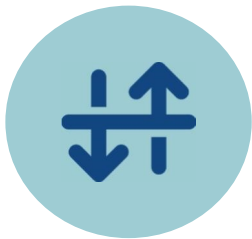
Varumärkesunderskottet bland Kunder för 2025 års undersökning är **15%**. Skillnaden mellan nöjdhet med den senaste resan och NKI utgör varumärkesunderskottet.

## Graf 4. Nöjdhet med senaste resan, årsjämförelse



## Graf 3. Nöjdhet med senaste resan, per region





### Varumärkesunderskottet

Varumärkesunderskottet beräknas som den absoluta skillnaden mellan värdena för nöjdhet med den senaste resan och NKI.

## Graf 5. Varumärkesunderskott, årsjämförelse

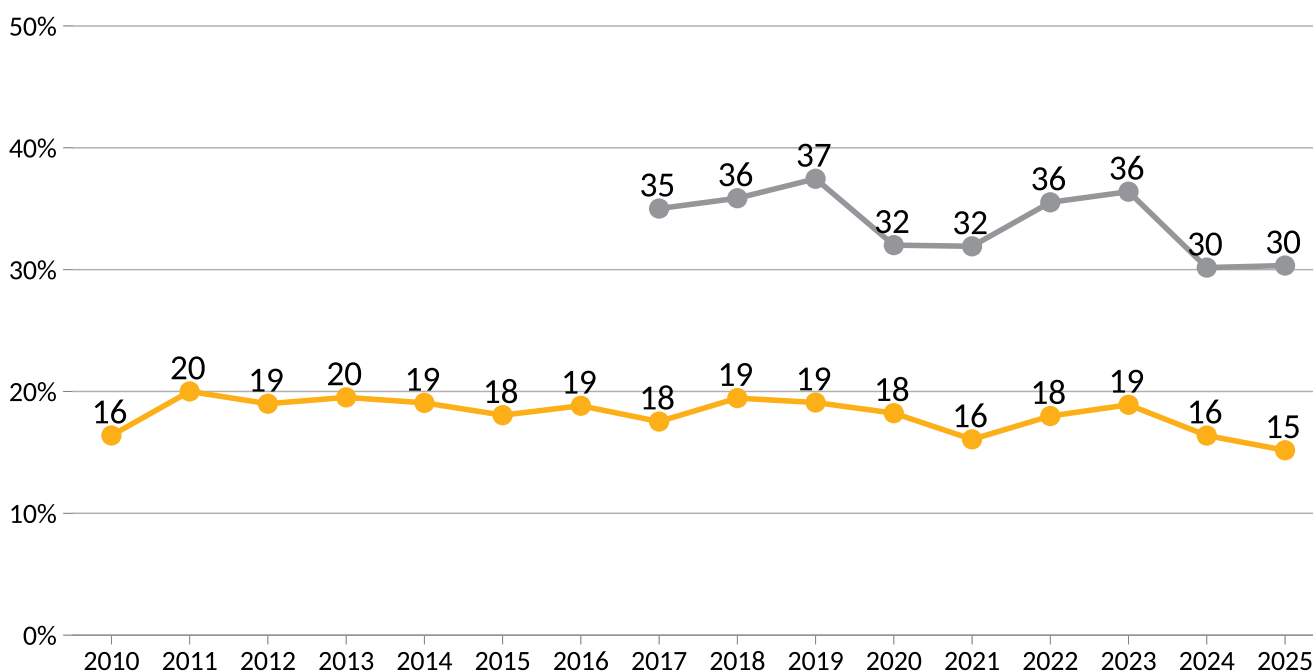
Antal svar nöjdhet med senaste resa 2025

- Kunder: 42 675
- Icke-kunder: 15 121

Antal svar NKI 2025

- Kunder: 43 065
- Icke-kunder: 37 211

—●— Kunder  
—●— Icke-kunder



Varumärkesunderskottet är ett mått som påvisar skillnaden mellan nöjdheten med den senaste resan mot den sammantagna nöjdheten med kollektivtrafikorganisationen (NKI). Generellt sett är nöjdheten med den senaste resan betydligt högre än den sammantagna nöjdheten.

Gällande varumärkesunderskottet framgår en relativt stor skillnad mellan Kunder och Icke-kunder där varumärkesunderskottet är betydligt större bland Icke-kunder. Detta är till följd av att båda grupper har ungefär samma nivå av nöjdhet med senaste resa, samtidigt som Icke-kunder har ett mycket lägre NKI.

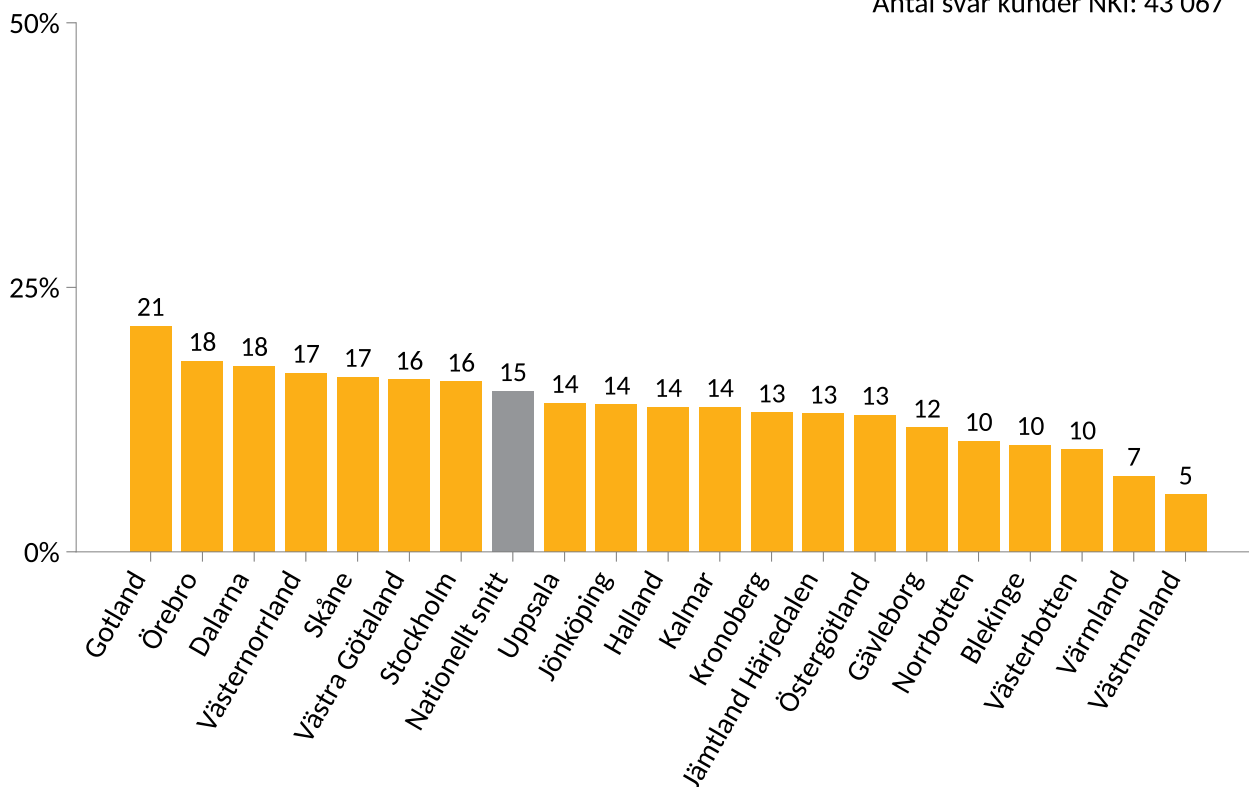
I årets undersökning har både NKI och nöjdhet med senaste resan ökat. Eftersom NKI ökat mer än nöjdheten med den senaste resan, har varumärkesunderskottet minskat något.

Notera att ett lågt varumärkesunderskott i sig inte nödvändigtvis innebär att nöjdheten sammantaget är hög. Det är viktigt att analysera varumärkesunderskottet tillsammans med trenderna i nöjdhetsmåten.

## Graf 6. Varumärkesunderskott, per region

Antal svar kunder nöjdhet med senaste resa: 42 676

Antal svar kunder NKI: 43 067



### 3.3. Kollektivtrafikens marknadsandel

**26%**  
Kollektivtrafikens  
marknadsandel

Kollektivtrafikens marknadsandel uppgår i årets undersökning till **26%**. Detta är en skillnad med (-1) procentenhet från föregående år.

**46%**  
Kollektivtrafikens  
marknadsandel i  
Stockholm

Regionen med högst marknadsandel är Stockholm med en marknadsandel på **46%** i årets undersökning.

**42%**  
andel hållbart  
resande

Andelen hållbart resande uppgår i årets undersökning till **42%**. Detta är samma nivå som föregående år.

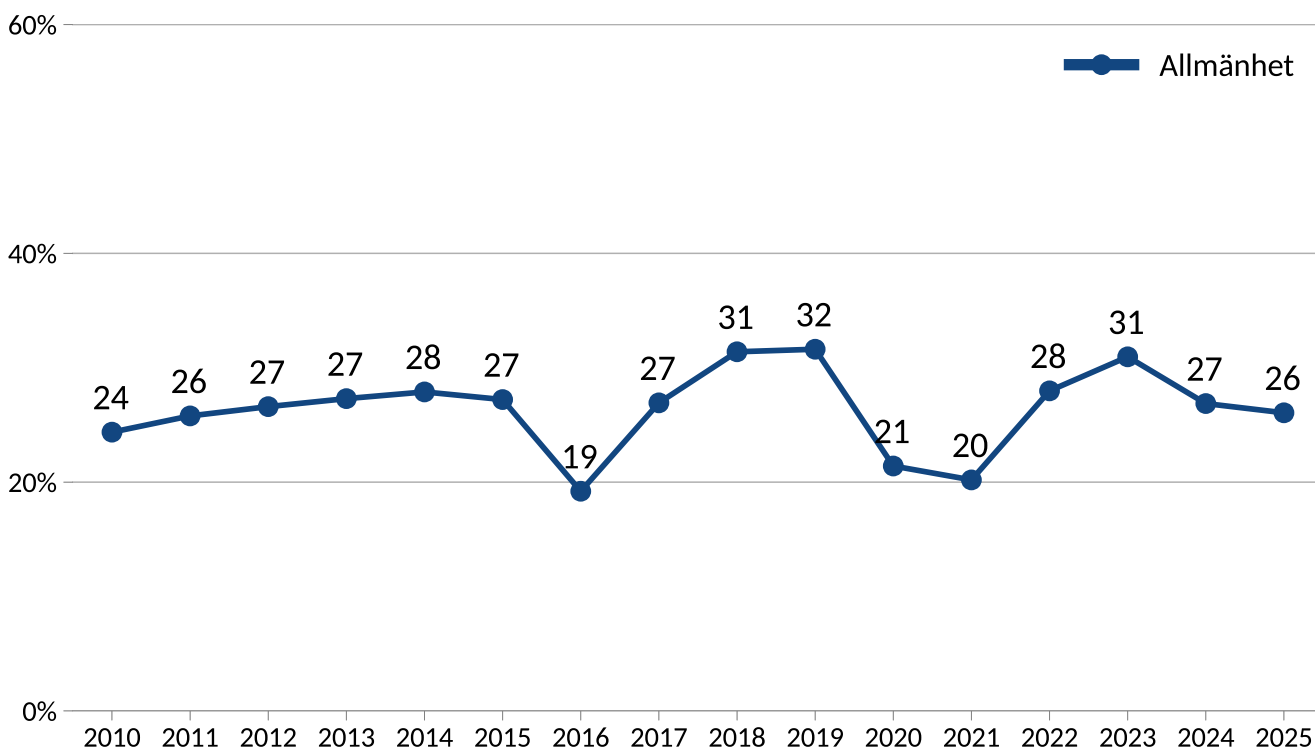


#### Allmänhet

Allmänhet definieras som samtliga respondenter som svarat på undersökningen.

## Graf 7. Marknadsandel, årsjämförelse

Antal resor 2025: 133 797

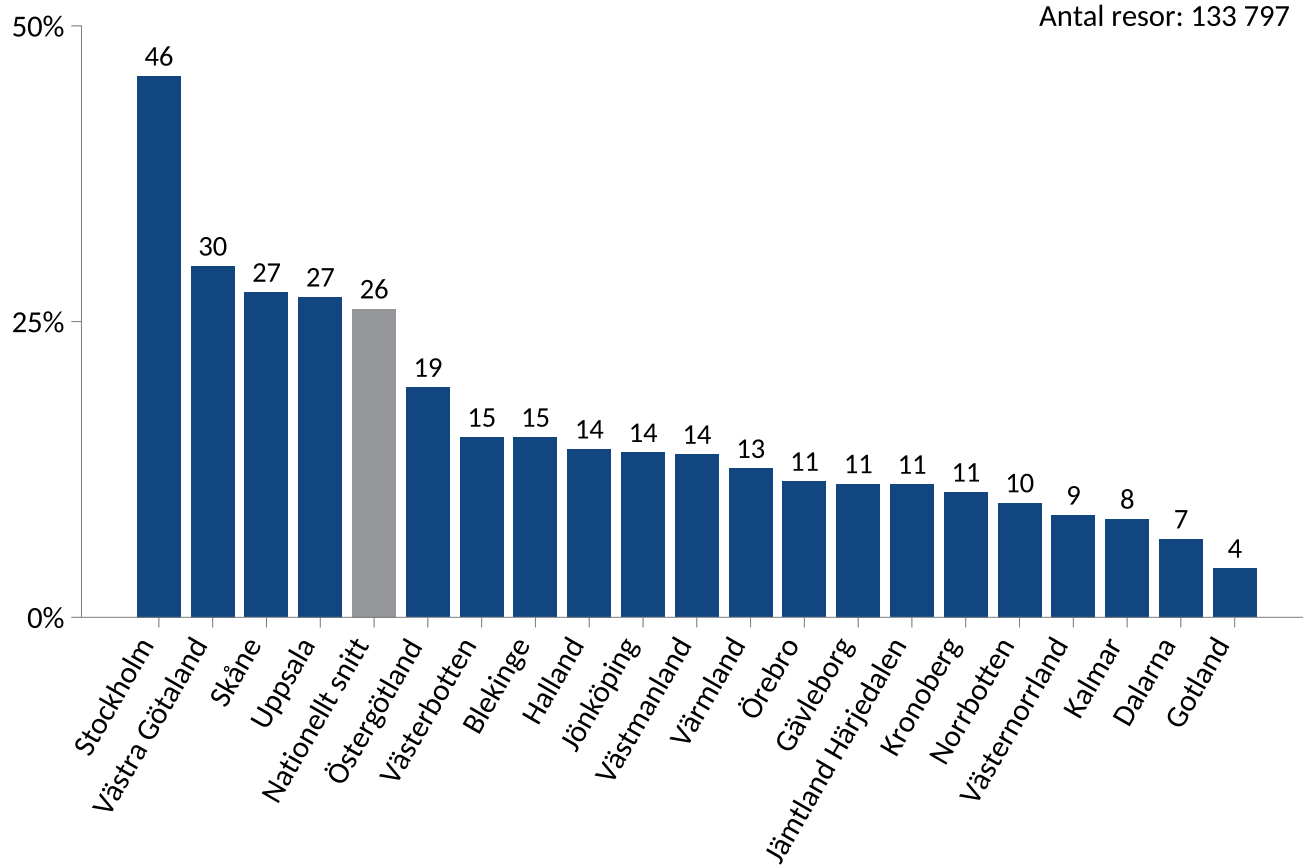


Notera att nedgången i marknadsandel under 2016 beror på att Region Stockholm inte deltog i undersökningen detta år. Eftersom SL verkar i en folkrik region med större andel kollektivtrafikresor än övriga kollektivtrafikorganisationer, får detta ett märkbart genomslag på det nationella snittet för marknadsandelen.

Nedgången under 2020 - 2021 beror på pandemin Covid-19 som medförde att resandet bland befolkningen avtog kraftigt.

## Graf 8. Marknadsandel, per region

Antal resor: 133 797

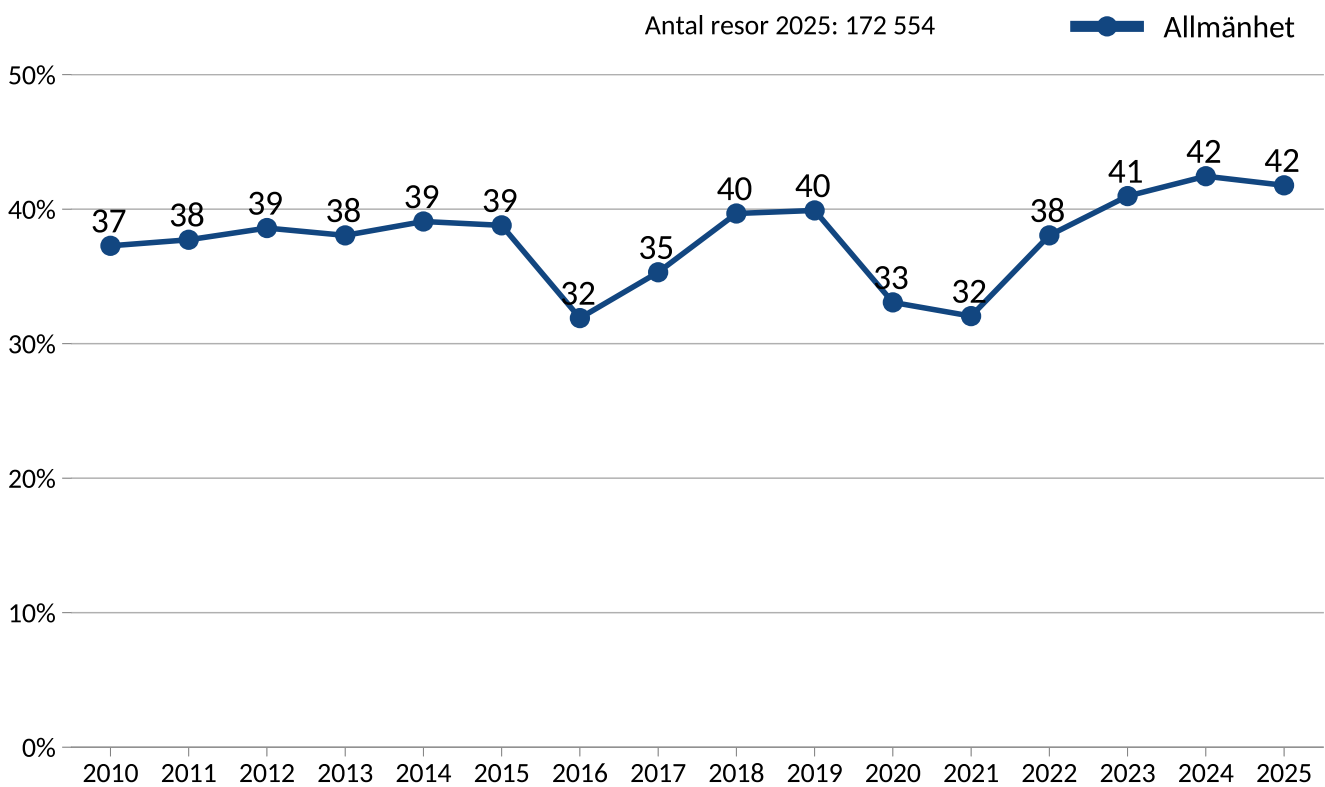




### Hållbart resande

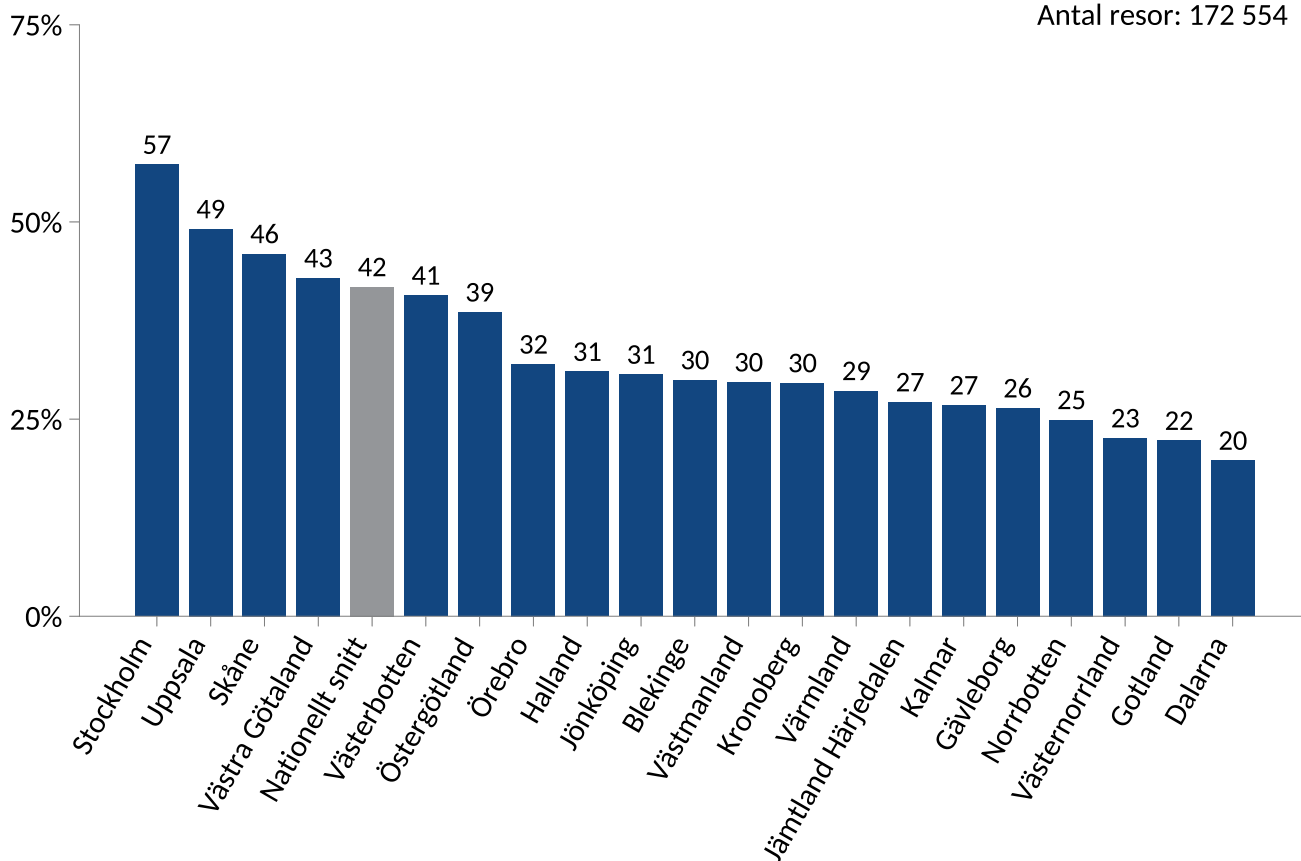
Resor som görs med kollektivtrafik, cykel, gång, taxi (även t.ex. färdtjänst) eller elsparkcykel som huvudsakligt färdmedel.

## Graf 9. Hållbart resande, årsjämförelse



## Graf 10. Hållbart resande, per region

Antal resor: 172 554



## 3.4. Faktorer som driver kollektivt resande

På nästa sida redovisas en matris där drivkrafter bakom kollektivt resande framgår.

Matrisen bygger på en korrelationsanalys. Faktorerna som ingår i analysen utgår från förutsättningar att resa kollektivt. Analysen undersöker hur respondenternas uppfattning om deras förutsättningar att resa kollektivt samvarierar med hur ofta de reser med kollektivtrafiken. Antagandet är att de faktorer som korrelerar starkt med resefrekvensen är starkare drivkrafter till att resa kollektivt.

Faktorerna om förutsättningar att resa kollektivt bygger på påståenden i undersökningen som besvaras genom en instämmandeskala från 1-5, där 1 innebär mycket lågt instämmande och 5 mycket högt instämmande.

Matrisens y-axel utgår från instämmandegrad.  
Matrisens x-axel utgår från resefrekvens med kollektivtrafiken.

Matrisen är indelad i fyra olika fält. I det gröna fältet finns de faktorer med hög instämmandegrad på frågan och hög resefrekvens. Dessa är därmed de faktorer som påvisar stor drivkraft bakom resefrekvens.

Det blå fältet inrymmer de faktorer med hög instämmandegrad på frågan men med lägre drivkraft för resefrekvensen.

Det gula fältet innehåller de faktorer med låg instämmandegrad på frågan och låg inverkan på resefrekvensen.

Det röda fältet inrymmer de faktorer med låg instämmandegrad och med stor inverkan på resefrekvensen. Faktorerna i det röda fältet bör alltså ges högst prioritet i ett förändringsarbete.

**Relevans  
Kunskap  
Tidsbesparing**  
driver kollektivt  
resande i högst  
grad

De faktorer som i högst grad driver kollektivt resande i årets undersökning är Relevans, Kunskap och Tidsbesparing.

### Faktorer

**Relevans** - Jag kan använda bolaget för de flesta resor jag gör

**Kunskap** - För de flesta resor jag gör, vet jag hur jag kan åka med bolaget

**Närhet** - Jag har nära till hållplatser och stationer för de flesta resor jag gör

**Miljöperspektiv** - När jag reser i kollektivtrafiken är det viktigt att jag samtidigt bidrar till en bättre miljö

**Enkelhet** - Det är enkelt att resa med bolaget

**Fördelar kollektivtrafik** - Det finns fördelar att åka med bolaget jämfört med att åka med bil

**Pålitlighet** - Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med bolaget

**Avgångstider** - Avgångstiderna passar mina behov

**Prisvärdhet** - Det är prisvärt att resa med bolaget

**Tidsbesparing** - Jag sparar tid genom att resa med bolaget

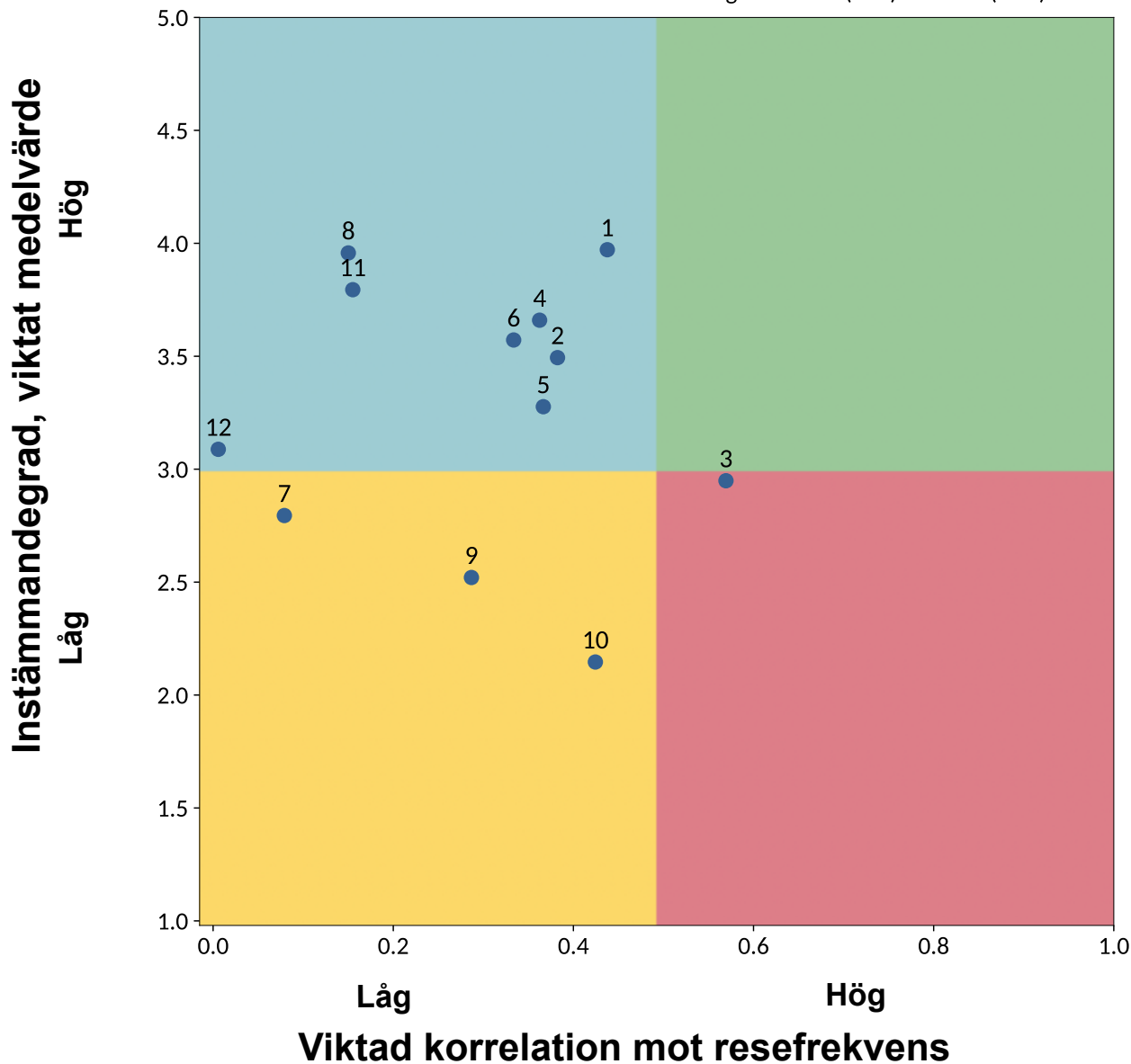
**Förbättrade möjligheter** - Mina möjligheter att resa kollektivt har förbättrats det senaste året

**Trygghet** - Det känns tryggt att resa med bolaget

## Graf 11. Drivkraftsanalys för kollektivt resande

Antal svar resefrekvens med bolag: 99 573

Antal svar instämmandefrågor: 24 783 (min) - 87 109 (max)



- |   |  |
|---|--|
| 1 För de flesta resor jag gör, vet jag hur jag kan åka med bolaget        | 7 Det är prisvärt att resa med bolaget   |
| 2 Det finns fördelar att åka med bolaget jämfört med att åka med bil      | 8 När jag reser i kollektivtrafiken är det viktigt att jag samtidigt bidrar till en bättre miljö |
| 3 Jag kan använda bolaget för de flesta resor jag gör                     | 9 Mina möjligheter att resa kollektivt har förbättrats det senaste året                          |
| 4 Jag har nära till hållplatser och stationer för de flesta resor jag gör | 10 Jag sparar tid genom att resa med bolaget   |
| 5 Avgångstiderna passar mina behov  | 11 Det känns tryggt att resa med bolaget   |
| 6 Det är enkelt att resa med bolaget                                      | 12 Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med bolaget                            |

## 3.5. Resenärstyper

**38%**  
Växlare

Växlare (**38%**) är den vanligaste resenärstypen i årets undersökning, följt av Alltid-bilister (**26%**) och Övriga bilister (**19%**)

I Kollektivtrafikbarometern definieras fem resenärstyper baserat på resefrekvens med de regionala kollektivtrafikorganisationerna och med bil.



### Alltid-bilister

Reser minst fem dagar i veckan med bil och reser högst någon gång per kvartal med kollektivtrafiken.



### Övriga bilister

Reser mindre än fem dagar i veckan men minst en gång i månaden med bil, och reser högst någon gång per kvartal med kollektivtrafiken.



### Växlare

Reser minst en gång i månaden med såväl bil som kollektivtrafik.



### Kollektivtrafikresenärer

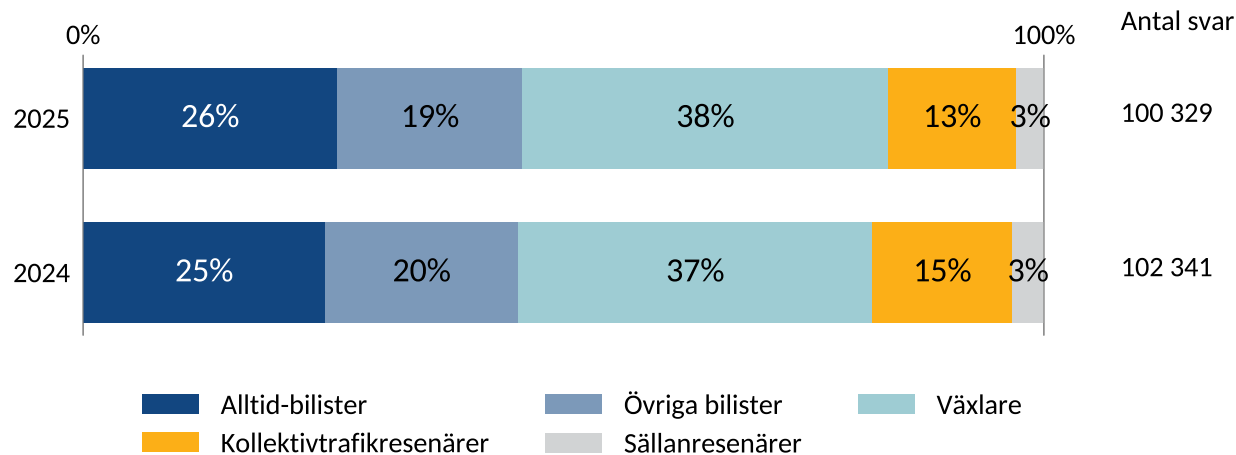
Reser minst en gång i månaden med kollektivtrafik, och reser någon gång per kvartal eller mer sällan med bil.



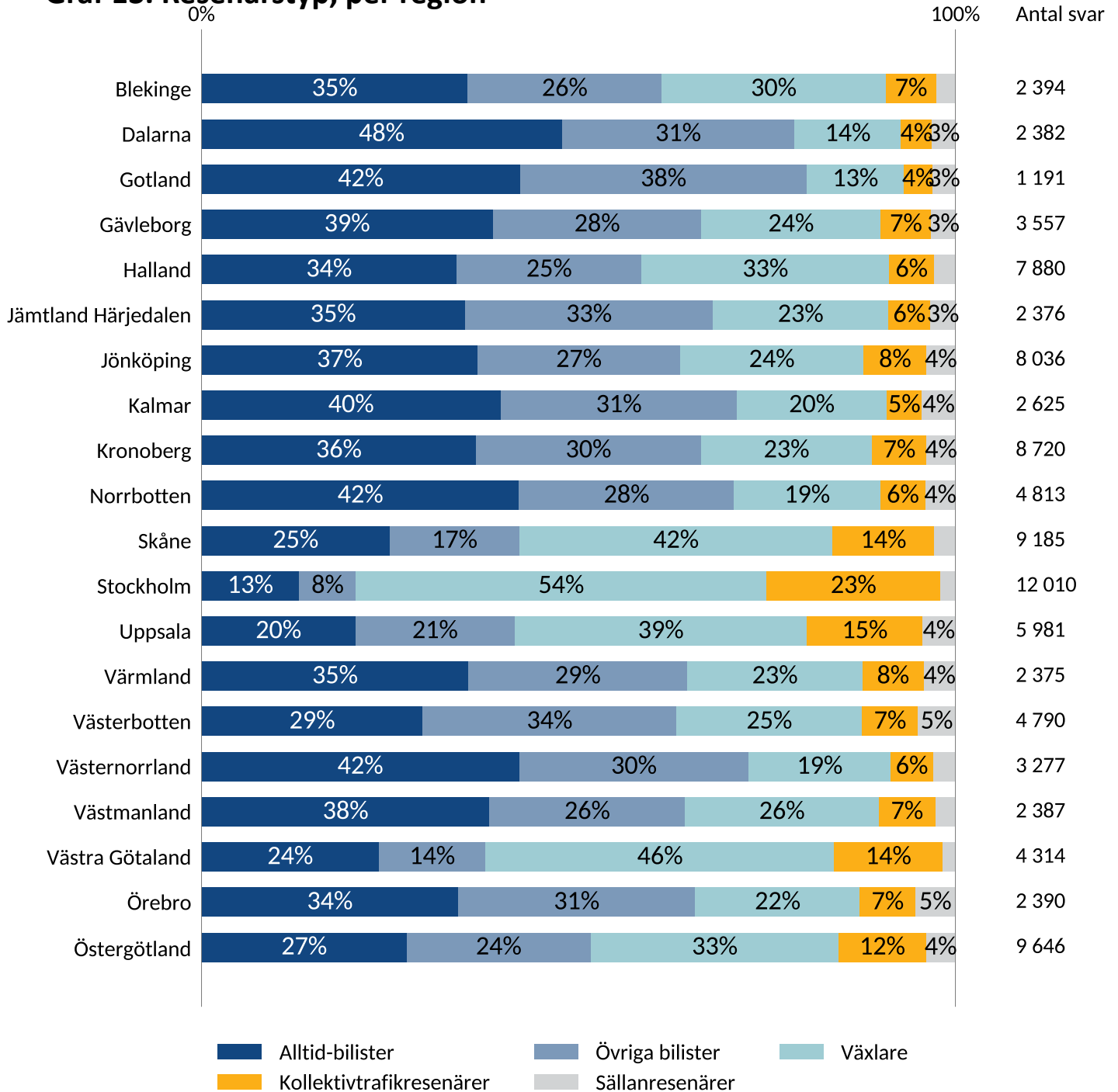
### Sällanresenärer

Reser någon gång per kvartal eller mer sällan med såväl bil som kollektivtrafik.

## Graf 12. Resenärstyp, årsjämförelse



Graf 13. Resenärstyp, per region



## 3.6. Resefrekvens med kollektivtrafik och bil

**36%**  
reser med kollektivtrafiken minst en dag i veckan

I årets undersökning reser **36%** av de svarande med kollektivtrafiken minst en dag i veckan.

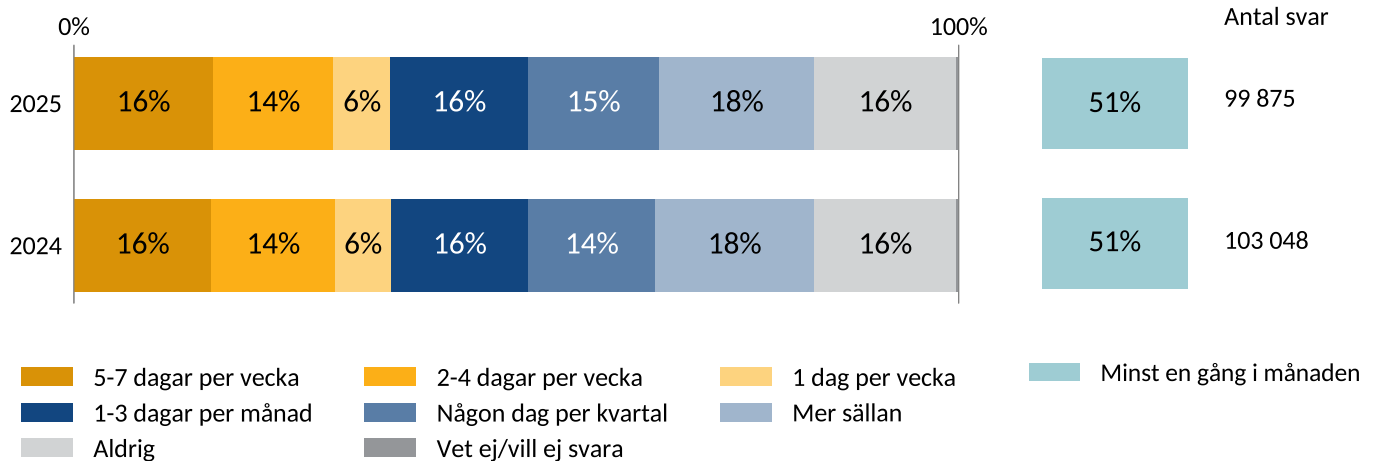
**77%**  
i Stockholm reser med kollektivtrafiken minst en gång i månaden

Region Stockholm har högst andel, **77%**, som reser med den regionala kollektivtrafikorganisationen minst en gång per månad.

**66%**  
reser med kollektivtrafiken minst någon dag per kvartal

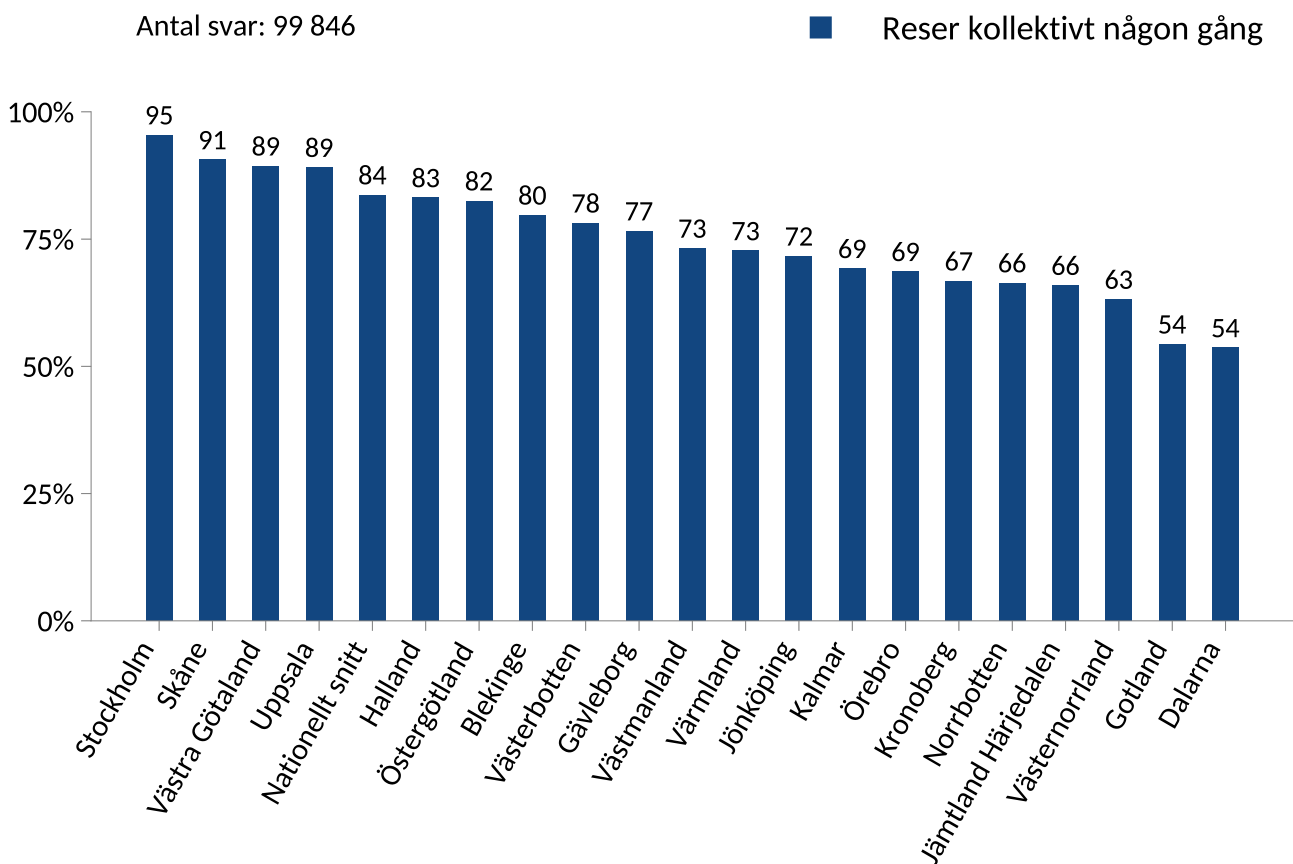
Bland de svarande reser **66%** med kollektivtrafiken minst någon dag per kvartal.

## Graf 14. Resefrekvens kollektivtrafik, årsjämförelse

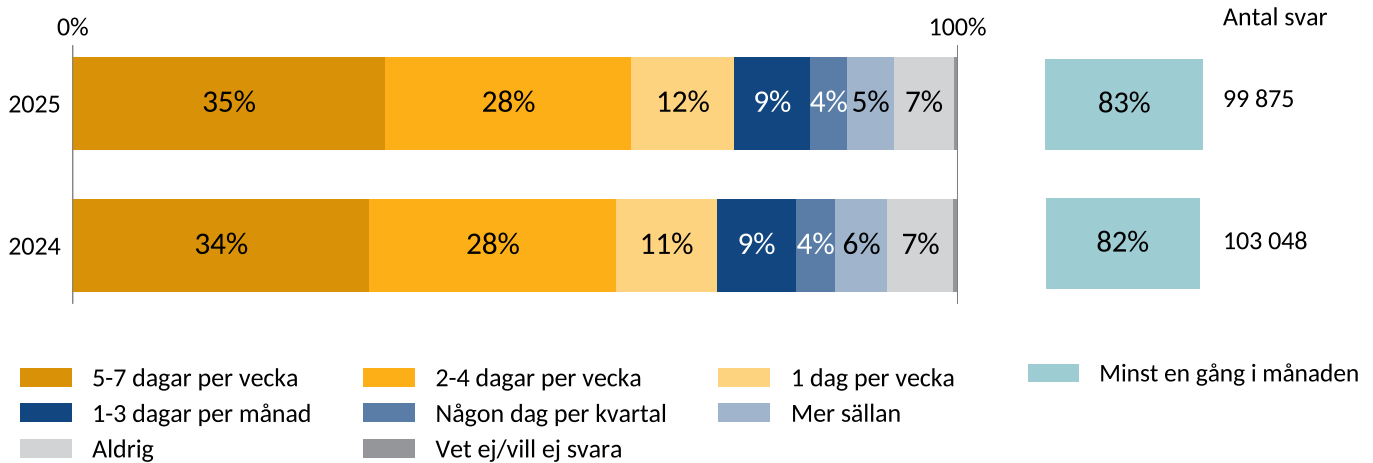


## Graf 15. Reser kollektivt någon gång

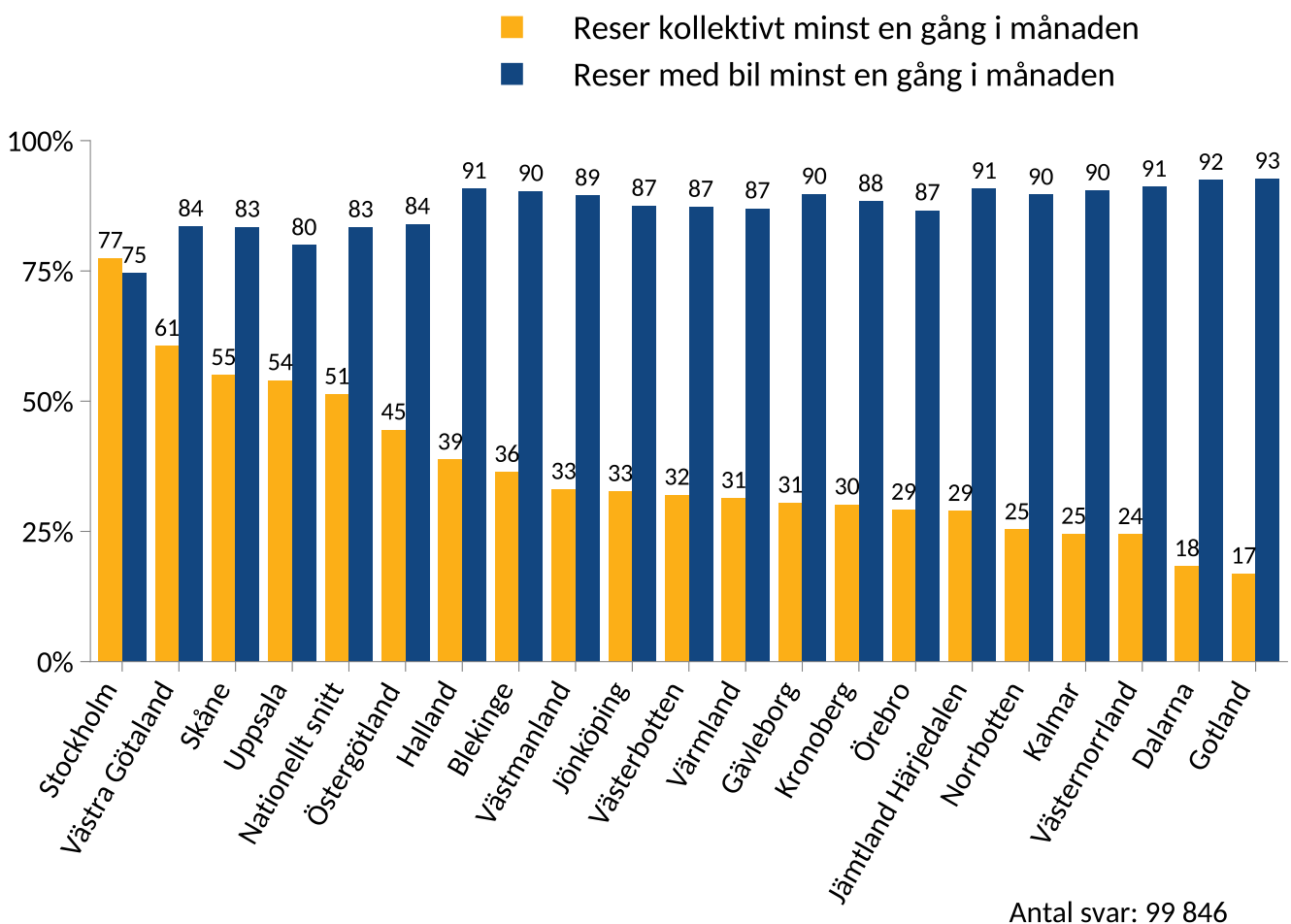
De som svarat att de reser kollektivt "Mer sällan" eller oftare.



## Graf 16. Resefrekvens bil, årsjämförelse



## Graf 17. Reser minst en gång i månaden

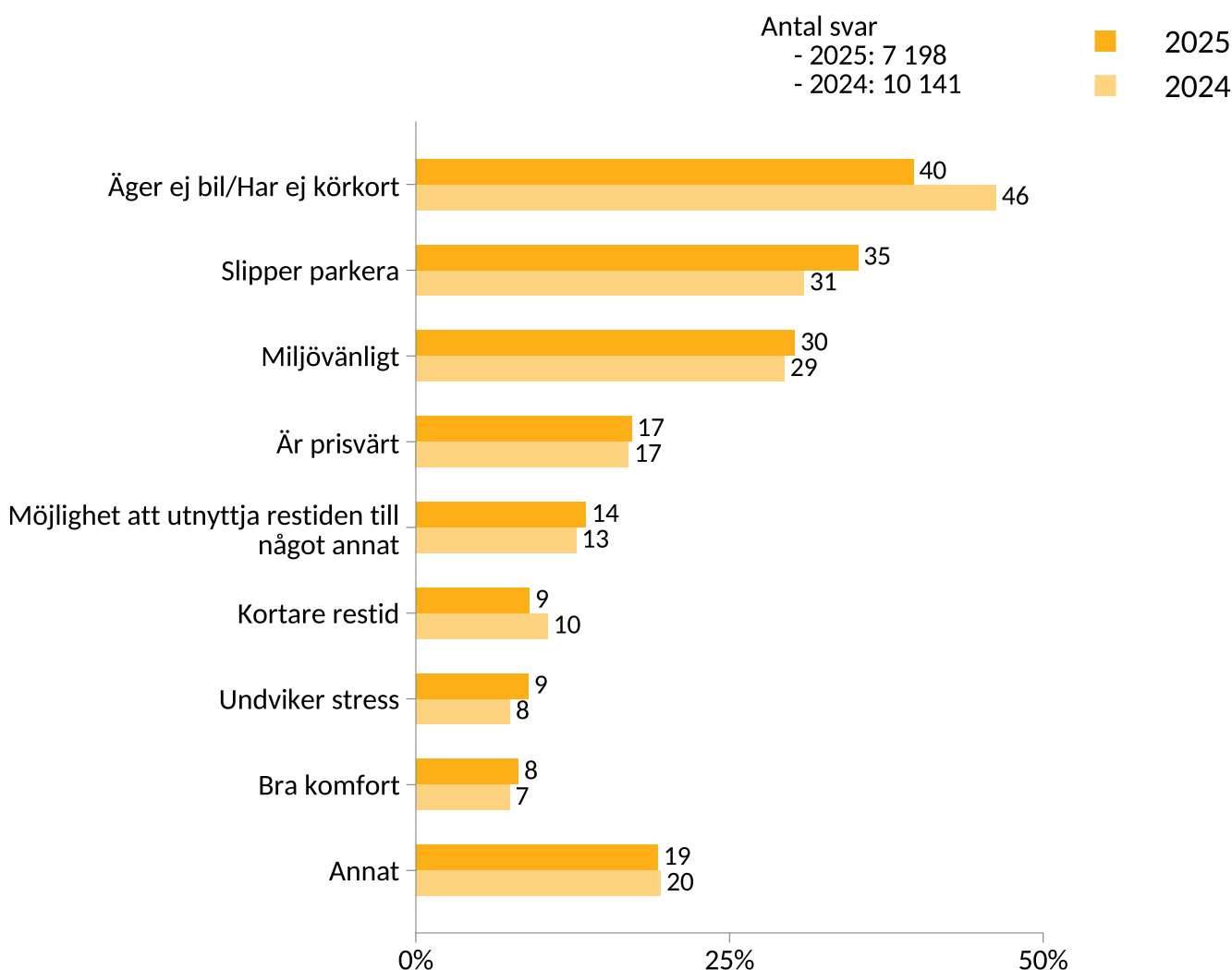


## 3.7. Skäl till kollektivt resande

Äger ej bil/Har ej körkort  
Slipper parkera  
Miljövänligt  
är de vanligaste skälen till att resa kollektivt

Bland de som reser kollektivt mer än en gång i månaden (Kunder) är de tre vanligaste skälen till att resa med kollektivtrafiken under 2025 att **Äger ej bil/Har ej körkort**, **Slipper parkera** och **Miljövänligt**.

Graf 18. Skäl till kollektivt resande, årsjämförelse\*



\*Denna fråga ställs endast till de respondenter vars kollektivtrafikorganisation har beställt där frågan ingår.

**Tabell 1. Regioner där högst andel uppger att de reser med kollektivtrafikbolaget med skälet att de slipper parkera\***

Instämmandegrad	
Norrbotten	45%
Örebro	40%
Östergötland	38%
Uppsala	37%
Blekinge	36%

**Tabell 2. Regioner där högst andel uppger att de reser med kollektivtrafikbolaget med skälet att de vill resa miljövänligt\***

Instämmandegrad	
Halland	35%
Norrbotten	33%
Östergötland	32%
Kronoberg	31%
Blekinge	29%

**Tabell 3. Regioner där högst andel uppger att de reser med kollektivtrafikbolaget med skälet att de inte äger bil/körkort\***

Instämmandegrad	
Västernorrland	42%
Jönköping	41%
Uppsala	40%
Örebro	39%
Kronoberg	39%

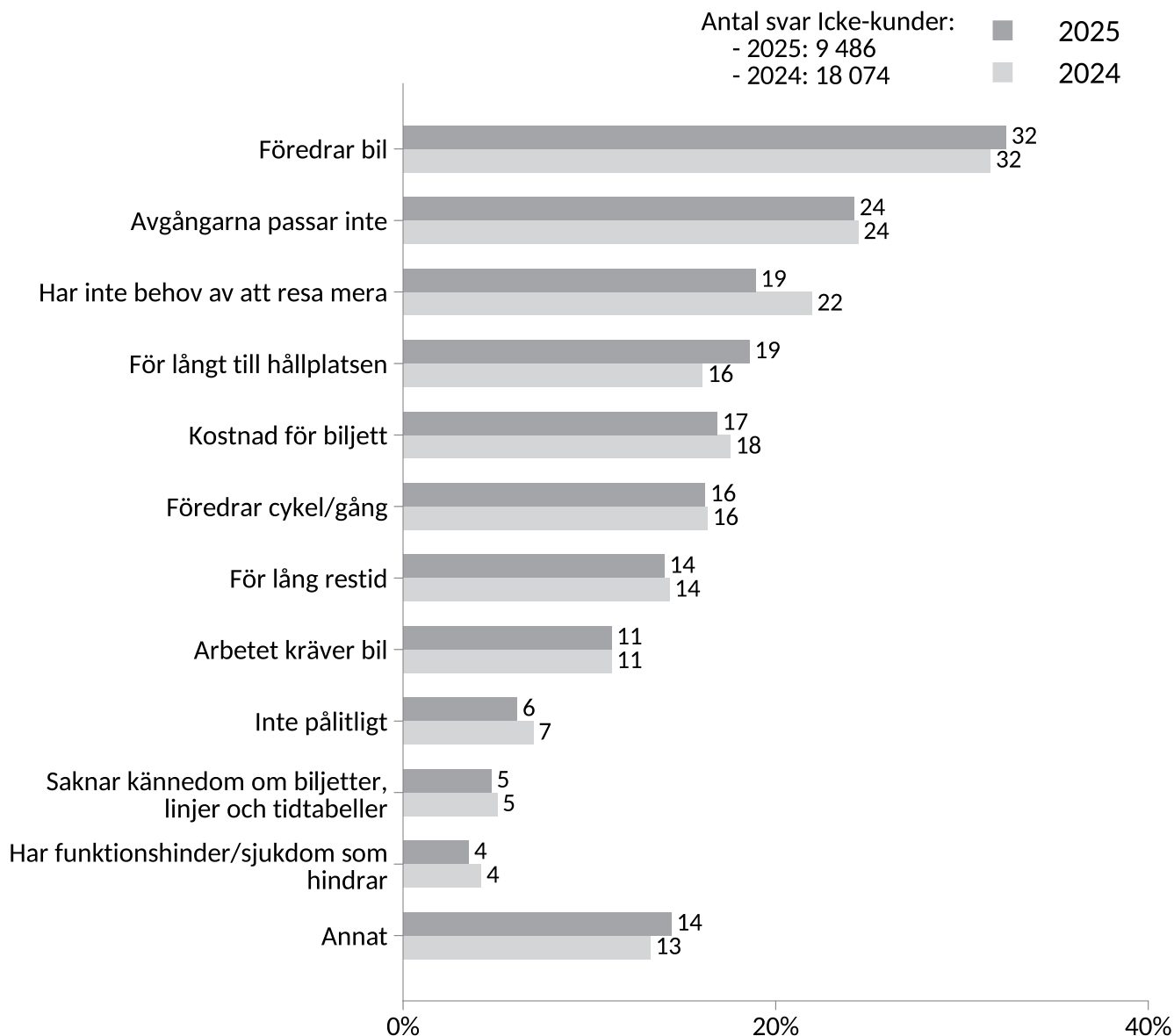
\*Notera att ett fåtal kollektivtrafikorganisationer ställer inte frågorna om skäl till kollektivt resande. Topplistorna utgår endast från de regioner som har med frågan i sin enkät.

## 3.8. Hinder för kollektivt resande

Vanligaste hindret till att resa kollektivt:  
**Föredrar bil**

Bland de som reser med kollektivtrafiken mer sällan än någon dag i månaden (Icke-kunder) beror detta under 2025 främst på **Föredrar bil**, **Avgångarna passar inte** och **Har inte behov av att resa mera**.

**Graf 19. Hinder för kollektivt resande, årsjämförelse\***



\*Denna fråga ställs endast till de respondenter vars kollektivtrafikorganisation har beställt frågepaketet där frågan ingår.

**Tabell 4. Regioner där högst andel uppger att de inte reser med kollektivtrafikbolaget på grund av att de föredrar bil**

	<b>Instämmandegrad</b>
Kronoberg	32%
Norrbottn	32%
Halland	32%
Blekinge	32%
Jönköping	31%

**Tabell 5. Regioner där högst andel uppger att de inte reser med kollektivtrafikbolaget på grund av att avgångarna inte passar**

	<b>Instämmandegrad</b>
Västernorrland	38%
Blekinge	29%
Kronoberg	27%
Halland	25%
Örebro	25%

\*Notera att ett fåtal kollektivtrafikorganisationer ställer inte frågorna om hinder till kollektivt resande. Topplistorna utgår endast från de regioner som har med denna fråga i sin enkät.



## 3.9. Resorna under året

### Huvudsakligt färdmedel

Vid **48%** av resorna 2025 används bil - som förare som huvudsakligt färdmedel.



Vid **20%** av resorna 2025 var kollektivtrafiken huvudsakligt färdmedel.



### Ärende för resa

Det vanligaste ärendet\* med resa i årets undersökning är Arbete/studier.

**31%** av resorna till arbete eller studier görs med kollektivtrafik som färdmedel.



### Distansarbete

**38%** har svarat att de arbetar på distans minst en dag per vecka.

Icke-kunder har i högre grad ett arbete som inte kan utföras hemifrån.



### Reslängd

**35%** av resorna (samtliga färdmedel) i årets undersökning har reslängden 1,1 - 5 km.

Detta är även den vanligaste reslängden för resor vid en jämförelse mellan samtliga deltagande organisationer.



### Biljettyper & inköpsställe

**68%** av resenärerna använder en periodbiljett.



**23%** reser med en enkelbiljett i årets undersökning.



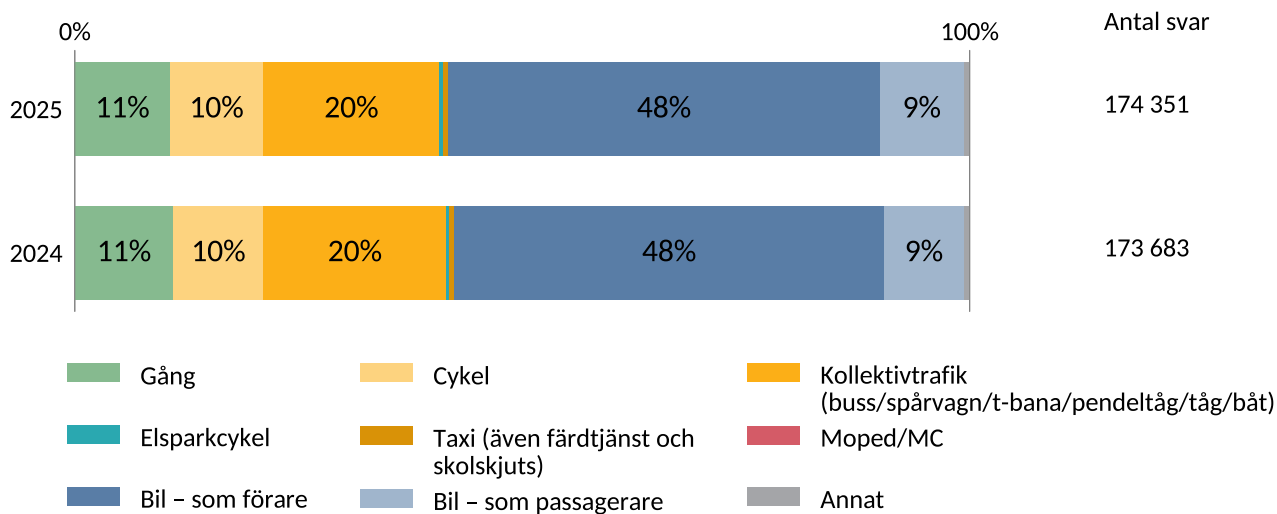
### Tidpunkt för resor

Den vanligaste starttiden för både kollektivtrafikresenärer och bilister är mellan 15:00-17:59 följt av 06:00-08:59.



\*Exklusive resor med ärende "Hemresa/till bostaden"

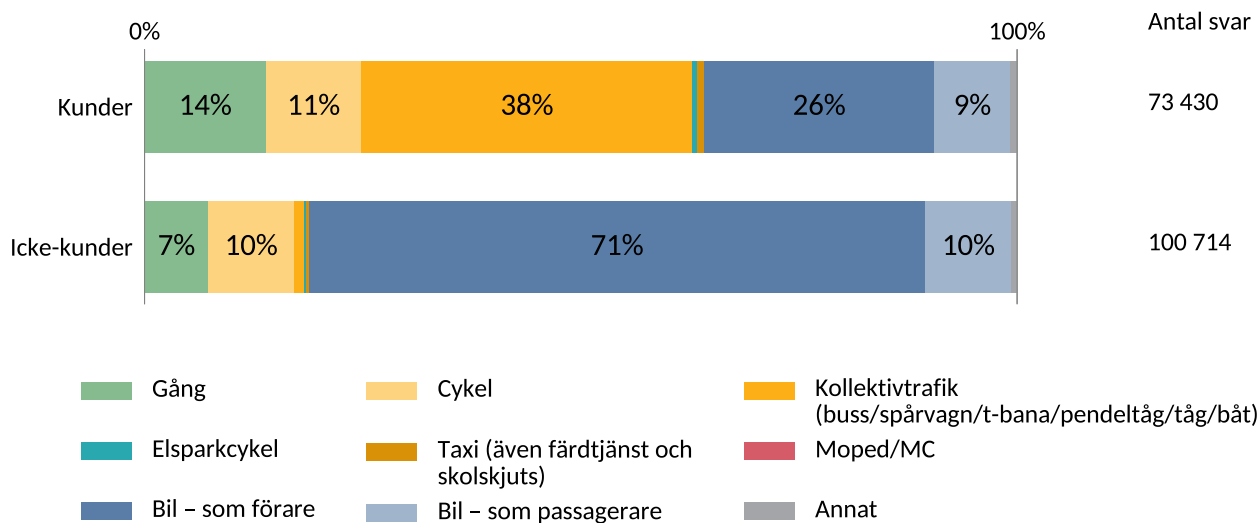
## Graf 20. Huvudsakligt färdmedel, årsjämförelse



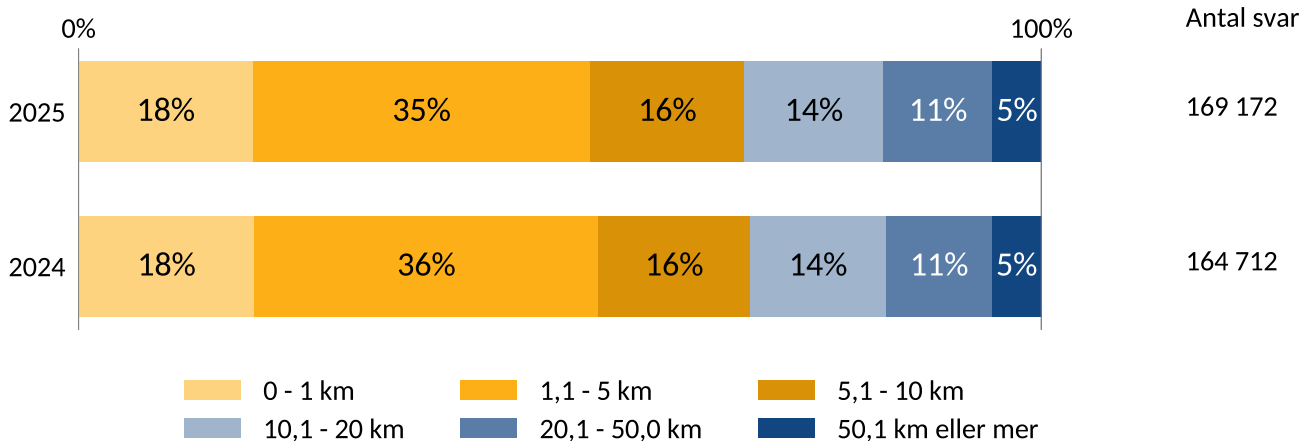
Respondenterna fick i enkäten svara om sitt resande under föregående dygn. Resultaten i detta avsnitt baseras på de 72 procent som anger att de gjort en eller flera resor under föregående dygn.

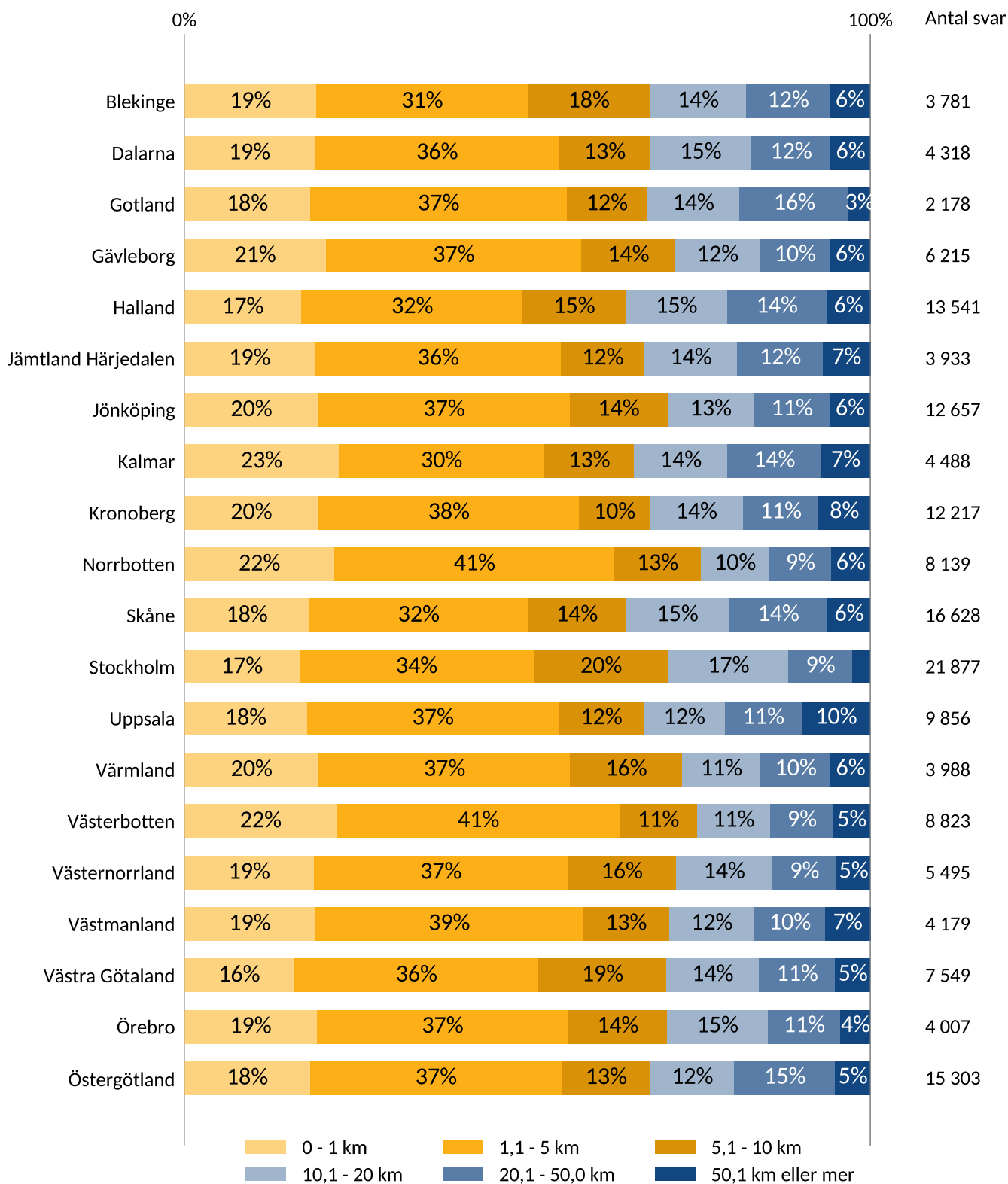
De allra flesta resor med kollektivtrafiken sker med buss (62%), följt av tåg (27%), tunnelbana (26%), spårvagn (13%) och båt/färja (2%).

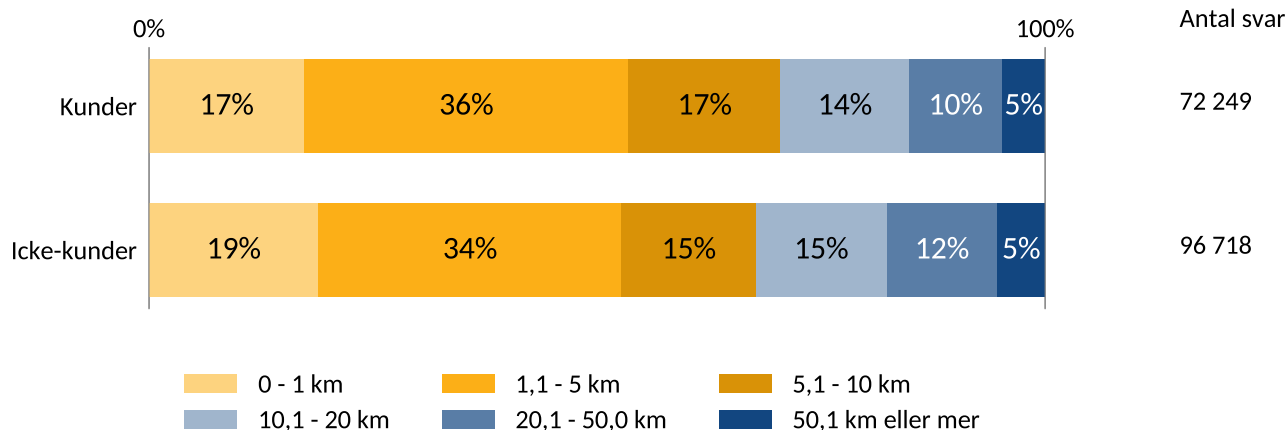
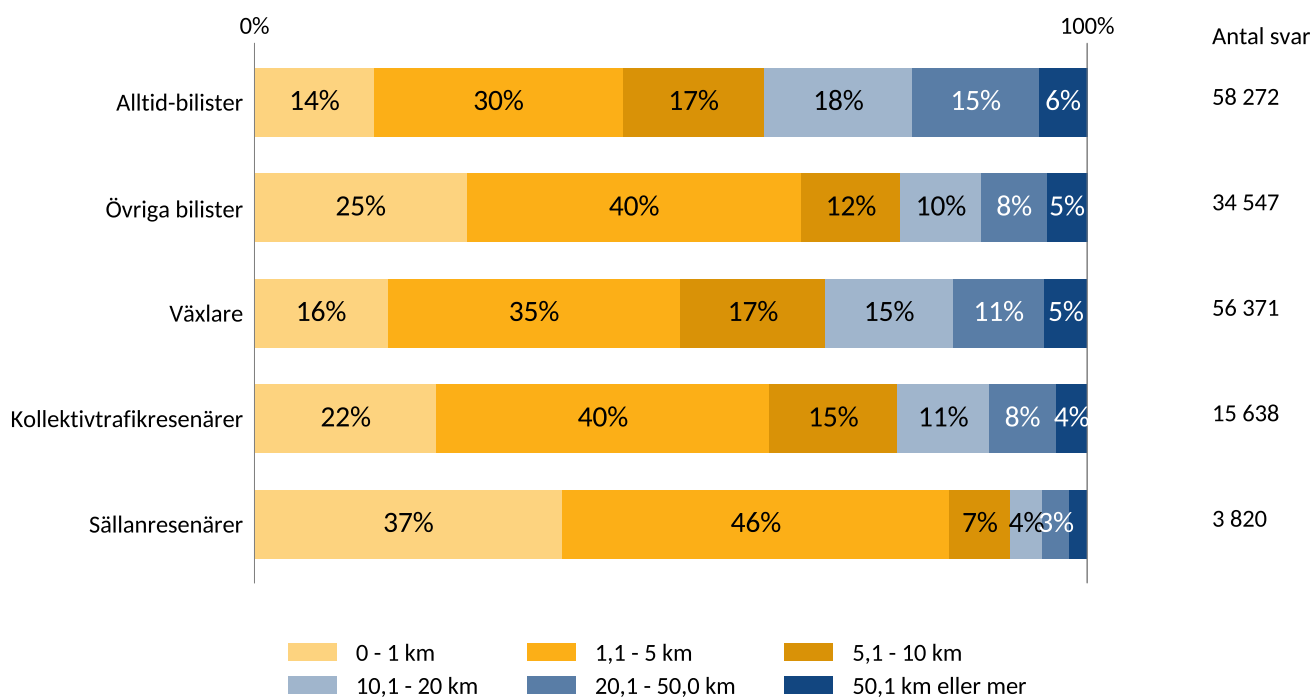
## Graf 21. Huvudsakligt färdmedel, Kunder och Icke-kunder



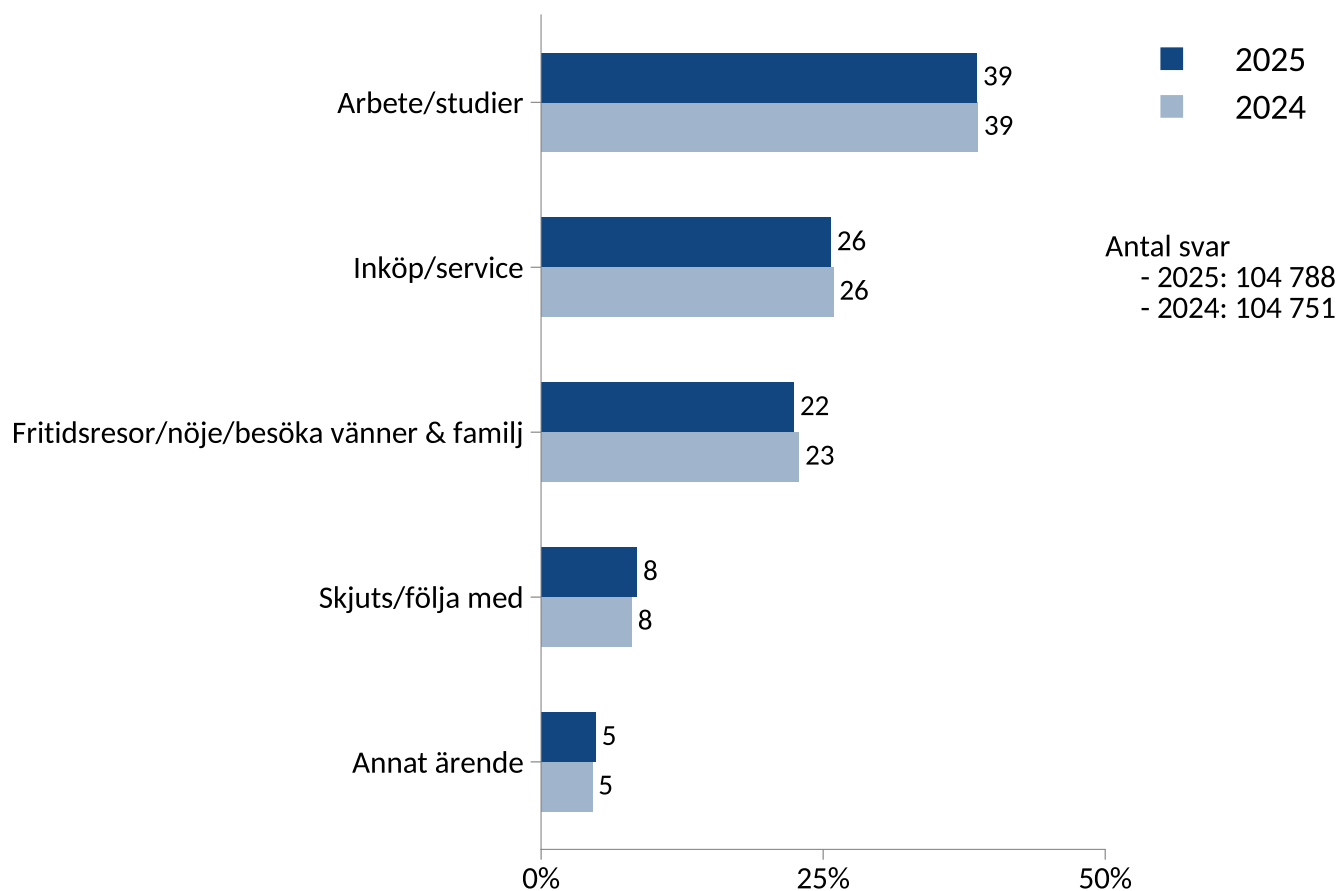
## Graf 22. Reslängd per resa, årsjämförelse



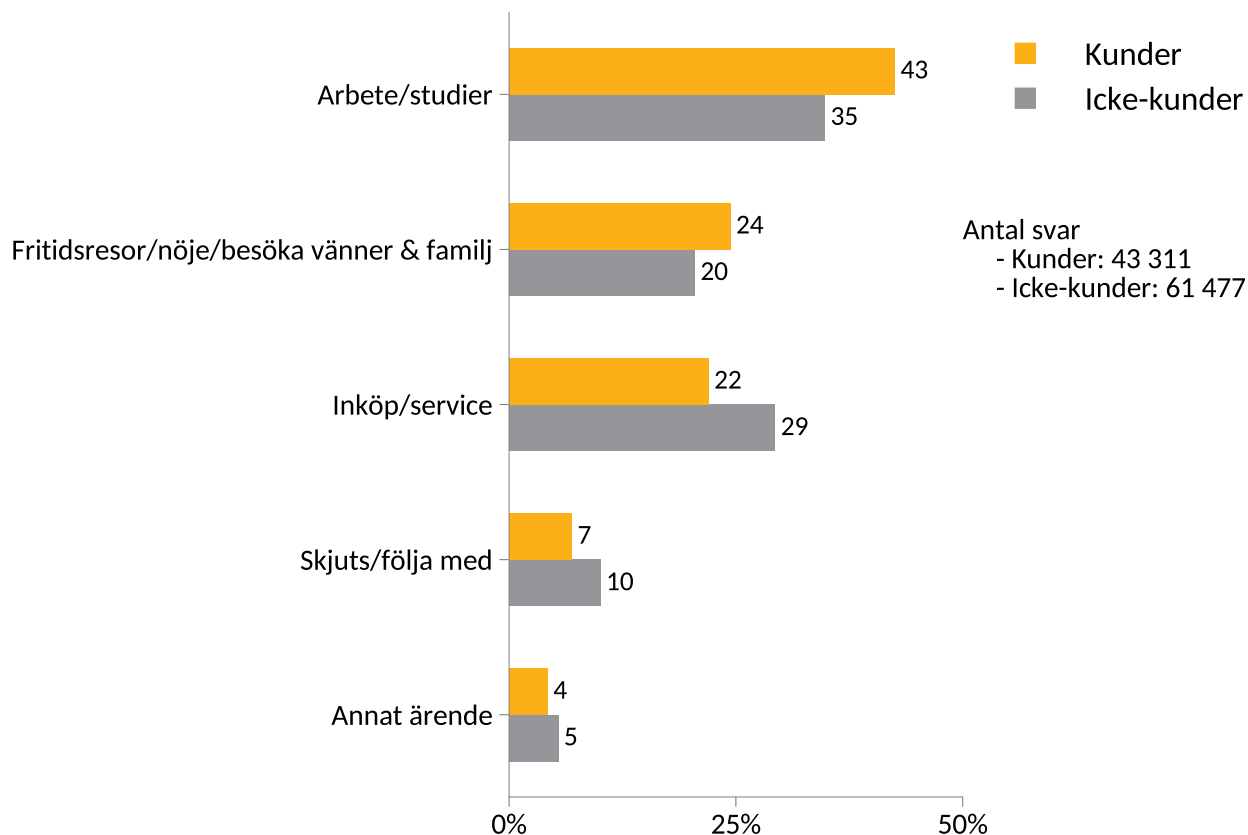
**Graf 23. Reslängd per resa, per region**

**Graf 24. Reslängd per resa, Kunder och Icke-kunder****Graf 25. Reslängd per resa, resenärstyper**

## Graf 26. Ärenden för resa, årsjämförelse\*



\*Notera att ärendet "Hemresa/till bostaden" har exkluderats från grafen samt att svarsalternativen för ärenden har kategoriserats.

**Tabell 7. Ärenden för resa, Kunder och Icke-kunder\***

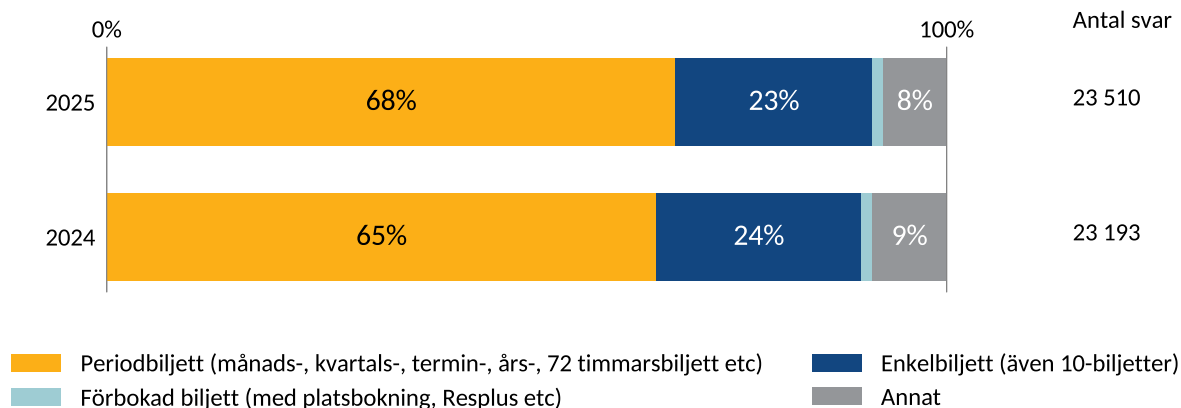
\*Notera att ärendet "Hemresa/till bostaden" har exkluderats från grafen samt att svarsalternativen för ärenden har kategoriserats.

**Tabell 6. Ärenden och huvudsakligt färdssätt\***

	Bil – som förare	Bil – som passagerare	Gång	Cykel	Kollektivtrafik
Arbete/studier	33%	14%	31%	53%	60%
Inköp/service	30%	34%	30%	17%	13%
Skjuts/följa med	12%	5%	9%	7%	2%
Fritidsresor/nöje/besöka vänner & familj	19%	39%	25%	20%	22%
Annat ärende	5%	9%	4%	3%	3%
Antal svar	54 755	9 649	10 882	12 128	15 389

\*Notera att ärendet "Hemresa/till bostaden" har exkluderats från tabellen samt att svarsalternativen för ärenden har kategoriserats.

## Graf 27. Typ av biljett, årsjämförelse



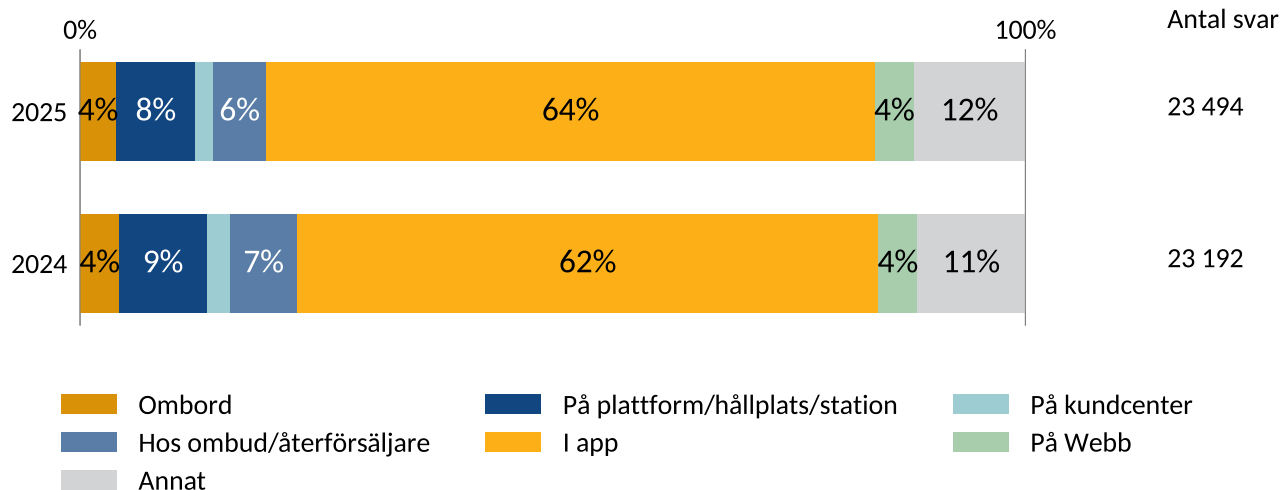
## Tabell 8. Regioner där det är vanligast att resa med periodbiljett

	Andel som reser med periodbiljett
Stockholm	71%
Jönköping	70%
Skåne	70%
Östergötland	68%
Halland	65%

## Tabell 9. Regioner där det är vanligast att resa med enkelbiljett

	Andel som reser med enkelbiljett
Norrbottn	35%
Västerbotten	35%
Uppsala	32%
Kalmar	29%
Jämtland Härjedalen	27%

## Graf 28. Inköpsställen för biljett, årsjämförelse



## Tabell 10. Regioner där det är vanligast att köpa sin biljett i app

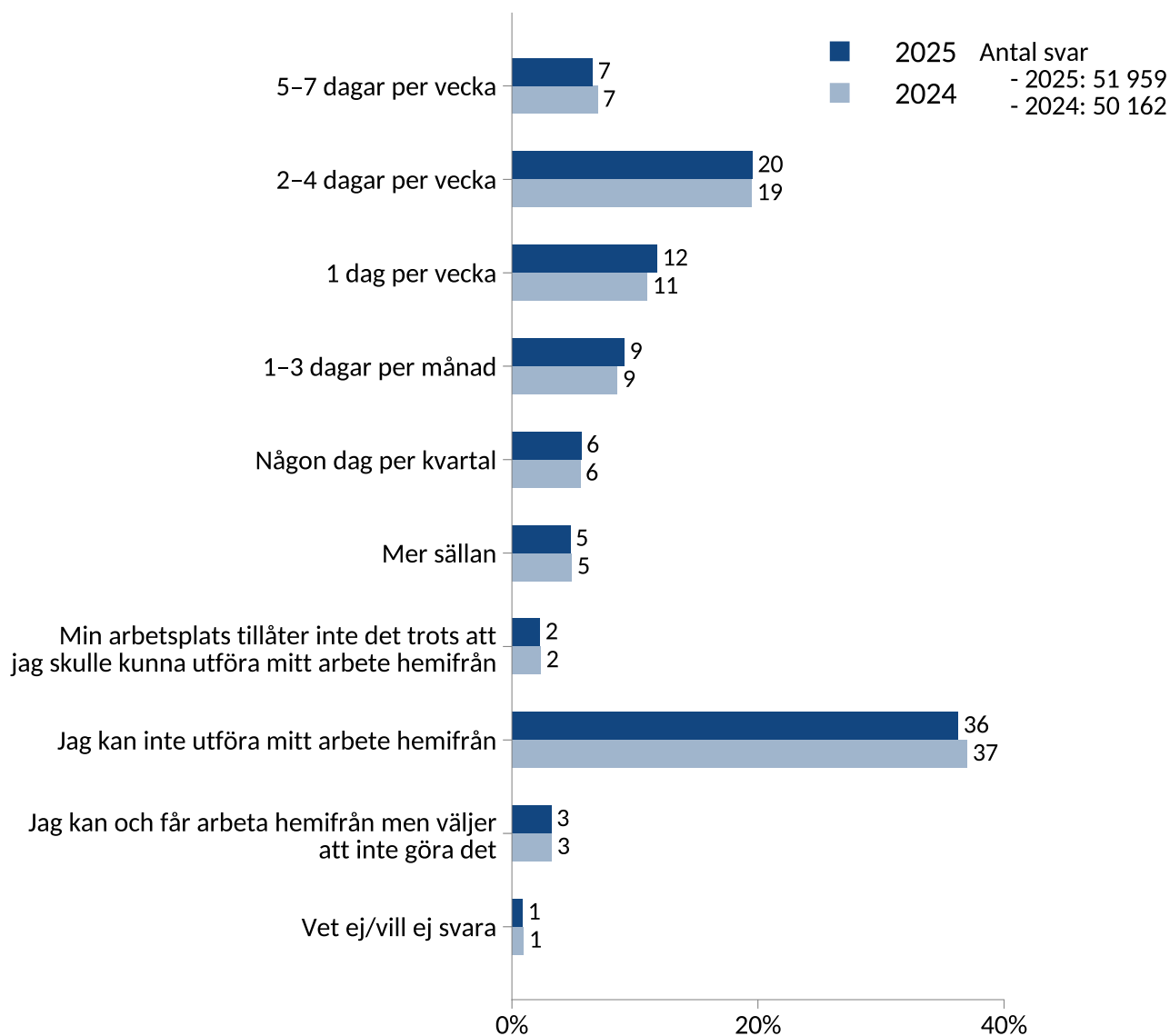
	Andel som köpt biljett i app
Skåne	77%
Kronoberg	71%
Östergötland	71%
Halland	69%
Uppsala	67%

## Tabell 11. Regioner där det är vanligast att köpa sin biljett hos ombud/återförsäljare

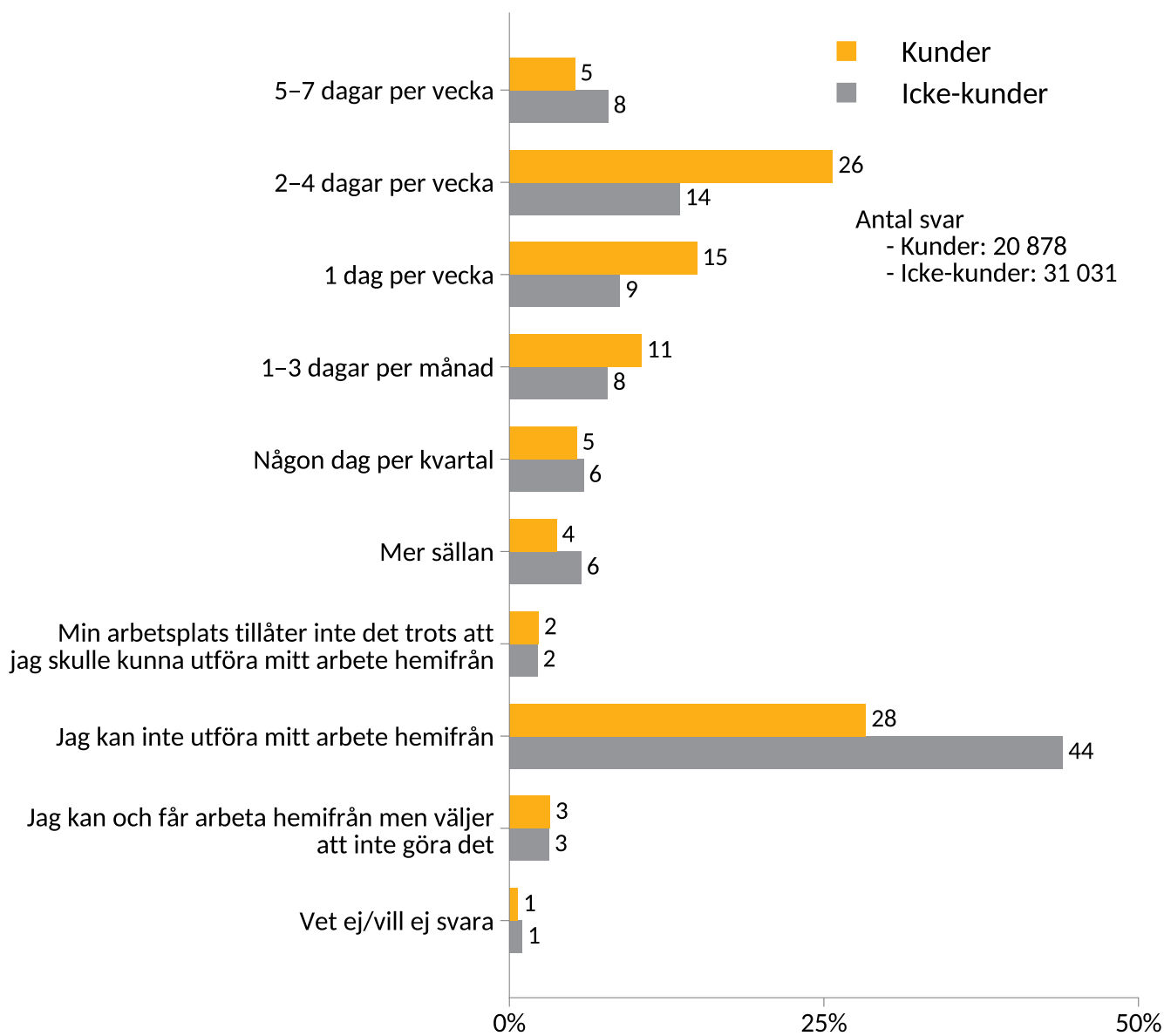
	Andel som köpt biljett hos ombud/återförsäljare
Värmland	12%
Norrbottn	8%
Örebro	8%
Stockholm	7%
Västernorrland	7%



## Graf 29. Distansarbete, årsjämförelse

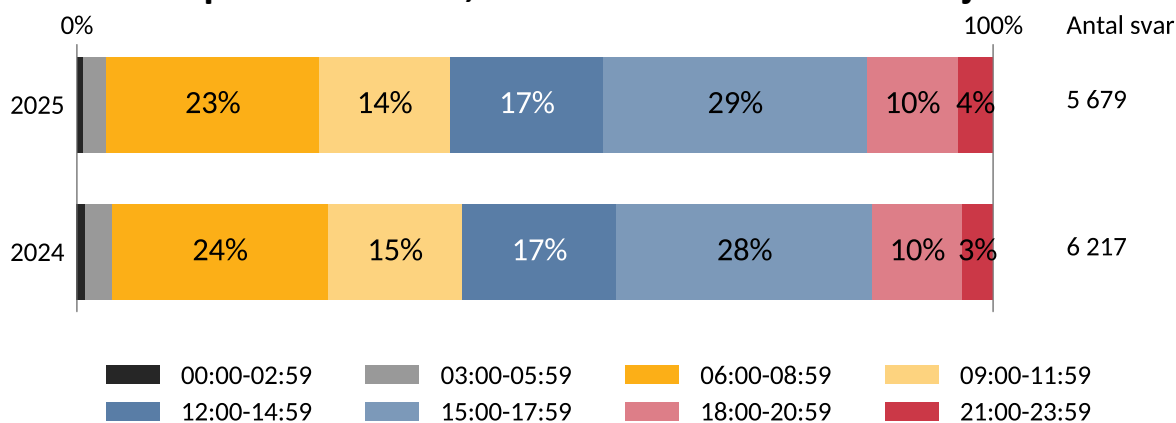


## Graf 30. Distansarbete, Kunder och Icke-kunder

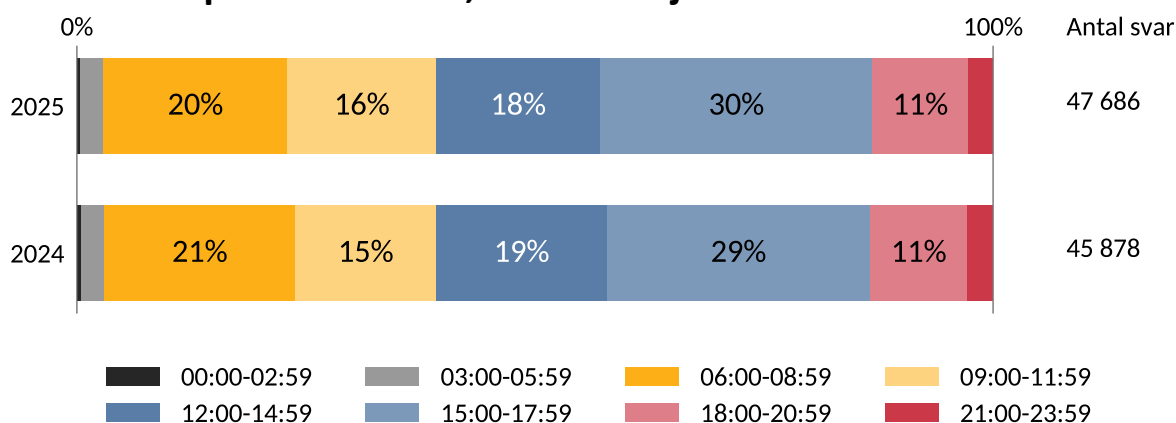




## Graf 32. Tidpunkt för resor, kollektivtrafikresenärer årsjämförelse



## Graf 33. Tidpunkt för resor, bilister årsjämförelse



**Tabell 13. Färdmedel per tidpunkt, per resa**

	00:00-02:59	03:00-05:59	06:00-08:59	09:00-11:59	12:00-14:59	15:00-17:59	18:00-20:59	21:00-23:59
Bil – som förare	39%	61%	51%	57%	56%	55%	56%	48%
Bil – som passagerare	15%	4%	5%	13%	13%	10%	14%	16%
Moped/MC	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Taxi (även färdtjänst och skolskjuts)	1%	0%	0%	1%	1%	0%	0%	1%
Elsparkcykel	1%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%
Gång	14%	5%	10%	11%	11%	9%	11%	9%
Cykel	10%	10%	16%	9%	9%	13%	11%	13%
Kollektivtrafik	16%	18%	17%	9%	10%	12%	7%	11%
Annat	4%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Antal svar	361	1 760	16 483	11 803	13 458	22 972	8 308	2 234

**Tabell 14. Färdmedel per resdag\***

	Mån-Fre	Lör-Sön	Antal svar
Bil – som förare	16%	10%	89 074
Bil – som passagerare	14%	16%	16 970
Moped/MC	13%	17%	41
Taxi (även färdtjänst och skolskjuts)	15%	11%	856
Elsparkcykel	17%	7%	593
Gång	16%	10%	18 329
Cykel	17%	7%	20 421
Kollektivtrafik	16%	9%	26 826
Annat	16%	11%	1 204

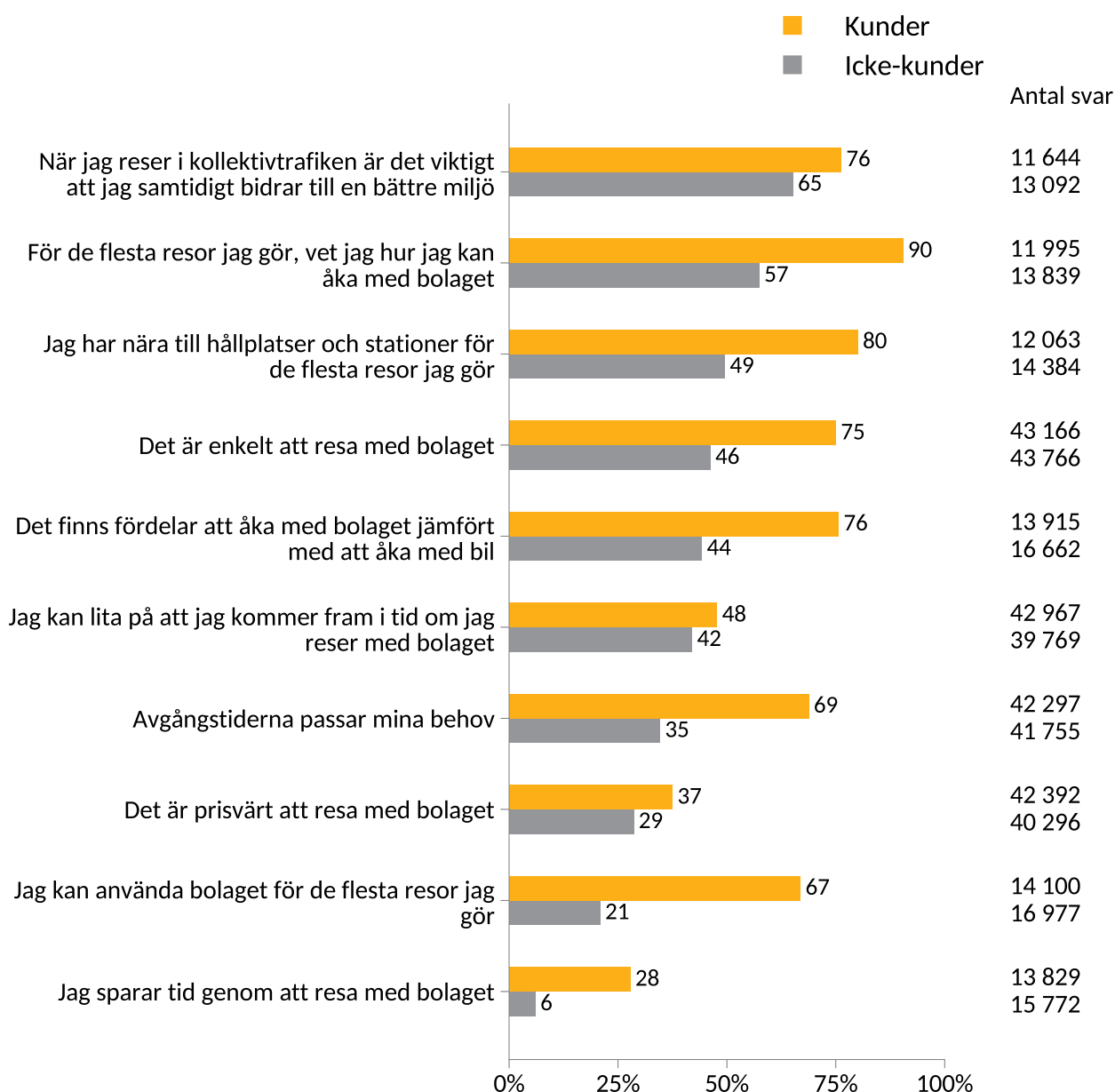
\*Tabellen visar andelen resor med respektive färdmedel som sker under vardag och helg. Andel resor per färdslag och resdag har normaliserats efter antal vardagar och helgdagar.

## 3.10. Förutsättningar för kollektivt resande

**Kunskap**  
har högst andel  
instämmande bland  
Kunder

Kunder upplever överlag bättre förutsättningar för kollektivt resande jämfört med Icke-kunder. Den faktor med högst andel instämmande för kunder är Kunskap. Mellan Kunder och Icke-kunder skiljer sig uppfattningen främst i faktorn Relevans.

**Graf 34. Förutsättningar för kollektivt resande, Kunder och Icke-kunder**



**Tabell 15. Regioner där kunskapen bland kunder om hur man kan åka med kollektivtrafikorganisationen är som högst**

Instämmandegrad	
Stockholm	93%
Uppsala	90%
Skåne	89%
Värmland	89%
Östergötland	89%

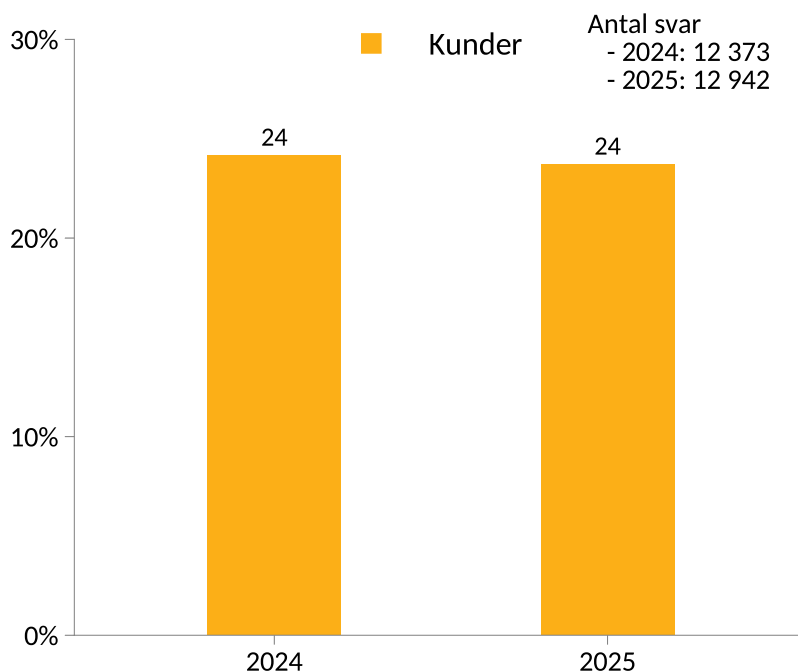
**Tabell 16. Regioner där kunder i störst utsträckning anser sig ha nära till stationer och hållplatser för de flesta resor de gör**

Instämmandegrad	
Stockholm	84%
Värmland	83%
Jämtland Härjedalen	82%
Uppsala	79%
Halland	77%

**Tabell 17. Regioner där kunder i högst grad anser att det är viktigt att de bidrar till en bättre miljö när de åker kollektivt**

Instämmandegrad	
Västerbotten	83%
Gotland	80%
Kronoberg	78%
Halland	78%
Blekinge	77%
Stockholm	78%

### Graf 35. Mina möjligheter att resa kollektivt har förbättrats det senaste året, andel "Ja", årsjämförelse



### Tabell 18. Regioner där invånarna i högst grad anser att deras möjligheter att resa kollektivt förbättrats det senaste året\*

	Kunder	Icke-kunder
Västerbottens län	35%	15%
Jämtlands län	35%	13%
Blekinge län	29%	16%
Norrbottens län	34%	11%
Värmlands län	32%	13%

\*Notera att tabellen är sorterad efter instämmandegrad för totalen, dvs. andelen för Kunder + Icke-kunder.

## 3.11. Ombord i kollektivtrafiken

**Bemötande**  
har högst andel  
instämmande

Den ombordfaktor med högst andel instämmande är Bemötande där **77%** instämmer i påståendet "Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande".

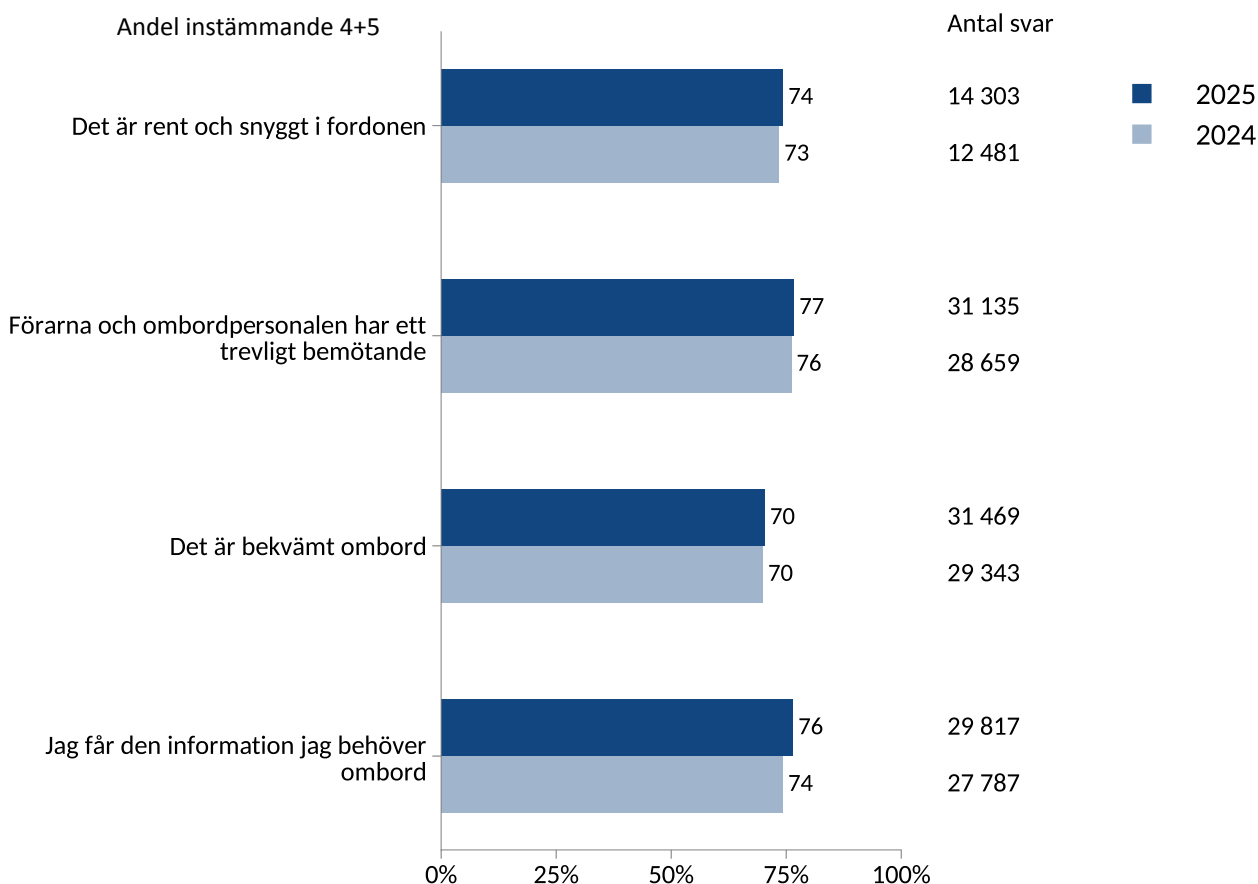
Ombordfaktorn som skiljer sig mest mellan Kunder och Icke-kunder är Rent och snyggt.

Respondenter som reser med kollektivtrafiken minst någon gång i kvartalet har fått svara på påståenden om hur de upplever olika faktorer ombord.

Påståendena besvarades genom en instämmandeskala 1-5, där 1 motsvarar en väldigt låg instämmandegrad och 5 motsvarar en väldigt hög instämmandegrad.

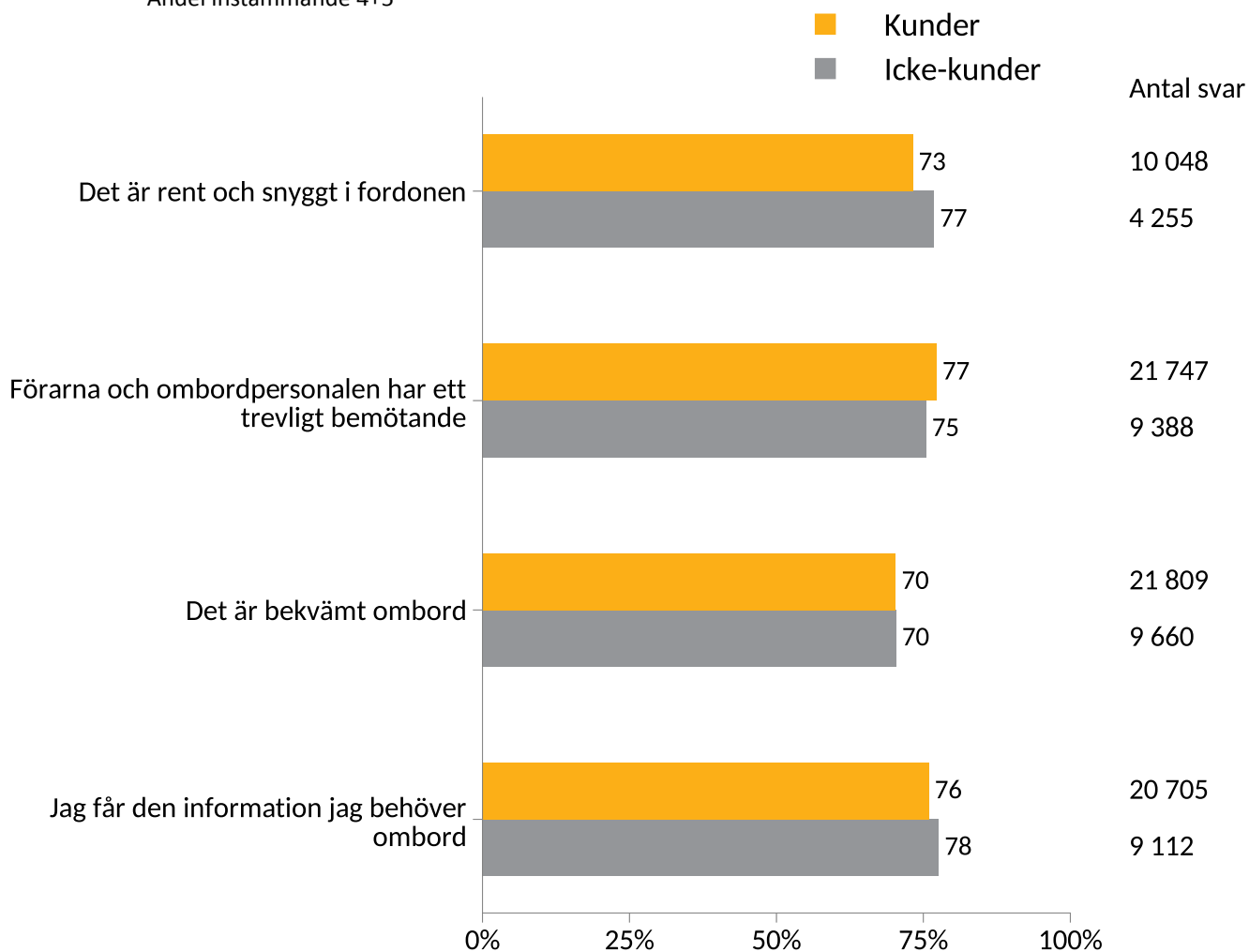
Frågorna i detta område ställs endast av de kollektivtrafikorganisationer som har beställt frågepaketet. Resultatet reflekterar därför inte alla kollektiva färdmedel fullt ut och inte landets alla regioner.

### Graf 36. Ombord i kollektivtrafiken, årsjämförelse



## Graf 37. Ombord i kollektivtrafiken, Kunder och Icke-kunder\*

Andel instämmande 4+5



\*Notera att ett fåtal kollektivtrafikorganisationer inte ställer ombordfrågor i sin enkät. Resultatet ovan utgår endast från de regioner som har inkluderat ombordfrågor i sin enkät.

**Tabell 19. Regioner där resenärer i störst utsträckning anser det vara rent och snyggt i fordonen\***

Instämmandegrad	
Gotland	85%
Värmland	82%
Norrbottn	81%
Kalmar	78%
Västerbotten	77%

**Tabell 20. Regioner där resenärer i högst grad anser att förare och ombordpersonal har ett trevligt bemötande\***

Instämmandegrad	
Gotland	83%
Norrbottn	81%
Värmland	81%
Blekinge	79%
Västerbotten	78%

**Tabell 21. Regioner där resenärer i störst utsträckning anser att det är bekvämt ombord\***

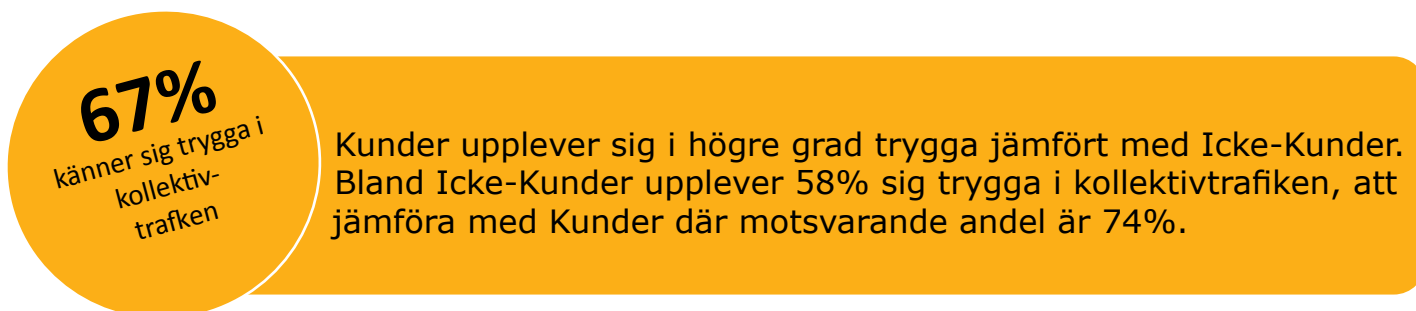
Instämmandegrad	
Gotland	81%
Värmland	76%
Blekinge	76%
Norrbottn	76%
Kalmar	72%

**Tabell 22. Regioner där resenärer i högst grad instämmer i att de får den information de behöver ombord\***

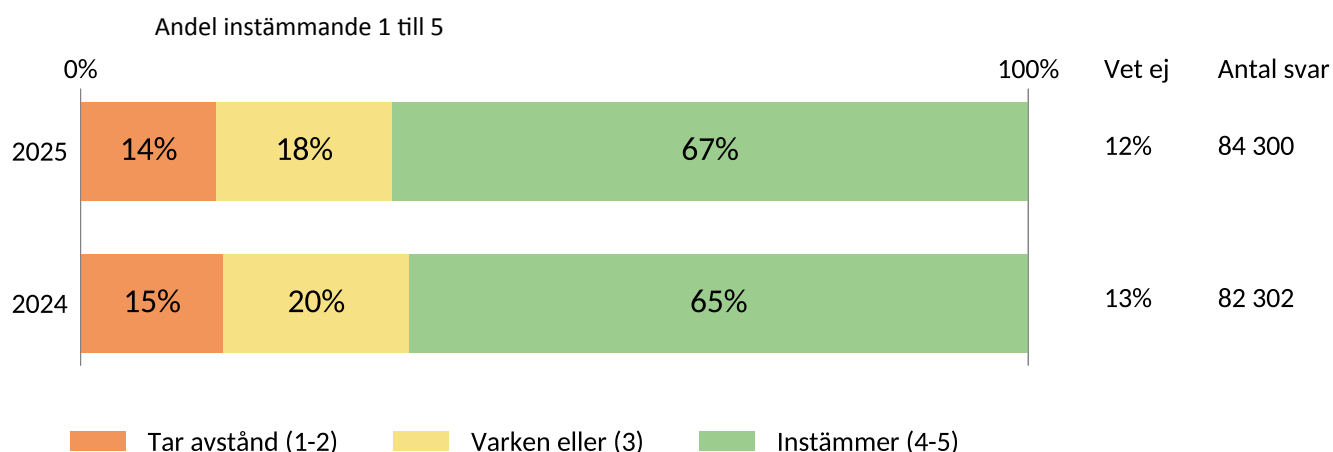
Instämmandegrad	
Gotland	83%
Uppsala	81%
Västmanland	80%
Värmland	79%
Örebro	78%

\*Notera att ett fåtal kollektivtrafikorganisationer ställer inte ombordfrågor i sin enkät. Topplistorna utgår endast från de regioner som har inkluderat ombordfrågor i sin enkät.

## 3.12. Trygghet



### Graf 38. Allmänhetens upplevelse av trygghet, årsjämförelse

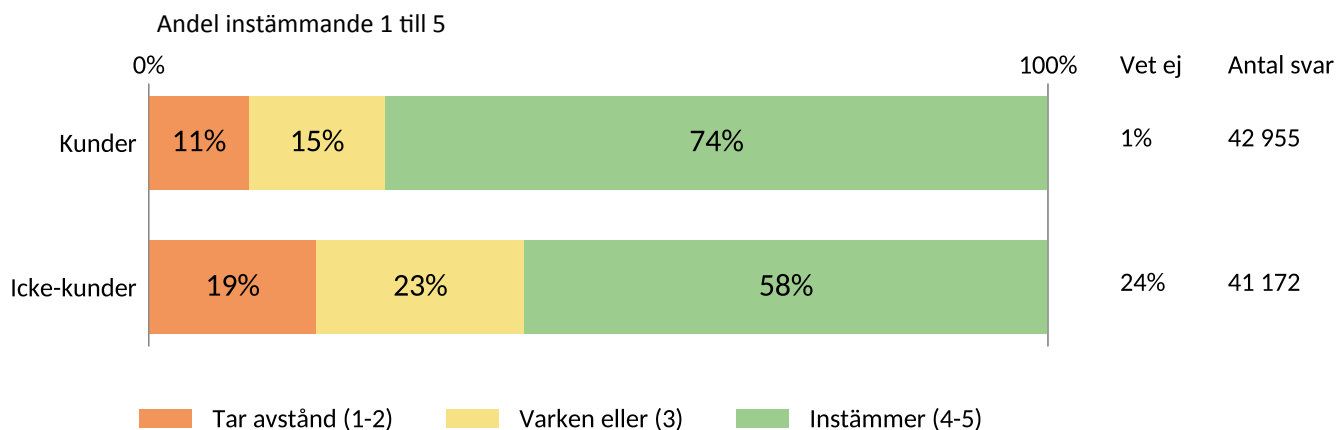


## Tabell 23. Regioner där allmänheten i högst grad känner trygghet när de åker kollektivt

Andel instämmande 4 + 5

Instämmandegrad	
Västerbotten	73%
Värmland	72%
Uppsala	72%
Norrbottn	71%
Gotland	71%

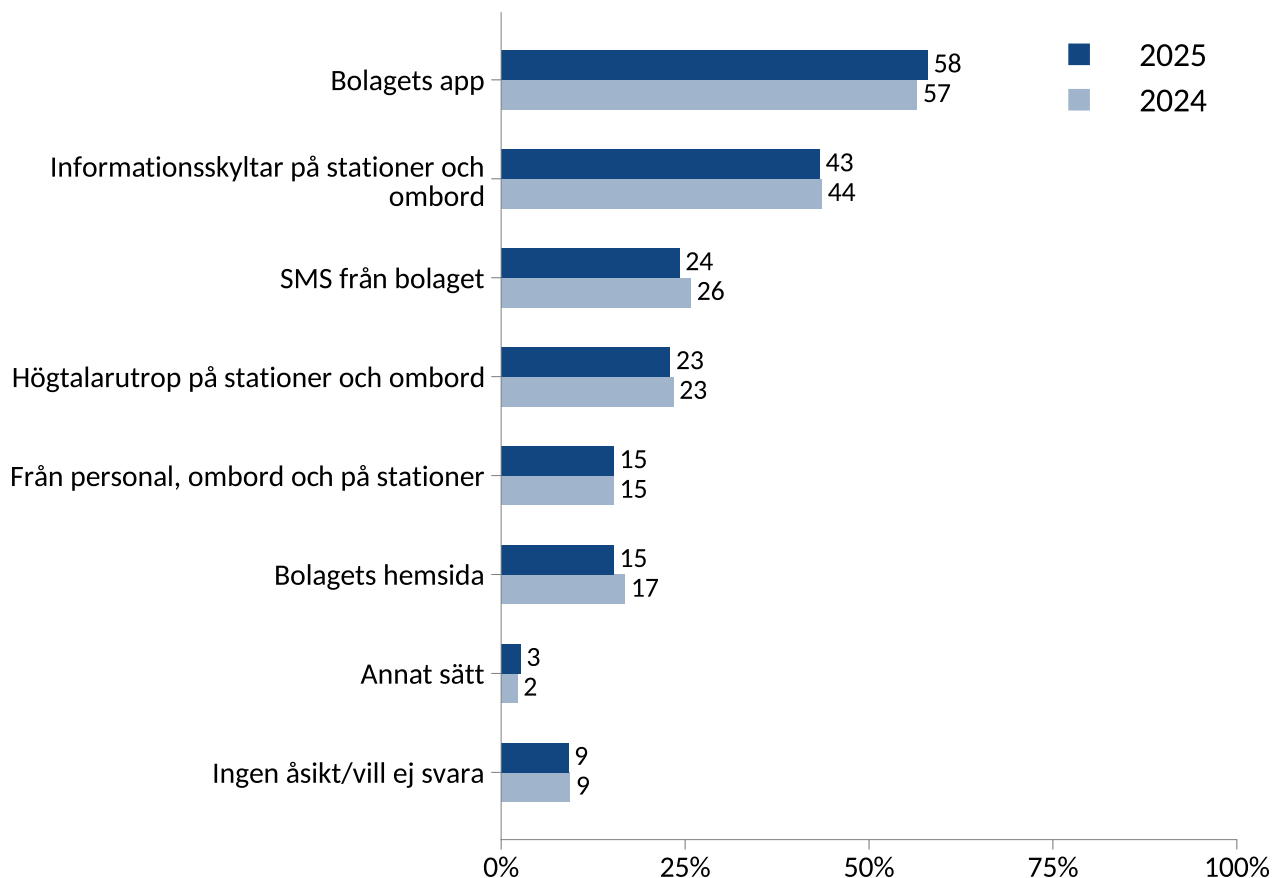
## Graf 39. Upplevelse av trygghet, Kunder och Icke-kunder



## 3.13. Information

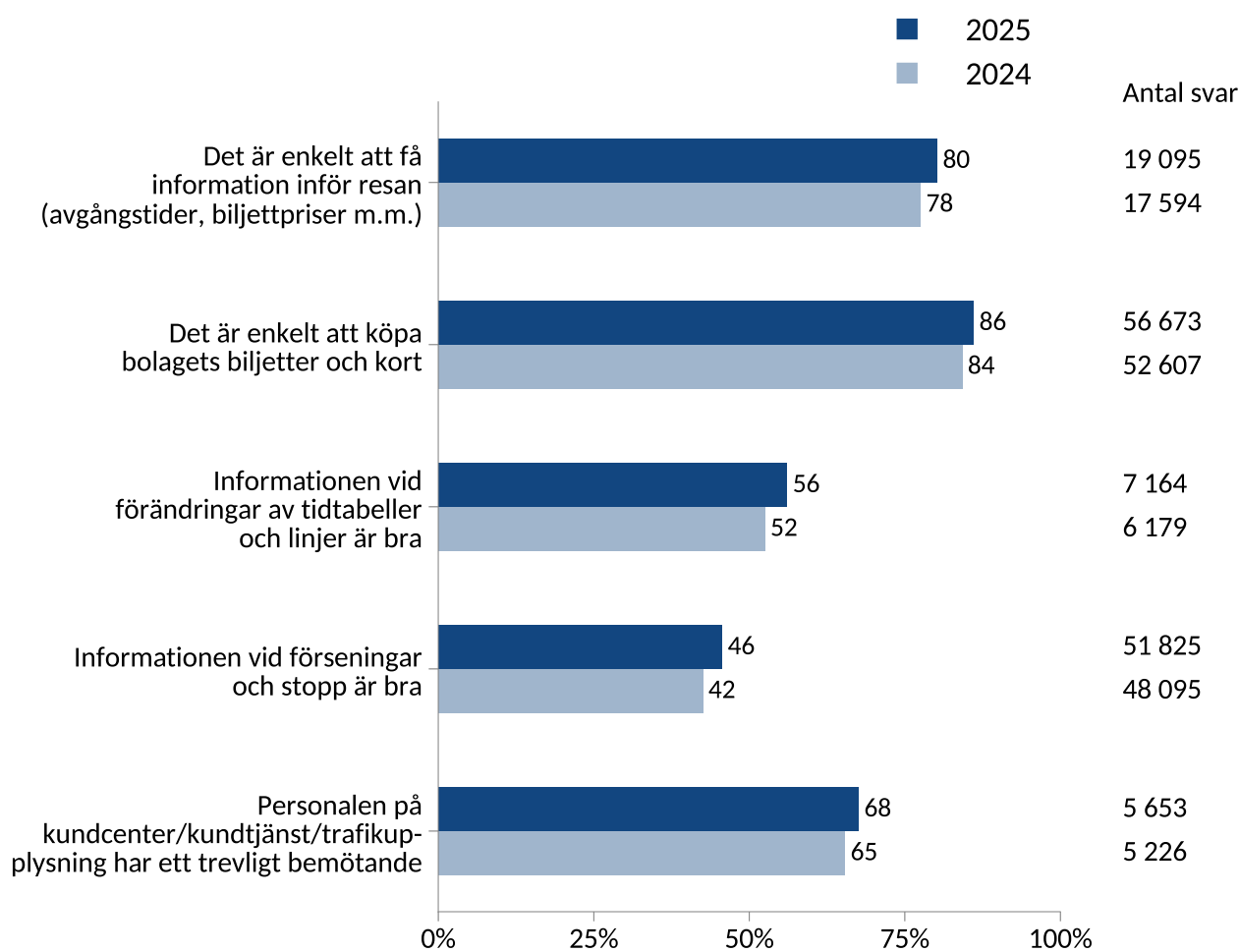
**Graf 40. Var vill du främst få information om förseningar/inställda avgångar? Årsjämförelse**

Antal svar  
 - 2025: 99 270  
 - 2024: 91 780



Orsakerna till otrygghet i kollektivtrafiken redovisas bland annat i Kollektivtrafikbarometerns Årsrapport 2023. Den största orsaken är "risk för förseningar" vilket gjort att branschen sedan dess har ett fokus på att fånga hur resenärerna vill erhålla information vid förseningar.

## Graf 41. Service och information, årsjämförelse



# Bilagor



## 4. Bilagor

### 4.1. Definitioner

**Nationellt snitt**

Avser ett viktat genomsnitt för riket utifrån rikets fördelning av större och mindre regioner och kommuner, och därmed speglar resultaten hur svenska folket bedömer kollektivtrafiken.

**Kollektivtrafikorganisation**

Kollektivtrafikbolagen som erbjuder lokal och regional kollektivtrafik med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och båt i Sverige.

**Kunder**

Personer som reser minst varje månad med den regionala kollektivtrafikorganisationen.

**Icke-kunder**

Personer som reser med sin regionala kollektivtrafikorganisation mer sällan än en gång i månaden, dvs. de som svarat att man reser med bolaget någon dag per kvartal, mer sällan eller aldrig.

**Allmänhet**

Samtliga svarande på undersökningen.

**Alltid-bilister**

Reser minst fem dagar i veckan med bil och reser högst någon gång per kvartal med kollektivtrafiken.

**Övriga bilister**

Reser mindre än fem dagar i veckan men minst en gång i månaden med bil, och reser högst någon gång per kvartal med kollektivtrafiken.

**Kollektivtrafikresenärer**

Reser minst en gång i månaden med kollektivtrafik, och reser någon gång per kvartal eller mer sällan med bil.

**Växlare**

Reser minst en gång i månaden med såväl bil som kollektivtrafik.

**Sällanresenärer**

Reser någon gång per kvartal eller mer sällan med såväl bil som kollektivtrafik.

**Nöjd-kund-index (NKI)**

Andelen instämmande (betyg 4-5) i frågan om sammanfattande nöjdhet med den regionala kollektivtrafikorganisationen.

**Marknadsandel**

Kollektivtrafikens marknadsandel avser andelen resor med kollektiva färdmedel bland samtliga resor med motordrivna fordon.

**Huvudsakligt färdmedel**

Personer som gjort en resa under gårdagen där flera färdmedel nyttjats har fått ange vilket som varit det huvudsakliga färdmedlet under resan.

## 4.2. Metod

Kollektivtrafikbarometern är en nationell kvalitets-, attityd-, och resvaneundersökning för kollektivtrafikbranschen i syfte att löpande följa utvecklingen av kundernas och invånarnas nöjdhet samt kollektivtrafikens marknadsandel.

Kollektivtrafikbarometern drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik tillsammans med dess medlemmar (länstrafikbolag och kollektivtrafikmyndigheter). Resultaten från undersökningen ger ett mått för kundupplevd kvalitet på kollektivtrafiken, både lokalt och regionalt.

Från och med 2017 har Kollektivtrafikbarometern en mixad insamlingsmetod som innebär en "flerstegsraket" där en webbenkät erbjuds till ett slumpmässigt urval bland landets befolkning. Inbjudan till webbenkäten genomförs genom ett postalt brev. De som inte har svarat får ett påminnelsebrev och sms-påminnelser. Har de trots påminnelserna inte besvarat undersökningen samt om kvoten respondenten ingår i inte är uppfylld, kontaktas respondenten för en telefonintervju. Åldersgruppen 85 - 95 år kontaktas direkt för en telefonintervju.

### Urval

Kollektivtrafikbarometern är en nationell undersökning som riktar sig till svenska allmänheten mellan 15 och 95 år, både de som använder kollektivtrafiken och de som inte gör det. Ett slumpmässigt individurval ur ett befolkningsregister har genomförts för varje deltagande organisation.

Under 2025 deltog 23 organisationer i undersökningen, vilka representerar alla Sveriges regioner förutom Södermanland. Antalet insamlade enkätsvar per deltagande organisation varierar mellan cirka 1 200 och 13 900.<sup>1</sup>

### Frågeformulär

Personer som besvarar enkäten tillfrågas om sina generella resvanor, åsikter om kollektivtrafiken där de bor samt förflyttningar under dagen före enkätbesvarandet.

Frågeformuläret består även av ett antal bakgrundsfrågor och det finns även möjlighet för

deltagande organisationer att lägga till egna frågor i undersökningen.

Därtill finns frågepaket som riktar in sig på olika områden, exempelvis ombordfaktorer och modulen RESKOLL som innehåller fler fördjupade resvanefrågor.

Samtliga attitydfrågor besvaras på en femgradig skala, där 1 motsvarar lägsta betyg och 5 motsvarar högsta betyg. De som angivit betyg 4-5 på skalan klassas som nöjda. För alla attitydfrågor finns det möjlighet att ange svarsalternativet vet ej.

### Insamlingsmetod

Inledningsvis skickas en postal inbjudan ut med personliga inloggningsuppgifter till webbenkäten. Det finns även möjlighet att logga in via QR-kod. Om respondenten inte har besvarat undersökningen, skickas påminnelser ut postalt och via sms.

Efter påminnelser kontaktas de respondenter som ännu inte besvarat enkäten via telefon baserat på om kvotgruppen respondenten tillhör är uppfylld eller inte. Respondenter som kontaktas via telefon ges möjlighet att svara på frågorna muntligt. Under 2025 har totalt 95 procent deltagit i undersökningen via webbenkät och 5 procent via telefonintervju.

Ett särskilt fokus under telefonintervjuerna är att få in svar från de grupper av respondenter som är underrepresenterade i svarsunderlaget. Kartläggning och uppföljning av dessa grupper genomförs regelbundet för att identifiera mindre svarsbenägna grupper av respondenter. Identifiering av respondentgrupper görs för respektive region och baseras på kön och åldersgrupper.

Under datainsamlingen finns support tillgänglig via e-post och telefon under kontorstider. Utöver att få frågor om undersökningen besvarade erbjuds respondenterna även att besvara enkätfrågorna direkt via telefon.

Undersökningen genomförs månadsvis under hela året i syfte att löpande följa utvecklingen av kund- och marknadskapitalet. Totalt samlades 99 846 enkätsvar in under 2025. Av dessa är 43 314 svar från

<sup>1</sup> Se bilaga 4.3 Fakta om respondenterna

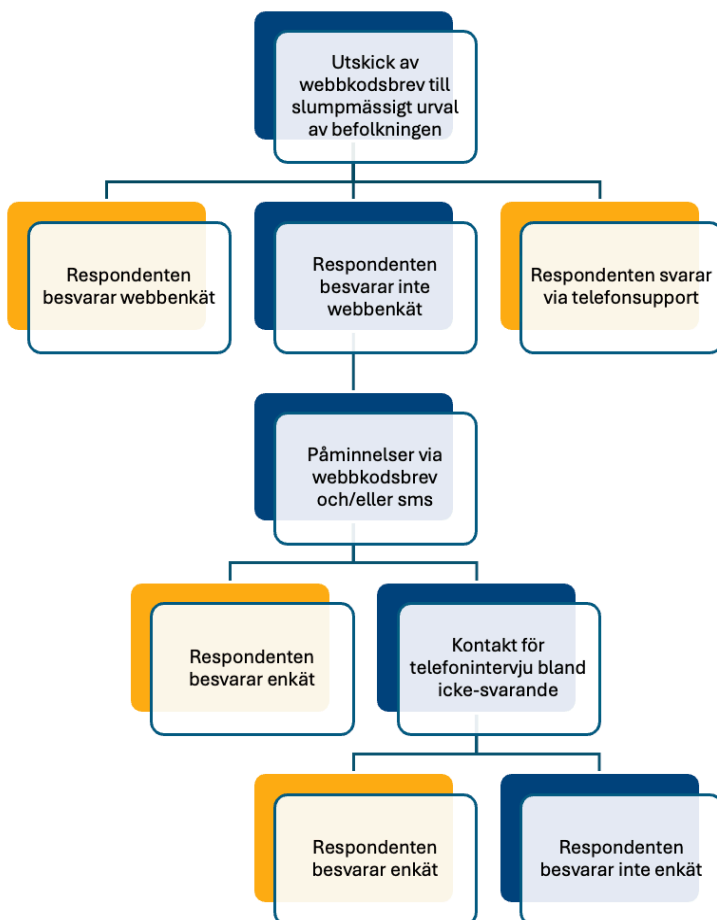
kunder.

I denna undersökning har resor uppmätts. Det innebär att för samtliga respondenter definieras de som genomfört resor under gårdagen från dagen de svarar, som de respondenter som har rest. I bilaga 4.3 redovisas antalet svar för deltagande organisationer.

### Svarsfrekvens

Svarsfrekvensen i undersökningen uppgår till 21 procent.

Svarsfrekvensen är viktad enligt statistikerfrämjandets metodik. Viktningen sker då grupper med förväntad lägre svarsfrekvens väljs ut i större utsträckning för att i slutresultatet vara korrekt representerade. Det får till följd att utan viktningen underskattas svarsfrekvensen. Notera även att i undersökningen stängs inte möjligheten till svar vid en viss period. Svarsfrekvensen kommer därför öka i takt med att fler svarar.



### **Redovisning av resultat**

De deltagande kollektivtrafikorganisationerna får ta del av månatliga resultat i en webbaserad resultatportal. I resultatportalen är det möjligt att bland annat följa resultatutvecklingar över tid, filtrera resultatet på delmålgrupper och geografiska områden samt bryta resultatet på delmålgrupper.

I resultatportalen och i denna rapport redovisas andel nöjda i attitydfrågorna bland de som har en åsikt i aktuell fråga. Flera enkätfrågor har ställts till samtliga deltagare i undersökningen. Samtidigt har vissa frågor enbart ställs till ett urval, exempelvis utifrån hur ofta man reser med kollektivtrafiken.

Dessutom har deltagande kollektivtrafikorganisationer haft möjlighet att välja omfattning på frågeformuläret samt kunnat lägga till egna frågor. Svarsunderlaget varierar därmed för ett antal frågor.

### **Viktning av resultat**

Urvalet har stratifierats i syfte att få en representativ mängd svar per deltagande organisation och region. Eftersom deltagande organisationers urvalsstorlek i Kollektivtrafikbarometern inte är proportionell mot fördelningen av antalet invånare har viktning av data använts. Viktningen återställer fördelningen så att svarsdatats fördelning liknar rikets fördelning av större och mindre regioner och kommuner, och därmed speglar resultaten hur svenska folket bedömer kollektivtrafiken. Vikter för 2024 baseras på befolkningsmängden på kommunnivå (SCB) i respektive RKM:s/länstrafikbolags ansvarsområde.

### **Representativitet och påverkan på resultatet**

Svarsbenägenheten i Kollektivtrafikbarometern varierar mellan olika grupper av invånare, vilket är vanligt i denna typ av undersökning. Exempelvis svarar personer i äldre åldersgrupper i högre utsträckning jämfört med personer i yngre åldersgrupper.

Genom att använda en mixad insamlingsmetod motverkas vissa skevheter så att svarsunderlaget fått en bättre representativitet. Bland annat har sms-påminnelser skickats ut till personer med mobilabonnemang, vilket har haft en positiv effekt på svarsbenägenheten bland yngre personer.

På nästa sida redovisas svarsfördelningen utifrån kön och ålder, för undersökningen och populationen.

**Könsfördelning**

Kön	Kollbar	Riket*
Man	50%	50%
Kvinna	50%	50%

**Åldersfördelning**

Ålder	Kollbar	Riket*
15-29 år	20%	21%
30-44 år	24%	25%
45-64 år	30%	29%
65-85 år	23%	22%
86-95 år	3%	3%

\*Källa: <https://www.statistikdatabasen.scb.se/>  
Folkmängden den 1 november efter region, ålder och kön. År 2025

## 4.3. Fakta om respondenterna

### Antal svar per deltagande organisation

Kollektivtrafikbolag	Antal svar
<b>Totalt</b>	<b>99 846</b>
Blekingetrafiken	2 411
Dalatrafik	2 389
Din Tur (Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland)	3 287
Gotlands kollektivtrafik	1 198
Hallandstrafiken	6 084
Jönköpings Länstrafik	8 104
Kalmar Länstrafik (KLT)	2 643
Luleå Lokaltrafik (LLT)	2 430
Länstrafiken Jämtland	2 382
Länstrafiken Kronoberg	7 672
Länstrafiken Norrbotten	2 403
Länstrafiken Västerbotten	4 837
Länstrafiken Örebro	2 405
SL	12 064
Skånetrafiken	9 226
UL	6 018
VL	2 406
Värmlandstrafik	1 205
Värmlandstrafiks stadsbussar	1 200
Västtrafik	6 187
X-trafik	3 584
Östgötatrafik	9 711

## Bakgrundsfrågor

Kön	Alltid-bilister	Övriga bilister	Växlare	Kollektivtrafikresenärer	Kunder	Icke-kunder
Man	58%	47%	47%	45%	46%	53%
Kvinna	41%	52%	52%	55%	53%	46%
Okänt	1%	0%	1%	0%	1%	1%

Ålders-grupp	Alltid-bilister	Övriga bilister	Växlare	Kollektivtrafikresenärer	Kunder	Icke-kunder
15-19 år	3%	3%	15%	7%	13%	3%
20-25 år	5%	3%	8%	11%	9%	5%
26-44 år	33%	19%	30%	39%	32%	27%
45-64 år	40%	29%	27%	22%	26%	35%
65-85 år	17%	42%	18%	16%	17%	28%
86-95 år	1%	4%	2%	4%	3%	3%

Huvud-saklig syssel-sättning	Alltid-bilister	Övriga bilister	Växlare	Kollektivtrafikresenärer	Kunder	Icke-kunder
Förvärvs-arbetande/egen före-tagare	71%	39%	53%	49%	51%	56%
Pensionär	17%	48%	20%	20%	20%	31%
Studerande	3%	5%	20%	18%	19%	4%
Arbetssö-kande	1%	2%	2%	5%	3%	2%
Föräldrale-dig	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Annat	5%	4%	4%	6%	4%	5%
Vet ej/Vill ej svara	1%	1%	1%	2%	1%	1%

Avstånd till arbete/skola	Alltid-bilister	Övriga bilister	Växlare	Kollektivtrafikresenärer	Kunder	Icke-kunder
Mindre än 1 km	4%	18%	5%	6%	5%	9%
1,0 - 3,0 km	10%	30%	13%	17%	14%	17%
3,1 - 5,0 km	12%	15%	13%	15%	14%	13%
5,1 - 10,0 km	16%	12%	20%	23%	20%	15%
10,1 - 20,0 km	20%	8%	20%	16%	19%	16%
20,1 - 50,0 km	27%	9%	20%	13%	18%	21%
Mer än 50 km	10%	7%	7%	6%	7%	9%
Vet ej/Vill ej svara	2%	2%	3%	4%	3%	2%

Tillgång till bil	Alltid-bilister	Övriga bilister	Växlare	Kollektivtrafikresenärer	Kunder	Icke-kunder
Vi äger en bil	43%	64%	56%	16%	45%	50%
Vi äger flera bilar	51%	26%	23%	4%	18%	38%
En tjänstebil/leasingbil	10%	4%	7%	1%	5%	7%
Flera tjänstebilar/leasingbilar	2%	0%	1%	0%	1%	1%
Ja, vi är med i en bilpool	0%	0%	1%	2%	1%	0%
Ja, vi lånar av vänner/bekanta	1%	1%	4%	5%	4%	1%
Nej	1%	5%	10%	70%	26%	6%
Vill ej svara	1%	1%	1%	2%	1%	1%

## 5. Om Lysio Research



Varmt välkommen att kontakta oss på:

Telefon:  
031-313 48 78 eller  
046-460 28 78  
Mail:  
[kontakt@lysio.se](mailto:kontakt@lysio.se)  
Hemsida:  
[www.lysio.se](http://www.lysio.se)

Lysio Research har som mål att genomföra undersökningar, utredningar och analyser som leder till samhällsutveckling. Med forskningsbaserade arbetsmetoder och många års erfarenhet av undersökningsprocesser erbjuder vi lösningar som leder till välgrundade beslutsunderlag för ditt företag. Vårt fokus är att du som kund ska få nya insikter och underlag som är enkla att förstå och ta vidare i din verksamhet.

Lysio Research grundades 2009 som enkätinsamlingsföretag, under 15 år har vi växt och gör idag allt från enkätundersökningar till fördjupade analyser och håller workshops för våra kunder inom offentlig-, akademisk-, privat och ideell sektor.

### Vi är teamet bakom rapporten!



**Maja Odestål**  
Projektledare



**Erik Granberg**  
Projektledare



**Oskar Bork**  
Analytiker



Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige.

Årligen görs mer än 1,5 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik, 97 % av landets sjötrafik och 92 % av landets persontågstrafik.

Våra medlemmar ansvarar också för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts helt eller delvis beroende på hur primärkommuner och regionerna överlåtit ansvaret enligt färdtjänst- eller kollektivtrafiklagen, här görs ca 86 miljoner resor årligen. Flera primärkommuner är associerade medlemmar.

[www.svenskkollektivtrafik.se](http://www.svenskkollektivtrafik.se)



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

# Ägardialog Svealandstrafiken AB

## Mötesanteckningar

Tid: 2 december 2025 13.00 – 13.55

Plats: Teams

### Deltagare:

Mikael Andersson  
Elfgren, Region  
Västmanland

Cecilia Aldén, Region  
Västmanland

Jenny Steen,  
Region Örebro län

Nils-Eric Gustavsson  
Svealandstrafiken

Lennart Frommegård,  
Region Örebro län

Peter Liss  
Svealandstrafiken

Mattias Ceder  
Svealandstrafiken, sekr

Ärende	Åtgärd/ansvarig
1. Föregående anteckningar	Inga synpunkter på föregående anteckningar som därmed läggs till handlingarna.
2. Återredovisning nytt avkastningskrav	<p>Utifrån ägarnas uppdrag så redogör Svealandstrafiken på exempel på möjliga effektiviseringsåtgärder mellan bolaget och förvaltningarna och mellan förvaltningarna på kort och lång sikt för att kunna nå det nya avkastningskravet över tid utan att det medför ökade kostnader för kollektivtrafiken.</p> <p>Ägarna finner bolagets förslag på åtgärder intressanta och kommer i januari att kalla bolaget och kollektivtrafikförvaltningarna till ett gemensamt möte för vidare diskussioner. Konkreta förslag med ekonomiska effekter ska sedan presenteras vid den gemensamma utvecklingsdagen i maj.</p>
3. Affärsplan med budget	Svealandstrafiken redogör för bolagets affärsplan och budget som skickats in till ägarna. Med det nya ägardirektivet som innebär att avkastningskravet baseras på 1,5 % av totaltkapital så blir avkastningskravet för 2026 blir 24,5 mnsek. Med ytterligare effektiviseringar i bolaget samt med stöd av positiva engångseffekter pga. de försenade bussleveranserna bedömer bolaget att avkastningskravet för 2026 är rimligt att uppnå.
4. Prognos årets resultat	Svealandstrafiken informerar om att årsprognosen för resultatet före finansiella poster är drygt 30 mnkr.

### Svealandstrafiken AB

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



5. Utdelning	<p>Ägarna beslutar om att bolagets årsresultat ska återinvesteras i bolaget och på så sätt stärka bolagets finansiella ställning.</p>
6. Vändpunkt	<p>Svealandstrafiken informerar om att Region Örebro län avser ta över befintligt arrendekontrakt och byggnad från Örebro kommun avseende nuvarande vändpunkt för regiontrafiken vid Universitetssjukhuset. Regionen ser Svealandstrafiken som den naturliga parten eftersom bolaget nyttjar vändpunkten för sin verksamhet samt idag äger och förvaltar övrig depåinfrastruktur. Förslaget är därmed att Svealandstrafiken tecknar arrendekontrakt med Jernhusen samt köper byggnaden på ofrigrund av Örebro kommun.</p> <p>Ägarna beslutar att frågan inte är av principiell art och därmed behöver inte den tas upp för beslut i respektive fullmäktige.</p> <p>Mikael gör ett medskick till bolaget att undvika i största möjliga mån att ta på sig miljörisker i samband med affären. Svealandstrafiken informerar att detta ska regleras i det avtal som tas fram mellan Region Örebro län och Svealandstrafiken för affären.</p>
7. Ny bussdepå Västerås	<p>Cecilia informerar kort om att läget är oförändrat gällande dialogen med Västerås stad. Nytt internt möte inom regionen i frågan kommer att ske i eftermiddag.</p> <p>Cecilia har förmedlat till Västerås stad resultatet av projektets nya riskbedömning kring Froby som plats för depån med anledning den nya information som erhållits kring sprängningar i närliggande område.</p>
8. Ägaraktiviteter 2026	<p>Cecilia informerar om förslag till ägaraktiviteter enligt bilaga.</p>
9. Övriga frågor	<p>Inga övriga frågor. Ordförande tackar alla för ett gott arbete under 2025.</p>

Vid anteckningarna

Mattias Ceder

Ordförande

Mikael Andersson Elfgrén

# Årsredovisning 2025



# Om årsredovisningen

Svealandstrafiken AB Org.nr 556555-3350

Styrelsen och verkställande direktören för Svealandstrafiken AB avger följande årsredovisning för räkenskapsåret 2025.

Årsredovisningen är upprättad i svenska kronor, SEK.

Hållbarhetsredovisningen för 2025 uppfyller kraven på hållbarhetsrelaterad information enligt ÅRL 6 kap. 12§, i enlighet med EU:s redovisningsdirektiv NFRD, the Non Financial Reporting Directive. Den är en del av förvaltningsberättelsen och godkänns av bolagets styrelse.

# Innehållsförteckning

Vd har ordet	4	INFORMATION OM SAMHÄLLSANSVAR	51
<b>FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE / INTRODUKTION</b>		Ett säkert och attraktivt arbetsliv för våra anställda	52
Det här är Svealandstrafiken	6	Kravställning och uppföljning av varor och tjänster	64
Några höjdpunkter från året	9	Trygghet, säkerhet och tillgänglighet för resenärer	68
Året i siffror	10	<b>INFORMATION OM STYRNING</b>	72
Vår affärsplan	11	Ansvarsfullt företagande	73
Förväntad utveckling samt väsentliga risk- och osäkerhetsfaktorer	18	<b>HÅLLBARHETSNOTER</b>	81
<b>FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE / BOLAGSSTYRNING</b>		Klimatberäkningar	82
Bolagets styrning och strategi	21	Visualisering av utsläppsfördelningen	84
Ledningsgrupp	24	mellan och inom scope 1, 2 och 3	84
Styrelse	25	Våra samlade hållbarhetsmål	85
Styrelsens arbetstagarrepresentanter	26	<b>FINANSIELLA RAPPORTER</b>	
<b>FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE / HÅLLBARHET</b>		Resultaträkning	90
Introduktion	28	Balansräkning	91
Dubbel väsentlighetsbedömning	29	Kassaflödesanalys	93
Intressenter och deras viktigaste frågor	31	Noter	94
Våra viktigaste hållbarhetsfrågor	32		
<b>INFORMATION OM MILJÖ</b>	33		
Minimera klimatpåverkan och optimera energianvändning	34		
Minimera luftförorening, mikroplaster och utsläpp	42		
Resursförbrukning och avfallshantering	48		

# Med framtiden i sikte

Året som gått har präglats av engagemang, utveckling och samverkan. Tillsammans har vi mött både utmaningar och möjligheter, där samarbete och nytänkande varit avgörande för att driva verksamheten framåt. Med stolthet ser vi tillbaka på det arbete som gjorts – och på den positiva påverkan vi haft i våra regioner.

En av årets största utmaningar har varit de uteblivna fordonsleveranserna, vilket satt stor press på hela vår organisation, inte minst på våra verkstäder och servicehallar. Trots det höga trycket har vi ändå lyckats hålla vår leverans och säkerställt busstrafikens leveranssäkerhet i våra regioner. Det visar verkligen på styrkan hos vår engagerade och lösningsorienterade medarbetare, som tillsammans har hittat smarta vägar framåt och aldrig tappat fokus på vårt uppdrag. Den här insatsen är ett tydligt kvitto på den laganda och arbetsglädje som präglar Svealandstrafiken.

Jag är speciellt glad över att vi tagit ytterligare steg framåt vad gäller stoltheten i att arbeta hos oss på Svealandstrafiken. Resultatet av årets medarbetarundersökning visar att vi har oerhört engagerade och stolta medarbetare, vilket betyder enormt mycket för oss. Det ger oss energi och motivation att fortsätta utvecklas och skapa en ännu bättre arbetsplats tillsammans.

Under året har vi som bolag tagit viktiga kliv framåt inom flera områden. Vi ser att det instabila världsläget hela tiden ställer nya krav på oss och understryker vikten av att vi fortsätter stärka vår beredskap. Vi har under året stärkt vår förmåga att agera på oförutsedda händelser och snabbt kunna anpassa oss efter nya förutsättningar. Men mitt i allt detta får vi inte glömma vårt viktiga hållbarhetsarbete, som är grundläggande för att vi ska kunna bidra till framtidens kollektivtrafik och ett mer hållbart samhälle för alla.



Under året har vi bland annat tagit ytterligare steg i vårt systematiska miljöarbete för att minska vår klimat- och miljöpåverkan.

En av årets största milstolpar är trafikstarten i Karlskoga, som innebär att vår verksamhetsmodell nu är implementerad fullt ut i båda våra regioner. Det är resultatet av ett starkt samspel mellan oss, våra underentreprenörer och uppdragsgivare. Vi är otroligt stolta över styrkan i vår modell och samverkan oss emellan, där vi hjälps åt, hittar lösningar och utvecklar kollektivtrafiken i våra regioner.

Vi blickar framåt med fortsatt målmedvetenhet och arbetar varje dag för att skapa en tryggare och mer hållbar framtid för såväl våra medarbetare och resenärer som samhället i stort.

Tillsammans bygger vi vidare på det vi har åstadkommit och tar sikte på nya mål – med ansvar, omtanke och framtidstro.

**Peter Liss**  
Vd, Svealandstrafiken

# Förvaltningsberättelse

# **INTRODUKTION**

# Det här är Svealandstrafiken

Svealandstrafiken planerar, levererar och utvecklar linjetrafik och skolskjutstrafik med buss inom Västmanlands län och Örebro län. Vi ägs av Region Västmanland och Region Örebro län.

## Uppdrag

Svealandstrafiken får sina uppdrag av kollektivtrafikmyndigheten i respektive län. All busstrafik bedrivs sedan under två olika tjänstevarumärken: VL i Västmanland och Länstrafiken i Örebro.

Vi levererar en helhetslösning från ax till limpa - hos oss finns kompetens inom hela processen. Vi kör såväl stadstrafik och regiontrafik som skoltrafik antingen i egen regi eller via någon av de underentreprenörer som vi har avtal med. Vi är navet mellan våra ägare och resenärerna.

## 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 sex målområden som alla präglas av hållbarhet; kund, medarbetare, miljö, säkerhet, ekonomi och affären.

## 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. Vår unika affärsmodell bygger på att de trafikuppdrag som vi tilldelas levereras

med en kombination av trafik i egen regi och upphandlade underentreprenörer. Med vår modell kan vi optimera, leverera och utveckla kollektivtrafiken i våra regioner på ett kvalitativt, affärsmässigt och hållbart sätt. Vi verkar för samhället, miljön, den lokala näringen och mångfalden i vår bransch.

Långsiktigheten i vårt upplägg är en styrka som skapar möjlighet att erbjuda flexibilitet som gynnar alla parter: resenärer, ägare, uppdragsgivare och samarbetspartners.

Modellen säkerställer effektiv användning av resurser som redan finns på marknaden och bidrar till ett starkare näringsliv i våra regioner. Med olika typer av avtal och en bred användning av olika bränsleslag och fordonstyper skapar vi också gemensamt en bredd i vår gemensamma fordonsflotta och står tillsammans bättre rustade för att möta en föränderlig omvärld.

## Verksamhetens intäkter

Intäkterna i verksamheten kommer till cirka 92 % från utförandet av de tilldelade trafikuppdragen för linjetrafik, och cirka 7 % för skoltrafik. Övriga intäkter består av tjänster kopplat till trafikuppdragen såsom reklamuppställning, service av biljettmaskiner, trafikplanering och hållplatsunderhåll, hyresintäkter och övriga ersättningar såsom försäkringsersättningar, bidrag och viten.

## 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 Lokaltrafiks) 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.

## 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



**”Vi är bäst på det vi gör – och vi levererar den bästa resan”**



Läs om fler händelser och aktiviteter som skett under 2025 i avsnittet om vår affärsplan, sid 11-17.

# Några höjdpunkter från året

KUND

**1 > Leveranssäkerhet på topp**  
Vi har bibehållit en imponerande leveranssäkerhet, trots att leveranser av nya fordon har uteblivit.

**2 > Kunden i fokus**  
Vi har Sveriges nöjdaste kunder i Västmanland.

MEDARBETARE

**3 > Sänkt sjukfrånvaro**  
Vi har fortsatt att minska vår sjukfrånvaro under 2025, tack vare systematiska och förebyggande insatser.

**4 > Positiva trender i årets medarbetarundersökning**  
Samtliga index i årets medarbetarundersökning har förbättrats från föregående års mätning.

MILJÖ

**5 > Utvecklad miljöstyrning**  
Vi har ytterligare förstärkt strukturen och styrningen i vårt miljöarbete.

**6 > Satsning på förnybar el**  
Vi har under året påbörjat installation av solceller för att kunna producera egen förnybar el.

SÄKERHET

**7 > Stärkt beredskap**  
Vi har påbörjat ett gemensamt kris- och beredskapsarbete med våra uppdragsgivare för att stärka kollektivtrafikens motståndskraft.

**8 > Bättre brandskydd**  
Vi har stärkt vårt systematiska brandskyddsarbete (SBA) och ökat medvetenheten inom brandsäkerhet i vår organisation.

EKONOMI

**9 > Starkt ekonomiskt resultat**  
Vi har levererat ett starkt ekonomiskt resultat.

**10 > Optimerat och effektiviserat verksamheten**  
Vi har fortsatt vårt systematiska arbete med att optimera och effektivisera verksamheten.

AFFÄREN

**11 > Lyckad trafikstart i Karlskoga**  
I och med trafikstarten i Karlskoga är vår verksamhetsmodell nu fullt ut implementerad i hela vårt geografiska område.

**12 > Ökat resande med Citylinjen**  
Den första etappen av Citylinjen färdigställdes i Örebro, med ett ökat resande som följd.

# Året i siffror

Omsättning:	1 366 mnkr
Resultat efter finansiella poster:	30,8 mnkr
Balansomslutning:	997 mnkr
Soliditet:	19,1 %

Siffrorna under "vår trafik" speglar ett snitt över året. Siffran "Stolta medarbetare" kommer från årets medarbetarundersökning. Övriga siffror mäts per 31 december. Siffror i parentes avser föregående år.

## Våra medarbetare

1 125 (1 084) personer  
+50 nationaliteter



18 % (18 %)



82 % (82 %)



80 % (77 %) stolta medarbetare<sup>2</sup>

## Vår fordonsflotta<sup>1</sup>

525 bussar, varav 316 bussar i egen regi och 209 bussar via underentreprenörer



Biogas  
292 st (292 st)



El  
24 st (27 st)



Fossilfritt bränsle  
209 st (186 st)

## Vår trafik

2 varv runt jorden och cirka 70 000 resenärer varje dag



99,80 % (99,84 %) utförda turer



87 % (91 %) besiktningar utan anmärkning



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



99,94 % (99,93 %) skadefria turer

1. Med vår fordonsflotta menas egna fordon i linjetrafik samt fordon som underleverantörer kör i vår trafik, per 31 december.

2. Stolta medarbetare mäter medarbetarnas känsla av stolthet över att arbeta på Svealandstrafiken. Ett resultat mellan 75-100 är ett resultat att bibehålla och lära av.

# Vår 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 en summering av arbetet som gjorts under året kopplat till våra sex målområden. Fördjupningar kan läsas i hållbarhetsredovisningen.



## Målområde Kund

På Svealandstrafiken sätter vi kunden i fokus och vi vill skapa en så bra resenärsupplevelse som möjligt. Vårt långsiktiga mål är att ha Sveriges nöjdaste kunder. Trygga och pålitliga leveranser är avgörande för att lyckas.

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 99,80 % (99,84 %) av alla planerade turer. Vi fortsätter också att hålla en hög nivå av kundnöjdhet, 99,99 % (99,99 %), av resande kunder utan negativa kundsynpunkter, som är ett viktigt mått för att följa kundnöjdheten på våra resor.

För att säkerställa resenärernas bekvämlighet ombord på bussarna har vi under 2025 haft fortsatt fokus på att mäta komforten under resorna och också gjort riktade

informationsinsatser mot våra förare. Komfortmätningen görs i befintligt system som innebär att vi kan följa upp förarnas körstil och stödja dem i att köra mjukt och miljövänligt, vilket både ökar komforten och bidrar till en mer hållbar trafik. Under året har vi också infört komfortmätning i våra fordon för Flextrafiken i Västerås, vilket innebär att vi nu har komfortmätning på all trafik som vi kör i egen regi.

Under året har vi också inlett ett arbete för att alla medarbetare, med fokus på vår förarkår, ska agera än mer kundvänligt, ha ett ökat kundfokus och ha kunskap om och följa bolagets riktlinjer. Vi har också utvecklat rutinerna för hur vi mäter och bedömer städningen av våra fordon för att ytterligare stärka kundnöjdheten.

För att trygga tillgången på förare vid sjukdom eller annan frånvaro har vi under 2025 fortsatt utveckla vårt koncept för

förarpool och rekryterat ytterligare förare till poolen. Poolförarna utbildas för att kunna köra på fler depåer än sin ordinarie, vilket ökar flexibiliteten och skapar goda förutsättningar för att kunna ersätta ordinarie förare vid behov.

Tillsammans med våra uppdragsgivare har vi arbetat i olika forum, från strategisk till operativ nivå inom flera områden och i båda länen, för att utveckla vår leverans. Vi har också bra dialog och samarbete med både våra uppdragsgivare och kommuner om infrastrukturförfrågor, för att kunna påverka och hantera framkomligheten vid vägarbeten eller andra trafikstörningar.

Under fjärde kvartalet 2025 genomförde vi, för andra året i rad, en egen kundundersökning tillsammans med våra uppdragsgivare i respektive län. Undersökningen genomförs som ett komplement till de nationella mätningarna

för att öka vår förståelse för hur våra resenärer upplever vår leverans och hur vi kan vidareutveckla arbetet mot att nå målet om att ha Sveriges nöjdaste kunder.



## Målområde Medarbetare

På Svealandstrafiken strävar vi efter att vara en av Sveriges mest attraktiva arbetsgivare. För oss innebär det att skapa en inkluderande och inspirerande arbetsplats där våra medarbetare trivs, utvecklas och känner en stark delaktighet. En god och hållbar arbetsmiljö är grunden för engagemang, kvalitet och långsiktig framgång, och därför arbetar vi systematiskt och målmedvetet med att stärka trivsel och välmående på arbetsplatsen.

Årets medarbetarundersökning visar ett stabilt och i flera delar förbättrat helhetsresultat. Många medarbetare upplever sitt arbete som meningsfullt, samarbetet som respektfullt och relationen mellan chef och medarbetare som förtroendefull. Vår eNPS bekräftar att en stor andel av de som svarat på undersökningen är ambassadörer för Svealandstrafiken, något som vittnar om engagemang, stolthet och vilja att rekommendera oss som arbetsgivare. Vi har precis som förra året lärt oss mycket av

undersökningen – inte minst vikten av tydlig kommunikation kring anonymitet, syfte och tillgänglighet, vilket också återspeglas i årets arbete med ökat fokus på arbetsplatsträffar, infotorg och förbättrad digital åtkomst.

Hälsa, balans och en trygg arbetsmiljö är fortsatt högt prioriterade områden, och trenden med minskad sjukfrånvaro visar att våra gemensamma insatser ger resultat. Den totala sjukfrånvaron har under 2025 uppvisat en tydlig förbättring jämfört med 2024. Den totala sjukfrånvaron ligger genomgående på en lägre och mer stabil nivå, vilket återspeglas både månadsvis och ackumulerat på året. Minskningen bedöms främst bero på ett systematiskt arbete med tidiga rehabiliteringsinsatser, förbättrad uppföljning samt ett ökat fokus på arbetsmiljö och förebyggande åtgärder. Sammanlagt visar utvecklingen att vidtagna åtgärder haft effekt och att vi börjar närma oss uppsatta mål för sjukfrånvaron.

Vi fortsätter arbetet med att stärka ledarskapet bland annat genom vår arbetsmiljöutbildning och vårt operativa chefsforum, Chefsverkstaden, som hålls månadsvis via Teams. Forumet ger våra chefer tillgång till relevant och matnyttigt innehåll, möjlighet till dialog och erfarenhetsutbyte samt är ett gemensamt forum för att utveckla ett starkt och enhetligt ledarskap i bolaget.

Under 2025 lanserade vi dessutom interaktiva digitala utbildningar, där pre- och onboarding var först ut. Genom dessa säkerställer vi att nya kollegor får tillgång till relevant och kvalitativ information redan från start, och arbete med att utveckla fler kurser som ytterligare höjer kompetensen och stärker arbetsmiljön pågår.

Tillsammans fortsätter vi att bygga en inkluderande, modern och attraktiv arbetsplats där människor trivs, utvecklas och vill stanna kvar.



\*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 godkänt resultat, men ju högre desto bättre. Ett positivt värde indikerar att man har fler ambassadörer än kritiker och passivt inställda.

## Målområde Miljö

På Svealandstrafiken strävar vi ständigt efter att minska vår klimat- och miljöpåverkan och vårt långsiktiga mål är att nå klimatneutralitet. För att nå dit arbetar vi ständigt med att bli mer resurseffektiva, att använda mindre miljöskadliga ämnen och minska våra klimatpåverkande utsläpp. Sedan 2016 har vår egen busstrafik varit helt fossilfri, vilket innebär att vi inte har några direkta fossila växthusgasutsläpp från vår busstrafiks bränsleanvändning.

Under 2025 har vi som ett resultat av vår energikartläggning bytt ut all belysning på samtliga depåer till energibesparande LED. Vi har fortsatt utbyggnaden av laddinfrastruktur på flera depåer. På Örebrodepån har projektet med att installera en storskalig solcellsanläggning påbörjats, vilket kommer vara starten på vår egenförsörjning av el.

Under 2026 ska ett 100-tal elbussar levereras, framförallt till Örebro län. Det kommer att

minska vår förbrukning av reservdelar och fordonsvätskor samt ge en bättre arbetsmiljö med mindre hantering av miljöfarliga vätskor. Vi har också under året utvecklat våra principer för hur vi ska arbeta med hållbarhetskrav i upphandling för att både bli effektivare och vassare. Arbete pågår också med att stärka arbetet med avtalsuppföljning av hållbarhetskrav.

2025 blir första året för vår handlingsplan med klimat- och miljöåtgärder som har uppdaterats med åtgärder för 2026, samtidigt som vi för tredje året i rad beräknar våra klimatutsläpp enligt Greenhouse Gas Protocol. De totala klimatutsläppen ligger kvar på samma nivå som basåret 2023. Vi ser fram emot nästa år med förhoppningen att driftsättningen av de nya elbussarna ska hinna ge positiva utslag i nästa års miljödata.

Vi har i år förtydligat strukturen betydligt för det systematiska miljöarbetet.

En del i det är att vi har utvecklat vår riktlinje för egenkontroll, gjort mindre uppdateringar av vår miljöpolicy samt vår upphandlings- och inköspolicy för att stärka hållbarhetsstyrningen.



## Målområde Säkerhet

Under det gångna året har organisationen tagit betydande steg för att stärka sitt arbete inom säkerhet, beredskap och förebyggande insatser. Fokus har legat på att utveckla både kompetens och rutiner, med målet att skapa en tryggare och mer robust verksamhet.

Under året har ett omfattande förebyggande arbete bedrivits inom systematiskt brandskyddsarbete (SBA). Kompetensen har stärkts genom interna utbildningar i brand och HLR samt genom utbildning av cirka 60 medarbetare som utrymningsledare och brandskyddsansvariga. En ny brandskyddsorganisation har etablerats med delegerade ansvar inom SBA, brandfarlig vara och heta arbeten. Utrymningsövningar har genomförts och identifierade brister har åtgärdats, bland annat genom investering i automatiska brandlarm vid depåerna i Lindesberg, Karlskoga och Odensbacken.

Arbetet inom informationssäkerhet har fortsatt att utvecklas genom informationssäkerhetsgruppen. Ett nytt dataskyddsbud har upphandlats, rutiner för incidenthantering har förtydligats och utbildningar inom informationssäkerhet och GDPR har tagits fram för tjänstemän och nyanställda. Även förberedande analyser har genomförts inför kommande krav enligt NIS-2.

Rutiner för hantering av kamerasystem har setts över i samarbete med Polismyndigheten, vilket möjliggjort säker utlämning av material till utredningar. För att öka säkerheten på våra depåer har krav på varselklädsel och nya riktlinjer för besökshantering införts. Svealandstrafiken har också deltagit aktivt i regionalt kris- och beredskapsarbete och påbörjat ett arbete med gemensamma beredskapsplaner med våra uppdragsgivare. Vi har också utvärderat och uppdaterat våra krisplaner för skolskjuts.

Under 2025 har vi inlett arbete med en rutin för hantering av gasutsläpp på depåer. Arbetet görs i samverkan med räddningstjänst och energibolaget som har en av sina gasdepåer i anslutning till vår depå i Örebro.



## Målområde Ekonomi

Vårt långsiktiga mål är att generera en hållbar avkastning över tid och genom detta skapa ett än mer solitt bolag. Vår verksamhet ska vara konkurrenskraftigt och effektiv och ge bästa möjliga utväxling för skattepengen.

Årets resultat överträffar avkastningskravet med +10,8 mnkr. Utfallet uppgår till +30,8 mnkr före bokslutsdispositioner och skatt. Resultatet beror på högre trafikvolym än planerat, vilket har gjort det möjligt att utnyttja bolagets resurser mer effektivt. Samtidigt har kapitalkostnaderna blivit lägre än budgeterat, eftersom driftsättningen av de nya elbussarna blivit förseiad. Trots en åldrad vagnpark har kostnaderna för reparation och underhåll kunnat hållas nere genom ett högt engagemang och stark innovationskraft hos våra medarbetare.

Under året har vi också sålt vår bussdepå i Laxå och avslutat ett större beräknat ekonomiskt

åtagande gentemot avtalad leverantör betydligt bättre än väntat. Båda posterna ger ett positivt avtryck i resultatet, men är av engångskaraktär. Under året har vi också fått tillbaka totalt 62 mnkr i retroaktiv biogasskatt för åren 2023–2024 från våra leverantörer. Medel som återförts till våra uppdragsgivare och därigenom stärkt deras resultat.

Vi fortsätter vårt systematiska arbete med att optimera och effektivisera verksamheten genom att fortsätta se över och utveckla arbetssätt och processer. Ett av målen är att minska manuella och tidskrävande uppgifter genom digitalisering där det är möjligt.

Under året har vi tagit flera konkreta steg för att förbättra våra medarbetares arbetsmiljö, vilket också bekräftas i vår årliga medarbetarundersökning. Tack vare dessa åtgärder har vi inte bara sett minskade kostnader för sjukfrånvaro, utan också ökat engagemang bland våra medarbetare, vilket bidrar till

en mer hållbar och effektivare verksamhet. Genom att leverera ett starkt resultat under 2025, som dessutom återinvesteras i verksamheten, stärker vi vår finansiella

stabilitet och framtidssäkrar bolaget inför de betydande investeringar vi står inför de kommande åren.



## Målområde Affär

Vi på Svealandstrafiken vill skapa affärsmässig samhällsnytta och bidra till ett levande samhälle. Vårt långsiktiga mål är att Svealandstrafikens unika modell ska vara branschledande. Vi arbetar tillsammans med våra uppdragsgivare och samarbetspartners för att skapa Sveriges bästa kollektivtrafik och gör det genom att utveckla kollektivtrafiken i våra regioner och verka för ett ökat kollektivt resande.

En stor milstolpe för vår affär under 2025 var trafikstarten i Karlskoga. Trafikstarten i Karlskoga innebär att vår verksamhetsmodell nu är implementerad fullt ut i hela vårt geografiska område.

Trafiken i Karlskoga körs nu med en mix av trafik i egen regi och underentreprenörer som vi har avtal med. Till trafikstarten i december 2025 har vi också gjort en genomlysning och effektivisering av linjenätet i den västra delen av Örebro län.

I både Västmanlands län och Örebro län ser vi ett generellt ökat resande. Samtidigt har vi under året behövt genomföra ytterligare trafikneddragningar på uppdrag av våra uppdragsgivare. Det gäller främst linjer med lågt resande eller där det parallellt finns infrastruktur med tåg.

I Örebro har nu det nya stadslinjenätet och första etappen av Citylinjen varit igång ett år och vi ser redan nu ett ökat resande på de aktuella linjerna. Nu påbörjas arbetet med etapp två av Citylinjen och vi kommer att fortsätta följa utvecklingen av resandet och göra anpassningar av trafiken allt eftersom resandet utvecklas. Under året har vi också startat upp fler skollinjer och planering för ytterligare uppdrag med skolskjuts pågår, exempelvis i Norberg, Nora och Ljusnarsberg.

Sammanfattningsvis ligger NKI\* på 65,5 % enligt Kollektivtrafikbarometern. För att ständigt ha örat mot marken och löpande

förbättra kundnöjdheten har vi under året haft regelbundna taktiska samverkansmöten med våra uppdragsgivare. Det är forum som vi kommer fortsätta att utveckla under 2026. Tillsammans har vi också genomfört flera pilotprojekt och utvecklingsprojekt. Bland annat har vi testat att samköra regiontrafik med skoltrafik i Skultuna i Västmanland och vi har tittat på nya möjliga linjer för turisttrafik.

Under året har vi på Svealandstrafiken också moderniserat vår externa webbsida och gett den ett ökat fokus på oss som arbetsgivare, men också kompletterat med tydligare beskrivningar av vår affärsmodell och hur den främjar bussbranschen och samhället i våra regioner. Vi har också genomfört flera lyckade digitaliseringsprojekt för att utveckla och effektivisera vår verksamhet. Bland annat har vi implementerat ett nytt ärendehanteringssystem och fakturahanteringssystem.

Vi ser ett ökat intresse för vår affärsmodell och har under året medverkat i flera forum där vi presenterat den och hur vi samverkar och arbetar tillsammans med våra uppdragsgivare.



\*NKI – Mätningen görs genom Svensk kollektivtrafiks resvane-, kvalitets, och attitydundersökning, (Kollektivtrafikbarometern) som uppdateras varje månad. Nöjd Kund Index (NKI) definieras som andelen som sammanfattningsvis är nöjda med oss som kollektivtrafikbolag i våra båda regioner. Resultatet redovisas som andelen instämmande kunder med svarsalternativ 4 eller 5 på svarsskalan 1-5. Kunder definieras som de som reser minst en gång per månad. Vår mätning är en ackumulerad årssiffra av både VL och LT's resultat. Urvalet görs genom att filtreringen ALLA läggs på alla filteralternativ förutom för "Färdmedel" - där allt bussrealiterat väljs, samt "Kund filter" – där kunder väljs.

# 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 större stabilitet jämfört med de senaste årens mer osäkra läge. Samtidigt bidrar kriget i Ukraina och konflikterna i Mellanöstern till ökad osäkerhet.

Omvärlden präglas dessutom av en övergripande geopolitisk turbulens och den regelbaserade världsordningen utmanas. Denna utveckling kan medföra prisfluktuationer på bränsle och energi samt påverka 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 2026 och 2027 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 höga sjukskrivningstal finns också med som riskfaktorer, men vi ser 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.

► Eventuella skärpta krav på säkerhet och beredskap utifrån det instabilare omvärldsläget kan medföra ökade kostnader för efterlevnad, investeringar i fysiskt skydd, cyber- och informationssäkerhet samt redundans i energi- och bränsleförsörjning.

► Den senaste årens beslut om trafikneddragningar i båda länen har vi hanterat inom ramarna för vårt flexibla koncept med stor gemensam fordonsflotta över de två länen och tillsammans med våra ramavtalsleverantörer. Fattas det beslut om ytterligare förändringar i trafikvolym och dessa blir för stora så skulle det kunna innebära risk för outnyttjade resurser alternativt brist av resurser avseende tex personal, fastigheter och fordon.

► 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 startade vi trafiken i Karlskoga och Degerfors i Örebro län, vilket under 2026 skapar en fortsatt tillväxt för Svealandstrafiken trots de neddragningar som skett.

## Riskhantering och intern kontroll

Under 2024 beslutades det 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.

Under 2025 avsåg internkontrollen bolagets delegationsordning, som är central i styrning av ansvar och beslutsfattande. Området valdes ut med hänsyn till risken för juridiska och ekonomiska konsekvenser om beslut fattas utan korrekt delegation.

Granskningen genomfördes genom stickprovskontroller av beslut inom områdena företrädarskap, organisation och personal, ekonomi samt upphandling. Resultatet visar att följsamheten till delegationsordningen i huvudsak är god. Inga avvikelser har noterats inom företrädarskap, ekonomi eller upphandling. Avvikelser har dock identifierats inom området organisation och personal, vid beslut om tillsvidareanställning. Här visade tre av tio granskade ärenden brister med anledning av en omorganisation. Åtgärder vidtas för att tydliggöra ansvar och säkerställa korrekt tillämpning framåt.



# Förvaltningsberättelse

# **BOLAGSSTYRNING**

# Bolagets styrning och strategi

## 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, (en 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.

Styrelsen består idag 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.

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 regelbunden rapportering och dialog mellan ledning och styrelse.

Styrelsen ansvarar för att godkänna hållbarhetsredovisningen samt följa upp strategiska frågor som påverkar bolagets väsentliga hållbarhetsfrågor.

## Bolags- och hållbarhetsstrategi

Svealandstrafikens bolags- och hållbarhetsstrategi har sedan många år haft ett tydligt fokus på att leda utvecklingen av hållbar kollektivtrafik. Utgångspunkten är att fler ska välja att resa kollektivt och att vår verksamhet därigenom bidrar till minskad klimatpåverkan, ökad tillgänglighet och ett mer hållbart samhälle. För att lyckas med detta integreras miljömässiga, sociala och

ekonomiska perspektiv i hela verksamheten. Hållbarhet genomsyrar våra sex målområden: kund, affären, medarbetaren, miljö, ekonomi och säkerhet.

Strategin bygger på ett helhetsperspektiv där vi beaktar risker och möjligheter i hela värdekedjan, både hur de påverkar Svealandstrafiken och hur vår verksamhet påverkar omvärlden. Vår roll som utförare av en samhällsviktig funktion är central och präglar våra strategiska vägval.

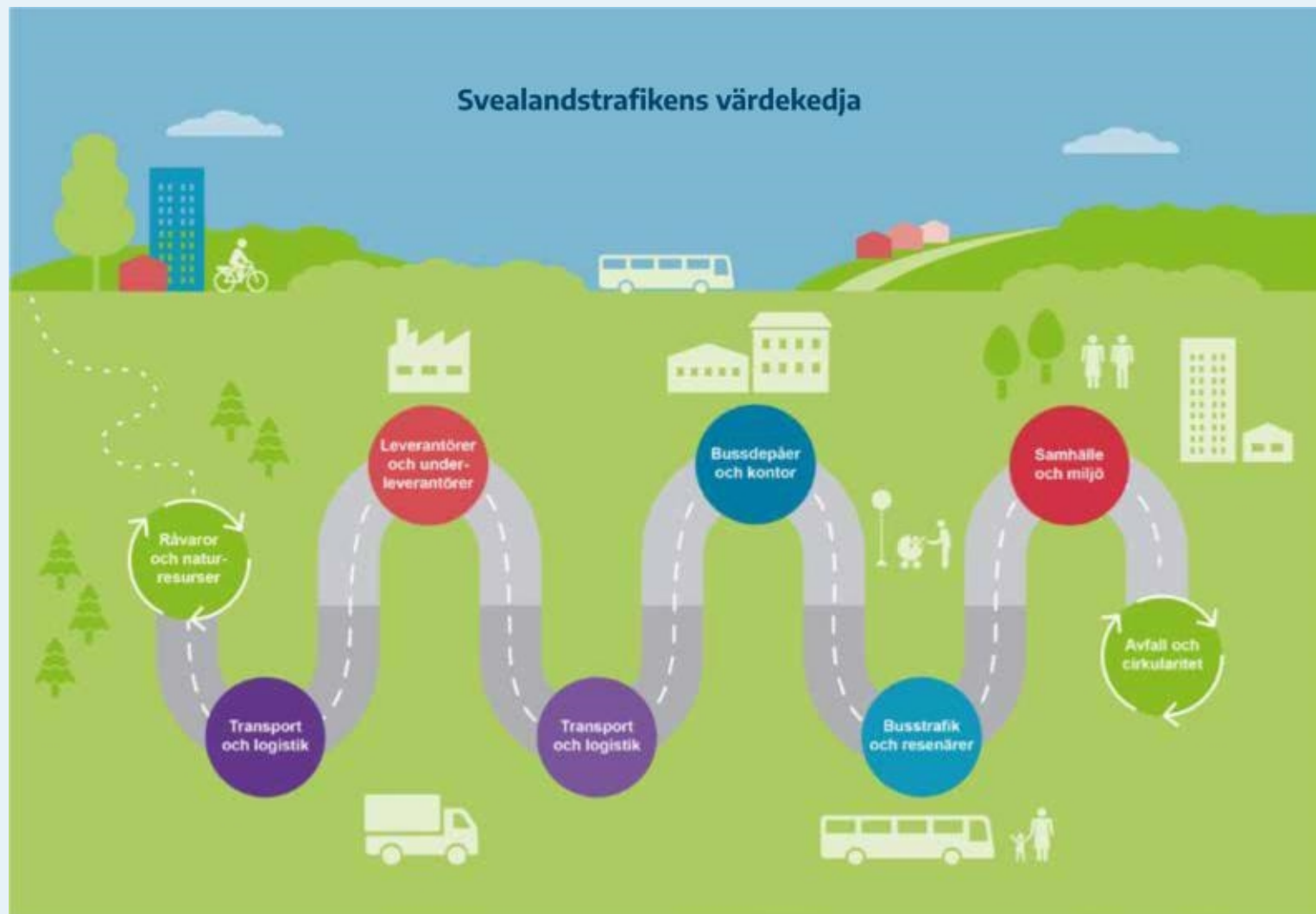
Inom den miljömässiga hållbarheten har vi ett fortsatt starkt fokus på fossilfria drivmedel och en ökad elektrifiering av fordonsflottan. Parallellt arbetar vi för att minska klimatpåverkan genom ökad energieffektivitet, smartare resursanvändning och cirkulära lösningar.



Den sociala hållbarheten tar sin utgångspunkt i våra medarbetare och i de medborgare som använder kollektivtrafiken. Vi arbetar aktivt för en god och säker arbetsmiljö samt för att främja jämställdhet och mångfald. Kompetensutveckling och attraktiva arbetsvillkor är viktiga förutsättningar för att långsiktigt kunna leverera en kvalitativ och pålitlig kollektivtrafik.

Vi främjar ekonomisk och etisk hållbarhet genom att vi ställer krav på hållbara leverantörsled och bedriver affärer med hög integritet. Hållbarhetsrisker integreras i affärsmodellen för att stärka både motståndskraft och långsiktigt värdeskapande.

Strategin följs upp genom årliga mätningar med tydliga indikatorer och resultaten redovisas öppet. Arbetet baseras på väsentlighetsanalyser och dialog med våra intressenter, vilket säkerställer att strategin är relevant, väl förankrad och anpassad till både verksamhetens och samhällets behov.



Figur 1: Svealandstrafikens värdekedja

## Ägare och ägarstyrning

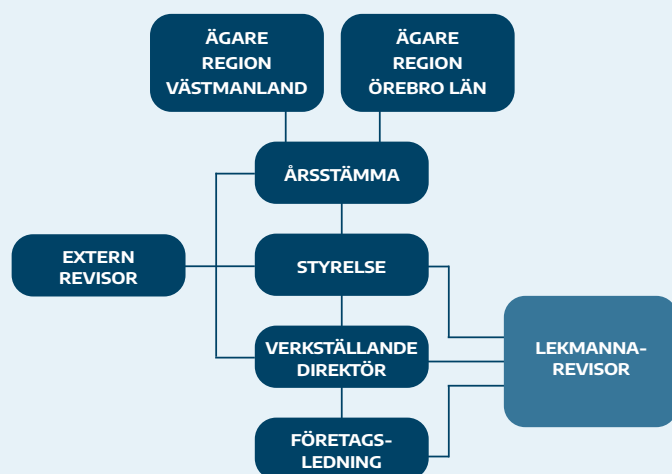
Ägarnas styrning av bolaget kommer i första hand till uttryck genom bolagsordning, ägardirektiv och aktieägaravtal. Därutöver kan ägarna även besluta om andra styrdokument som ska gälla för hela kommunkoncernen, däribland verksamhet som bedrivs i aktiebolag. För att formellt binda ett bolag till ett 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.



## 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 76-78.



# Ledningsgrupp



**Peter Liss**  
Vd



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



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



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



**Peter Beckman**  
Produktionschef  
Funktioner: Trafikproduktion



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



**Jenny Svensson**  
HR-chef  
Funktioner: HR (arbetsrätt - arbetsmiljö), lön, utbildning och kompetensförsörjning

# Styrelse



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



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



Styrelseledamot  
**Camilla Petersen**  
 Vd,  
 Länsgården



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



Styrelseledamot  
**Cecilia Aldén**  
 Redovisningschef,  
 Region Västmanland



Styrelseledamot  
**Björn Johansson**  
 Fd. kommundirektör,  
 Degerfors kommun



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



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



Styrelsesuppleant  
**Katrin Larsson**  
 Hållbarhetsdirektör,  
 Örebro Kommun



Styrelsesuppleant  
**Sofie Pollack**  
 Vd,  
 Competence

# 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

# Förvaltningsberättelse

# **HÅLLBARHET**

# Introduktion

Det har varit ett händelserikt år som helt kastat om spelplanen för våra förberedelser mot EU:s nya redovisningsdirektiv CSRD, the Corporate Sustainability Reporting Directive, i årsredovisningslagen.

I början av året gavs besked att bolag av vår storlek får uppskov i två år, genom ”stop-the-clock”, och i slutet av året stod det klart att Svealandstrafiken inte längre kommer att omfattas av direktivet.

Trots detta har vi i år valt att fortsätta med en CSRD-inspirerad rapport. Strukturen utgår till viss del från ESRS-standarderna, men vi har valt att skala av och välja ut den information som känns mest relevant för våra intressenter. Med detta upplägg fortsätter vi att synliggöra de tydliga kopplingarna mellan vårt grunduppdrag och vårt arbete med hållbarhet.



## Omfattning och avgränsningar

Svealandstrafiken har inga dotterbolag, vilket innebär att hållbarhetsförklaringen är upprättad på individuell grund. Redovisningen för 2025 omfattar liksom 2024 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.

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.

# Dubbel väsentlighetsbedömning

Under 2025 har bedömningen av vilka hållbarhetsfrågor som är väsentliga för bolaget att agera och rapportera på uppdaterats och utvecklats. Arbetet har fortsatt utförts enligt metoden som kallas DMA, Dubbel väsentlighetsbedömning. Resultatet av analysen presenteras på sida 32 i avsnittet om våra viktigaste hållbarhetsfrågor.

## Arbetsgång och bedömningar

Svealandstrafiken arbetar enligt 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 konsekvenser, risker och möjligheter på ett sätt som är integrerat i vår övergripande strategi och affärsmodell.





## Omfattning

De konsekvenser, risker och möjligheter som bedömts relaterar främst till våra egna affärsrelationer och verksamheter, särskilt med avseende på fordon, förare och resenärer.

## 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 miljödata, GRI och SASB hållbarhetsstandarder samt riskbedömningar och rapporter från branschorganisationer, frivilligorganisationer och myndigheter.

Syftet är att väsentlighetsbedömningen primärt ska baseras på objektiv och verifierbar information. Vid bedömning av allvarlighetsgrad har viss hänsyn även tagits till inköpens omfattning.

Analysen 2025 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.

## Kartläggning av intressenter och deras intressen

Svealandstrafikens viktigaste intressenter inklusive hur dialogen med respektive intressentgrupp ser ut, vilka synpunkter och hållbarhetsintressen de har samt hur Svealandstrafiken beaktar och tar hand om dessa finns nedtecknat i en översikt på sida 31.

Genom kontinuerliga intressentanalyser och väsentlighetsanalyser kartläggs intressenternas synpunkter och vi säkerställer att våra intressenters behov tas med i vår långsiktiga planering och beslut.

# Intressenter och deras viktigaste frågor

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
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>Regelbundna samverkansmöten</li> <li>Strategiska möten 2 ggr/år</li> <li>Verksamhetsspecifika mål med hänsyn till krav och synpunkter</li> </ul>
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>
Ägare (Region Västmanland och Region Örebro Län)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bidra till att nå våra ägares hållbarhetsmål</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ägardialog</li> <li>Bolagsstämma</li> <li>Verksamhetsspecifika mål med hänsyn till hållbarhetsprogrammet</li> </ul>
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>
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 ha låga 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>
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>
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>
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 ställer krav på 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 delgivning av rapportunderlag eller vid ev. inspektionsmeddelanden</li> </ul>
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>
Underentreprenörer buss	<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>
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 Etisk handel Sverige och Efordonsgruppen</li> </ul>
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>

Tabell 1: Intressenter, deras viktigaste frågor samt dialog och omhändertagande av synpunkter

# Våra viktigaste hållbarhetsfrågor

Tabellen ger en översikt över de viktigaste hållbarhetsfrågorna samt vilka väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter som lett fram till bedömningen.

	<b>Minimera klimatpåverkan och optimera energianvändning</b>	<b>Minimera luftförorening från vägtrafik och spridning av mikroplast från däck</b>	<b>Resursförbrukning och avfallshantering</b>	<b>Minska sjukfrånvaro, säkra kompetensförsörjning och öka trafiksäkerhet</b>	<b>Kravställning och uppföljning av avtal och inköp</b>	<b>Trygghet, säkerhet och tillgänglighet</b>	<b>Ansvarfullt företagande och offentlig upphandling</b>
<b>Väsentliga konsekvenser för människor eller miljö</b>  <b>positiva (+) eller negativa (-)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Kollektivtrafiken som möjliggörare av minskad fossilbaserad biltrafik</li> <li>+ Kollektivtrafiken som möjliggörare av minskad energianvändning för samhället</li> <li>- Utsläpp av växthusgaser från Svealandstrafikens hela värdekedja, i synnerhet leverantörskedjan</li> <li>- Energianvändning i utförande av trafikarbete och i våra lokaler</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Kollektivtrafik som möjliggörare av minskad luftförorening om personbilsresor undviks</li> <li>- Bussar med förbränningsmotorer leder till utsläpp av luftföroreningar</li> <li>- Spridning av mikroplast genom däckslitage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Miljöpåverkan relaterad utvinning av råvara samt varutillverkning och sammansättning av varor för vår verksamhets behov</li> <li>- Miljöpåverkan genererat av avfall från vår verksamhet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Säkra anställningar genom att bolaget har tilldelad trafik</li> <li>- Utmanande arbetstider för bussförare</li> <li>- Yrkesrelaterad trafiksäkerhetsrisk för bussförare</li> <li>- Hot och våldssituationer i trafiken</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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Utförande av säker och effektiv kollektivtrafikens samhällstjänst</li> <li>+ Trygghetsskapande genom kameraövervakning</li> <li>+ Inkluderande kollektivtrafik</li> <li>+ Beredskapsarbete</li> <li>- Trafikolycksrisk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Värdegrundsarbete och företagskultur</li> <li>+ Medlemskap i branschorganisationer för kollektivtrafikens utveckling</li> <li>+ Offentlig upphandling för att driva hållbar utveckling</li> <li>+ Små och medelstora bussbolag ges förutsättning att komplettera övrig verksamhet</li> <li>- Korruptions- och mutbrott i värdekedjan</li> </ul>
<b>Väsentliga finansiella risker och möjligheter</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Högt beroende av specifika resurser eller tjänster</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sjukfrånvaro</li> <li>- Kompetensbrist (på lång sikt utmaning att rekrytera till buss- och verkstadsyrket)</li> </ul>			

Tabell 2: Översikt av Svealandstrafikens viktigaste hållbarhetsfrågor

# INFORMATION OM MILJÖ

Kollektivtrafik är en grundläggande del av omställningen till ett mer hållbart samhälle. Genom vårt uppdrag bidrar Svealandstrafiken varje dag till minskade utsläpp, effektivare resursanvändning och en bättre livsmiljö för människor i de regioner där vi verkar. Vi tar ett helhetsansvar för miljöfrågorna i hela vår värdekedja – från inköp och drift till underhåll och avfallshantering.

## I DETTA AVSNITT

Minimera klimatpåverkan och optimera energianvändning	sid 34
Minimera luftförorening, mikroplaster och utsläpp	sid 42
Resursförbrukning och avfallshantering	sid 48



## Minimera klimatpåverkan och optimera energianvändning

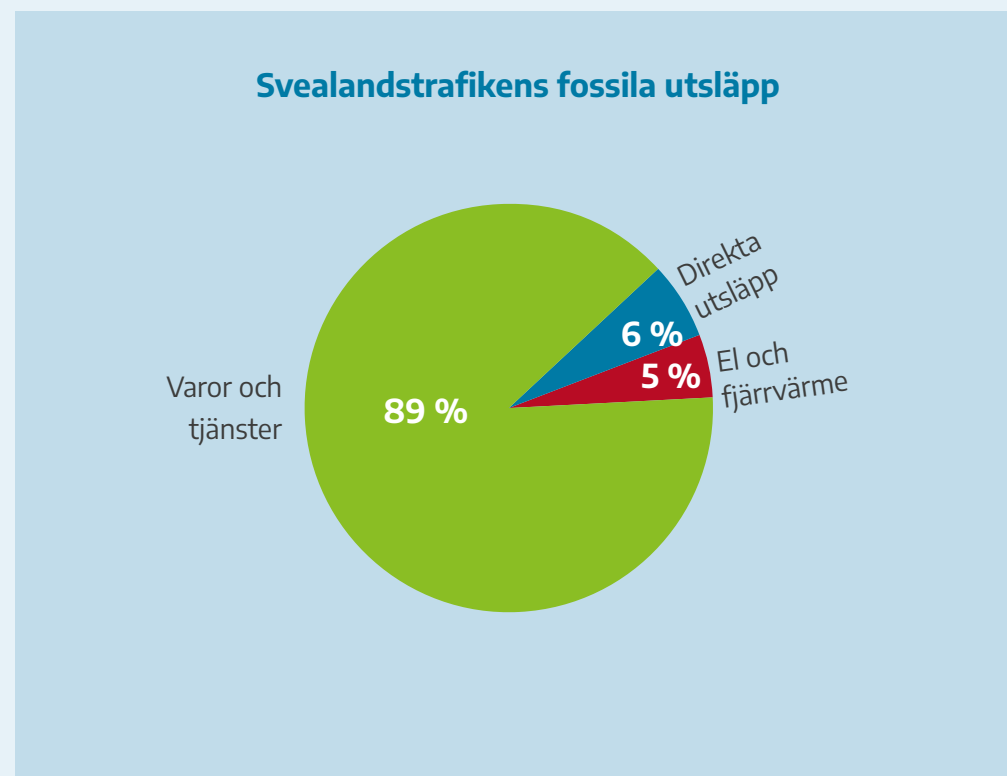
Svealandstrafiken har ett starkt fokus på att minska klimatpåverkan och energianvändning från både den egna trafiken och hela värdekedjan. Samtidigt skapar vi klimatnytta genom vår verksamhet i sig – ju fler som väljer att resa kollektivt med oss, desto större blir den positiva effekten.

### Transportsektorns påverkan

På nationell nivå är vägtrafiken en av de största källorna till klimatpåverkan, vilket gör utsläpp från trafiken till en viktig del av Sveriges klimatpolitik. För att nå nationella och internationella klimatmål är det avgörande att minska hela transportsektorns påverkan och därför har frågor om utsläpp och drivmedel länge varit prioriterade hos Svealandstrafiken. Ända sedan 2016 har trafiken hos oss, (och dåvarande Västerås lokaltrafik) varit helt fossilfri. Vårt uppdrag att göra samhället tillgängligt och skapa möjligheter för människor att resa

kollektivt medför en potentiell klimatnytta i sig. Om fler väljer att resa kollektivt är det till fördel för samhällets totala klimatutsläpp. Utöver denna positiva samhällseffekt arbetar vi fokuserat för att minska våra utsläpp ännu mer. Att vi idag endast använder biogasfordon samt eldrivna fordon i vår egen bussflotta har minskat våra egna direkta utsläpp så mycket att de numera endast står för cirka 6 % av de totala utsläppen, hela värdekedjan inräknat. Det gör att vi framåt behöver fokusera mer på klimatarbete utanför vår egen direkta verksamhet där upphandling är ett viktigt verktyg.

Under 2025 återfanns 89 % av Svealandstrafikens klimatutsläpp utanför vår egen direkta verksamhet, i det som kallas för Scope 3 vid klimatberäkningar. De största utsläppen kom från produktion av bränslen, reservdelar och fordonsvätskor, trafikarbete som utförs hos underentreprenörer, samt läckage av köldmedium.



**Figur 2: Fördelningen av Svealandstrafikens totala fossila utsläpp 2025 på direkta utsläpp (scope 1), el och fjärrvärme (scope 2) samt inköp av varor och tjänster (scope 3)**

## Svealandstrafikens totala utsläpp av växthusgaser

Enligt platsbaserad metod för klimatberäkning uppgick Svealandstrafikens totala växthusgasutsläpp under 2025 till 11 370 ton CO<sub>2</sub>e, varav 733 ton CO<sub>2</sub>e i scope 1 (6 %), 575 ton CO<sub>2</sub>e i scope 2 (5 %) och 10 062 ton CO<sub>2</sub>e i scope 3 (89 %). Enligt marknadsbaserad metod beräknas utsläppen till 11 083 ton CO<sub>2</sub>e, varav 733 ton CO<sub>2</sub>e i scope 1, 298 ton CO<sub>2</sub>e i scope 2 och 10 052 ton CO<sub>2</sub>e i scope 3. Detta innebär att de marknadsbaserade utsläppen 2025 var lika stora som under basåret, medan de platsbaserade har minskat 2 %.

### Redovisningsprinciper

För att följa upp framstegen mot utsläppsminskningens målen 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 GHG-protokollet (Greenhouse Gas Protocol Corporate Standard). Beräkningarna utgår från metoden "operational control". Under året har vi förbättrat våra data markant genom att 26 % i scope 3 utgör data direkt från leverantör (14 % 2024) och speglar därmed verkliga siffror medan övriga bygger på antaganden eller schabloner. Se detaljer om detta i tabell 26 bland hållbarhetsnoterna på sida 83.

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 sannolikt när de tas ur bruk. I scope 3 har några mindre poster i kategorierna 3.5 respektive 3.12 utslutits 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 hittegods. Under basåret 2023 uppgick de bedömda utsläppen från dessa kategorier till 1 ton CO<sub>2</sub>e och är därmed försumbara.

Under året har vi genomfört en omkalkylering av utsläppen för vårt basår eftersom ett räknefel uppdagades i kategori 3.3 som utgjorde mer än 10 % av de totala utsläppen. Då ska vi enligt våra fastslagna principer räkna om basåret för att få mer rättvisande jämförelser över tid. Detta innebär att denna årsredovisnings klimatdata för åren 2023–2024 inte är samma som i tidigare årsredovisningar.

Läs mer om utsläppens fördelning mellan scope och dess bakomliggande utsläppskategorier bland hållbarhetsnoterna på sida 84.

	Retroaktivt				År för delmål och mål		
	Basår (2023)	Föregående år 2024	2025	Procentuell förändring från basår	2030	2045	Årligt mål i %/ Basår
<b>Scope 1 - Växthusgasutsläpp</b>							
Bruttoväxthusgasutsläpp scope 1 (tCO <sub>2</sub> e)	717	695	733	2 %	359	0	-7,1 %
Procentandel scope 1- växthusgasutsläpp från reglerade utsläppshandelssystem (%)	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
<b>Scope 2 - Växthusgasutsläpp</b>							
Platsbaserade bruttoväxthusgasutsläpp inom scope 2 (tCO <sub>2</sub> e)	639	639	575	-10 %	320	0	-7,1 %
Marknadsbaserade bruttoväxthusgasutsläpp scope 2 (tCO <sub>2</sub> e)	204	192	298	46 %	102	0	-7,1 %
<b>Betydande växthusgasutsläpp inom scope 3</b>							
Totala indirekta bruttoutsläpp scope 3 platsbaserat (tCO <sub>2</sub> e)	10 360	9 821	10 062	-3 %	7 604	1 554	-3,6 %
Totala indirekta bruttoutsläpp scope 3 marknadsbaserat (tCO <sub>2</sub> e)	10 312	9 772	10 052	-3 %	7 568	1 547	-3,6 %
1 Inköpta varor och tjänster	5 748	6 236	6 074	6 %	4 311		
2 Kapitalvaror(1)	1 396	347	28	-98 %	977		
3 Bränsle- och energirelaterade verksamheter platsbaserat (ingår inte i scope 1 eller scope 2)	2 613	2 795	3 598	38 %	1 960		
3 Bränsle- och energirelaterade verksamheter marknadsbaserat (ingår inte i scope 1 eller scope 2)	2 565	2 745	3 588	40 %	1 924		
4 Transport och distribution i tidigare led	43	30	33	-23 %	32		
5 Avfall genererat i verksamheter	57	57	13	-77 %	43		
6 Tjänsteresor	27	23	24	-11 %	20		
7 Anställdas pendling	255	257	233	-9 %	191		
8 Tillgångar som leasas i tidigare led	22	16	16	-27 %	17		
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	<1	1	-67 %	2		
13 Tillgångar som leasas i senare led	68	61	44	-35 %	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)	11 587	11 155	11 370	-2 %	8 282	1 554	-4,0 %
Totala utsläpp av växthusgaser (marknadsbaserade) (tCO <sub>2</sub> e)	11 104	10 659	11 083	0 %	8 029	1 547	-4,0 %

Tabell 3: Redovisning av retroaktiva klimatutsläpp, årets samt framtida delmål och mål, (år och nivåer)

### 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.



## Omställningplan med åtgärder för begränsning av klimatförändringar

I december 2024 beslutade Svealandstrafiken om en klimatplan för att vi ska kunna komma ännu längre i vår resa mot att begränsa klimatförändringarna. Vi tog också, som del i arbetet med klimatplanen, 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, vilket är det år som kommer att utgöra basår för jämförelse vid årliga beräkningar.

Läs mer om klimatberäkningarna i hållbarhetsnoterna och utfallet på sidorna 82-84.

Av klimatplanens 21 åtgärder har tre avslutats under året, fyra fortsätter 2026 då de behöver mer tid, samtidigt som 23 nya eller reviderade åtgärder har tillförts. 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.
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.

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 tio till tolv år och att det ännu inte är standard med naturliga köldmedium i de bussar som idag erbjuds på marknaden. I de bussar som köps in de närmsta åren genom vår senaste upphandling

innehåller dock AC-anläggningen naturliga köldmedium, vilket vi är mycket glada för. Naturliga köldmedium har vid läckage en klimatpåverkan som är omkring 1 400 gånger lägre än R134a som tidigare har varit standard.

Konkreta klimatåtgärder under året har varit att all belysning på våra depåer har bytts till klimatsmart LED-belysning. Installation av en solcellsanläggning med beräknad produktion av 732 MWh/år har påbörjats på Bettorpsdepån. Den beräknas börja leverera el under andra kvartalet 2026. Under 2025 köptes två elbilar in som ersatte gasbilar.

Då våra leveranser av nya elbussar har dragit ut ytterligare på tiden har vi som del av förseningsvite från leverantören fått fem begagnade dieselbussar för att klara trafiken. Dessa kommer trafikeras under en begränsad period av 2026 och drivas av förnybar HVO.

Under året har vi även genomfört dialoger med de trafikbolag vi har ramavtal med. Samtalen har kretsat kring tänkbara framtida drivmedel, förekomst av incitament för sparsam körning och andra miljörelaterade frågeställningar.

## Våra möjligheter till minskade utsläpp

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 krävas i en bussupphandling blir det inte självklart att det vinnande anbudet har lägst klimatintensitet.

Reservdelar är annars det i särklass viktigaste inköpsområdet där övergången till elbussar med glesare serviceintervall hjälper oss, men där även renoverade utbytesdelar med lägre koldioxidintensitet kan bidra till effektivisering. 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 batterilagring där cirkulära material och lösningar samt

fossilfri frakt är viktiga komponenter. Då 89 % 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. Under 2025 köptes ingen ny buss in, men under 2026 väntas drygt 100 elbussar levereras. 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 84.

## 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 bensinbilar 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 målar 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 "Översikt 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 82.

## Styrande dokument för att minimera klimatpåverkan och optimera energianvändning

- Miljöpolicy
- Riktlinje för möten och resor
- Upphandlings- och inköpspolicy
- Uppförandekod för leverantörer
- Klimatplan (se sid. 36-37)

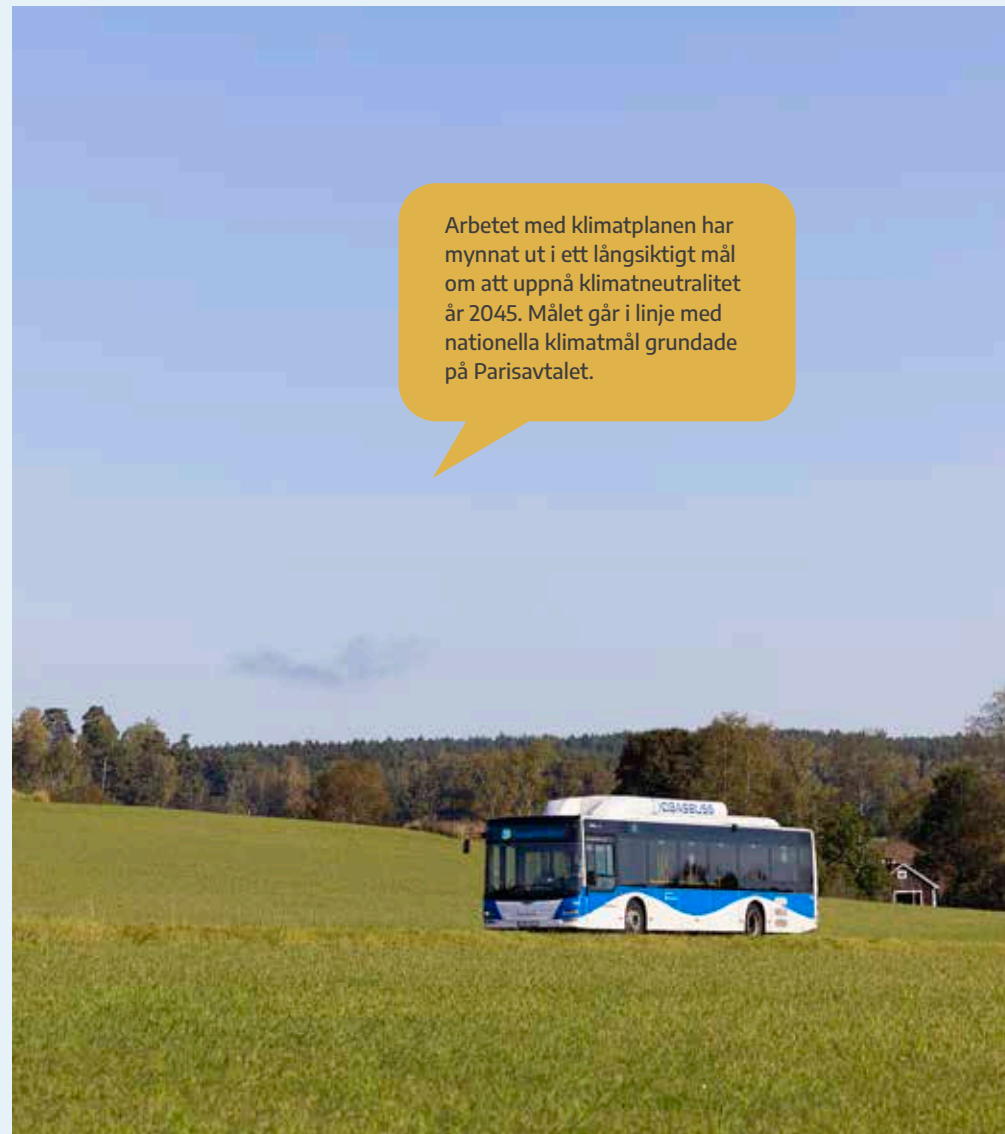
Läs mer om de styrande dokumenten på sida 76.

## Mål för begränsning av klimatförändringarna

Svealandstrafiken har antagit ett mål om klimatneutralitet till år 2045. 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.

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 rådgighet och var det finns större möjlighet att minska utsläppen. Basåret är satt till 2023 och därmed har vi 2025 vårt andra år för jämförelse.

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.



Hållbarhetsmål	Fotnot	Mål	Mål	Utfall				Basår	Basår
		Värde	År	2025	2024	2023	2022	År	Värde
Svealandstrafiken ska vara klimatneutrala till 2045	1	0 0	2045	11 370 ton 388 g/km	11 155 ton 373 g/km	11 587 ton 397 g/km	NA	2023	11 587 ton 397 g/km
Svealandstrafiken ska till 2030 halvera utsläppen i scope 1 och 2	2	460 ton	2030	1 030 ton	887 ton	921 ton	NA	2023	921 ton
Svealandstrafiken ska till 2030 sänka utsläppen i scope 3 med 25 % (exkl. bussköp)	3	5 920 ton	2030	10 052 ton	9 419 ton	8 787 ton	NA	2023	8 787 ton
Klimatavtrycket per inköpt buss (scope 3.2) ska minska 30 % till 2030	4	22 g/kr	2030	NA	25 g/kr	33 g/kr	NA	2023	33 g/kr
Klimatavtrycket från inköp av reservdelar per fordonskilometer ska till 2030 minska med 15 % från nivån år 2023	5	124 g/km	2030	122 g/km	133 g/km	146 g/km	NA	2023	146 g/km
År 2030 finns solcellsanläggningar på alla depåer som har elbussar med inriktning på högsta möjliga egenanvändning	6	100 %	2030	0	0	0	NA	NA	NA

**Tabell 4: Mål för område Minimera klimatpåverkan och optimera energianvändning**

#### Fotnoter

- 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.
- 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 ägda depåer med solelsanläggning som har elektrifierade bussar, (Depåer ämnade att byggas på; Bettorp, Lindesberg, Sala, Karlskoga, Köping). Dessa ska även ha inriktning på högsta möjliga egenanvändning. Mål beslutat 2024-Q4.

#### Kommentarer till målens utfall

Under 2025 har utsläppen av växthusgaser ökat med 215 ton CO<sub>2</sub>e (+2 %). Många av de största förändringarna finns i scope 3 och beror på nya emissionsfaktorer. Bland de poster som ökat utsläppen kommer drygt 800 ton från produktionen av biogas där emissionsfaktorn har varit sämre under året. Drygt 400 ton ökning kommer från vår UE-trafik där produktionen av HVO-bränsle har fått en betydligt högre emissionsfaktor nationellt i år. Knappt 400 tons ökning kommer i inköpskategorin Verktyg och förbrukningsmaterial där det mesta förklaras av faktiska data från en leverantör som genom ett mycket förenklat antagande om avfallshantering av deras produkter gav en hög utsläppsfaktor. Ökningar som däremot har en tydligare koppling till vårt utförande är att vi har ökat förbrukningen

av tvättkemikalier vilket har inneburit ökade klimatutsläpp på 200 ton. Ökningen kan delvis förklaras av problem att få bussarna rena i Västerås under början av året. Förbrukningen av fjärrvärme har också ökat, samtidigt som leverantörerna har haft sämre emissionsfaktorer under året, vilket gav cirka 100 ton i ökade utsläpp.

Flera poster har också minskat sina utsläpp. Störst minskning på drygt 300 ton är från reservdelar som förklaras av en ny lägre emissionsfaktor från Upphandlingsmyndigheten till vår spendanalys. Att vi inte har köpt några nya bussar under året minskade utsläppen från kapitalvaror med över 300 ton jämfört med 2024. Utsläpp från IT-relaterade inköp har minskat

nästan 200 ton genom ny emissionsfaktor från Upphandlingsmyndigheten. Lika mycket minskning ser vi från el som bygger på bättre emissionsfaktor för elproduktionen i Norden. Utsläppen från inköp av kontorsmaterial har sjunkit över 100 ton genom data direkt från leverantör. Drygt 100 ton minskning härrör från bygg- och elentreprenader där vi har minskat investeringsnivån under året.

Många av våra planerade utsläppsminskningar är kopplade till elbussar och dess följd effekter, vilket ska kunna visa visst genomslag under nästa år, även om många av de nya bussarna bara kommer vara i drift under en kortare del av året. Då ska även vår egenproduktion av el komma i gång.

## Fördjupad information om inköpt energi

Scope 2 utgörs av inköp av el och värme. Vår rådighet ligger dels i val av avtal, dels att minska den mängd energi vi förbrukar. Under 2025 sjönk elförbrukningen med 3 % medan förbrukningen av fjärrvärme ökade med 8 %.

## Energianvändning och energimix

Av Svealandstrafikens totala energianvändning (el och värme) på 11 935 MWh kom 92,5 % från förnybara källor 2025.

En mindre del av den fjärrvärme som köps in är producerad med fossila källor medan elen är ursprungsmärkt och 100 % förnybar. Skillnaden i fossil andel mellan åren beror på produktionsförhållanden i värmeverken.

Energiförbrukning (MWh) (andel av totalt energiförbrukning (%))		
Energikälla	2025	2024
Fossila källor	897 (7,5)	443 (3,8)
Kärnkraft	0 (0)	0 (0)
Förnybara källor	11 038 (92,5)	11 193 (96,2)
- varav värme från biomassa	5 008	4 974
- varav el från förnybart	6 030	6 219
- egenproducerad förnybar el	0	0
Total energiförbrukning	11 935	11 636

Tabell 5: Energianvändning fördelat på fossila respektive förnybara källor



## Biogena utsläpp

Med biogena utsläpp avses koldioxidutsläpp som uppstår genom förbränning av växtmaterial (biomassa). De antas då ingå i ett naturligt kretslopp som inte bidrar med nettoutsläpp till atmosfären. Det beror på att växter under sin livstid kontinuerligt tar upp koldioxid ur atmosfären och upptaget antas balansera utsläppet vid förbränningen.

Svealandstrafikens biogena utsläpp var totalt 32 700 ton under 2025. Störst var de biogena utsläppen i scope 1 med ca 22 300 ton CO<sub>2</sub>e från drivmedlen biogas, HVO och bensin. I scope 2 kommer de biogena utsläppen från till exempel fliseldning för fjärrvärme och uppgår till ca 1 700 ton CO<sub>2</sub>e.

I scope 3 uppgår de biogena utsläppen till 8 700 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)	22 203
HVO egna fordon (scope 1)	142
Bensin egna fordon (scope 1)	4
Fjärrvärme (scope 2)	1 663
HVO UE (scope 3)	8 518
Anställdas pendling (scope 3)	21
Fjärrvärme uthyrd depåer (scope 3)	149
Scope 1	22 349
Scope 2	1 663
Scope 3	8 688
<b>Totala biogena utsläpp (ton CO2)</b>	<b>32 700</b>

Tabell 6: Biogena utsläpp av koldioxid i scope 1-3 2025

## Minimera luftförorening, mikroplaster och utsläpp

Våra främsta hållbarhetsfrågor inom luftförorening och utsläpp handlar om att minimera luftförorening från vägtrafik, minska spridning av mikroplast genom däckslitage samt att minska våra utsläpp från depåer och verkstäder.

De har dels kommit fram genom väsentlighetsbedömning till grund för hållbarhetsrapportering, dels genom vår miljöaspektsbedömning över frågor att arbeta med i vårt miljöledningssystem.

### Luftförorening från 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. Biogasbussarna som

Svealandstrafiken kör i egen regi har idag klassning Euro VI, vilka i sig medför låga utsläpp och samma krav ställs i avtal med underentreprenörer.

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 på att grus och sand lätt virvlas upp från vägbanan när gatorna inte hunnit sopas. Till 2030 kommer miljökvalitetsnormerna att skäpas och där utgör kollektivtrafiken ett viktigt verktyg eftersom det största problemet i Sverige utgörs av PM10 (partiklar) som delvis kommer från däck- och vägslitage.

### Mikroplastspridning genom 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 under 2025 ha gett upphov till 14,3 ton mikroplast. Beräkningen har sedan förra året

utvecklats genom att även regummerade däck räknas med och historiskt utfall har uppdaterats med samma metod.

Nuvarande beräkningsmetod utgår från antal kasserade däckstommar samt regummerade däck under året tillsammans med antaganden om vilken volym av däck som har slitits bort när utbyte sker. Beräkningen innebär sannolikt en överskattning då vissa däck skadas innan de är utslitna. Vi ser över möjligheter att få bättre data för våra verkliga mikroplastutsläpp.

Förorenade ämnen	Utfall 2025	Utfall 2024	Utfall 2023
Mikroplaster	14,3 ton	20,2 ton	12,0 ton

Tabell 7: Utsläpp av mikroplaster

## Rening och kontroll av tvättvatten i tvättanläggningar för att undvika utsläpp

Att minimera utsläpp av föroreningar från depåer och verkstäder är självklara och viktiga frågor som Svealandstrafiken arbetat med i många år. Vi väljer därför att redovisa information på området, trots att frågan inte når upp till tröskelvärden för väsentlighet i 2025 års väsentlighetsbedömning.

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 fordonstvättens 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 där provtagning tillkommer i Karlskoga 2026. 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.

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 provtagningsförhållanden, 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 2025 har vi bytt leverantör av vattenprovtagning vilket har medfört en förskjutning av provtagningar. Vi har därför inte kunnat följa upp alla överskridanden av riktvärden som inträffade 2024 på tre depåer, men på den depå som har följts upp under 2025 var värdena tillbaka under riktvärdet. Av de tre övriga depåer som har provtagits under 2025 hade inga några överskridanden. Kvarstående depåer kommer provtas under våren 2026.



## Kemikalieanvändning

Svealandstrafikens depåverksamhet hanterar många olika kemiska produkter. En stor volymandel 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.

## Ämnen som inger mycket stora betänkligheter

Vi har sedan förra året rensat ut två produkter som innehöll ämnen som "inger mycket stora betänkligheter" (SVHC). Kvar finns en växellådsolja som det användes 5 400 liter av under året och som är svår att ersätta.

## Ämnen som inger betänkligheter

För den lägre graden av allvarlighet, "ämnen som inger betänkligheter" (på engelska Substances of Concern - SoC), har vi 53 produkter som har köpts in under året som innehåller 100 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 19 500–27 400 kg. Den största mängden (upp till 16 500 kg) härrör från kylarglykol som är hälsofarligt. Bland de produkter som innehåller mest av miljöfarliga ämnen återfinns en bromsrengöringsspray, en motorolja och två växellådsoljor. Ökningen av miljöfarliga ämnen härrör främst från en växellådsolja och några rengöringsprodukter som har ökad förbrukning. Produkterna för tvätt och städning av buss (schampo, avfettning, avrinningsmedel samt fönstersåpa) är miljömärkta med Svanen. Vi har fått förtydligande från Svanen att tensiderna i fråga är begränsade i mängd och lätt nedbrytbara i vatten.

Total mängd av ämnen som inger betänkligheter samt i uppdelning efter faroklasser (1)		
	Utfall 2025	Utfall 2024
Total mängd	19 563–27 360 kg	16 994–20 591 kg
Varav fysiska faror	1 023–1205 kg	1 077–1248 kg
Varav hälsofaror	19 305–26 299 kg	16 825–19 753 kg
Varav miljöfaror	1 673–3 634 kg	1 633–3 310 kg

(1) Mängderna är beräknade utifrån vår egen verksamhets årsförbrukning av kemiska produkter för underhåll och rengöring i kg. Mängden/vikten (kg) av ämnen som inger betänkligheter fås fram genom analys av produkternas ingående CAS-nummer som anger olika ingående ämnen. CAS-nummer klassade som SoC- och SVHC-ämnen tas med i beräkningen. Siffrorna för 2024 års förbrukning har justerats eftersom all förbrukning inte hade kommit med i förra årsredovisningen

**Tabell 8: Total mängd av ämnen som inger betänkligheter samt i uppdelning efter faroklasser**

## Styrande dokument för att minimera luftförorening, mikroplaster och utsläpp

- Miljöpolicy
- Riktlinje för egenkontroll
- Upphandlings- och inköspolicy
- Uppförandekod för leverantörer

Läs mer om de styrande dokumenten på sida 76.

## Åtgärder för att minimera luftförorening från vägtrafik

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 flera leveranser under 2026. 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. Vi har under året fört dialog med våra underentreprenörer om deras framtidsplaner för drivmedel. I avrop som tecknas från och med 2025 har vi för samtliga bussar med krav på Euro VI eller bättre för att på så sätt minska utsläpp till luft från våra underentreprenörers trafik. 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 (NO<sub>x</sub>), kolmonoxid (CO), och partiklar jämfört med den föregående. Euro VI, som infördes 2014 för tunga fordon, innebär exempelvis en halvering av NO<sub>x</sub>- utsläppen jämfört med kraven i Euro V.

## Åtgärder för att minimera spridning av mikroplast

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, tre gånger per år vid de större serviceinsatserna. Vid den dagliga servicen kontrolleras också trycket, men på ett enklare sätt.

Vi arbetar ständigt med utbildning av våra förare för korrekt inkörning till hållplats. Om däckets går emot vassa trottoarkanter riskerar däcksidorna att skadas och behöva bytas i förtid. 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. 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.

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. Under året har en ny upphandling av däck pågått där lågt slitage är en av flera kvalitetsparametrar.

## Innovationsprojekt med tillverkare

Under våren 2025 har Svealandstrafiken, tillsammans med Volvo Bussar och VL testat ett nytt innovativt självkörande stödsystem för bussförare i kollektivtrafiken, kallat Narrow Navigation. Stödsystemet innebär att bussen kör in och ut själv 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, genomfördes och delfinansierades inom ramen för EU-projektet eBRT-2030 och var ett av flera delprojekt. Målet är att lägga grunden för hållbara kommersiella autonoma lösningar.

I samband med vårens tester genomfördes också en vetenskaplig studie i samarbete med Chalmers tekniska högskola för att utvärdera upplevelsen hos både förare och passagerare. Efter avslutat projekt kan konstateras att förarnas erfarenheter och upplevelse av Narrow Navigation-systemet utvecklades över tid. Alla förare rapporterade ökat förtroende och acceptans i takt med att de lärde sig interagera med systemet. Narrow Navigation-systemet visar stark potential för att förbättra dockningsprecision, förarergonomi och passagerarkomfort. Däremot belyser dess prestanda vid avgångar och kontrollövergångar behovet av ytterligare förfining.

Samarbetet inom projektet fungerade väl. Volvo undersöker möjlighet till nya finansieringsstöd för fortsatta utvecklingsprojekt och ser gärna att Svealandstrafiken medverkar i dessa. Vi ställer oss positiva till att vara med och bidra till kommande teknikutvecklingsprojekt ihop med Volvo Bussar.

## Åtgärder för att undvika utsläpp från depåer och verkstäder

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 av godkänd transportör för farligt avfall. Tvättanläggningarna har dessutom recirkulation för att spara vatten. Under 2024 slutfördes arbetet med att styra inköpen till miljömärkta tvättkemikalier i våra tvättanläggningar. Under 2025 förbrukades de sista äldre tvättkemikalierna.

Under 2025 har vi förtydligat våra kemikalierutiner och integrerat fler miljörelaterade kontroller i vår skydds rond. Vi har även vidareutvecklat vår systematik kring miljörisiker och uppföljning av miljöincidenter. Via Kemikalieinspektionens PRIO-lista för utfasning av farliga ämnen har vi koll på vilka produkter vi behöver fokusera i vårt substitutionsarbete. PRIO-listan fångar upp de ämnen som i CSRD-direktivet klassificeras

som "Ämnen som inger betänkligheter och ämnen som inger mycket stora betänkligheter" och vi följer utvecklingen av dessa sedan 2024.

Under året har nya pumpar installerats för säkrare dosering av avrinningsmedel i busstvätten. De äldre pumparna hade dålig kvalitet och gick sönder ofta. Därigenom har vi bättre tvättresultat, men också lite högre förbrukning eftersom vi inte får några driftavbrott.

Våra gamla bussmodeller använder uteslutande köldmediet R134a i sina AC-anläggningar. Detta har vid läckage till atmosfären inte bara klimatpåverkan utan omvandlas till en PFAS-förening (TFA) som genom regn hamnar i vatten och är mycket svåra att bryta ner. Köldmedier är den dominerande källan av PFAS globalt. De nya bussar som ska levereras 2026 har koldioxid som köldmedium vilket helt tar bort denna miljöpåverkan.

I slutet av året tog vi över del av trafiken från depån i Karlskoga och blev därmed verksamhetsutövare mot ännu en miljönämnd.



Hållbarhetsmål	Fotnot	Mål	Mål	Utfall				Basår	Basår
		Värde	År	2025	2024	2023	2022	År	Värde
Svealandstrafikens föroreningsindex för luft och vatten ska till 2030 minska till 75 från index 100	1	75	2030	94	100	NA	NA	2024	index 100
År 2030 ska max hälften av Svealandstrafikens bussflotta (exklusive UE-trafik) drivas av förbränningsmotorer	2	50 %	2030	92 %	92 %	92 %	94 %	NA	NA
Mängd bortsliten däckmassa understiger årligen 0,55 g/km	3	<0,55 g/km	årligen	0,66 g/km	0,91 g/km	0,55 g/km	NA	2023	0,55 g/km
Volymen kemiska produkter med farliga ämnen ska minska från år 2024	4	<3,63 %	årligen	3,89 %	3,63 %	NA	NA	2024	3,63 %

**Tabell 9: Mål för område Minimera luftförorening, mikroplaster och utsläpp**

#### Fotnoter

- Mäts som medelvärde av delindex förbränningsmotor + delindex däckslitage + delindex kemiska produkter.
- Andel utsläppsfria bussar av total bussflotta. Mål beslutat 2024-Q4.
- Mäts som däckslitage i relation till fordonskilometer, (g/fordonskilometer). Däckslitage beräknas utifrån antalet nyinköpta och regummerade däck under året tillsammans med antaganden om vilken volym av däck som har slitits bort när utbyte sker. Mål beslutat 2024-Q4. Målet har fått räknas om 2025 genom att siffror på regummeringar har tillkommit som underlag.
- Mäts som volymandel ämnen som inger betänkligheter med miljöpåverkan (volym-% av totala volymen kemiska produkter).

#### Kommentarer till målens utfall

Clean vehicle directive styr inköpen av fordon i två referensperioder där den första gällde augusti 2021 till december 2025. Direktivet anger att 45 % av under perioden inköpta bussar (inklusive trafikupphandling) ska drivas med förnybart drivmedel varav hälften ska vara utsläppsfria bussar. Även om kravet formellt sett gäller nationell nivå kan vi konstatera att vi under perioden låg på 100 %.

Då våra bussleveranser har försenats kraftigt har inga nya köpts in under året. Det medför att vi står kvar på 8 % eldrift i bussflottan. Noteras kan dock att vi köpte två tjänstebilar med eldrift under 2025, vilket minskar såväl luftförorening som bensinförbrukning.

Däckslitage uppvisar stora variationer från år till år. Det beror snarare på att vi köpte in lite större lager under 2024 än att själva slitage skulle öka på det sättet. Sådana skillnader kommer jämnas ut över tid när vi kan se en mer långsiktig trend.

Under 2025 har de totala inköpen av kemiska produkter ökat 4 % till 94 700 liter. Ökningen rör främst tvättkemikalier som busschampo, avfettningsmedel, avrinningsmedel och allrengöring. Ökningen kan delvis förklaras med problem att få bussarna rena i Västerås i början av året.

Ovanstående utveckling innebär att föroreningsindex har minskat från 100 till 94 under året, främst genom att däckinköpen har minskat markant, vilket troligen är tillfälligt. Förbränningsmotorerna ligger still medan farliga ämnen har ökat.

## Resursförbrukning och avfallshantering

Svealandstrafiken strävar efter att bedriva kollektivtrafik med fokus på hållbarhet och resurseffektivitet. Genom att bland annat använda förnybara bränslen och ställa höga krav på våra leverantörskedjor, arbetar vi aktivt för att minimera miljöpåverkan och främja en ansvarsfull hantering av avfall.

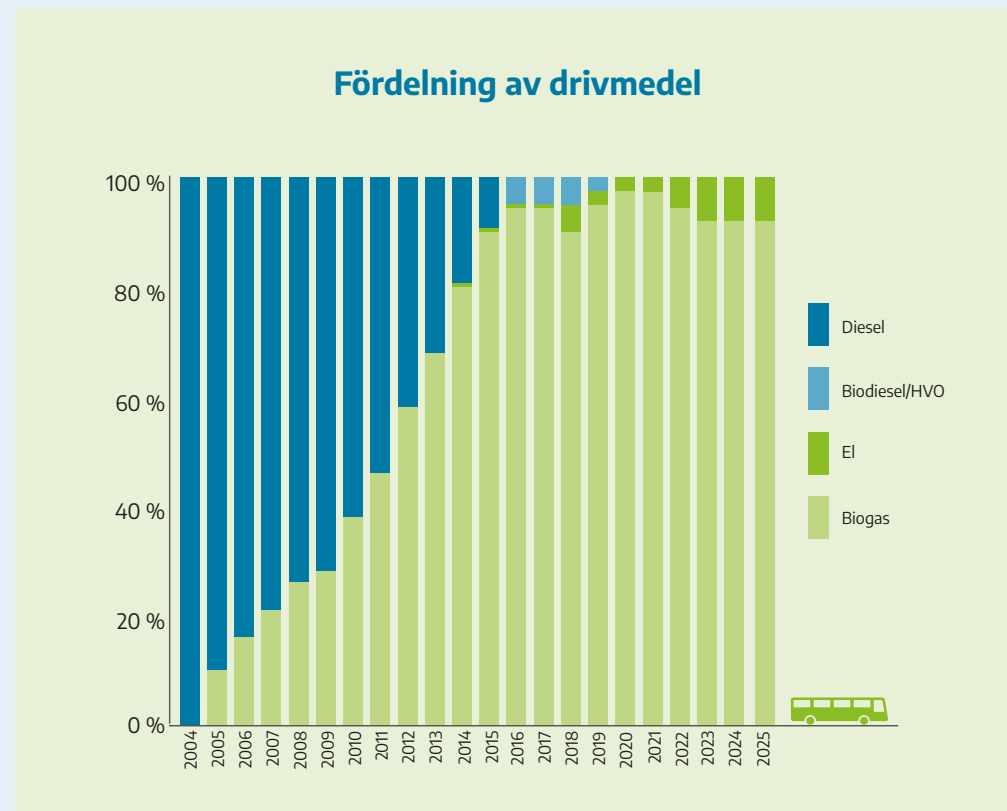
### Resursanvändning

För att bedriva kollektivtrafik krävs ett visst resursinflöde. Bussflottan behöver kontinuerligt bytas ut och därtill krävs underhållsarbete. Hos Svealandstrafiken går nytillverkade bussar i trafik under ca 10–12 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.

Bränsle är vid sidan av upphandlad trafik det största inköpsområdet hos Svealandstrafiken. Sedan 2004 har vi stegvis 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 vid tillverkning av batterier. Det handlar också om reservdelar, textilier och bränsleanvändning vid transporter i leveranskedjorna. Viss produktion av dessa material och produkter kan ske i högriskländer där såväl miljöhänsyn som mänskliga rättigheter ofta är undermålig. Därför är det viktigt att vi ställer hållbarhetskrav vid upphandling.



Figur 3: Fördelning drivmedel Svealandstrafikens egen bussflotta (from 2019 också Örebro län)

## Avfall

En annan väsentlig påverkan på detta område handlar om att verksamheten genererar avfall och farligt avfall. Under 2025 genererades 708 ton avfall inom Svealandstrafiken. Drygt hälften var farligt avfall som till stor del är slam från oljeavskiljare och reningsverk kopplat till busstvättarna. Av det farliga avfallet på 364 ton återvanns 92 %. Främst handlar det om olika typer av oljor som regenereras. Icke-farligt avfall uppgår till 345 ton där 189

ton är septicslam från förartoalletter som går till biobehandling medan 65 ton övrigt avfall går till materialåtervinning. Det är totalt 119 ton avfall som inte återvinns. Av detta gick 108 ton till förbränning varav 80 ton var icke-farligt och 28 ton farligt avfall. 10 ton deponerades, vilket i princip var 100 % icke-farligt avfall. Avfall som återanvänds i viss utsträckning är utbytesdelar för renovering samt föraruniformer, men dessa flöden kan inte kvantifieras.

Avfall 2025<sup>(1)</sup>

	Avfall som avletts för bortskaffande			Avfall avsett för bortskaffande	
	Förberedelse för återanvändning	Material-återvinning	Andra återvinningsförfaranden	Förbränning	Deponi
Farligt avfall		335 831 kg		27 697 kg	36 kg
Icke farligt avfall		81 074 kg	188 608 kg <sup>(2)</sup>	84 849 kg	10 386 kg
Total mängd avfall		416 905 kg	188 608 kg	112 546 kg	10 422 kg

Tabell 10: Avfall uppdelat efter vad som avletts från bortskaffande resp. avsetts för bortskaffande

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

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

## Styrande dokument för resursförbrukning och avfallshantering

- Miljöpolicy
- Riktlinje för egenkontroll
- Upphandling- och inköspolicy
- Uppförandekod för leverantörer

Läs mer om de styrande dokumenten på sida 76.

## Åtgärder för minskad resursanvändning och minskat avfall i egen verksamhet och i värdekedjan

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. På leverantörsträffar rörande reservdelar har vi undersökt möjligheten till fler renoverade utbytesdelar. Intresset från marknaden har varit svagt och potentialen för oss att använda fler renoverade delar än idag är därmed låg.

I år har vi inventerat våra avfallskärl och sett till att vi har behållare för allt som kan sorteras på samtliga depåer samt att de är placerade så att sortering upplevs enkelt. Miljösamordnaren har börjat delta på vissa uppstartsmöten och dialogträffar med leverantörer för att säkra att ställda miljökrav efterlevs i avtalen samt att lära oss mer om marknadens förutsättningar inom miljö.

Under året har vi påbörjat ett kontinuerligt arbete med att skapa arbetsunderlag för att veta vilka miljökrav som ska ställas i upphandlingar baserat på vilken miljörisk och grad av påverkan som avtalskategorin har. Aktiviteten hänger ihop med att genom skärpta upphandlingskrav löpande sänka klimatutsläppen från transport- och koldioxidintensiva avtal samt annan miljöpåverkan.

Hållbarhetsmål	Fotnot	Mål	Mål	Utfall				Basår	Basår
		Värde	År	2025	2024	2023	2022	År	Värde
Mängden uppkommit icke-farligt avfall per fordonskilometer ska minska med 10 % till 2030	1	<14,4 g/km	2030	16,9 g/km	18,2 g/km	16,0 g/km	NA	2023	16,0 g/km
Mängden icke-farligt avfall till materialåtervinning ska öka till minst 80 % 2030	2	>80%	2030	74%	76%	72%	NA	2023	72%
Mängden spillolja per fordonskilometer ska minska med 50 % till 2030 jämfört med 2023	3	0,80 g/km	2030	1,68 g/km	1,61 g/km	NA	NA	2023	1,61 g/km
Mängden oljefilter per fordonskilometer ska minska med 50 % till 2030 jämfört med 2023	4	0,078 g/km	2030	0,167 g/km	0,155 g/km	NA	NA	2023	0,155 g/km

Tabell 11: Mål för område resursförbrukning och avfallshantering

## 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) fördelat per körda fordonskilometer. 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) fördelat per körda fordonskilometer. Mål beslutat 2024-Q4, inga insatser har införts ännu. Basåret är här ett snitt för åren 2022-2024.

## Kommentarer till målens utfall

Elbussar ska enligt leverantörerna kunna ha en längre livslängd än dagens bussar, vilket på sikt kan minska resursförbrukningen.

Under 2025 ökade det farliga avfallet med 14 ton medan det icke-farliga minskade med 41 ton. Mängden spillolja och oljefilter (treårsmedel) har ökat något, men vi har inte heller fått in några elbussar under året, vilket främst är det som kan minska mängderna. Flera av våra bussar går på övertid på grund av de försenade bussleveranserna som nu handlar om flera år, vilket medför en hög förbrukning av reservdelar och vissa fordonsvätskor som bidrar till hög avfallsgenerering.

Bland det icke-farliga avfallet minskade mängden mest för brännbart (-10 ton), skrot (-8 ton) och träavfall (-6 ton). Ökning har bara skett för utsorterade fraktioner som wellpapp (+3,7 ton) samt plast- och pappersförpackningar (+0,8 ton vardera), vilket är positivt då det kan indikera att sorteringen har förbättrats samtidigt som brännbart har minskat.

Andelen återvunnet avfall (74 %) har dock minskat något från förra året. Det förklaras främst av att mängden septicslam från våra förartaletter vid ändhållplatser, som går till biologisk återvinning, har minskat med 20 ton.

## 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 på sida 54. Målet att minska avfallsmängd och att öka återvinningen rör både steg 1 och 3 på avfallstrappan. Ökad återvinning följer av Avfallsförordningen.

# INFORMATION OM SAMHÄLLSANSVAR

Svealandstrafiken utför ett viktigt samhällsuppdrag i Västmanlands och Örebro län. Genom våra cirka 1 100 anställda och omkring 70 000 resenärer påverkar vi både våra anställda, våra resenärer, och samhället i stort. Våra medarbetare är vår viktigaste resurs och en grundförutsättning för att vi ska kunna erbjuda en trygg, säker och tillförlitlig kollektivtrafik som gör det möjligt för människor att ta sig till arbete, utbildning, vård och fritidsaktiviteter. Kollektivtrafiken spelar därmed en central roll i att möjliggöra grundläggande mänskliga rättigheter och bidra till ett inkluderande samhälle. Genom kravställning och samverkan med våra leverantörer driver vi även på för ökad hållbarhet genom hela värdekedjan.

## I DETTA AVSNITT

Ett säkert och attraktivt arbetsliv för våra anställda	sid 52
Kravställning och uppföljning av varor och tjänster	sid 64
Trygghet, säkerhet och tillgänglighet för resenärer	sid 68



## Ett säkert och attraktivt arbetsliv för våra anställda

Vår egen arbetskraft utgörs av chaufförer för egen trafik, verkstads-, lager – och servicehallsmedarbetare samt tjänstemän. De är kärnan i vår verksamhet och tillsammans säkerställer vi att medborgare når arbete, skola och fritidsaktiviteter genom en pålitlig kollektivtrafik. Eftersom vi är beroende av våra medarbetare för att utföra vårt uppdrag, är området medarbetaren mycket viktigt för Svealandstrafiken att arbeta med.

Att lyckas främja en hälsosam och säker arbetsmiljö präglad av mångfald och likabehandling bedömer vi är avgörande för att behålla och attrahera medarbetare. Svealandstrafikens fokusområden för den egna arbetskraften finns inom olika teman. Det handlar om trafiksäkerhet, säkerhetsläget i samhället i stort, säkra anställningar, arbetstider, sjukfrånvaro och kompetensförsörjning. I avsnittet redogör vi mer ingående om dessa.

### Trafiksäkerhet

Bussförarens arbetsmiljö och arbetssituation utspelar sig främst i trafiken. Att vara yrkesbussförare innebär en ökad olycksrisk eftersom man tillbringar mycket tid i trafiken och kör långa sträckor dagligen. Man hanterar varierande trafikmiljöer, väderförhållanden och behöver ha ständig uppmärksamhet på andra trafikanter, trafiksituationer och passagerares säkerhet.

### Hot och våld

Givet att hot och våld förekommer i samhället påverkar det även kollektivtrafiken. Förare och resenärer kan råka ut för våld och hot från andra resenärer eller medtrafikanter. Läs om hur vi arbetar med åtgärder för att möta dessa risker på sida 55.

### Säkra anställningar

I och med att vi har tilldelade trafikuppdrag

är en anställning hos oss tryggare än i upphandlad kollektivtrafik. Svealandstrafiken strävar efter att erbjuda tillsvidaretjänster för dem som vill. De som examineras från körskolan erbjuds anställning efter slutförd utbildning.

### Arbetstider

Genom god planering och schemaläggning kan risker som arbetstider inom bussföraryrket för med sig hanteras och på så sätt ge förutsättningar till en mer hållbar arbetsmiljö, se sida 56. Detta gör vi för att öka välmående och trafiksäkerhet.

### Sjukfrånvaro

Ett annat viktigt fokusområde det senaste året har varit arbetet med att sänka sjukfrånvaron. Att minska sjukfrånvaron är avgörande både för verksamheten och för medarbetarna och handlar om att skapa en hållbar, trygg och effektiv arbetsmiljö där människor kan trivas och prestera på lång sikt.

### Kompetensförsörjning

Vi rustar oss för att på lång sikt möta den ökande finansiella risken pga svårigheterna att rekrytera till buss och verkstadsyrket. Redan nu finns utmaningar att möta bolagets kompetens och personalbehov inom framför allt verkstad. Därför behöver vi arbeta aktivt för att attrahera medarbetare till branschen, få personer från andra branscher att byta till vår bransch, men också behålla och kompetensutveckla befintliga medarbetare, se sidorna 56-57.

## Styrande dokument för ett säkert och attraktivt arbetsliv för våra anställda

- Arbetsmiljöpolicy
- Förarhandbok
- Policy om kränkande särbehandling trakasserier och sexuella trakasserier
- Lönepolicy
- Policy-, riktlinje- och rutin för alkohol, droger och andra berusningsmedel
- Riktlinje för förebyggande av hot och våld
- Klädpolicy
- Rutin för säkerhetskontroll
- Rutin för körkortsbehörighet

Läs mer om de styrande dokumenten på sida 77-78.



## Åtgärder

### Åtgärder för att förebygga trafiksäkerhets- och arbetsmiljörisiker för vår personal

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.

Förutom den obligatoriska yrkeskompetensutbildningen lägger vi 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.

Under året har 488 förare genomfört någon typ av säkerhetsutbildning genom vår YKB- utbildning eller intro för förare. Det är färre än föregående år, men handlar om att delkurserna som innehåller dessa delmoment blir lite olika fördelade år från år. Vi har dessutom startat en HLR- och brandkurs för övriga anställda på bolaget. Syftet är att alla i bolaget ska veta vad man ska göra om olyckan är framme.

En viktig parameter för 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 87 % av våra fordon genom besiktningen helt utan anmärkning, vilket är ett lite lägre resultat än föregående år. Den huvudsakliga anledningen till det beror på vår åldrande fordonspark då fordonsleveranser har uteblivit sedan 2023. Det överbelastar våra verkstäder och gör det svårare för oss att upprätthålla den höga nivån eftersträvar.

Med erfarenhet från de senaste årens snömängder och de svårigheter detta medfört för framkomligheten i trafiken har vi beslutat att mönsterdjupet på bussarnas däck under vinterhalvåret inte får understiga 10

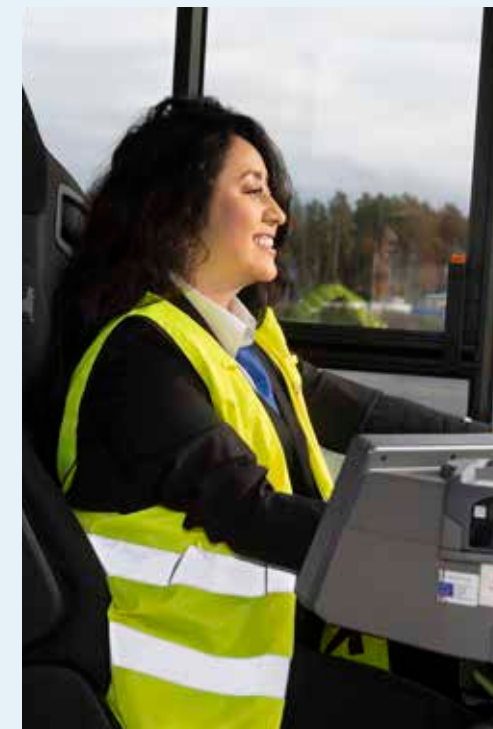
mm, trots att lagkravet är 5 mm. Denna högre interna gräns har resulterat i en betydligt bättre framkomlighet.

En annan åtgärd som vi fokuserat på under en längre tid är att uppmuntra rapportering av händelser som kunde ha resulterat i en olycka, ett s.k. tillbud. Ju fler tillbud som rapporteras, desto fler olyckor och incidenter finns möjlighet att förebygga för både medarbetare och resenärer. Rapporteringsbenägenheten är hög. I år fick vi in 653 tillbud.

Under 2025 har vi varit inblandade i 55 skador där resenärer och/eller medtrafikanter varit inblandade, jämfört med 57 under 2024 och 59 under 2023.

Under året har vi börjat arbeta med det systematiska arbetsmiljöarbetet i den digitala plattform som utvecklades under förra året. Detta har gjort att vi på ett systematiskt sätt kan arbeta med styrning och uppföljning av arbetsmiljörisiker ute i organisationen, inte bara relaterade till trafikarbete. Under förra året infördes incitamentsystem för förarna att utföra Komfortkörning. 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. Under året har vi arbetat med metoder och rutiner för att öka andelen gröna förare.



## Medarbetarundersökning

Vi utför årligen en medarbetarundersökning med syfte att säkerställa att vi kontinuerligt utvecklar vår arbetsmiljö. Genom att samla in medarbetarnas synpunkter får vi underlag som hjälper oss att identifiera styrkor, förbättringsområden och prioriterade insatser. Undersökningen är en central del i vårt systematiska arbetsmiljöarbete och bidrar till att skapa en hållbar och attraktiv arbetsplats där engagemang och prestation går hand i hand.

Årets undersökning hade rekorddeltagande – svarsfrekvensen bland anställda var 65 % jämfört med 58 % förra året – vilket visar stort engagemang. Samtliga index i undersökningen har förbättrats, se mer på sida 58 och 63. Resultaten tyder på att våra insatser ger effekt.

Nu diskuteras utfallen på arbetsplatsträffar och avdelningsmöten och ligger till grund för kommande års handlingsplaner som stärker det som fungerar än mer och utvecklar det som behöver förbättras.

## Åtgärder för att förebygga hot och våld

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.

Med syfte att öka tryggheten för både resenärer och förare 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. Vår kamerautrustning är många gånger till nytta vid brottsutredningar. Successivt uppgraderar vi till modernare kameror.

Vi har även en yttre trafikledning som arbetar förebyggande och finns som ett stöd till förarna i utsatta situationer. Vid särskilda händelser så har våra trafikledningar ett nära samarbete med Polis samt möjlighet att ta hjälp av väktare och kontrollanter. Vid behov av förstärkt bevakning av våra fastigheter, andra personalutrymmen eller särskilda insatser i trafiken så finns ett avtal

med ett vaktbolag som kan avropas av trafikledningen.

Sedan pandemiåren har ett projekt kring installationsmöjligheten av skyddsglas vid förarplatsen pågått. Syftet är att öka smittskyddet, men också att begränsa hotfulla situationer vid påstigning, vilket uppskattas av förarna. I år har vi som en delleverans i projektet beslutat att vi ska införa skyddsglas på alla bussar i stadstrafik. Projektet är inte avslutat ännu utan väntas pågå under kommande år.

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.

Människan bakom uniformen är ett samarbetsprojekt mellan aktörer från

uniformbärande yrken. I Människan bakom uniformen får ungdomar chansen att lära känna människan bakom uniformen. Läs mer om projektet på sida 70.





### Åtgärder för förarkårens arbetstider

På Svealandstrafiken arbetar vi aktivt för att skapa en hållbar arbetsmiljö där våra medarbetare ges goda förutsättningar för balans mellan arbete och fritid.

Vid planering av tjänster och scheman strävar vi alltid efter att säkerställa tillräcklig återhämtning mellan arbetspassen. Våra trafikplanerare har lång erfarenhet av att skapa attraktiva tjänster där både verksamhetens behov och de anställdas livssituation beaktas. Exempel på detta är att start- och slutpunkt för arbetspasset alltid är på samma ställe och att schematiden inkluderar gångtid eller eventuell bussresa till den plats där föraren börjar sitt körpass. I arbetstiden ingår också tid för att ta del av nödvändig information.

Eftersom oregelbundna arbetstider kan vara påfrestande, arbetar vi aktivt med att skapa kontinuitet i schemalaggnen. Vi försöker så långt som möjligt utforma listor med liknande start- och sluttider, för att ge en mer stabil vardagsrytm. Även om vissa listor kan upplevas som mindre attraktiva, ska ingen tjänst vara orimlig att arbeta på.

För att underlätta för medarbetare erbjuder vi olika typer av anpassade listor. Dessa listor

tilldelas utifrån behov och särskilda kriterier, medan övriga listor är sökbara för alla förare – där anställningstid ger fördel i turordningen.

Genom åtgärderna ovan, vilka vi arbetar med utöver det som är kollektivavtalat, vill vi skapa långsiktigt hållbara arbetsförhållanden för våra förare, med balans mellan verksamhetens krav och våra medarbetares hälsa och välbefinnande. Insatser har en direkt påverkan på både sjukfrånvaro och kompetensförsörjningsbehovet samt trafiksäkerheten.

### Åtgärder för kompetensförsörjning

Under föregående år 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. Vi vill 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.

Svealandstrafikens egen bussförarutbildning har funnits sedan 2012, och under 2024 utökades den till att finnas även i Örebro. 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. Bussbranschen är traditionellt mansdominerad, men vi försöker locka fler kvinnor till yrket och strävar efter 50 % könsfördelning i klasserna. I år hade vi 43 % kvinnor på utbildningsplatserna.

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.

Under 2025 har vi tagit viktiga steg för att stärka vårt varumärke som arbetsgivare, både internt och externt. En central satsning var lanseringen av vår nya webbplats med fokus på karriärsidor. Vi har genomfört riktade aktiviteter, bland annat en tjejväll för att inspirera fler kvinnor till föraryrket, samt deltagit på rekryterings- och yrkesmässor för att öka vår synlighet och nå nya målgrupper.

Internt har vi fortsatt att skapa gemenskap genom aktiviteter som exempelvis en familjedag för att stärka vår företagskultur. Dessa insatser är en del av vårt långsiktiga arbete med att attrahera, engagera och behålla medarbetare.

Fokus för 2026 är att ytterligare stärka Svealandstrafiken som en attraktiv arbetsgivare – både för nya medarbetare och för dem som redan arbetar hos oss. Vi kommer att fortsätta utveckla våra karriärsidor med engagerande innehåll, delta på relevanta mässor och event, arrangera interna aktiviteter som stärker engagemang och gemenskap samt öka vår närvaro i olika kanaler med särskilt fokus på kvinnor och yngre målgrupper. Målsättningen är att fler ska välja Svealandstrafiken som arbetsgivare, och våra medarbetare ska trivas och stanna kvar hos oss.

### Åtgärder för minskad sjukfrånvaro

För att minska sjukfrånvaron fortsätter vi att arbeta utifrån våra processer med stöd av de systemlösningar som implementerats för rehabilitering. Vi är aktiva i ett tidigt skede och ser till att rehabiliteringsinsatser sätts in. Under året har våra chefer fått utbildning

för i det förebyggande och rehabiliterande arbetet. Som resultat kan konstateras att den totala sjukfrånvaron fortsatt att minska och att den tidigare uppåtgående trenden har brutits. Framsteg mot uppsatta mål redovisas på sida 58-59.

Även i år har vi fortsatt med att genomföra flertalet aktiviteter och kampanjer för att uppmuntra och underlätta för våra anställda att utnyttja sitt friskvårdsbidrag. Vi ser

en ökning av nyttjandet. På två år har vi gått från ett friskvårdsbidragsutnyttjande på 49 % till 84,2 %. Vi betalar också anmälningsavgiften för deltagande i utvalda motionslopp.



Hållbarhetsmål	Fotnot	Mål	Mål	Utfall				Basår	Basår
		Värde	År	2025	2024	2023	2022	År	Värde
Svealandstrafiken ska uppnå 115 poäng av 180 poäng i mätningen attraktiv arbetsgivarindex senast 2030	1	115 av 180 poäng	2030	(inkommer Q1 26)	97	91	NA	NA	NA
Senast 2040 skall Svealandstrafiken vara en jämställd arbetsgivare med en könsfördelning på 60/40	2	60/40	2040	82/18	82/18	83/17	NA	2023	83/17
Svealandstrafiken ska uppnå 89 poäng av 180 poäng i mätningen hälsoindex senast 2030	3	89 av 180 poäng	2030	(inkommer Q1 26)	71	62	55	NA	NA
Svealandstrafiken ska uppnå 80 poäng av 100 poäng i mätningen motiverad medarbetarindex MMI senast 2030	4	80 av 100 poäng	2030	75	73	NA	NA	NA	NA

Tabell 12: Mål för område Säkert och attraktivt arbetsliv för våra anställda

## 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 2025 års utfall levereras i Q1.
- Mäts som den procentuella fördelningen mellan kvinnor och män i kvartal 4.
- Hälsoindex består av 9 nyckeltal i hälsoindex: frisktal, sjuktillfällen, rehabinflöde, rehabrisk, rehabresultat, kort/långtidssjukfrånvaro, friskvård, arbetsmiljöarbete. Resultat av 2025 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 ett 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.



## Kommentarer till målens utfall

Som arbetsgivare har vi satt ett långsiktigt och tydligt mål: att till år 2040 vara ett jämställt bolag med en könsfördelning på 60/40. Vi är medvetna om att vägen dit är lång och kräver att vi med uthållighet arbetar på flera nivåer i bolaget. Under året har vi fortsatt att vidta konkreta åtgärder för att bredda vår rekryteringsbas, bland annat genom att aktivt rekrytera kvinnor via körskolan. Vi har även etablerat ett kvinnligt nätverk inom bolaget för att stärka gemenskap, erfarenhetsutbyte och utveckling. Genom tjejkvällar på våra depåer har vi öppnat upp vår verksamhet, skapat dialog och ökat intresset för våra yrken. Arbetet med jämställdhet är en integrerad del av vår långsiktiga kompetensförsörjning och kulturutveckling.

Inför 2025 höjdes både målet och resultatet för MMI till 75, men för att få ett längre perspektiv på målarbete har vi under året höjt både målvärdesambitionerna och tidshorisonten till att vara 80 av 100 poäng i mätningen senast 2030. Detta tror vi oss kunna uppnå genom fortsatt arbete med aktiviteter i syfte att förbättra vår arbetsmiljö

Vi gjort en tydlig förflyttning i vårt Hälsoindex. Den positiva utvecklingen är ett resultat av ett systematiskt och långsiktigt arbetsmiljöarbete. Förbättringen bottnar främst i tre områden:

- Ett strukturerat arbete med sjukfrånvaro har lett till minskad kort- och långtidssjukfrånvaro.
- Andelen medarbetare i riskzon för långtidssjukskrivning har minskat
- Fler medarbetare nyttjar sitt friskvårdsbidrag, vilket stärker det förebyggande hälsoarbetet.

Detta visar att våra insatser ger effekt. Vårt långsiktiga mål är att nå ett Hälsoindex på 89 till år 2030, och det senaste resultatet är ett viktigt steg på vägen mot ett hållbart och friskt bolag.

Vi ser en positiv utveckling även för vårt Attraktiv arbetsgivarindex. Förflyttningen beror främst på minskad kort- och långtidssjukfrånvaro samt en lägre andel avgångar. Detta visar att vi lyckas skapa en arbetsmiljö där medarbetare trivs, mår bra och väljer att stanna kvar. Vårt långsiktiga mål är att nå ett "Attraktiv arbetsgivarindex" på 115 poäng till år 2030. Årets resultat är ett viktigt steg på vägen och ger oss fortsatt drivkraft att utveckla vårt arbetsgivarerbjudande ytterligare.

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 från det senaste året kan presenteras med årsredovisningen.



## Mer om arbetsmiljöarbetet

### Samverkansprocessen och arbetsplatsträffar

Vi involverar våra medarbetare i arbetsmiljöarbetet genom dialog i medarbetarsamtal, medarbetar-undersökningar, arbetsplatsträffar och facklig samverkan. 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 bland annat frågor om företagshälsovård, 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.

Vi har dessutom en intern arbetsmiljöutbildning för chefer för att alla ska känna sig trygga i sitt arbetsmiljöansvar. Vd ansvarar för att dessa rutiner följs, vilket säkerställer att medarbetarnas perspektiv ingår i det löpande beslutsfattandet.

### Gottgörelse och kanaler för uppmärksammande av eventuella problem

Svealandstrafiken har försäkringsskydd för både verksamheten och våra medarbetare, vilket gör att vi kan 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.



## Fler uppgifter, mått och mål företagets anställda och arbetsmiljöarbete

Minskningen i personalomsättningen tyder på att vi lyckats skapa en mer attraktiv arbetsmiljö där medarbetarna vill stanna kvar!

### Antal anställda uppdelat i män och kvinnor

Könstillhörighet	Antal anställda (andel) <sup>1</sup>
Män	922 st (82 %)
Kvinnor	203 st (18 %)
Annat	0
Ej angivet	0
<b>Totalt anställda</b>	<b>1 125</b>

(1) Bolagets definition av antal anställda motsvarar antalet anställda per 31 dec.

Tabell 13: Antal anställda uppdelade efter könstillhörighet



### Personalomsättning

	Utfall 2025	Utfall 2024	Utfall 2023
<b>Antal anställda som lämnat bolaget</b>	54	97	115
<b>Personalomsättning</b>	4,8 %	8,95 %	10,61 %

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

Tabell 14: Antal och andel personalomsättning

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

2025				
Kvinna	Man	Övriga <sup>(*)</sup>	Uppgift saknas	Totalt
Antal anställda <sup>(1)</sup>				
203	922	0	0	1 125
Tillsvidareanställda <sup>(2)</sup>				
159	726	0	0	885
Tillfälligt anställda <sup>(3)</sup>				
6	14	0	0	20
Behovsanställda <sup>(4)</sup>				
38	182	0	0	220
Heltidsanställda <sup>(5)</sup>				
154	723	0	0	877
Deltidsanställda <sup>(6)</sup>				
11	17	0	0	28

(\*) 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

Tabell 15: Antal anställda efter avtalstyp och könstillhörighet

## Mångfaldsindikatorer

Svealandstrafiken värderar mångfalden inom arbetsstyrkan och uppskattar att fler än 50 olika nationaliteter är representerade bland medarbetarna. Andra mångfaldsindikatorer redovisas i tabellen nedan.



	Utfall 2025	Utfall 2024	Utfall 2023
<b>Fördelningen av de anställda efter åldersgrupp<sup>(1)</sup></b>			
Under 30 år	58	56	49
Mellan 30-50 år	488	485	466
Antal över 50 år	579	543	569
<b>Könsfördelningen i antal och andel på företagsledningsnivå<sup>(2)</sup></b>			
Antal ledare	7	8	8
Antal kvinnliga ledare	2	2	3
Antal manliga ledare	5	6	5
Andel kvinnliga ledare	28,6 %	25 %	37,5 %
Andel manliga ledare	71,4 %	75 %	62,5 %
<b>Andel kvinnor som gick i vår egen busskörskola</b>			
Andel kvinnor (mål 50 %)	43 %	42 %	0 %
<sup>(1)(2)</sup> Mätningar speglar lägesbild per 31 december			

Tabell 16: Mångfaldsindikatorer

## Mått för arbetsmiljö och säkerhet

	Mål (Målar)	Utfall 2025	Utfall 2024	Utfall 2023
<b>Andelen personer i den egna arbetskraften som omfattas av företagets arbetsmiljösystem</b>				
Andel personer	NA	100 %	100 %	100 %
<b>Antal och frekvens<sup>(1,2)</sup> av dokumenterade arbetsrelaterade olyckor</b>				
Antal fall	0 (årligen)	56	45	73
Frekvens	0 (årligen)	36,0	29,32	48,21
<b>Antal tillbud<sup>3</sup></b>				
Antal fall	NA	653	691	735
<b>Säkerhetsutbildning</b>				
Antal förare som genomfört säkerhets-utbildning <sup>(4)</sup>	NA	488	652	690
<b>Besiktning</b>				
Andel fordon som går igenom besiktning utan anmärkning	90 % (årligen)	87 %	91 %	90 %
<b>Trafikhändelser med personskada på resenär eller medtrafikant</b>				
Antal registrerade skadeärenden till grund för ev. försäkringsärenden	85 % (årligen)	55	57	59

<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.

<sup>(3)</sup> Tillbud definieras som oönskade händelser som hade kunnat sluta i ohälsa eller olycksfall, (t. ex. en mindre busskollision med stolpe utan personskada). Antalet tillbud för 2025 innebär registrerade och hanterade ärenden av händelsetypen tillbud registrerade för 2025 per 16 jan 2026. Siffran kan komma att justeras upp om eftersläpning av hantering.

<sup>(4)</sup> 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.

Tabell 17: Mått på arbetsmiljö oh säkerhetsaspekter

## Mått för balans mellan arbete och fritid

Alla anställda hos Svealandstrafiken har rätt till ledighet av familjeskäl. Hur uttag av detta fördelar sig efter könstillhörighet syns i tabellen nedan. Män tar i högre grad ledigt av familjeskäl än kvinnor i bolaget.

	Utfall 2025	Utfall 2024	Utfall 2023
<b>Andel av anställda som har tagit ledigt av familjeskäl<sup>(1)</sup> uppdelat efter könstillhörighet</b>			
<b>Andel anställda</b>	13,33 %	12,36 %	13,01 %
<b>Andel kvinnor</b>	11 %	7 %	7 %
<b>Andel män</b>	14 %	14 %	14 %
<sup>(1)</sup> Beräknas utifrån familjeskäl som frånvaroorsak i lönesystemet, Hogia lön.			

Tabell 18: Ledighet av familjeskäl uppdelat per kön

## Mått och mål för sjukfrånvaro och friskvård

	Mål (Målar)	Utfall 2025	Utfall 2024	Utfall 2023
<b>Sjukfrånvaro</b>				
<b>Sjukfrånvaro totalt<sup>(1)</sup></b>	4,5 % (2030)	7,6 %	8,85 %	9,69 %
<b>Långtidssjukfrånvaro<sup>(2)</sup></b>		3,35 %	4,59 %	4,97 %
<b>Korttidsfrånvaro<sup>(3)</sup></b>		4,24 %	4,26 %	4,72 %
<b>Friskvårdsbidragsutnyttjande</b>				
<b>Nyttjande av friskvårdsbidrag<sup>(4)</sup></b>	85 % (årligen)	84,2 %	83 %	49 %
<sup>(1)</sup> Sjukfrånvaron mäts som andelen timmar med sjukfrånvaroorsak av totalt arbetade timmar under perioden (jan- dec).				
<sup>(2)</sup> Långtidssjukfrånvaro mäts som andelen timmar med sjukfrånvaroorsak från dag >14 av totalt arbetade timmar under perioden (jan- dec).				
<sup>(3)</sup> Korttidssjukfrånvaron mäts som andelen timmar med sjukfrånvaroorsak dag 1 – 14 av totalt arbetade timmar under perioden (jan- dec).				
<sup>(4)</sup> Mäts som andelen medarbetare som tagit ut någon form av friskvårdsbidrag av antal medarbetare.				

Tabell 19: Andel sjukfrånvaro och friskvårdsutnyttjande

## Ytterligare mått från medarbetarundersökningen

	Mål (Målar)	Utfall 2025	Utfall 2024	Utfall 2023
<b>ENPS<sup>(1)</sup></b>	25 (2030)	15	9	NA
<b>Svarsfrekvens - medarbetarundersökning</b>	100 % (årligen)	65 %	58 %	NA
<sup>(1)</sup> 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.				

Tabell 20: Mätningar ur medarbetarundersökningen

## Kollektivavtalstäckning

Samtliga Svealandstrafikens anställda omfattas av kollektivavtal (förutom vd som omfattas av vd-avtal). Kollektivavtal är avgörande för en trygg och hållbar arbetsmiljö. De reglerar löner, förmåner, arbetstid och ger möjlighet till kompetensutveckling. Avtalen omfattar friskvård, rehabilitering, skydd mot diskriminering och främjar dialog mellan arbetsgivare och anställda, vilket stärker arbetsvillkor och trivsel.

## Tillräckliga löner

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 åtgärder för att korrigera dessa skillnader

## Socialt skydd

Alla anställda omfattas av ett socialt skyddssystem som ger ekonomisk trygghet, ex via försäkringskassan, arbetskadeförsäkringen och det svenska pensionssystemet.

## Kravställning och uppföljning av varor och tjänster

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. 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 den potentiella allvarlighetsgraden hos hållbarhetspåverkan. Därefter ställs krav på hållbara leveranskedjor och/eller specifika sociala krav utifrån den bedömning som har gjorts.

### Branschdialog och samarbeten

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 Etisk Handel Sveriges elfordonsgrupp.

### 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.

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. 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.

### Risker vid materialinköp

Svealandstrafiken behöver hantera risker för arbetstagare i värdekedjorna kopplade till Svealandstrafikens viktigaste materialinköp. 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 fordonsklädsel och för uniformer, vilka utgör två kontinuerliga inköpskategorier för Svelandstrafiken. 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.

### Risker 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.

### Styrande dokument för kravställning och uppföljning av varor och tjänster

- Uppförandekod för leverantörer
- Särskilda kontraktsvillkor om tillbörlig aktsamhet för hållbara leveranskedjor
- Upphandling- och inköpspolicy

Läs mer om de styrande dokumenten på sida 76.

## Åtgärder

För att hantera konsekvenser kopplat till arbetare i värdekedjan arbetar vi med olika typer av åtgärder för att säkerställa att organisationens inköp görs på ett ansvarsfullt och långsiktigt hållbart sätt. Det innebär bland annat att vi ska ställa tydliga hållbarhetskrav baserat på den grad av hållbarhetspåverkan som orsakas i vår värdekedja samt att uppföljning ska ske systematiskt för att följa upp att leverantörer och samarbetspartners lever upp till dessa krav inom miljö, socialt ansvar och affärsetik. Samtidigt ska inköpen genomföras i linje med vår inköp- och upphandlingspolicy.

Varje upphandling föregås av en riskanalys som ligger till grund för vilka områden som ska beröras i kravställningen samt nivån på den.

Under förra året bestämdes att leverantörsuppförandekod ska ses som ett standardkrav och således gå med alla avtal inom bestämda avtalsvärden. Vi har även fortsatt att tillämpa Särskilda kontraktsvillkor om tillbörlig aktsamhet för hållbara leveranskedjor där mycket hög påverkansrisk 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.

Genom branschspecifik dialog och samarbeten i branschspecifika forum verkar vi för främjat socialt ansvar och för att stärka upp och likrikta kravställningen i leverantörsleden.

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.



		Mål	Mål	Utfall	Basår	Basår
Hållbarhetsmål	Fotnot	Värde	År	2025	År	värde
Från och med 2025 ska upphandlingar över tröskelvärdet <sup>1</sup> med hållbarhetspåverkan <sup>2</sup> inkludera relevanta <sup>3</sup> miljömässiga och/eller sociala hållbarhetskrav utöver vår leverantörsuppförandekod	1	100%	årligen	92 %	2025	92 %

Tabell 21: Mål för område Kravställning och uppföljning av varor och tjänster

#### Fotnoter

- Tröskelvärdet är satt till 4,8 miljoner under hela avtalstiden. Hållbarhetspåvekan i detta avseende definieras efter graden av hållbarhetspåverkan enligt riktlinje för hållbar upphandling. Relevanta hållbarhetskrav ska baseras på branschanalys med utgångspunkt i upphandlingsmyndighetens riskanalyser men kan också utgå från andra trovärdiga källor eller analyser så som Encore. Mäts som årlig andel av nya upphandlingar över tröskelvärdet som har anpassade relevanta krav där det är relevant att ställa dem

#### Kommentarer till målens utfall

Under kvartal två i år tog Svealandstrafiken fram ett mål för att kvantifiera sin egen prestation gällande kravställning av anpassade relevanta krav på hållbarhet i upphandlingar. Definitionen av vad ett anpassat relevant krav är formulerades i samband med detta, vilka har avvägts för olika avtalstyper och avtalsvärden. Se detaljerad information om målet i tabellen ovan samt i tillhörande fotnot.

Att målet formulerades under Q2 är anledningen att vi för detta år inte ligger helt på målnivån. Flera utav avtalen slöts innan definitionen var satt. 92 % är dock en bra nivå och något som är möjligt att förbättra framåt.



## Trygghet, säkerhet och tillgänglighet för 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. Vårt arbete syftar till att möta och överträffa resenärernas förväntningar och bidra till en trygg och hållbar kollektivtrafik.

### Samhällsnytta i närsamhället

Kollektivtrafiksuppdraget bidrar till samhällsnytta i närsamhället och för våra resenärer. Resenärerna och allmänheten möts av respektive regions varumärke för kollektiva bussresor, i Region Västmanland av VL och i Region Örebro län av Länstrafiken. Det är via dessa varumärken som resenärerna köper biljetter och som kollektiva resor marknadsförs. Trots att vi inte står i direkt avtal med resenärerna är de en av våra viktigaste intressentgrupper. Tillsammans med våra uppdragsgivare arbetar vi med

att våra kollektivtrafiktjänster ska bidra till social inkludering och tillgänglighet, minskade transportrelaterade utsläpp och förutsättningar för arbete, utbildning och hälsa.

Genom kontinuerlig dialog med våra uppdragsgivare och andra aktörer säkerställer vi att våra prioriteringar reflekterar våra intressenters behov. När vi prioriterar trygghet, säkerhet och tillgänglighet i kollektivtrafiken minimerar vi negativa effekter och förstärker de positiva bidragen till samhället.



## Styrande dokument för trygghet, säkerhet och tillgänglighet för resenärer

- Uppförandekod för leverantörer
- Särskilda kontraktsvillkor om tillbörlig aktsamhet för hållbara leveranskedjor

Läs mer om de styrande dokumenten på sida 76.

## Rutiner för kundsynpunkter

Genom våra uppdragsgivares kundtjänster får vi del av kundernas synpunkter på vårt uppdrag. 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 våra tjänster strävar vi efter att bidra till en hållbar och inkluderande kollektivtrafik som möter resenärernas behov och förväntningar.

## 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.



## Åtgärder

För att hantera väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter för resenärer och påverkan i närsamhället arbetar vi med flera olika åtgärder.

I samverkan med våra uppdragsgivare ställs specifika funktionella och tekniska krav på våra bussar. 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.

Övervakningskamerorna 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. Vi arbetar även med att öka våra förars och resenärers säkerhet genom vår trafikledning, kontrollanter och väktare samt ett nära samarbete med andra samhällsaktörer. Läs mer om det på sida sidan 55.

Människan Bakom Uniformen (MBU) är ett samarbetsprojekt mellan aktörer från uniformbärande yrken, där ungdomar får chansen att lära känna människan bakom sin uniform. Där ingår bussförare som en kategori tillsammans med bland andra polis, brandkår och väktare. Målet med MBU är att genom inflytande och öppenhet öka ungdomars delaktighet, minska kriminalitet, och att skapa möten. Projektet bidrar till att skala bort lager av okunskap och otrygghet mellan ungdomar och de olika yrkesgrupperna, samt i förlängningen minska det hot och våld som våra förare och andra uniformsbärare utsätts för. Projektet startades upp i Västerås under 2023 och har pågått under två år. Tidigare har samma satsning gjorts i Örebro.

Svealandstrafiken ansvarar inte för marknadsföring eller försäljning av kollektivtrafiktjänster mot resenär, vilket innebär att vi inte lagrar personuppgifter i annat fall än vid skadehantering, vid utlämnande av hittegods till ett visst värde, i kontrollantverksamheten i samband med tilläggsavgift samt vid skolskjutsplanering i Västmanland. Vid denna hantering säkerställer vi att vi följer GDPR och andra relevanta lagar för att skydda resenärernas

integritet, vilket även är relevant relaterat till kameraövervakning på bussen.

Under hösten har Svealandstrafiken genomfört två gemensamma kampanjer tillsammans med Länstrafiken i Örebro och VL i Västmanland. Genom att arbeta tillsammans kan vi bli effektivare, skapa synergier och få större genomslagskraft. Den första kampanjen hade målet att öka reflexanvändningen bland våra resenärer. Syftet var att skapa en tryggare trafikmiljö för både våra förare och för dem som reser med oss. Vi jobbade med budskap på bussar, väderskydd, digitala skärmar och i sociala medier. Våra förare delade ut reflexer på bussarna och bar knappar med kampanjens budskap på sina uniformer.

Den andra kampanjen kopplades samman med Världshejardagen den 21 november och hade som mål att öka antalet "hej" på bussen, både mellan förare och resenärer men också resenärer sinsemellan. Då återkommande kundundersökningar visar att något så enkelt som ett hej och ett vänligt bemötande spelar stor roll för hur resenärer upplever sina resor i kollektivtrafiken. Genom att tillsammans lyfta hej-frågan vill bidra till ett varmare och mer inkluderande samhälle där fler känner

sig sedda och välkomna. Under kampanjen möttes resenärerna av olika budskap, tankeställare och uppmaningar som kopplar till temat på våra bussar och i våra sociala medier. Förarna bar också Hej-knappar på sina uniformer.



Hållbarhetsmål	Fotnot	Mål	Mål	Utfall				Basår	Basår
		Värde	År	2025	2024	2023	2022	År	Värde
Vi ska leverera en trygg och säker resa	1	> 70 %	årligen	75 %	67 %	68 %	63 %	NA	NA

Tabell 22: Mål för område Trygghet, säkerhet och tillgänglighet för resenärer

#### Fotnoter

- Mätning och urval görs i Svensk kollektivtrafiks resvane-, kvalitets, och attitydundersökning, (Kollektivtrafikbarometern) som genomförs varje månad. Påståendet för aktuell mätning lyder "Det känns tryggt att resa med bolaget". Resultatet redovisas som andelen instämmande, vilket innebär svarsalternativ 4 eller 5 på svarsskalan 1-5. Vår mätning är en ackumulerad årsiffra av både VL och LT:s resultat. Urvalet görs genom att filtreringen ALLA läggs på alla filteralternativ förutom för "Färdmedel" - där allt bussrelaterat väljs, samt "Kund filter" - där kunder väljs. Målnivån är satt att representera en topp 5-placering bland representerade kollektivtrafiksvarumärken.

#### Kommentarer till målens utfall

Svealandstrafiken har fastställt resultatinriktade mål för att minimera negativa- och stärka positiva effekter för resenärerna, men även att linjera med våra beställares trafikförsörjningsprogram och mål för kollektivtrafiken.

Utfallet för målet "Vi ska leverera en trygg och säker resa" har ökat under året. Utfallet påverkas av flera aspekter, både sådant som vi inte har direkt rådighet över men också av åtgärder som vi lyfter inom andra hållbarhetsområden.

Däribland finns åtgärder för att förebygga trafiksäkerhet- och arbetsmiljörisker för våra medarbetare, åtgärder för att förebygga hot och våld men också åtgärder som lyft i detta avsnitt. Den tydligaste kopplingen är arbetet som vår yttre trafiklednings utför. Det blir tryggare för resenärer när stök undanröjs.



# INFORMATION OM STYRNING

Svealandstrafikens styrning vilar på tydliga etiska principer och ett starkt samhällsuppdrag. Som offentligt ägt bolag förvaltar vi skattemedel och förväntas bedriva vår verksamhet med hög transparens, kvalitet och professionalism. Vår styrning omfattar därför systematiska arbetsätt för att säkerställa sunda affärer, motverka korruption, hantera hållbarhetsrisker och stärka förtroendet för oss som samhällsaktör. Genom värderingsstyrt ledarskap, tydliga riktlinjer, ansvarstagande i leverantörsledet och kontinuerlig dialog med våra intressenter skapar vi förutsättningar för en etisk och hållbar verksamhet – idag och i framtiden.

## I DETTA AVSNITT

Ansvarsfullt företagande

sid 73



## 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 och affärsetiskt vis.

### Offentlig upphandling

Vi tillämpar offentlig upphandling, ett regelverk som bygger på att skapa sunda affärer och att undvika korruption och opartiskt agerande. Mutor och korruption är ett identifierat riskområde där eventuella överträdelser mot våra riktlinjer kan komma att skada företagets anseende. Därför arbetar vi värderingsstyrt och arbetar för att alla känner väl till våra riktlinjer och värderingar.

### Vår modell påverkar positivt

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 våra uppdragsgivare avgörande för en potentiell positiv påverkan på kollektivtrafikens omfattning och inriktning. Svealandstrafiken följer den politiska utvecklingen 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.



## Förvaltnings-, lednings- och tillsynsorganens ansvar

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

Högsta ledningen och relevanta befattningshavare utbildas i affärsetik med fokus på intressekonflikter, mutor och korruption. 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.

## 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 arbetssätt 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.

## Våra värderingar

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 korruption. 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 upphandlingspolicy, 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.

## Visselblåsfunktion

Svealandstrafiken har en visselblåsfunktion 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.



## Svealandstrafikens samlade policyer för ansvarsfullt företagande

### Styrande dokument med påverkan på miljöarbetet

#### Miljöpolicy

Miljöpolicyen sätter ramarna för Svealandstrafikens arbete för att minska miljö- och klimatpåverkan genom energieffektiv och miljövänlig drift, förebyggande av föroreningar, minskning av avfall, krav på hållbara upphandlingar, främjande av innovation för hållbar utveckling, samt säkerställande av kunskap och efterlevnad av lagar och kontinuerlig uppföljning av miljöprestanda.

#### Riktlinje för möten och resor

Riktlinjen för möten och resor anger att digitala mötesformer ska prioriteras framför fysiska resor, och när resor är nödvändiga ska det mest hållbara alternativet väljas för att minska miljöpåverkan. Riktlinjen uppdaterades under 2025 för att tydliggöra rangordning av färdsätt.

#### Riktlinje för egenkontroll

Riktlinjen fastslår hur vi ska arbeta för att förhindra olyckor eller annan negativ miljöpåverkan. Den 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.

### Styrande dokument för inköp och upphandling med påverkan på hållbarheten i vår värdekedja

#### Upphandlings och inköspolicy

Upphandlings- och inköspolicyen anger att alla de som företräder bolaget i inköp och upphandlingar ska agera affärsetiskt och opartiskt, samt genomföra upphandlingar i enlighet med lagen om offentlig upphandling (LOU/LUF). Det handlar om att man ska avstå från att delta i upphandlingar om det finns misstanke om jäv. En till viktig princip är att alla inköp och upphandlingar ska bidra till långsiktig hållbar ekonomi genom att utnyttja konkurrensmöjligheter. En annan princip är 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. Policyen anger även att våra inköp ska bidra till en hållbar samhällsutveckling i enlighet med Agenda 2030 och andra samhällsmål.

#### Uppförandekod för leverantörer

Genom uppförandekoden för leverantörer ställs krav att alla internationellt erkända mänskliga rättigheter ska respekteras. Dessa rättigheter omfattar bland annat 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. Utöver detta ställs krav på hantering av arbetares rättigheter, miljö- och klimatfrågor samt affärsetik.

#### Särskilda kontraktsvillkor om tillbörlig aktsamhet

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.

## Styrande dokument för arbetsmiljöarbetet

### Arbetsmiljöpolicy

I Svealandstrafikens arbetsmiljöpolicy beskrivs hur det systematiska arbetsmiljöarbetet ska bedrivas och hur arbetsmiljön i organisationen eftersträvas att vara. Arbetsmiljön i vår verksamhet ska vara sådan att de som arbetar hos oss inte drabbas av ohälsa eller kommer till skada på grund av arbetet. Såväl vår fysiska som vår organisatoriska och sociala arbetsmiljö ska undersökas och riskbedömas regelbundet och inför förändringar. Policyn lyfter också hur arbetsmiljöarbetet ska vara integrerat i hela verksamheten och ske i samverkan mellan arbetsgivare, arbetstagar och skyddsombud. Ledarskap och utbildning betonas som viktiga delar. Viktiga principer är nolltolerans mot mobbning och trakasserier och att vi verkar för jämlikhet och respekt. Lagstiftning på området ses som en miniminivå och företaget strävar efter ständig förbättring där alla olyckor och tillbud ska rapporteras och följas upp. Kompetensutveckling och anpassningar efter individers behov lyfts också fram.

### 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.

## Styrande dokument inom trafiksäkerhet

### Förrarhandbok

Förrarhandboken är ett stöd för våra förarens dagliga arbete. Förutom mobilanvändande, säkerhetskontroller och bemötandetekniker, m.m innehåller den villkor för sjukanmälan/friskanmälan samt arbetstider och dygnsvila.

### Mobilpolicy

För att säkerställa trafiksäkerhet ska all fokus ligga på körningen, våra medtrafikanter och kunder. Handhållen mobilanvändning är förbjuden enligt svensk lag, och vi går längre genom att även förbjuda användning av headset, hörlurar, högtalare och smartklockor under körning. Det är inte tillåtet att ha dessa i öronen, även om de inte används. Mobilen får endast användas vid ändhållplatser.

### Policy-, riktlinje- och rutin för alkohol, droger och andra berusningsmedel

Svealandstrafiken har nolltolerans mot alkohol, droger och andra berusningsmedel och kräver att alla medarbetare är helt fria från dessa under arbetstid. Företaget arbetar förebyggande genom information och regelbundna tester, inklusive vid nyanställning. Vid misstanke om påverkan ska arbetsledning agera omedelbart, erbjuda stöd och säkerställa att den anställdes integritet skyddas. Svealandstrafiken strävar efter tidiga insatser för att förhindra utslagning. Dessa styrande dokument har uppdaterats under 2025.

### 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.

### Riktlinje körkortsbehörighet

Svealandstrafiken har ett ansvar, gentemot passagerare och uppdragsgivare, att se till att medarbetarna framför våra fordon på ett säkert och kvalitativt sätt. Att säkerställa att våra medarbetare har giltigt körkort med rätt behörighet och giltigt YKB (Yrkeskompetensbevis) är en viktig del av detta. Svealandstrafiken är anslutna till BKY (Behörighetskontroll yrkestrafik). Tjänsten innebär att alla medarbetares körkort och YKB kontrolleras varje dygn. Det gäller såväl körkortets högre behörighet som giltighetstiden för körkort och YKB.

### **Rutin för säkerhetskontroll**

Rutinen för säkerhetskontroll anger att alla fordon ska genomgå säkerhetskontroll vid daglig tillsyn samt hur dessa skall göras.

## **Styrande dokument för hantering av finans, representation, IT-användning, och intern kontroll**

### **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 medarbetare inom bolaget, samt tydliggör roller och ansvar.

### **Riktlinje för representation**

Vid leverantörskontakter och extern representation finns tydliga riktlinjer med avsikt att vi alltid ska främja transparens och konkurrens. De reglerar till exempel mottagande av gåvor.

### **Attestordning**

Svealandstrafikens ekonomiska attestordning reglerar vilka personer som har rätt att ingå avtal, beställa varor och tjänster samt därmed representera bolaget. Den anger också ansvar för attester av leverantörsfakturor, som alltid ska göras av två olika personer, samt hur representation ska hanteras inom respektive ansvarsområdes budget.

Attestordningen syftar till att säkerställa kontroll över bolagets utgifter och att dessa sker med aktsamhet och i enlighet med våra riktlinjer. Som regionägt bolag tillämpar Svealandstrafiken restriktivitet och måttlighet vid representation och gåvor, vilket regleras i särskilda riktlinjer.

### **Riktlinje om intern kontroll**

Svealandstrafiken arbetar systematiskt med intern kontroll för att säkerställa att verksamheten bedrivs effektivt, lagenligt och i enlighet med ägardirektiv och interna styrdokument. Arbetet omfattar riskbedömning, uppföljning och kontroll av processer för att garantera tillförlitlig rapportering, god ekonomisk styrning och hållbarhet samt för att förebygga och upptäcka fel. En internkontrollplan upprättas årligen och följs upp av styrelsen.

### **IT- policy**

Svealandstrafiken har en IT-policy som ska skydda företagets verksamhet, kunder, partners och medarbetare. Företagets It-resurser får inte användas för att sprida, lagra eller förmedla information som bryter mot lagar, kränker personlig integritet, innehåller politisk, ideologisk eller religiös propaganda, uppfattas som stötande eller används för att marknadsföra produkter och tjänster utan koppling till företaget. Det är också förbjudet att använda It-resurser på ett sätt som stör företagets IT-verksamhet.

## 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 upphandling av elbussar, där vi har dialog med leverantörer för att hantera eventuella risker kopplade till värdekedjan.

## 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.



## Politiskt inflytande

Kollektivtrafik bygger på samhällets förtroende, och därför är samverkan med våra uppdragsgivare 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, så som 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. På styrelsens uppdrag ansvarar vd för Svealandstrafikens engagemang i Svensk Kollektivtrafik.

	Utfall 2025	Utfall 2024
<b>Sammanlagda monetära värdet av politiska bidrag<sup>(1)</sup></b>		
<b>Värde</b>	258 815 kr	254 989 kr
<sup>(1)</sup> Avser medlemsavgifter till Sveriges bussföretag		

Tabell 23: Medlemsavgifter till Sveriges bussföretag

## 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 2025	Utfall 2024	Utfall 2023
<b>Genomsnittliga tid i antal dagar som det tar för företaget att betala en faktura<sup>(1)</sup></b>			
<b>Antal dagar</b>	31	31	N/A
<b>Antalet rättsliga förfaranden som för närvarande är utestående avseende sena betalningar</b>			
<b>Antal förfaranden</b>	0	0	0
<b>Antalet avtalade dagar som företaget tillämpar som standard i betalningstid</b>			
<b>Antal dagar</b>	30	30	30
<sup>(1)</sup> Representativt urval har ej tillämpats. Siffran är beräknad utifrån alla leverantörsfakturor			

Tabell 24: Betalningspraxis

# HÅLLBARHETSNOTER

## I DETTA AVSNITT

Klimatberäkningar	sid 82
Visualisering av utsläppsfördelningen mellan och inom scope 1, 2 och 3	sid 84
Våra samlade hållbarhetsmål	sid 85-86



## 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	921 ton		-219 ton	-50 %= -460 ton
3 platsbaserat inkl. bussköp	10 231 ton	88 %		
3 marknadsbaserat inkl. bussköp	10 183 ton			
3 marknadsbaserade totalutsläpp exkl. bussköp	8 787 ton		-1 684 ton	-25 %= -2 197 ton
3 Koldioxidintensitet per bussköp	33,03 g CO <sub>2</sub> e/kr		-	-30 %= 9,91 g/kr
Totalt platsbaserat	11 587 ton	100 %		
Totalt marknadsbaserat	11 104 ton		-1 903 ton	2 657 ton

**Tabell 25: Översikt av utsläpp**

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



## Scope 3 – Utsläpp per underkategori

Kategori	Underkategori	Totala utsläpp (ton)	Beräkningsmetod	Utsläpp beräknat från primärkälla (ton)
3.1	Inköp varor och tjänster	4 766	Average spend-based method: Utsläppsfaktorer från Upphandlingsmyndigheten i CO <sub>2</sub> e/kr för spendanalys	476
	UE-trafik	1308	Hybrid method: Avtalade produktions-km samt bränsleförbrukning per bussmodell från databasen FRIDA. Antagande om andel tomkörning (10 % regiontrafik, 30 % skolskjuts)	0
3.2	Bilinköp	28	Average data: EPD för annan bilmodell än den som köpts under året	0
3.3	El	68/78	Supplier specific data: EPD för vindkraftverk från Vattenfall (marknadsbaserad) respektive Average data method: Nordisk elmix med hänsyn till import och export från IVL (platsbaserad)	68/0
	Fjärrvärme	37	Supplier specific data: Miljövärdering av fjärrvärme från Energiföretagen Sverige	37
	HVO	22	Average data method: Drivkraft Sverige WTW	22
	Diesel	<1	Average data method: Drivkraft Sverige, räknat som skillnaden mellan WTW och TTW	<1
	Bensin	3	Average data method: Drivkraft Sverige, räknat som skillnaden mellan WTW och TTW	3
	Biogas	3 457	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	1774
3.4	Vägfrakt	33	Spend-based method: Utsläppsfaktor från Upphandlingsmyndigheten i CO <sub>2</sub> e/kr för spendanalys	0
3.5	Avfallshämtning	13	En av tre hämtningar bygger på leverantördata – 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	24	Distance-based method: Utsläpp från medelbilen i Sverige	0
	Flyg	1	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
	Anställdas pendling	233	Supplier specific method: Enkät till anställda om resvanor till jobbet 2025	233
3.7	Fordonsleasing	10	Average data method: EPD för personbil av annan modell än den vi köpt	0
3.8	Kontorslokaler	1	Asset specific method: Utsläppsfaktor från hyresvärd	1
	Drift förartoaletter	5	Average data method: Utsläppsfaktor från Upphandlingsmyndigheten i CO <sub>2</sub> e/kr för spendanalys (flera leverantörer)	0
	Sålda bussar	<1	Average-data method: Antagande att utsläppsfaktorn är samma som för avfallshantering inom 3.5	0
3.12	El scope 2 och 3 uthyrda depåer	21	Average-data method: Nordisk elmix med hänsyn till import och export	0
3.13	Fjärrvärme scope 2 och 3 uthyrda depåer	24	Asset specific method: Miljövärdering av fjärrvärme (Energiföretagen Sverige)	24
Summa		10 052/10 062		2 580/2 648

Tabell 26: Utsläpp per kategori i scope 3 samt andel där vi har primärdata för mängd och utsläppsfaktor för 2025

## 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 4).

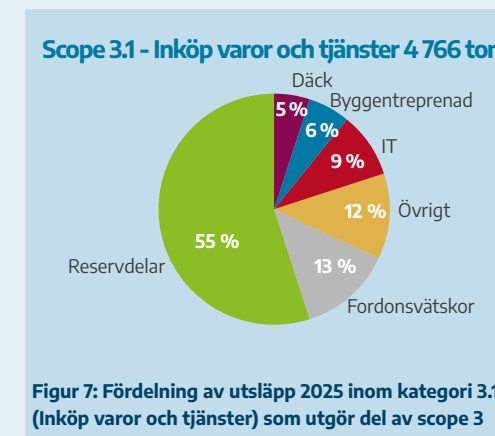
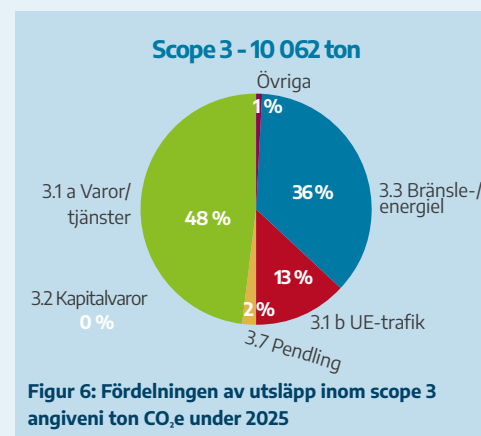
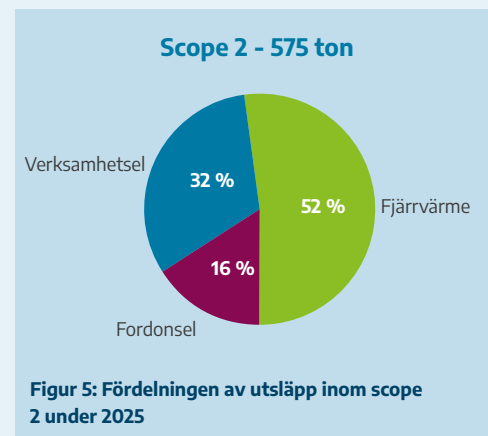
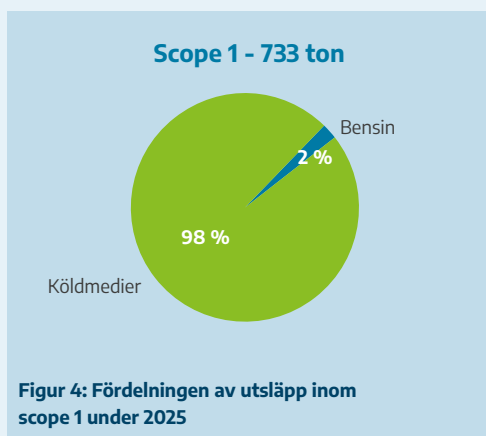
### Scope 2

Enligt den platsbaserade metoden för inköpt energi är utsläppen från fastighetsel 183 ton CO<sub>2</sub>e, fjärrvärme 298 ton och laddning av elbussar 95 ton (figur 5). 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 48 % (figur 6). Näst störst är 3.3 Bränsle- och energirelaterade utsläpp (36 %) där större delen kommer från produktionen av biogas. Trafiken via våra underentreprenörer står för 13 %, en siffra som endast härrör från UE-trafikens drivmedelsutsläpp (dvs. HVO-relaterade utsläpp i underleverantörernas scope 1 och 3 ingår) 3.2 Kapitalvaror (fordonsköp), som normalt sett är en betydande post, har under året endast bestått av inköp av två personbilar.

När kategori 3.1 bryts ner (figur 7) är reservdelar den avgjort största posten med 55 %. Andra större poster är IT-relaterade inköp (9 %), Byggrelaterade entreprenader (6 %), Fordonsvätskor såsom motoljor, tvättkemikalier och glykol (13 %) samt däck (5 %). Övriga inköpsposter står för 12 % av utsläppen.



## Våra samlade 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.

Hållbarhetsmål	Fotnot	Mål	Mål	Utfall			2022	Basår	Basår
		Värde	År	2025	2024	2023		År	Värde
Svealandstrafiken ska vara klimatneutrala till 2045	1	0 0	2045	11 370 ton 388 g/km	11 155 ton 373 g/km	11 587 ton 397 g/km	NA	2023	11 587 ton 397 g/km
Svealandstrafiken ska till 2030 halvera utsläppen i scope 1 och 2	2	460 ton	2030	1 030 ton	887 ton	921 ton	NA	2023	921 ton
Svealandstrafiken ska till 2030 sänka utsläppen i scope 3 med 25 % (exkl. bussköp)	3	5 920 ton	2030	10 052 ton	9 419 ton	8 787 ton	NA	2023	8 787 ton
Klimatavtrycket per inköpt buss (scope 3.2) ska minska 30 % till 2030	4	22 g/kr	2030	NA	25 g/kr	33 g/kr	NA	2023	33 g/kr
Klimatavtrycket från inköp av reservdelar per fordonskilometer ska till 2030 minska med 15 % från nivån år 2023	5	124 g/km	2030	122 g/km	133 g/km	146 g/km	NA	2023	146 g/km
År 2030 finns solcellsanläggningar på alla depåer som har elbussar med inriktning på högsta möjliga egenanvändning	6	100%	2030	0	0	0	NA	NA	NA
Svealandstrafikens föroreningsindex för luft och vatten ska till 2030 minska till 75 från index 100	7	75	2030	94	100	NA	NA	2024	index 100
År 2030 ska max hälften av Svealandstrafikens bussflotta (exklusive UE-trafik) drivas av förbränningsmotorer	8	50 %	2030	92 %	92 %	92 %	94 %	NA	NA
Mängd bortsliten däckmassa understiger årligen 0,55 g/km	9	<0,55 g/km	årligen	0,66 g/km	0,91 g/km	0,55 g/km	NA	2023	0,55 g/km
Volymen kemiska produkter med farliga ämnen ska minska från år 2024	10	<3,63 %	årligen	3,89 %	3,63 %	NA	NA	2024	3,63 %
Mängden uppkommit icke-farligt avfall per fordonskilometer ska minska med 10 % till 2030	11	<14,4 g/km	2030	16,9 g/km	18,2 g/km	16,0 g/km	NA	2023	16,0 g/km
Mängden icke-farligt avfall till materialåtervinning ska öka till minst 80 % 2030	12	>80 %	2030	74 %	76 %	72 %	NA	2023	72 %
Mängden spillolja per fordonskilometer ska minska med 50 % till 2030 jämfört med 2023	13	0,80 g/km	2030	1,68 g/km	1,61 g/km	NA	NA	2023	1,61 g/km
Mängden oljefilter per fordonskilometer ska minska med 50 % till 2030 jämfört med 2023	14	0,078 g/km	2030	0,167 g/km	0,155 g/km	NA	NA	2023	0,155 g/km
Svealandstrafiken ska uppnå 115 poäng av 180 poäng i mätningen attraktiv arbetsgivarindex senast 2030	15	115 av 180 poäng	2030	(inkommer Q1 26)	97	91	NA	NA	NA
Senast 2040 skall Svealandstrafiken vara en jämställd arbetsgivare med en könsfördelning på 60/40	16	60/40	2040	82/18	82/18	83/17	NA	2023	83/17
Svealandstrafiken ska uppnå 89 poäng av 180 poäng i mätningen hälsoindex senast 2030	17	89 av 180 poäng	2030	(inkommer Q1 26)	71	62	55	NA	NA
Svealandstrafiken ska uppnå 80 poäng av 100 poäng i mätningen motiverad medarbetarindex MMI senast 2030	18	80 av 100 poäng	2030	75 %	73	NA	NA	NA	NA
Upphandlingar över tröskelvärdet med hållbarhetspåverkan inkludera relevanta miljömässiga och/eller sociala hållbarhetskrav utöver vår leverantörsuppförandekod	19	100%	årligen	92 %	NA	NA	NA	NA	NA
Vi ska leverera en trygg och säker resa	20	>70 %	årligen	75 %	67 %	68 %	63 %	NA	NA

Tabell 27: Svealandstrafikens samlade hållbarhetsmål

## Fotnoter till våra samlade hållbarhetsmål

- 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.
- Mäts som medelvärde av delindex förbränningsmotor + delindex däckslitage + delindex kemiska produkter.
- Andel utsläppsfria bussar av total bussflotta. Mål beslutat 2024-Q4.
- Mäts som däckslitage i relation till fordonskilometer, (g/fordonskilometer). Däckslitage beräknas utifrån antalet nyinköpta och regummerade däck under året tillsammans med antaganden om vilken volym av däck som har slitits bort när utbyte sker. Mål beslutat 2024-Q4. Målet har fått räknas om 2025 genom att siffror på regummeringar har tillkommit som underlag.
- Mäts som volymandel ämnen som inger betänkligheter med miljöpåverkan (volym-% av totala volymen kemiska produkter).
- 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) fördelat per körda fordonskilometer. 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) fördelat per körda fordonskilometer. Mål beslutat 2024-Q4, inga insatser har införts ännu. Basåret är här ett snitt för åren 2022-2024.
- 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.
- Mäts som den procentuella fördelningen mellan kvinnor och män i kvartal 4.
- Hälsindex består av 9 nyckeltal i hälsoindex: frisktal, sjukfall, rehabinlöde, 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 ett 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.
- Tröskelvärdet är satt till 4,8 miljoner under hela avtalstiden. Hållbarhetspåvekan i detta avseende definieras efter graden av hållbarhetspåverkan enligt riktlinje för hållbar upphandling. Relevanta hållbarhetskrav ska baseras på branschanalys med utgångspunkt i upphandlingsmyndighetens riskanalyser men kan också utgå från andra trovärdiga källor eller analyser så som Encore. Mäts som årlig andel av nya upphandlingar över tröskelvärdet som har anpassade relevanta krav där det är relevant att ställa dem.
- Mätning och urval görs i Svensk kollektivtrafiks resvane-, kvalitets-, och attitydundersökning, (Kollektivtrafikbarometern) som genomförs varje månad. Påståendet för aktuell mätning lyder "Det känns tryggt att resa med bolaget". Resultatet redovisas som andelen instämmande, vilket innebär svarsalternativ 4 eller 5 på svarsskalan 1-5. Vår mätning är en ackumulerad årssiffra av både VL och LT:s resultat. Urvalet görs genom att filtreringen ALLA läggs på alla filteralternativ förutom för "Färdmedel" - där allt bussrealterat väljs, samt "Kund filter" - där kunder väljs. Målnivån är satt att representera en topp 5-placering bland representerade kollektivtrafiksvarumärken.

# Finansiella rapporter

# Finansiering

Under året har Svealandstrafiken totala låneskuld minskat med 54 538 tkr och är vid årets slut 473 145 tkr. Två lån har refinansierats på sammanlagt 86 978 tkr samt ett lån har betalats av på 70 000 tkr.

Den del av den totala låneskulden som ägarna borgar för uppgick till 473 145 tkr och ligger inom ramen för aktuellt borgensbeslut. Soliditeten är vid årets slut på 19,1 %. 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>2025</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Totala intäkter	1 365 802	1 327 051	1 280 678	1 059 343	957 399
Resultat efter finansiella poster	30 775	24 768	14 931	7 172	13 068
Balansomslutning	996 960	1 020 511	1 132 049	1 126 645	1 092 300
Medelantal anställda	1 101	1 075	1 074	1 073	1 086
Soliditet (%)	19,1	16,3	12,9	11,9	11,7
Avkastning på totalt kap. (%)	5,0	5,5	4,2	1,7	1,6
Avkastning på eget kap. (%)	16,2	14,9	10,2	5,4	8,2

<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	3 209	53	10 763
Disposition enligt beslut av årsstämman			53	-53	0
Årets resultat				62	62
<b>Belopp vid årets utgång</b>	<b>7 500</b>	<b>1</b>	<b>3 262</b>	<b>62</b>	<b>10 825</b>

## Förslag till vinstdisposition

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel (kronor):

Balanserad vinst	3 262 454
Årets vinst	61 502
	3 323 956

**Disponeras så att i ny räkning överföres 3 323 956**

## Resultat och ställning

Svealandstrafiken AB har under året levererat ett resultat om 30 775 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>2025-01-01 -2025-12-31</b>	<b>2024-01-01 -2024-12-31</b>
<b>Rörelsens intäkter</b>	2		
Trafikintäkter		1 281 470	1 299 939
Övriga rörelseintäkter		84 332	27 112
		<b>1 365 802</b>	<b>1 327 051</b>
<b>Rörelsens kostnader</b>			
Trafikkostnader	4	-535 203	-524 280
Övriga externa kostnader	5, 6	-102 170	-100 484
Personalkostnader	7	-585 079	- 559 867
Avskrivningar		-95 887	-91 101
Övriga rörelsekostnader		-95	-9
		<b>-1 318 434</b>	<b>-1 275 741</b>
<b>Rörelseresultat</b>		<b>47 368</b>	<b>51 310</b>
<b>Resultat från finansiella poster</b>			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		2 336	4 442
Räntekostnader		-16 422	-24 317
Räntekostnader pensionsskuld		-2 507	-6 667
		<b>-16 593</b>	<b>-26 542</b>
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>30 775</b>	<b>24 768</b>
Bokslutsdispositioner	8	-30 500	-25 100
Skatt på årets resultat	9	-213	385
<b>Årets resultat</b>		<b>62</b>	<b>53</b>

<b>Balansräkning (Tkr)</b>	<b>Not</b>	<b>2025-12-31</b>	<b>2024-12-31</b>
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Byggnader och mark	10	247 722	249 033
Maskiner och inventarier	11	88 465	73 898
Vagnpark	12	330 634	422 277
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	13	32 535	24 961
<b>Summa materiella anläggningstillgångar</b>		<b>699 356</b>	<b>770 169</b>
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>			
Andra långfristiga fordringar	14	37 824	39 468
<b>Summa finansiella anläggningstillgångar</b>		<b>37 824</b>	<b>39 468</b>
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>737 180</b>	<b>809 637</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
<b>Varulager</b>			
Varulager		15 661	15 408
<b>Summa varulager</b>		<b>15 661</b>	<b>15 408</b>
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Kundfordringar		120 386	113 840
Aktuella skattefordringar		620	1 545
Övriga kortfristiga fordringar		28 047	16 911
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	15	9 812	15 623
<b>Summa kortfristiga fordringar</b>		<b>158 865</b>	<b>147 919</b>
<b>Kassa och bank</b>		<b>85 254</b>	<b>47 547</b>
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>259 780</b>	<b>210 874</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>996 960</b>	<b>1 020 511</b>

<b>Balansräkning</b> (Tkr)	<b>Not</b>	<b>2025-12-31</b>	<b>2024-12-31</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>			
<b>Bundet eget kapital</b>			
Aktiekapital		7 500	7 500
Reservfond		1	1
<b>Summa bundet eget kapital</b>		<b>7 501</b>	<b>7 501</b>
<b>Fritt eget kapital</b>			
	16		
Balanserad vinst eller förlust		3 262	3 209
Årets resultat		62	53
<b>Summa fritt eget kapital</b>		<b>3 324</b>	<b>3 262</b>
<b>Summa eget kapital</b>		<b>10 825</b>	<b>10 763</b>
<b>Obeskattade reserver</b>	17	226 008	195 508
<b>Avsättningar</b>			
	18		
Avsatt för pensioner och liknande förpliktelser enligt tryggandelagen		50 648	55 292
Uppskjuten skatteskuld	19	25 413	25 750
Övriga avsättningar		0	7 000
<b>Summa avstättningar</b>		<b>76 061</b>	<b>88 042</b>
<b>Långfristiga skulder</b>			
Skulder till kreditinstitut	20, 21	218 729	392 024
<b>Summa långfristiga skulder</b>		<b>218 729</b>	<b>392 024</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Skulder till kreditinstitut (kortfristig del)		254 416	135 660
Leverantörsskulder		83 453	81 270
Övriga kortfristiga skulder		43 764	41 335
Upplupna kostnader och föutbetalda intäkter	22	83 704	75 909
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		<b>465 337</b>	<b>334 174</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>996 960</b>	<b>1 020 511</b>

<b>Kassaflödesanalys</b> (Tkr)	<b>Not</b>	<b>2025-01-01 -2025-12-31</b>	<b>2024-01-01 -2024-12-31</b>
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Resultat efter finansiella poster		30 774	24 769
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	23	79 392	85 484
Betald skatt		376	254
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>		<b>110 542</b>	<b>110 507</b>
<b>Kassaflöde från förändring av rörelsekapitalet</b>			
Förändring av varulager och pågående arbete		-252	-1 764
Förändring av kundfordringar		-6 546	14 795
Förändring av kortfristiga fordringar		-5 325	-6 561
Förändring av leverantörsskulder		2 183	12 504
Förändring av kortfristiga skulder		10 223	-2 557
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>110 825</b>	<b>126 924</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Investeringar i materiella anläggningstillgångar		-34 861	-47 002
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		14 649	204
Försäljning av finansiella anläggningstillgångar		1 645	1 645
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-18 567</b>	<b>-45 153</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Amortering av lån		-54 539	-141 475
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>-54 539</b>	<b>-141 475</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>37 719</b>	<b>-59 704</b>
<b>Likvida medel vid årets början</b>			
Likvida medel vid årets början		47 547	107 251
<b>Kursdifferens i likvida medel</b>			
Kursdifferens i likvida medel		-12	0
<b>Likvida medel vid årets slut</b>		<b>85 254</b>	<b>47 547</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 2025 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 och beräknas per 2025-12-31 uppgå till 50 648 tkr (55 292 tkr).

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

### Övriga avsättningar

Bokförda avsättningar 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 prövas varje år. Om en sådan analys indikerar en förändring av nyttjandeperiod sker justering av denna med extraavskrivningar.

## Not 4 Trafikkostnader

	2025	2024
Drivmedel	161 256	212 749
Vägtrafikskatter och försäkringar	7 213	6 808
Ersättning underentreprenörer	222 327	233 762
Reparation vagnpark	79 184	67 919
Övriga trafikkostnader	65 222	3 042
	<b>535 203</b>	<b>524 280</b>

## Not 5 Operationella leasingavtal

	2025	2024
Under perioden kostnadsförda leasingavgifter	13 543	9 447

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 2029-04-14.
- Avtalet Tullen 8 Castellum, Örebro, löper till och med 2029-05-31.
- Avtalet Melkerhuset, Västerås, löper till och med 2029-08-31.

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

	2025	2024
Inom ett år	13 716	13 619
Senare än ett år	39 541	40 838
Senare än fem år	36 324	40 838
	<b>89 581</b>	<b>95 295</b>

## Not 6 Övriga externa kostnader

	2025	2024
Lokalhyra	13 543	9 768
Fastighetskostnader	41 963	43 799
Övriga externa kostnader	46 663	46 918
	<b>102 170</b>	<b>100 484</b>

### Varav ersättning till revisorerna - PwC

Revisionsuppdrag	254	239
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget	186	172
	<b>440</b>	<b>411</b>

## Not 7 Antal anställda, löner, andra ersättningar

	2025	2024
Medelantalet anställda	1 101	1 075
Antal anställda (vid räkenskapsårets slut)	1 125	1 084

Löner och ersättningar har uppgått till styrelsen och verkställande direktören	2 633	2 452
Övriga anställda	411 769	399 193
Löner och ersättningar	414 402	401 645
Sociala avgifter enligt lag och avtal	126 455	122 189
Pensionskostnader	33 833	25 948
Övriga personalkostnader	10 389	10 085
Soc avgifter, pensionskostn och övriga personalkostnader	170 677	158 222
Totala löner, ersättningar, sociala avgifter och pensionskostnader	585 079	559 867

Bolagets utestående pensionsförpliktelser till styrelse och VD uppgår till 3 759 tkr (4 424 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

	2025	2024
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

	2025	2024
Förändring av överavskrivningar	-30 500	-25 100
	<b>-30 500</b>	<b>-25 100</b>

## Not 9 Skatt på årets resultat

	2025	2024
Aktuell skatt	-550	-424
Uppskjuten skatt	337	809
Skatt på grund av ändrad taxering	0	0
<b>Skatt på årets resultat</b>	<b>-213</b>	<b>385</b>

	2025	2024
Redovisat resultat före skatt	274	-331
Skatt enligt gällande skattesats (20,6%)	-57	68
Skatt på grund av ändrad taxering	0	0
Skattemässig justering avskrivningar byggnader	-404	-400
Förändring uppskjuten skatt	337	809
Ej avdragsgilla kostnader	-122	-113
Ej skattepliktig ränteintäkt	32	21
<b>Redovisad skattekostnad</b>	<b>-213</b>	<b>385</b>

## Not 10 Byggnader och mark

	2025	2024
Ingående anskaffningsvärden	291 820	286 093
Försäljning LAXÅSKOGEN 22:18	-173	0
Omklassificering	3 437	5 728
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>295 084</b>	<b>291 820</b>
Ingående ackumulerade avskrivningar	-42 787	-38 420
Försäljning LAXÅSKOGEN 22:18	75	0
Årets avskrivningar	-4 651	-4 367
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-47 363</b>	<b>-42 787</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>247 722</b>	<b>249 033</b>

## Not 11 Maskiner och inventarier

	2025	2024
Ingående anskaffningsvärden	129 262	98 819
Försäljningar/utrangeringar	-8 717	-4 833
Omklassificering	22 775	39 886
Erhållna bidrag	0	-4 610
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>143 320</b>	<b>129 262</b>
Ingående avskrivningar	-55 364	-51 183
Försäljningar/utrangeringar	8 687	4 833
Årets avskrivningar	-8 178	-9 014
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-54 855</b>	<b>-55 364</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>88 465</b>	<b>73 898</b>

## Not 12 Vagnpark

	2025	2024
Ingående anskaffningsvärden	1 026 579	1 015 484
Årets anskaffning	1 136	12 659
Försäljningar/utrangeringar	-14 898	-1 564
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>1 012 817</b>	<b>1 026 579</b>
Ingående avskrivningar	-591 688	-520 589
Försäljningar/utrangeringar	5 067	1 564
Årets avskrivningar	-71 530	-72 663
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-658 151</b>	<b>-591 688</b>
Ingående nedskrivningar	-12 614	-7 557
Försäljningar/utrangeringar	110	0
Årets nedskrivningar	-11 529	-5 056
<b>Utgående ackumulerade nedskrivningar</b>	<b>-24 032</b>	<b>-12 614</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>330 634</b>	<b>422 277</b>

## Not 13 Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar

	2025	2024
Ingående anskaffningsvärden	24 961	32 207
Under året nedlagda kostnader	33 787	38 367
Omklassificeringar årets anskaffning	-26 213	-45 613
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>32 535</b>	<b>24 961</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>32 535</b>	<b>24 961</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.

	2025	2024
Ingående värde	39 468	41 113
Årets amortering	-1 645	-1 645
<b>Långfristig fordran Region Örebro län</b>	<b>37 824</b>	<b>39 468</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>37 824</b>	<b>39 468</b>

## Not 15 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	2025	2024
Förutbetalda kostnader lokalhyra	3 400	3 025
Upplupna intäkter	0	174
Övriga poster	4 234	8 085
Upplupna ränteintäkter	2 179	4 339
<b></b>	<b>9 812</b>	<b>15 623</b>

## Not 16 Disposition av vinst eller förlust

	2025
<b>Förslag till vinstdisposition</b>	
Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel:	
balanserad vinst	3 262
årets vinst	62
<b></b>	<b>3 324</b>
disponeras så att i ny räkning överföres	3 324
<b></b>	<b>3 324</b>

## Not 17 Obeskattade reserver

	2025	2024
Akkumulerade överavskrivningar	226 008	195 508
	<b>226 008</b>	<b>195 508</b>

## Not 18 Avsättningar

	2025	2024
<b>Pensioner och liknande förpliktelser</b>		
Kapitalvärde av pensionsåtaganden enligt slutlig beräkning av Kommunernas Pensionsanstalt (KPA)	50 648	55 292
	<b>50 648</b>	<b>55 292</b>
	2025	2024
<b>Övriga avsättningar</b>		
Belopp vid årets ingång	7 000	0
Avsättning förpliktelse underentreprenör	0	7 000
Under året återförda belopp	-7 000	0
	<b>0</b>	<b>7 000</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:

	2025	2024
Skulder till kreditinstitut	0	37 742
	<b>0</b>	<b>37 742</b>

## Not 21 Ställda säkerheter

	2025	2024
Tillgångar med äganderättsförbehåll	4 541	5 511
	<b>4 541</b>	<b>5 511</b>

## Not 22 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2025	2024
Löneskulder	11 594	9 769
Semesterlöneskuld	28 266	28 287
Upplupna sociala avgifter	12 511	11 927
Övriga skulder	31 333	25 927
	<b>83 704</b>	<b>75 909</b>

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

	2025	2024
Av- och nedskrivningar av materiella anläggningstillgångar	95 887	91 101
Avsättningar	-11 644	-5 381
Valutakursdifferens	12	-32
Förlust vid försäljning/utrangering av anläggningstillgångar	77	0
Vinst vid försäljning/utrangering av anläggningstillgångar	-4 942	-240
	<b>79 392</b>	<b>85 484</b>

**Resultat- och balansräkningen kommer att föreläggas på årsstämma 2025-05-25 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**


## Årsbokslut 2025 - Resultaträkning (tkr)

	202501 - 202512			202401 - 202412	202501 - 202512		
	Utfall	Budget	Avvikelse	Utfall	Utfall	Prognos 2	Avvikelse
<b>Rörelsens intäkter</b>							
Trafikintäkter	1 281 469	1 300 144	-18 675	1 299 903	1 281 469	1 279 000	2 469
Övriga intäkter	84 332	20 000	64 332	27 148	84 332	77 000	7 332
<b>Summa intäkter</b>	<b>1 365 801</b>	<b>1 320 144</b>	<b>45 657</b>	<b>1 327 051</b>	<b>1 365 801</b>	<b>1 356 000</b>	<b>9 801</b>
<b>Rörelsens kostnader</b>							
Trafikkostnader	-535 203	-506 745	-28 458	-524 280	-535 203	-539 000	3 797
Övriga kostnader	-102 187	-104 624	2 437	-100 493	-102 187	-97 000	-5 187
Personalkostnader	-585 079	-580 665	-4 414	-559 866	-585 079	-589 000	3 921
Avskrivningar	-95 965	-97 185	1 220	-91 101	-95 965	-89 000	-6 965
<b>Summa kostnader</b>	<b>-1 318 434</b>	<b>-1 289 219</b>	<b>-29 215</b>	<b>-1 275 740</b>	<b>-1 318 434</b>	<b>-1 314 000</b>	<b>-4 434</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>47 367</b>	<b>30 925</b>	<b>16 442</b>	<b>51 311</b>	<b>47 367</b>	<b>42 000</b>	<b>5 367</b>
<b>Finansiella poster</b>							
Finansiella intäkter	2 336	2 080	256	4 442	2 336	2 000	336
Finansiella kostnader	-18 928	-22 205	3 277	-30 984	-18 928	-19 000	72
<b>Summa finansiella poster</b>	<b>-16 592</b>	<b>-20 125</b>	<b>3 533</b>	<b>-26 542</b>	<b>-16 592</b>	<b>-17 000</b>	<b>408</b>
<b>Res efter finansiella poster</b>	<b>30 775</b>	<b>10 800</b>	<b>19 975</b>	<b>24 769</b>	<b>30 775</b>	<b>25 000</b>	<b>5 775</b>
<b>Bokslutsdispositioner</b>	<b>-30 500</b>			<b>-25 100</b>	<b>-30 500</b>		
<b>Skatt</b>	<b>-213</b>			<b>385</b>	<b>-213</b>		
<b>Redovisat resultat</b>	<b>62</b>			<b>53</b>	<b>62</b>		

## Årsbokslut 2025 - Balansräkning (tkr)

	2025-12-31	2024-12-31	2023-12-31
<b>Tillgångar</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
Byggnader	148 882	150 506	152 801
Mark och markanläggning	98 840	98 526	94 872
Pågående nyanläggning om och tillbyggnad	32 535	24 961	32 207
Inventarier	419 099	496 175	534 974
<b>Summa materiella tillgångar</b>	<b>699 356</b>	<b>770 168</b>	<b>814 854</b>
Finansiella tillgångar	39 468	41 113	42 757
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>738 824</b>	<b>811 281</b>	<b>857 611</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
Varulager	15 661	15 408	13 644
Kundfordringar	120 386	113 840	128 635
Kortfristiga fordringar	27 023	16 812	20 856
Förutbetalda kostnader upplupna intäkter	9 812	15 623	4 051
Likvida medel	85 254	47 547	107 251
<b>Summa</b>	<b>258 136</b>	<b>209 230</b>	<b>274 437</b>
<b>Summa tillgångar</b>	<b>996 960</b>	<b>1 020 511</b>	<b>1 132 048</b>
<b>Skulder</b>			
Eget kapital	-10 825	-10 763	-10 710
Obeskattade reserver	-226 008	-195 508	-170 408
Avsättningar	-76 061	-88 042	-87 232
Långfristiga skulder	-473 145	-527 684	-669 159
Kortfristiga skulder	-210 921	-198 513	-194 539
<b>Summa skulder</b>	<b>-996 960</b>	<b>-1 020 511</b>	<b>-1 132 048</b>

### Årsboks slut 2025 - Investeringar (tkr)

	2025		2024	
	Utfall	Budget	Utfall	Budget
<b>Investeringar</b>				
Fordon - el/ biogas	1 136	231 000	12 659	406 100
Byggnad & maskiner och inventarier	7 715	14 000	7 553	19 600
El-infrastruktur	18 497	45 000	33 451	49 500
<b>Summa</b>	<b>27 348</b>	<b>290 000</b>	<b>53 663</b>	<b>475 200</b>

2026-01-02

# Finansrapport tertialbokslut 3 2025

## Svealandstrafiken AB

---

### Innehåll

- 1 Sammanfattning
- 2 Räntemarknader
- 3 Trender
- 4 Skuldprofil
- 5 Finansiella risker
- 6 Räntekostnader och räntekänslighet
- 7 Fördelningar av långgivare och motparter
- 8 Soliditet
- 9 Finanspolicy uppföljning

**Svealandstrafiken AB**

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



## 1 Sammanfattning

Under andra tertialet har Svealandstrafiken AB:s totala låneskuld minskat med 55 MNSEK och är vid periodens slut 473 MNSEK. Två lån om 87 MNSEK har refinansierats under perioden. Den del av den totala låneskulden som ägarna borgar för uppgick till 473 MNSEK och ligger inom ramen för aktuellt borgensbeslut.

Snitträntan de senaste 12 månaderna vid analysdagen var 2,87 %.

Skuldportföljens genomsnittliga kapitalbindning är 1,49 år och den genomsnittliga räntebindningen är 1,23 år. Av portföljen har 53,77 % en kapitalbindning på 1 år eller kortare och 59,78 % har en räntebindning på 1 år eller kortare. Andelen bundna lån uppgår till 58,56 %.

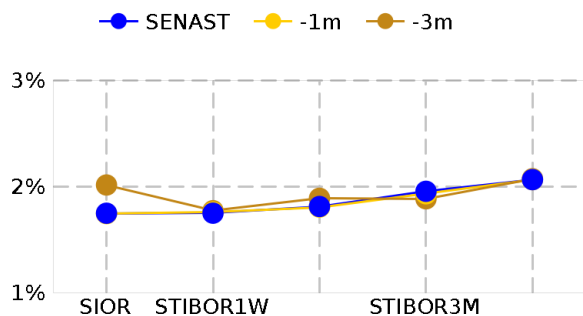
Största långgivare är Kommuninvest med 99 %. Soliditeten sista december 2025 var 19,1% att jämföra med 16,3 % per sista december 2024.

Svealandstrafiken AB:s skuldportfölj följer de ramar som är uppsatta enligt aktuell finanspolicy med ett undantag. Målet om maximalt 35% i kapitalbindningstid mellan 0 – 1 år har ej uppnåtts. Vid nästa refinansiering i november 2026 kommer kapitalbindningstiden att justeras för att nå målet.

## 2 Räntemarknader

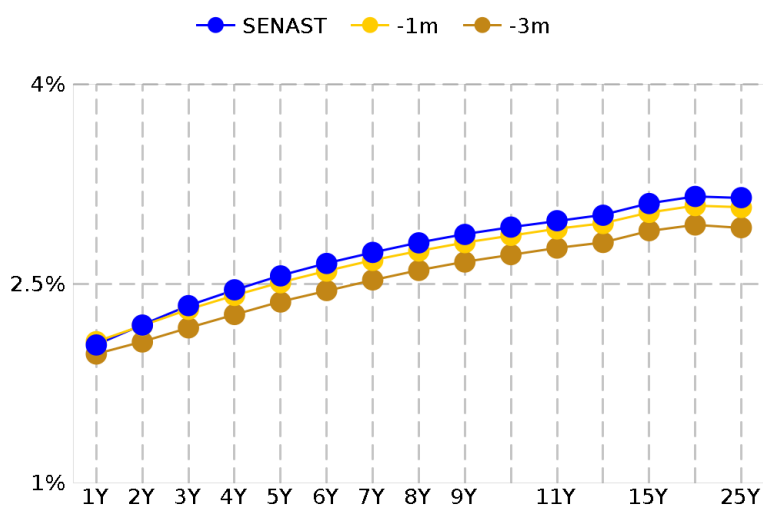
På rapportdagen var STIBOR3M 1.96%, 6-månaders räntan 2.07% och 10-års räntan 2.93%. Grafer och tabeller nedan visar räntorna i mer detalj.

### Korta räntor (Stibor)



INDEX	SENAST	-1m	-3m
SIOR	1.75%	1.75%	2.02%
STIBOR1W	1.75%	1.76%	1.77%
STIBOR1M	1.81%	1.81%	1.89%
STIBOR3M	1.96%	1.93%	1.89%
STIBOR6M	2.07%	2.07%	2.08%

### Långa räntor (Swap)



LÖPTID	SENAST	-1m	-3m
Swap 1Y	2.04%	2.06%	1.97%
Swap 2Y	2.19%	2.19%	2.06%
Swap 3Y	2.33%	2.31%	2.17%
Swap 4Y	2.45%	2.41%	2.27%
Swap 5Y	2.56%	2.51%	2.36%
Swap 6Y	2.65%	2.59%	2.45%
Swap 7Y	2.74%	2.68%	2.53%
Swap 8Y	2.81%	2.75%	2.60%
Swap 9Y	2.87%	2.81%	2.66%
Swap 10Y	2.93%	2.86%	2.72%
Swap 11Y	2.97%	2.91%	2.77%
Swap 12Y	3.02%	2.95%	2.81%
Swap 15Y	3.10%	3.04%	2.90%
Swap 20Y	3.16%	3.09%	2.94%
Swap 25Y	3.15%	3.07%	2.92%

## Förväntade Stibor räntor

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

Index	Senast	Förväntad om 1 år	Förväntad om 2 år	Förväntad om 3 år
SIOR	1.75%	1.98%	2.29%	2.52%
Förändring		0.23%	0.54%	0.77%
STIBOR1W	1.75%	1.98%	2.29%	2.52%
Förändring		0.23%	0.54%	0.77%
STIBOR1M	1.81%	2.05%	2.33%	2.56%
Förändring		0.23%	0.52%	0.75%
STIBOR3M	1.96%	2.16%	2.48%	2.69%
Förändring		0.20%	0.52%	0.74%
STIBOR6M	2.07%	2.38%	2.69%	2.90%
Förändring		0.31%	0.62%	0.83%

### 3 Trender

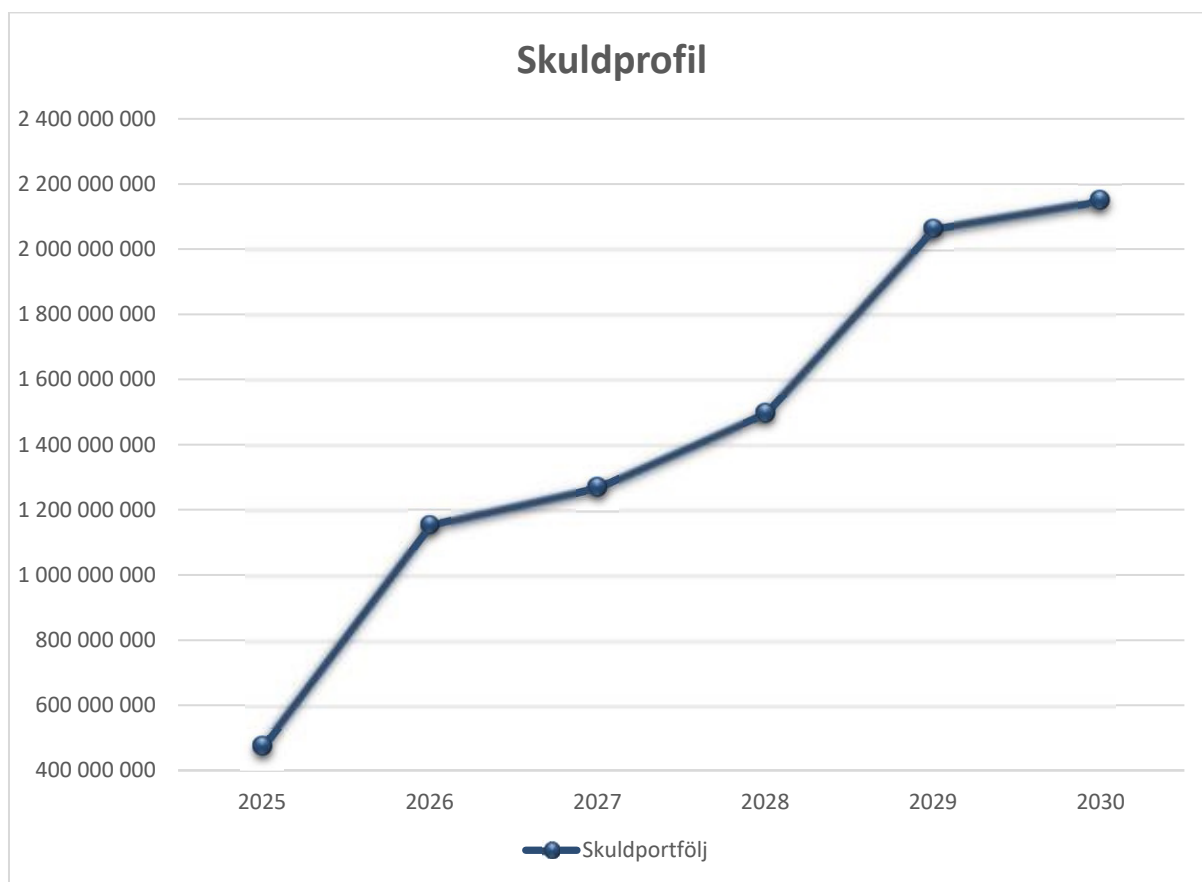
Tabellen nedan visar olika nyckeltal för skuldportföljen för Alla affärer i SVEALANDSTRAFIKEN AB.

	2025-12-31	2025-09-30	2025-06-30
Utestående Nettobalans	473,145,212	487,794,080	500,187,898
Utestående Bruttobalans	473,145,212	487,794,080	500,187,898
Utestående Nominellt (Der)			
Nom Derivat (Brutto) / Skuld			
Snittränta senaste 12 mån	2.87%	3.02%	3.21%
Snittränta exkl. Der. senaste 12 mån	2.87%	3.02%	3.21%
Räntekostnad senaste 12 mån	14,351,173	15,518,461	16,960,551
Räntekostnad exkl Der. senaste 12 mån	14,351,173	15,518,461	16,960,551
Räntebindning (i år)	1.23	1.34	1.29
Räntebindning (i %) andel < 1 år	59.78%	48.75%	54.53%
Räntebindning (i år) exkl. Der.	1.23	1.34	1.29
Räntebindning (i %) andel < 1 år, exkl. Der.	59.78%	48.75%	54.53%
Kapitalbindning	1.49	1.69	1.73
Kapitalbindning andel < 1 år i %	53.77%	24.94%	30.43%

På analysdagen var snitträntan (senaste 12 mån) 2.87% (30/360 bas) på den utestående nettoskulden 473,145,212 kr. Räntekostnaden för de senaste 12 månaderna fram till analysdagen är 14,351,173 kr.

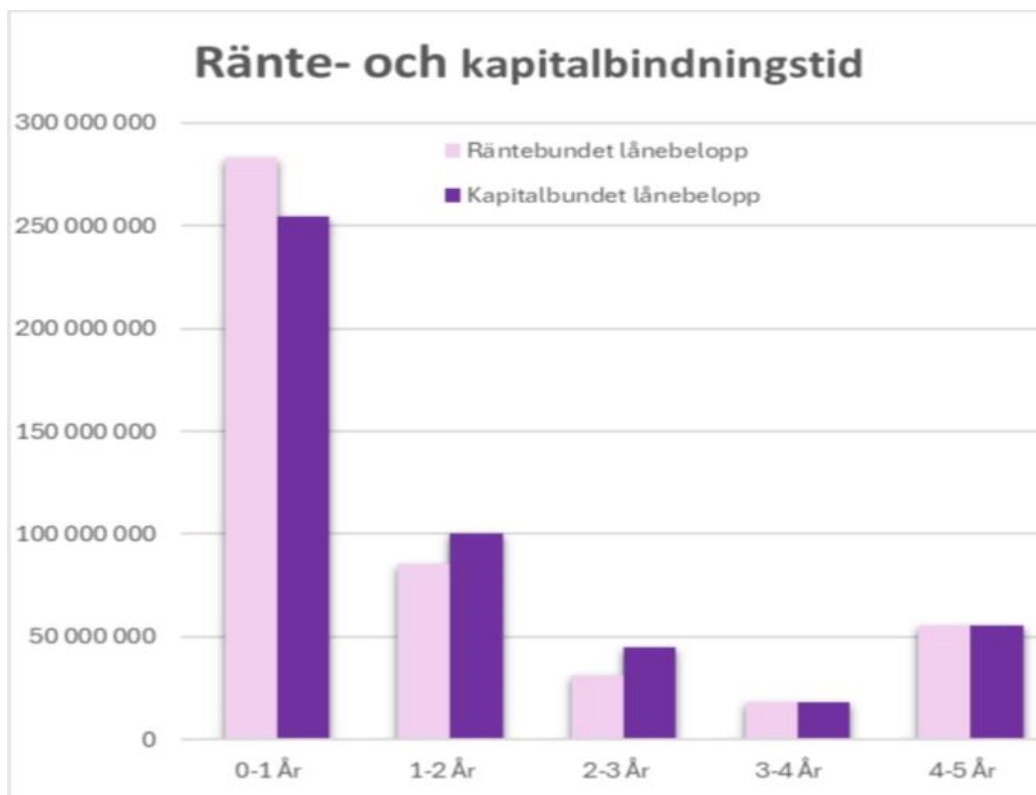
## 4 Skuldprofil

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



## 5 Finansiella risker

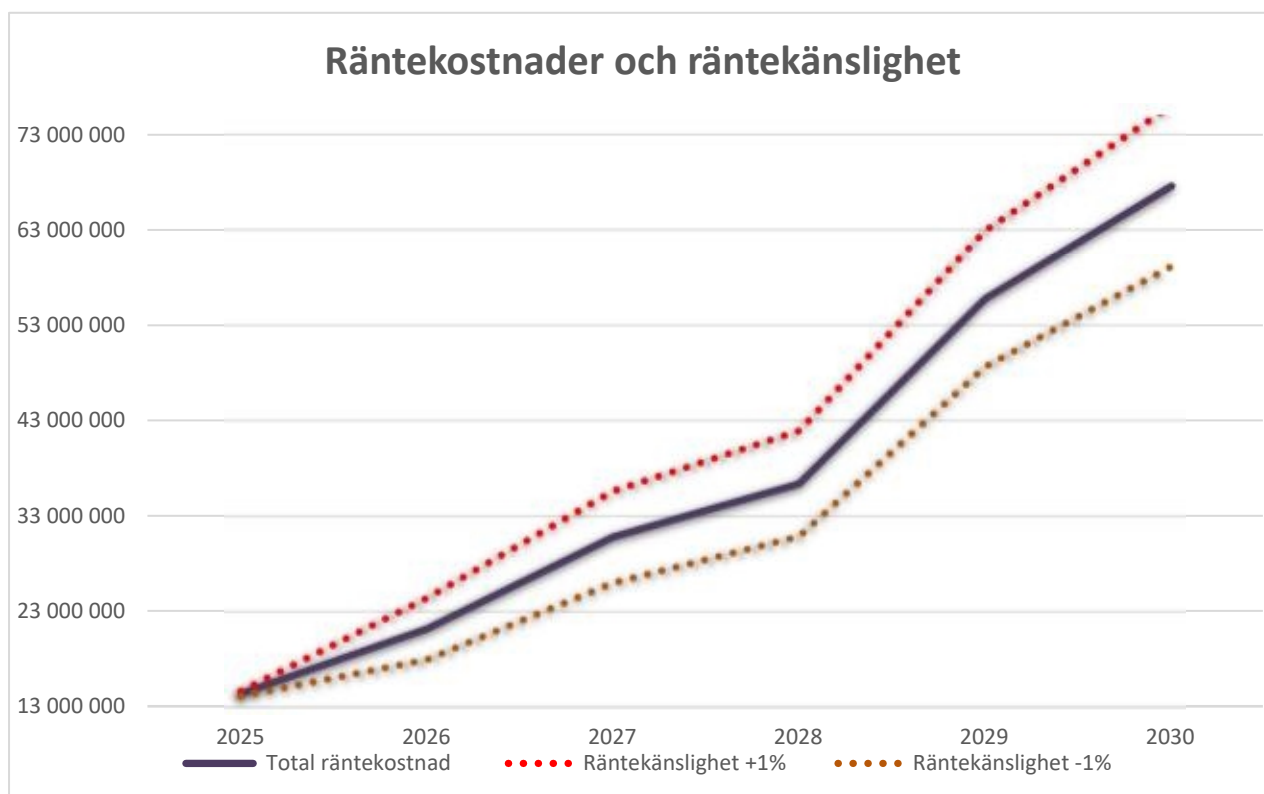
Grafen nedan visar kapitalbindning och räntebindning fördelat per rullande år.



Intervall	Räntebindning / Genomsnitt	Räntebindningsandel	Räntebundet lånebelopp	Kapitalbindning / Genomsnitt	Kapitalbindningsandel	Kapitalbundet lånebelopp
0-1 År	0,29	59,8%	282 833 553	0,59	53,8%	254 416 464
1-2 År	1,30	18,1%	85 431 937	1,32	21,1%	99 977 641
2-3 År	2,44	6,7%	31 484 172	2,45	9,5%	45 006 243
3-4 År	3,50	3,8%	17 832 660	3,49	3,8%	18 181 974
4-5 År	4,52	11,7%	55 562 890	4,52	11,7%	55 562 890
Total	2,41	100%	473 145 212	2,47	100%	473 145 212

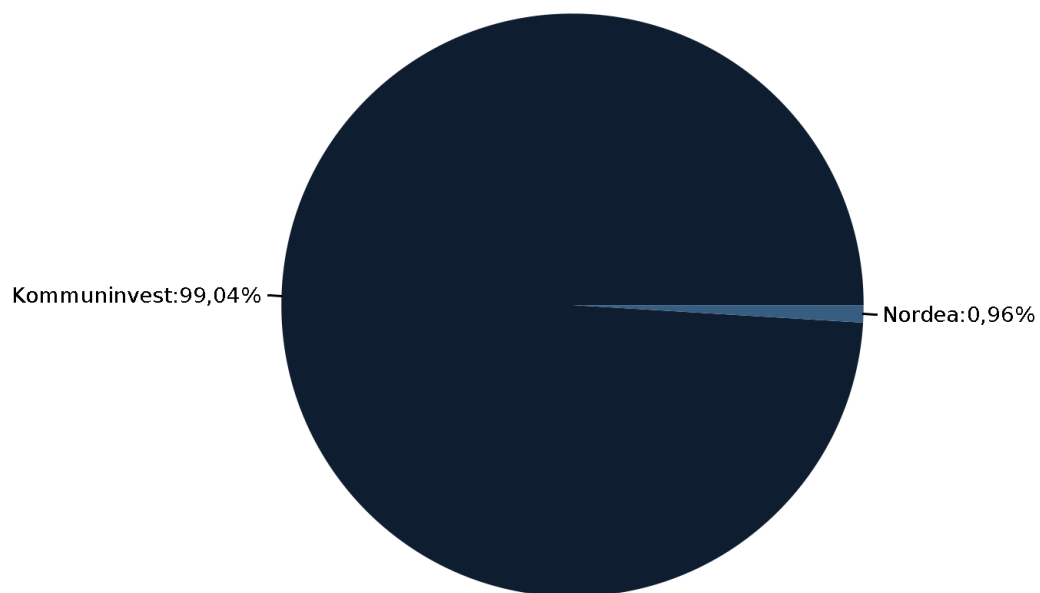
## 6 Räntekostnader och räntekänslighet

För innevarande kalenderår (2025) uppgick räntekostnader till 14,351,173 kr. Grafen nedan visar den förväntade utvecklingen av räntekostnaderna och räntekänsligheten vid en förändring på 100 bp (1%) 5 år framåt i tiden.



## 7 Fördelningar av Långgivare, Låntagare och Derivatmotparter

Största långgivaren är Kommuninvest som har en andel på 99%. Näst störst är Nordea med en andel 1%.



Långgivare	Skuld	Andel i %
Kommuninvest	468,604,130	99.04%
Nordea	4,541,082	0.96%

## 8 Soliditet

Soliditeten per sista december var 19,1 % att jämföra med 16,3 % vid årsskiftet 2024/2025.

## 9 Finanspolicy uppföljning

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

Beskrivning	Gränsvärden	2025-12-31
Del av Kapitalbindning är mellan 0.0 År och 1.0 År	Max 35,00 (Procent)	53,77 %
Del av Kapitalbindning är mellan 1.0 År och 2.0 År	Max 35,00 (Procent)	21,13 %
Del av Kapitalbindning är mellan 2.0 År och 3.0 År	Max 35,00 (Procent)	9,51 %
Del av Kapitalbindning är mellan 3.0 År och 4.0 År	Max 35,00 (Procent)	3,84 %
Del av Kapitalbindning är mellan 4.0 År och 5.0 År	Max 35,00 (Procent)	11,74 %
Del av Kapitalbindning är mellan 5.0 År och 6.0 År	Max 35,00 (Procent)	0,00 %
Del av Kapitalbindning är mellan 6.0 År och 7.0 År	Max 35,00 (Procent)	0,00 %
Del av Kapitalbindning är mellan 7.0 År och 20.0 År	Max 35,00 (Procent)	0,00 %
Del av Räntebindning är mellan 0.0 År och 1.0 År	20,00 - 60,00 (Procent)	59,78 %
Del av Räntebindning är mellan 1.0 År och 3.0 År	Max 40,00 (Procent)	24,71 %
Del av Räntebindning är mellan 3.0 År och 5.0 År	Max 40,00 (Procent)	15,51 %
Del av Räntebindning är mellan 5.0 År och 10.0 År	Max 40,00 (Procent)	0,00 %
Del av Räntebindning är mellan 10.0 År och 20.0 År	Max 30,00 (Procent)	0,00 %

# Bolagstyrningsrapport 2025



# Bolagsstyrningsrapport 2025

SVEALANDSTRAFIKEN AB, 556555-3350

Fastställs av bolagets styrelse 2026-02-24

## Beskrivning av bolagets verksamhet

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

Vi är skyldiga att utföra de uppdrag som bolaget tilldelas av sina ägare Region Västmanland och Region Örebro län. Vi ska vidare bidra till att utbud och former för kollektivtrafiken utvecklas och förbättras i samverkan med ansvarig nämnd.

Svealandstrafiken är en del av regionernas verksamhet.

## Utvärdering av styrelsearbetet

Under 2025 har bolaget haft totalt sex styrelsemöten, utvecklingsdag med bolagsledningen där temat var kris- och beredskap 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 2024
- Bolagsstyrningsrapport 2024
- Hemställan om utökad borgensram
- Avyttring av depån i Laxå
- Tertialbokslut med årsprognoser

- Affärsplan 2026-2030 med bilagor
- Budget och investeringsbudget 2026
- Låneramar 2026-2029
- Att teckna arrendeavtal samt byggnadsköpeavtal för Vändpunkten USÖ Örebro
- Internkontrollplan 2026
- Arbetsordning för styrelse och instruktion vd 2026
- Sammanträdesplan 2026

Gemensamma ägarträffar har hållits fyra gånger under 2025. Under året har också presidieträffar hållits med kollektivtrafikmyndigheten i Region Örebro län och 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 de 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 vi fortsatt behöver klara resultatmålet och generera en god avkastning som återinvesteras i verksamheten.

Verksamheten har under 2025 utöver ovan bedrivits inom de ramar ägardirektivet anger. Nytt ägardirektiv har beslutats av respektive fullmäktige och antagits av årsstämman som bland annat innebär förändrat avkastningskrav 2026.

## Intern kontroll - Uppfyllande av bolagets ändamål

### Bolagets ändamål

Bolagets ändamål är 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.

Med utgångspunkt i vår riktlinje för internkontroll beslutar styrelsen inför varje år om en internkontrollplan. 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.

Under 2025 avsåg internkontrollen bolagets delegationsordning, som är central i styrning av ansvar och beslutsfattande. Området valdes ut med hänsyn till risken för juridiska och ekonomiska konsekvenser om beslut fattas utan korrekt delegation.

Granskningen genomfördes genom stickprovskontroller av beslut inom områdena företrädarskap, organisation och personal, ekonomi samt upphandling. Resultatet visar att följsamheten till delegationsordningen i huvudsak är god. Inga avvikelser har noterats inom företrädarskap, ekonomi eller upphandling. Avvikelser har dock identifierats inom området organisation och personal, vid beslut om tillsvidareanställning. Här visade tre av tio granskade ärenden brister med anledning av en omorganisation. Åtgärder vidtas för att tydliggöra ansvar och säkerställa korrekt tillämpning framåt.

### Finansiell rapportering

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

Årets resultat överträffar avkastningskravet om +10,8 mnkr. Utfallet uppgår till +30,8 mnkr (före bokslutsdispositioner och skatt) och förklaras främst av högre trafikvolymmer än plan, vilket har möjliggjort ett mer effektivt utnyttjande av bolagets resurser. Samtidigt som kapitalkostnaderna varit lägre än budgeterat till följd av försenad driftsättning av nya elbussar. Trots en åldrad





vagnpark har kostnaderna för reparation och underhåll kunnat hållas nere genom ett högt engagemang och stark innovationskraft hos våra medarbetare.

Under året har vi också sålt vår bussdepå i Laxå och avslutat ett större beräknat ekonomiskt åtagande gentemot avtalad leverantör betydligt bättre än väntat. Båda posterna ger ett positivt avtryck i resultatet, men är av engångskaraktär. Under året har vi också fått tillbaka totalt 62 mnkr i retroaktiv biogasskatt för åren 2023–2024 från våra leverantörer. Medel som återförts till våra uppdragsgivare och därigenom stärkt deras resultat. Vi fortsätter vårt systematiska arbete med att optimera och effektivisera verksamheten genom att fortsätta se över och utveckla arbetsätt och processer. Ett av målen är att minska manuella och tidskrävande uppgifter genom digitalisering där det är möjligt.

Under året har vi tagit flera konkreta steg för att förbättra våra medarbetares arbetsmiljö, vilket också bekräftas i vår årliga medarbetarundersökning. Tack vare dessa åtgärder har vi inte bara sett minskade kostnader för sjukfrånvaro, utan också ökat engagemang bland våra medarbetare, vilket bidrar till en mer hållbar och effektivare verksamhet.

Under året har Svealandstrafikens totala låneskuld minskat med 54,5 mnkr och är vid årets slut 473 mnkr. Två lån har refinansierats på sammanlagt 87 mnkr. Den del av den totala låneskulden som ägarna borgar för uppgick till 473 mnkr och ligger inom ramen för aktuellt borgensbeslut. Soliditeten är vid årets slut på 19,1 %. 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 framför allt är kopplat till de försenade bussleveranserna men även en positiv utveckling av räntenivåerna.

Med anledning av vår fortsatt höga investeringstakt och höga skuldsättningsgrad är dock beaktande av den framtida ränteutvecklingen viktig del för bolaget. Vi behöver fortsatt klara resultatmålet och generera en god avkastning som återinvesteras i verksamheten för att säkra en över tid fortsatt god soliditet.

## Finansiella risker

- Den avtagande inflationstakten och ränteutvecklingen har skapat en större stabilitet jämfört med de senaste årens mer osäkra läge. Samtidigt bidrar kriget i Ukraina och konflikterna i Mellanöstern till ökad osäkerhet. Omvärlden präglas dessutom av en övergripande geopolitisk turbulens och den regelbaserade världsordningen utmanas vilket kommer att vara en central osäkerhetsfaktor för 2026. Denna utveckling kan medföra prisfluktuationer på bränsle och energi samt påverka andra områden såsom reservdelar, oljor och vätskor och då främst i form av störningar i leveranskedjor.

- Leveransförseningar av bussar. Den stora delen av leveranserna av bussarna i de nya avtalen ska enligt planeringen ske under slutet av 2026. Till dess att bussarna kommer innebära det fortsatta utmaningar med att hålla i gång den fordonsflotta som ska ersättas vilket kan generera kostnadsökningar i resurser i form av drivmedel, underhåll och bemanning. Risken ökar också att vi inte klarar de uppsatta målen gällande leveranssäkerheten vilket innebär en sämre kvalitet gentemot kund samt intäktsbortfall.

- Kompetensförsörjning. Vår 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. Vi har fortsatt klarat vårt trafikuppdrag under 2025 men ser motsvarande kompetensförsörjningsproblematik framför allt på några års sikt. För att motverka risken att stå utan personal på sikt jobbar vi med att utveckla körskolan i egen regi samt samverkan med andra parter. Sjukskrivningsnivåerna har under 2025 fortsatt minska jämfört med 2024 vilket är positivt men målsättningen är att fortsätta minskningen. 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. Med tanke på de uteblivna leveranserna av bussar så har vår skuldsättning minskat under året men från slutet av 2026 och framåt kommer skuldsättningen att öka markant och med det kommer ränterisken att öka. Nuvarande skuldportfölj har en god balans på bundna och rörliga lån och har en endast en mindre avvikelse från gällande finanspolicy på andelen som har en kapitalbidningstid på mellan 0-1 år. Detta kommer dock att justeras vid kommande finanseringar under 2026.
- 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 våra underentreprenörer använder. Under slutet av 2024 kom beslut från EU att Sverige återigen undantas beskattning av biodrivmedel. Detta innebar att priset för biogas sänktes 2025 med motsvarande skatten och att vi även erhöll

retroaktiv ersättning för tidigare år som har återförts till respektive uppdragsgivare.

Under 2025 ökade HVO priserna vilket delvis berodde på regeringens beslut om att öka reduktionsplikten något. Eventuella nya beslut i frågan om reduktionsplikt kan påverka. Genom införande av elbussar minskas andelen drivmedelskostnader och således bränslerisken totalt sett i bolaget.

- Under 2026 och 2027 kommer vi 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.
- Förändringar i trafikuppdrag. Den senaste årens beslut om trafikneddragningar i båda länen har vi hanterat inom ramarna för vårt flexibla koncept med stor gemensam fordonsflotta över de två länen och tillsammans med våra ramavtalsleverantörer. Fattas det beslut om ytterligare förändringar i trafikvolym och dessa blir för stora så

skulle det kunna innebära risk för outnyttjade resurser alternativt brist av resurser avseende tex 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 oss både på kort och lång sikt och påverkar både planering, investeringar, underhåll och resursallokering både för nuvarande och framtida depå.

• Avtal med uppdragsgivaren. I och med att den inomkommunala kollektivtrafiken i Västmanland inte är skatteväxlad finns ett särskilt avtal mellan kommunerna och Region Västmanland som reglerar beställningarna av trafiken. Detta avtal är uppsägningsbart på 18 månader.

Då Svealandstrafiken gör investeringar i bussar och infrastruktur som har en betydligt längre livslängd än 18 månader så finns en underliggande finansiell risk.





## Kommunikation med revisorer

Kommunikation med revisorer sker vid avstämningsmöten under våren och hösten samt vid helårsbokslut. I år har inget fysiskt besök skett av revisorerna under höstens förvaltningsrevision, däremot bokslutgranskning vid helårsbokslutet. I samband med årsbokslutet sker även granskning från lekmannarevisionen. Löpande kommunikation har skett för att få vägledning i olika frågeställningar.

## Ärenden som lämnats till Regionfullmäktige för ställningstagande

Svealandstrafiken har under året inkommit med begäran om utökad borgen för kommande investeringar som Regionfullmäktige fattat beslut om. Vidare har Regionfullmäktige fattat beslut om reviderat ägardirektiv och bolagsordning för oss.

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 vår finansiella rapportering är organiserad bedöms ha fungerat 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

*Annika Larsson*

Annika Larsson

Date: 2026-03-10 10:51 CET

Role: VD-assistent

Signed via account: annika.larsson@svealandstrafiken.s

*Per Östblom*

Per Östblom

Date: 2026-03-10 13:49 CET

Role: Styrelseledamot

Signed via account: per.ostblom@hotmail.com

*Nils-Eric Gustavsson*

Nils-Eric Gustavsson

Date: 2026-03-23 12:51 CET

Role: Styrelseordförande

Signed via account: nils-eric.gustavsson@svealandstrafi