Årsredovisning 2025

Svealandstrafiken

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

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE / INTRODUKTION
Det här är Svealandstrafiken 6
Några höjdpunkter från året 9
Året i siffror 10
Vår affärsplan 11
Förväntad utveckling samt väsentliga risk- och osäkerhetsfaktorer 18

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE / BOLAGSSTYRNING
Bolagets styrning och strategi 21
Ledningsgrupp 24
Styrelse 25
Styrelsens arbetstagarrepresentanter 26

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE / HÅLLBARHET
Introduktion 28
Dubbel väsentlighetsbedömning 29
Intressenter och deras viktigaste frågor 31
Våra viktigaste hållbarhetsfrågor 32

INFORMATION OM MILJÖ 33
Minimera klimatpåverkan och optimera energianvändning 34
Minimera luftföroreing, mikroplaster och utsläpp 42
Resursförbrukning och avfallshantering 48

INFORMATION OM SAMHÄLLSANSVAR 51
Ett säkert och attraktivt arbetsliv för våra anställda 52
Kravställning och uppföljning av varor och tjänster 64
Trygghet, säkerhet och tillgänglighet för resenärer 68

INFORMATION OM STYRNING 72
Ansvarsfullt företagande 73

HÅLLBARHETSNOTER 81
Klimatberäkningar 82
Visualisering av utsläppsfördelningen mellan och inom scope 1, 2 och 3 84
Våra samlade hållbarhetsmål 85

FINANSIELLA RAPPORTER
Resultaträkning 90
Balansräkning 91
Kassaflödesanalys 93
Noter 94

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 reklamuppsättning, 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”

Några höjdpunkter från året

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

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[2]

Vår fordonsflotta[1]

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 mätetal 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 infrastrukturfrågor, 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 inköpspolicy 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 brandskydds-organisation 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 dataskyddsombud 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

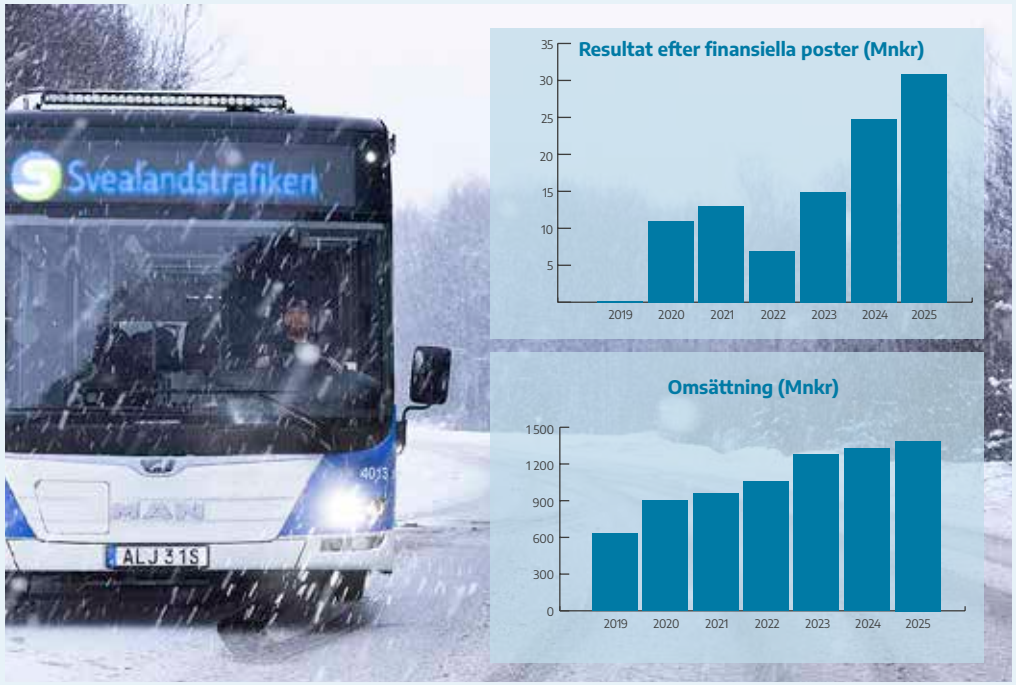
Vårt långsiktiga mål är att generera en hållbar avkastning över tid och genom detta skapa ett än mer solitt bolag. Vår verksamhet ska vara konkurrenskraftigt och effektiv och ge bästa möjliga utväxling för skattepengen.

Årets resultat överträffar avkastningskravet med +10,8 mnkr. Utfallet uppgår till +30,8 mnkr före bokslutsdispositioner och skatt. Resultatet beror på högre trafikvolymer 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 försenad. 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 bussrealterat 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 trafikvolymer 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.

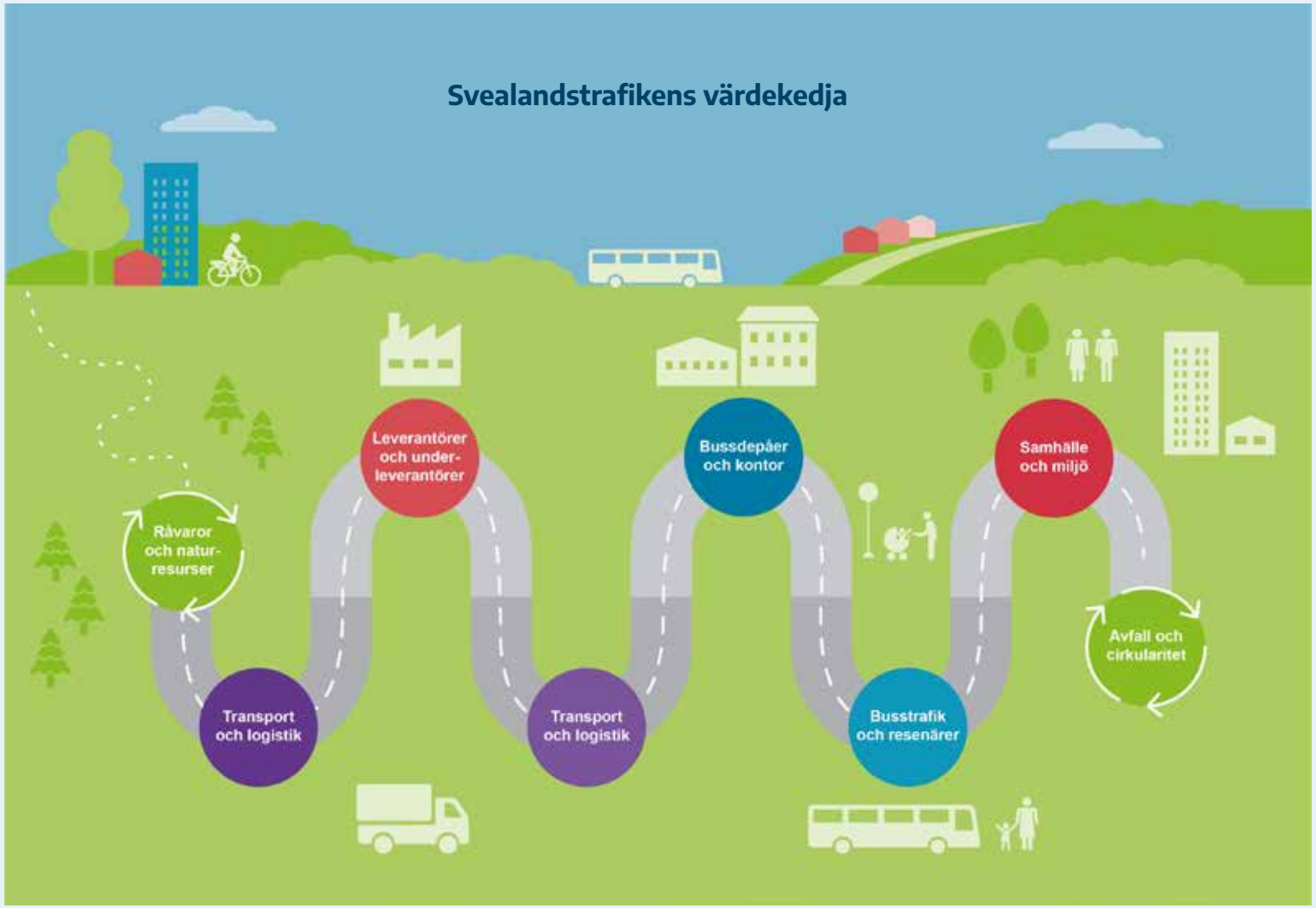
Strategin bygger på ett helhetsperspektiv där vi beaktar risker och möjligheter i hela värdekedjan, både hur de påverkar Svealandstrafiken och hur vår verksamhet påverkar omvärlden. Vår roll som utförare av en samhällsviktig funktion är central och präglar våra strategiska vägval.

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

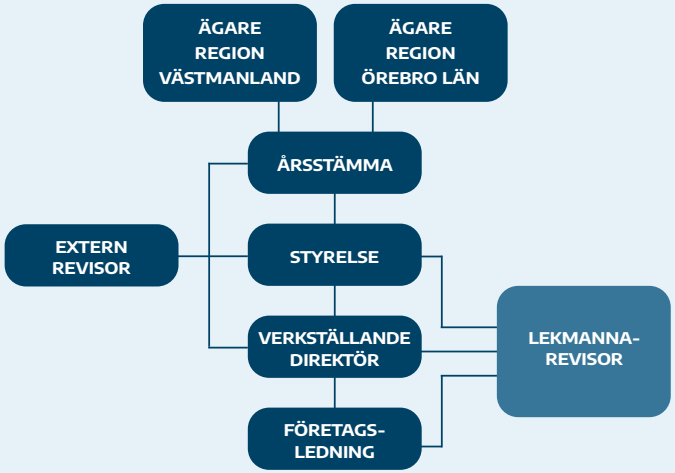
Ägarnas styrning av bolaget kommer i första hand till uttryck genom bolagsordning, ägardirektiv och aktieägaravtal. Därutöver kan ägarna även besluta om andra styrdokument som ska gälla för hela kommunkoncernen, däribland verksamhet som bedrivs i aktiebolag. För att formellt binda ett bolag till ett 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 branschanpassade inventeringar och bedömningar. Viktiga källor är exempelvis Encore miljödatabas, GRI och SASB hållbarhetsstandarder samt riskbedömningar och rapporter från branschorganisationer, frivilligorganisationer och myndigheter.

Syftet är att väsentlighetsbedömningen 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)”	• En kostnadseffektiv kollektivtrafik • All trafik ska utföras med fossilfria bränslen och eldrift ska få allt större betydelse • Fordon ska vara tillgänglighetsanpassade • Kollektivtrafiken ska uppfattas som pålitlig • Kollektivtrafiken ska uppfattas som trygg och säker	• Regelbundna samverkansmöten • Strategiska möten 2 ggr/år • Verksamhetsspecifika mål med hänsyn till krav och synpunkter
Resenärer	• Punktlighet (överenstämmelse med tidtabell) • Resan är ett snabbt alternativ • Tryggt att resa • Tillgängligt för alla inkl. barn, äldre och personer med funktionsnedsättning	• Kundundersökningar (NKI Kollbar) • Synpunkter inrapporterade via kundtjänst • Verksamhetsspecifika mål och KPI’er i verksamhetsplan på nyckelområden
Ägare (Region Västmanland och Region Örebro Län)	• Bidra till att nå våra ägares hållbarhetsmål	• Ägardialog • Bolagsstämma • Verksamhetsspecifika mål med hänsyn till hållbarhetsprogrammet
Egen arbetskraft	• Hållbar och attraktiv arbetsgivare • Säker arbetsmiljö • Kompetensutveckling • Arbetstider • Förebyggande mot hot och våld	• Arbetsplatsträffar APT, medarbetarsamtal och medarbetarundersökning • Samverkansprocessen med skyddsombud och fackliga samt arbetsgivarrepresentanter • Regelbundna avstämningar med chefer • Systematiskt arbetsmiljöarbete
Kommuner	• Trafikutvecklingsfrågor • Krav på kvaliteten på leverans • För de kommuner där vi utför skolskjuts ställs krav på barnrättsperspektivet • Kollektivtrafik med buss ska ha låga utsläpp och låg bullernivå för att främja bra bostadsmiljöer • Högre säkerhet och färre olyckor	• Länsdelsamråd 2 ggr/år • Skolskjuts (beroende på uppdrag inom resp. kommun) • Intressen omhändertagna i verksamhetsplan
Regionpolitiker	• Skattemedel ska används ansvarsfullt och för att skapa så mycket nytta som möjligt • Budget i balans • Måluppfyllelse • Nöjda resenärer, berörda invånare samt uppdragsgivare • Att fler väljer att åka kollektivt	• Presidiemöte Kollektivtrafikmyndighet, KTM • Arbetsutskott Regionstyrelsen, RS • Verksamhetsspecifika mål och mätetal är i linje med intressen
Arbetsmarknadens parter (Vision, Kommunal och Sobona)	• Arbetsmiljö • Arbetsvillkor • Kompetensförsörjning/utveckling	• Samverkansprocessen • Arbetsmiljönätverk (Branschövergripande) • Arbetsgivarråd, trafik • HR-nätverk, trafik • Sobona styrelse • Verksamheten formas med hänsyn dessa synpunkter
Myndigheter och tillsyn (Arbetsmiljöverket, Miljökontoren i respektive kommun, stadsbyggnadskontor, Energimyndigheten, Trafikverket)	• Efterlevande av arbetsmiljölagstiftning • Efterlevande av miljöbalken, (dock olika krav på utsläppsnivåer), uppföljning av vattenförbrukning, vissa kommuner ställer krav på miljömärkta kemikalier. • Delaktighet i detaljplanefrågor, lokaliseringsfrågor (bostäder vs verksamheter). • Efterlevande av lag om energikartläggning • Bidragsgivare (klimatklivet)	• Dialog sker via tillsynsbesök och delgivande av rapportunderlag eller vid ev. inspektionsmeddelanden)
Allmänhet, press och media	• Framkomlighet i trafiken • Ansvarsfull hantering av skattemedel • Transparens • Information och lättillgänglig fakta	• Dialog med media i samband med ev händelse. • Transparent information.
Branschorganisationer (Sveriges bussföretag, Svensk kollektivtrafik)	• Marknadsför bussens nytta i samhället • Påverkar lagstiftning och politiska beslut som är viktiga för kollektivtrafikens utveckling, (ex. inom tillgänglighet, miljökrav, kompetensförsörjning, beredskap, körkortsfrågor)	• Arbetsutskott till styrelsen • Styrgruppens möten • Medlemsmöten
Underentreprenörer buss	• Utvärdering på fler parametrar än pris • Fler och tätare avtalsuppföljningar • Nyttjande av ST’s depåer (uppställning och tvätt) • ST design - förenklade krav • De större UE har prioriterade områden inom hållbarhet: Trafiksäkerhet, utsläpp till luft, utsläpp till vatten, avfall, leverantörskedjan	• Drift och avtalsmöten 6 ggr per år • Inför viktiga upphandlingar görs en förstudie med en förberedande dialog sk RFI, request for information • Utvärderingsmöten
Arbetare i värdekedjan (utöver underentreprenörer)	• Hållbar upphandling, där hänsyn tas till miljö och socialt ansvar	• Leverantörsuppföljning • Riskanalys inför upphandling • Deltagande i branschinitiativ, däribland Etisk handel Sverige och Elfordonsgruppen
Leverantörer och anbudsgivare	• Affärsmässig relation och tydlig process för avtalsförvaltning • Tydlig kravställning samt styrning • Strukturerad uppföljning	• RFI och tidiga dialoger • Dialog genom avstämningsmöten under avtal • Uppföljningsmöten

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.

	Minimera klimatpåverkan och optimera energianvändning	**Minimera luftförorening från vägtrafik och spridning av mikroplast från däck**	**Resursförbrukning och avfallshantering**	**Minska sjukfrånvaro, säkra kompetensförsörjning och öka trafiksäkerhet**	**Kravställning och uppföljning av avtal och inköp**	**Trygghet, säkerhet och tillgänglighet**	**Ansvarsfullt företagande och offentlig upphandling**
Väsentliga konsekvenser för människor eller miljö **positiva (+) eller negativa (-)**	+Kollektivtrafiken som möjliggörare av minskad fossilbaserad biltrafik + Kollektivtrafiken som möjliggörare av minskad energianvändning för samhället - Utsläpp av växthusgaser från Svealandstrafikens hela värdekedja, i synnerhet leverantörskedjan - Energianvändning i utförande av trafikarbete och i våra lokaler	+ Kollektivtrafik som möjliggörare av minskad luftförorening om personbilsresor undviks - Bussar med förbränningsmotorer leder till utsläpp av luftföroreningar - Spridning av mikroplast genom däckslitage	- Miljöpåverkan relaterad utvinning av råvara samt varutillverkning och sammansättning av varor för vår verksamhets behov - Miljöpåverkan genererat av avfall från vår verksamhet	+ Säkra anställningar genom att bolaget har tilldelad trafik - Utmanande arbetstider för bussförare - Yrkesrelaterad trafiksäkerhetsrisk för bussförare - Hot och våldssituationer i trafiken	- Negativ påverkan på arbetare i värdekedjan relaterat till Svealandstrafikens stora inköpskategorier, ex. fordon, reservdelar, kemikalier, elektronik och textil	+ Utförande av säker och effektiv kollektivtrafiken samhällstjänst + Trygghetsskapande genom kameraövervakning + Inkluderande kollektivtrafik + Beredskapsarbete - Trafikolycksrisk	+ Värdegrundsarbete och företagskultur + Medlemskap i branschorganisationer för kollektivtrafikens utveckling + Offentlig upphandling för att driva hållbar utveckling + Små och medelstora bussbolag ges förutsättning att komplettera övrig verksamhet - Korruptions- och mutbrott i värdekedjan
Väsentliga finansiella risker och möjligheter			- Högt beroende av specifika resurser eller tjänster	- Sjukfrånvaro - Kompetensbrist (på lång sikt utmaning att rekrytera till buss- och verkstadsyrket)			

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

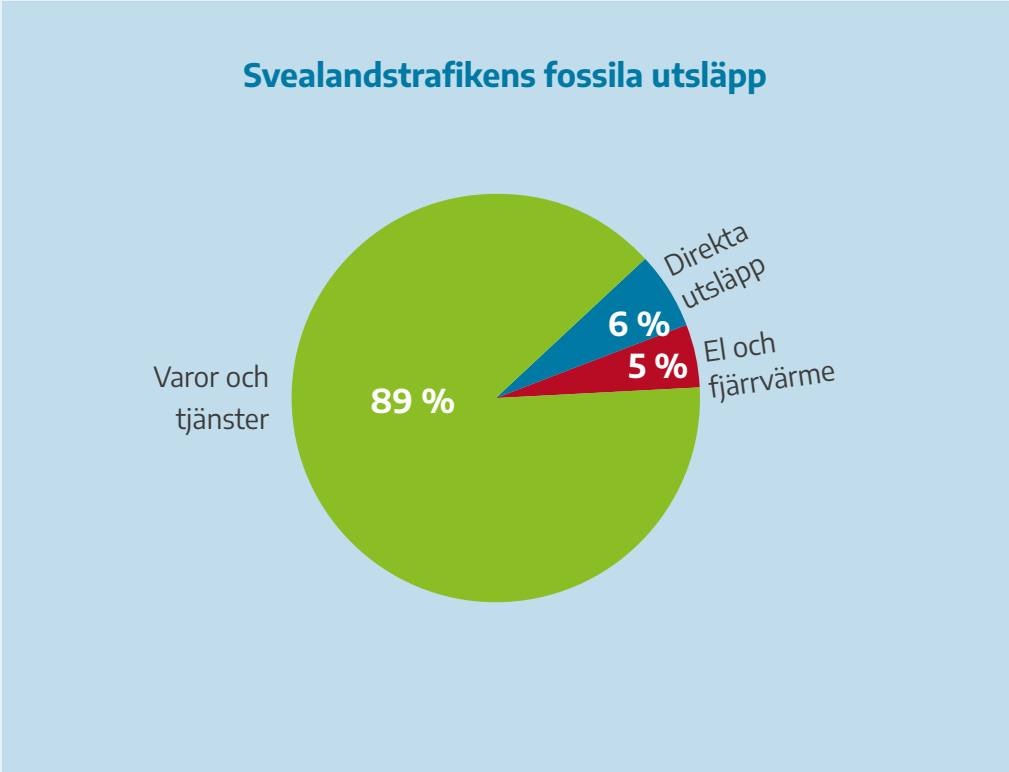
Minimera klimatpåverkan och optimera energianvändning

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 växthusgas-utsläpp under 2025 till 11 370 ton CO_2e, varav 733 ton CO_2e i scope 1 (6 %), 575 ton CO_2e i scope 2 (5 %) och 10 062 ton CO_2e i scope 3 (89 %). Enligt marknadsbaserad metod beräknas utsläppen till 11 083 ton CO_2e, varav 733 ton CO_2e i scope 1, 298 ton CO_2e i scope 2 och 10 052 ton CO_2e 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 utsläpps-minskningsmålen beräknas utsläppen av växthusgaser (uttryckt i CO_2-ekvivalenter, CO_2e) varje år. CO_2e 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 uteslutits från beräkningen. Den främsta anledningen är att de har osäkra dataunderlag kombinerat med att bolaget har mycket begränsad möjlighet att påverka utsläppen. Det rör hämtning av kommunalt avfall, hämtning av reningsverksslam samt skänkning av ej uthämtat hittegods. Under basåret 2023 uppgick de bedömda utsläppen från dessa kategorier till 1 ton CO_2e 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
Scope 1 - Växthusgasutsläpp							
Bruttoväxthusgasutsläpp scope 1 (tCO_2e)	717	695	733	2 %	359	0	-7,1 %
Procentandel scope 1- växthusgasutsläpp från reglerade utsläppshandelssystem (%)	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Scope 2 - Växthusgasutsläpp							
Platsbaserade bruttoväxthusgasutsläpp inom scope 2 (tCO_2e)	639	639	575	-10 %	320	0	-7,1 %
Marknadsbaserade bruttoväxthusgasutsläpp scope 2 (tCO_2e)	204	192	298	46 %	102	0	- 7,1 %
Betydande växthusgasutsläpp inom scope 3							
Totala indirekta bruttoutsläpp scope 3 platsbaserat (tCO_2e)	10 360	9 821	10 062	-3 %	7 604	1 554	-3,6 %
Totala indirekta bruttoutsläpp scope 3 marknadsbaserat (tCO_2e)	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 scope1 eller scope 2)	2 613	2 795	3 598	38 %	1 960		
3 Bränsle- och energirelaterade verksamheter marknadsbaserat (ingår inte i scope1 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 verksamhe ter	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 tidiga re led	22	16	16	-27 %	17		
9 Transport i senare led	NA	NA	NA				
10 Bearbetning av sålda pro dukter	NA	NA	NA				
11 Användning av sålda pro dukter	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				
Totala utsläpp av växthusgaser							
Totala utsläpp av växthusgaser (platsbaserade) (tCO^2e)	11 587	11 155	11 370	-2 %	8 282	1 554	-4,0 %
Totala utsläpp av växthusgaser (marknadsbaserade) (tCO^2e)	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

1. Målet för kapitalvaror (bussinköp) är intensitetsbaserat (CO_2e/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 kravställas 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_2e 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_2e, främst genom driftoptimering, energieffektiv belysning samt minskad morgonvärmning av bussar med fjärrvärme.

I scope 3 beräknas utsläppen minska med 1 684 ton CO_2e genom övergång till elbussar som minskar mängden reservdelar, fordonsvätskor samt i viss mån utsläpp från produktion av bränslen. Vi har även identifierat våra leverantörers klimatmål, i de fall sådana finns, och tillämpat dem på vårt målår 2030. Leverantörernas klimatarbete beräknas minska våra utsläpp med 112 ton CO_2e i scope 2 och 2 647 ton CO_2e 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 utsläpps-minskningar 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 rådighet och var det finns större möjlighet att minska utsläppen. Basåret är satt till 2023 och därmed har vi 2025 vårt andra år för jämförelse.

		Mål	Mål	Utfall				Basår	Basår
Hållbarhetsmål	**Fotnot**	**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

1. Med klimatneutral menas nettonoll. Mäts både som absoluta utsläpp växthusgaser scope 1-3 , (tot ton CO_2e) och genom jämförelsemåttet g CO_2e/ fordonskilometer där utsläppen relateras till vår produktion. Mål beslutat 2024-Q4.
2. Mäts som g CO_2e i scope 1+2 marknadsbaserad metod. Mål beslutat 2024-Q4.
3. Mäts som växthusgasutsläpp, (g CO_2e) i scope 3 exkl. kategori 3.2.
4. Mäts som mängd koldioxid från inköpta bussar, CO_2 e/kr (scope 3.2). Målnivå ska uppnås senast 2030. Mål beslutat 2024-Q4.
5. Ton CO_2e för inköpta reservdelar.
6. Antal ägda depåer med solelsanläggning 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.

Kommentarer till målens utfall

Under 2025 har utsläppen av växthusgaser ökat med 215 ton CO_2e (+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 följdeffekter, 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_2e 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_2e.

I scope 3 uppgår de biogena utsläppen till 8 700 ton CO_2e 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 uthyrda depåer (scope 3)	149
Scope 1	22 349
Scope 2	1 663
Scope 3	8 688
Totala biogena utsläpp (ton CO2)	**32 700**

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

Minimera luftföroreing, 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 skärpas och där utgör kollektivtrafiken att 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 däckslitaget 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 däcket 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 fordonstvättsanläggnings miljöbelastning och ett av Naturvårdsverkets fokusområden i den nationella strategin för tillsyn enligt miljöbalken är just fordonstvättar.
I takt med att Svealandstrafiken har tilldelats mer trafik så har fler depåer övertagits. Därmed har vattenprovtagning initierats på fler platser de senaste åren 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	1 077–1 248 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 inköpspolicy
- 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 (NOx), kolmonoxid (CO), och partiklar jämfört med den föregående. Euro VI, som infördes 2014 för tunga fordon, innebär exempelvis en halvering av NOx- utsläppen jämfört med kraven i Euro V.

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 däcket 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 däckslitaget. 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 skyddsrond. Vi har även vidareutvecklat vår systematik kring miljörisker 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.

		Mål	Mål	Utfall				Basår	Basår
Hållbarhetsmål	**Fotnot**	**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

1. Mäts som medelvärde av delindex förbränningsmotor + delindex däckslitage + delindex kemiska produkter.
2. Andel utsläppsfria bussar av total bussflotta. Mål beslutat 2024-Q4.
3. Mäts som däckslitage i relation till fordonskilometer, (g/fordonskilometer). Däckslitaget beräknas utifrån antalet nyinköpta och regummerade däck under året tillsammans med antaganden om vilken volym av däcket 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.
4. 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.

Däckslitaget uppvisar stora variationer från år till år. Det beror snarare på att vi köpte in lite större lager under 2024 än att själva slitaget 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

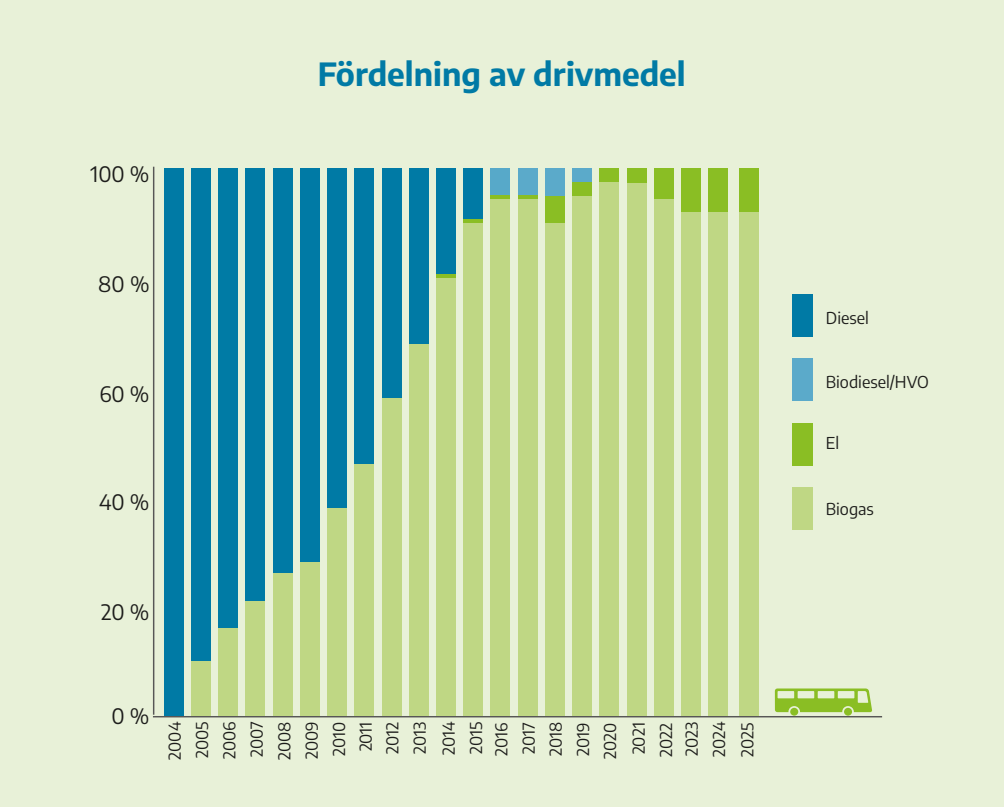
Svealandstrafiken strävar efter att bedriva kollektivtrafik med fokus på hållbarhet och resurseffektivitet. Genom att bland annat använda förnybara bränslen och ställa höga krav på våra leverantörskedjor, arbetar vi aktivt för att minimera miljöpåverkan och främja en ansvarsfull hantering av avfall.

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 högrisländer 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 förartoaletter 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 [1]

	Avfall som avletts för bortskaffande			Avfall avsett för bortskaffande	
	Förberedelse för återanvändning	Material-återvinning	Andra återvinnings-förfaranden	Förbränning	Deponi
Farligt avfall		335 831 kg		27 697 kg	36 kg
Icke farligt avfall		81 074 kg	188 608 kg [2]	84 849 kg	10 386 kg
Total mändg avfall		416 905 kg	188 608 kg	112 546 kg	10 422 kg

Tabell 10: Avfall uppdelat efte vad som avlets från bortskaffande resp. avsetts för bortskaffande

[1] Upplysningar kring resursutflöden hämtas från vår avfallsleverantörs kundportal
[2] Siffran motsvarar biobehandlat avfall

Styrande dokument för resursförbrukning och avfallshantering

- Miljöpolicy
- Riktlinje för egenkontroll
- Upphandling- och inköpspolicy
- 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.

		Mål	Mål	Utfall				Basår	Basår
Hållbarhetsmål	**Fotnot**	**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

1. Mängd icke-farligt avfall i relation till vår produktion,
2. (g/fordonskilometer). Mål beslutat 2024-Q4, inga insatser har införts ännu.
3. Andel icke-farligt avfall till materialåtervinning (%). Mål beslutat 2024-Q4.
4. 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.
5. 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 förartoaletter 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 renoverade 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 verktadsyrket. 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 trafiksäkerhet- och arbetsmiljörisker 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.

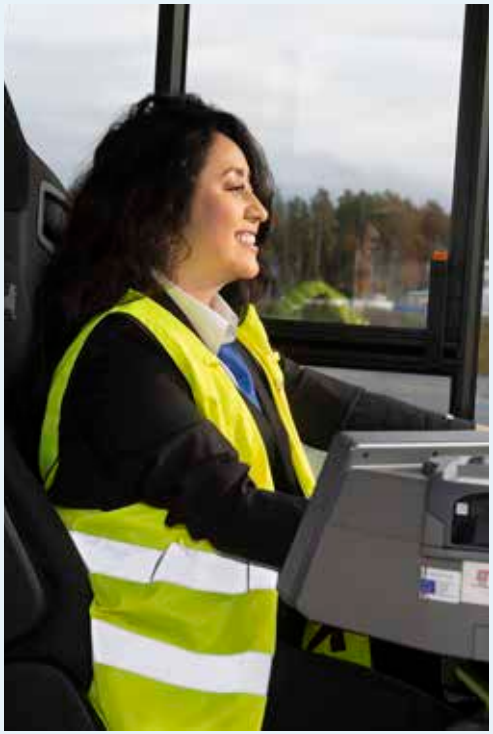
En viktig parameter för trafiksäkerheten är att hålla fordonsparken välunderhållen och besiktigad. Det gör att vi kan förhindra olyckor och tillbud som kan orsakas av fordonsfel. I år gick 87 % av våra fordon genom besiktningen helt utan anmärkning, vilket är ett lite lägre resultat än föregående år. 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 nivå vi 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 arbetsmiljörisker 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 arbetet 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.

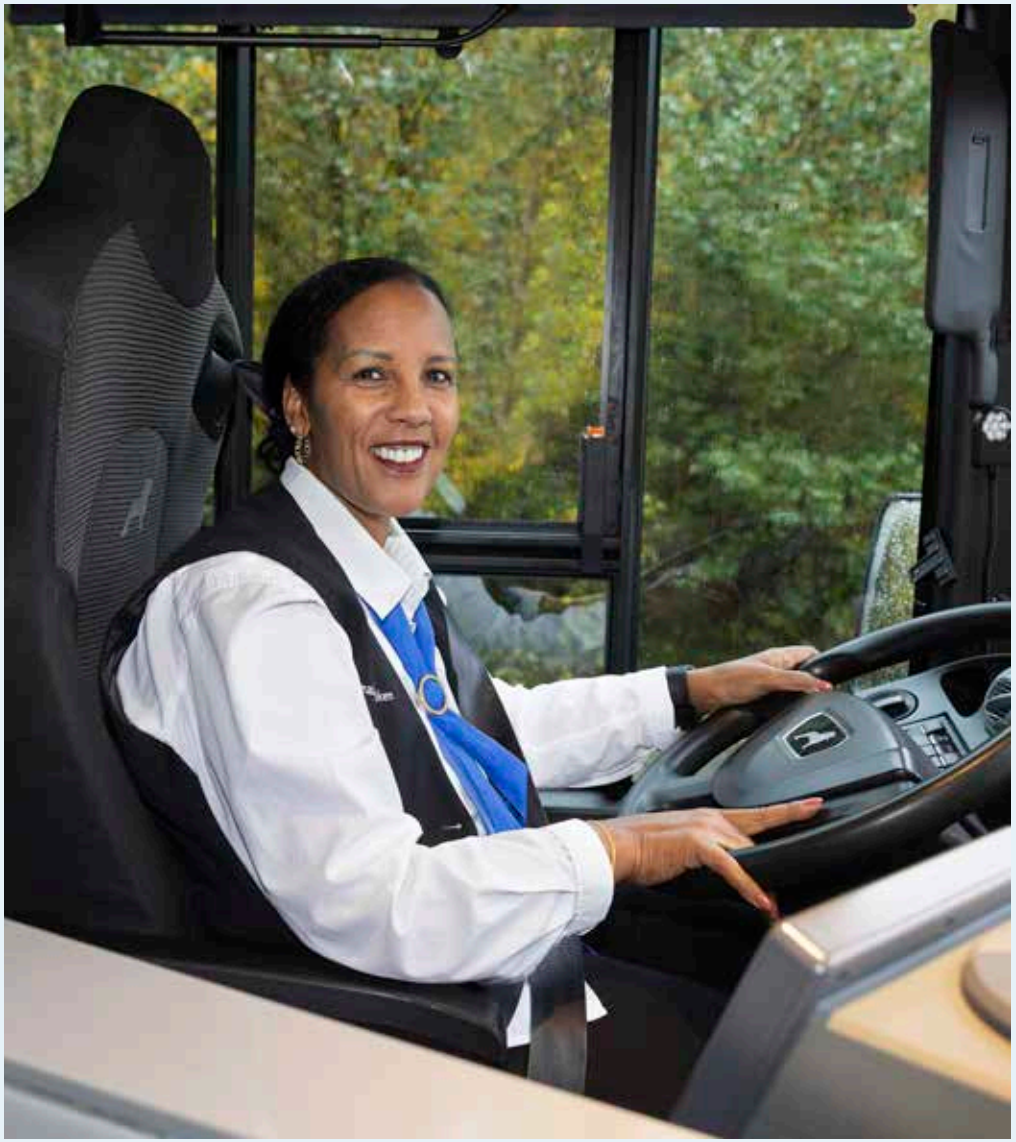
Med syfte att öka tryggheten för både resenärer och förare finns kameraövervakning i alla Svealandstrafikens bussar. All övervakning sker med tydlig information till de som berörs och materialet hanteras genom fastställda rutiner i enlighet med dataskyddsförordningen för att skydda den personliga integriteten. 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 schemaläggningen. 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 tjejkväll 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.

		Mål	Mål	Utfall				Basår	Basår
Hållbarhetsmål	**Fotnot**	**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

1. 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.
2. Mäts som den procentuella fördelningen mellan kvinnor och män i kvartal 4.
3. 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.
4. 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 nöjdmed 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 personal-omsättningen 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)[1]
Män	922 st (82 %)
Kvinnor	203 st (18 %)
Annat	0
Ej angivet	0
Totalt anställda	1 125
(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
Antal anställda som lämnat bolaget	54	97	115
Personalomsättning	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(*)	Uppgift saknas	Totalt
Antal anställda(1)				
203	922	0	0	1 125
Tillsvidareanställda(2)				
159	726	0	0	885
Tillfälligt anställda (3)				
6	14	0	0	20
Behovsanställda (4)				
38	182	0	0	220
Heltidsanställda (5)				
154	723	0	0	877
Deltidsanställda (6)				
11	17	0	0	28

(*) Kön enligt vad som anges av de anställda själva

(1) Mäts per 31 december

(2) Mäts per 31 december

(3) Antal tillfälligt anställda = vikarierande och provanställda per 31 december

(4) Mäts per 31 december

(5) Mäts per 31 december

(6) 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
Fördelningen av de anställda efter åldersgrupp[1]			
Under 30 år	58	56	49
Mellan 30-50 år	488	485	466
Antal över 50 år	579	543	569
Könsfördelningen i antal och andel på företagsledningsnivå[2]			
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 %
Andel kvinnor som gick i vår egen busskörskola			
Andel kvinnor (mål 50 %)	43 %	42 %	0 %
[1][2] Mätningar speglar lägesbild per 31 december			

Tabell 16: Mångfaldsindikatorer

Mått för arbetsmiljö och säkerhet

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

[1] Antalet dokumenterade arbetsrelaterade olyckor hämtas från avvikelserapporteringssystemet IA, händelsetyp olycka. Olyckor kan vara kollisioner i trafiken eller olyckor i verkstaden.
[2] Frekvensen beräknas som antalet dokumenterade arbetsrelaterade olyckor per 1 000 000 arbetade timmar.
[3] Tillbud definieras som oönskade händelser som hade kunnat sluta i ohälsa eller olycksfall, (t. ex. en mindre busskollidering 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.
[4] 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
Andel av anställda som har tagit ledigt av familjeskäl[1] uppdelat efter könstillhörighet			
Andel anställda	13,33 %	12,36 %	13,01 %
Andel kvinnor	11 %	7 %	7 %
Andel män	14 %	14 %	14 %
[1]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 (Målår)	Utfall 2025	Utfall 2024	Utfall 2023
Sjukfrånvaro				
Sjukfrånvaro totalt[1]	4,5 % (2030)	7,6 %	8,85 %	9,69 %
Långtidssjukfrånvaro[2]		3,35 %	4,59 %	4,97 %
Korttidsfrånvaro [3]		4,24 %	4,26 %	4,72 %
Friskvårdsbidragsutnyttjande				
Nyttjande av friskvårdsbidrag[4]	85 % (årligen)	84,2 %	83 %	49 %

[1] Sjukfrånvaron mäts som andelen timmar med sjukfrånvaroorsak av totalt arbetade timmar under perioden (jan- dec).
[2] Långtidssjukfrånvaro mäts som andelen timmar med sjukfrånvaroorsak från dag >14 av totalt arbetade timmar under perioden (jan- dec).
[3] Korttidssjukfrånvaron mäts som andelen timmar med sjukfrånvaroorsak dag 1 – 14 av totalt arbetade timmar under perioden (jan- dec).
[4] 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 (Målår)	Utfall 2025	Utfall 2024	Utfall 2023
ENPS[1]	25 (2030)	15	9	NA
Svarsfrekvens - medarbetarundersökning	100 % (årligen)	65 %	58 %	NA

[1]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, arbetsskadeförsäkringen och det svenska pensionssystemet.

Kravställning och uppföljning av varor och tjänster

Svealandstrafiken verkar för en långsiktigt hållbar utveckling genom att i största möjliga mån välja varor och tjänster som är producerade och levererade under hållbara sociala och miljömässiga förhållanden. Intressena, synpunkterna och rättigheterna för medarbetare i vår värdekedja beaktas genom en kombination av kravställning, leverantörsuppföljning, dialoger med leverantörer och riskanalys. Inför varje direktivstyrd upphandling görs en bedömning av 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 kollektiv-avtalsliknande 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 kravställs 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 kravställer 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 tröskelvärdet1 med hållbarhetspåverkan2 inkludera relevanta3 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

1. 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 förares 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.

		Mål	Mål	Utfall				Basår	Basår
Hållbarhetsmål	**Fotnot**	**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

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

Visselblåsarfunktion

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

Svealandstrafikens samlade policyer för ansvarsfullt företagande

Styrande dokument med påverkan på miljöarbetet

Miljöpolicy

Miljöpolicyn 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 inköpspolicy

Upphandlings- och inköpspolicyn 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. Policyn 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, arbetstagare 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

Förarhandbok

Förarhandboken är ett stöd för våra förares 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 högrisländer 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
Sammanlagda monetära värdet av politiska bidrag[1]		
Värde	258 815 kr	254 989 kr
[1] 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
Genomsnittliga tid i antal dagar som det tar för företaget att betala en faktura [1]			
Antal dagar	31	31	N/A
Antalet rättsliga förfaranden som för närvarande är utestående avseende sena betalningar			
Antal förfaranden	0	0	0
Antalet avtalade dagar som företaget tillämpar som standard i betalningstid			
Antal dagar	30	30	30
[1] 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_2e/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_2e/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_2e/kr för spendanalys	0
3.5	Avfallshämtning	13	En av tre hämtningar bygger på leverantörsdata – supplier specific method (Stena recycling) medan två andra bygger på schablon för sophämtning från Upphandlingsmyndigheten average-data method	10
3.6	Privat bil i tjänst	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_2e/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).

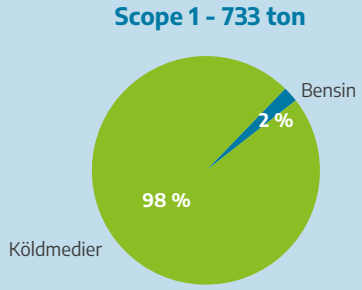
Scope 2

Enligt den platsbaserade metoden för inköpt energi är utsläppen från fastighetsel 183 ton CO_2e, 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.

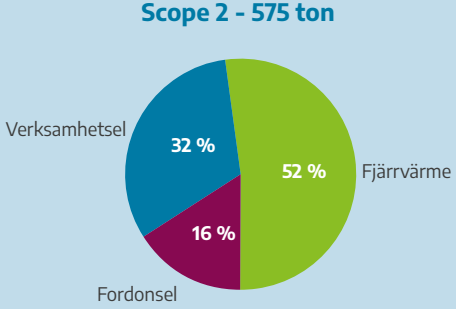
Scope 3

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.

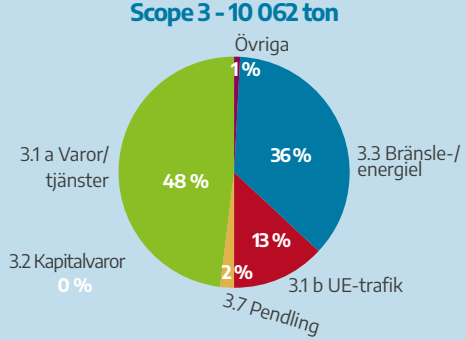
När kategori 3.1 bryts ner (figur 7) är reservdelar den avgjort största posten med 55 %. Andra större poster är IT-relaterade inköp (9 %), Byggrelaterade entreprenader (6 %), Fordonsvätskor såsom motoljor, tvättkemikalier och glykol (13 %) samt däck (5 %). Övriga inköpsposter står för 12 % av utsläppen.



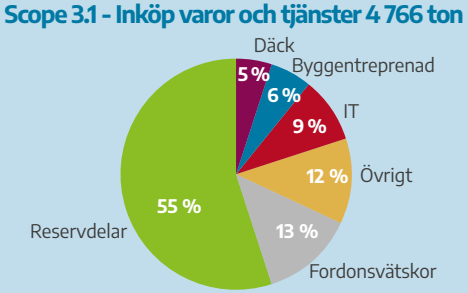
Figur 4: Fördelningen av utsläpp inom scope 1 under 2025



Figur 5: Fördelningen av utsläpp inom scope 2 under 2025



Figur 6: Fördelningen av utsläpp inom scope 3 angiveni ton CO_2e under 2025



Figur 7: Fördelning av utsläpp 2025 inom kategori 3.1 (Inköp varor och tjänster) som utgör del av scope 3

Våra samlade hållbarhetsmål

Tabellen ger en översikt av våra aktuella hållbarhetmål. Flera av målen har vi följt och mätt under flera år medan andra är nyligen antagna.

		Mål	Mål	Utfall				Basår	Basår
Hållbarhetsmål	**Fotnot**	**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
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

1. Med klimatneutral menas nettonoll. Mäts både som absoluta utsläpp växthusgaser scope 1-3 , (tot ton CO_2e) och genom jämförelsemåttet g CO_2e/ fordonskilometer där utsläppen relateras till vår produktion. Mål beslutat 2024-Q4.
2. Mäts som g CO_2e i scope 1+2 marknadsbaserad metod. Mål beslutat 2024-Q4
3. Mäts som växthusgasutsläpp, (g CO_2e) i scope 3 exkl. kategori 3.2.
4. Mäts som mängd koldioxid från inköpta bussar, CO2 e/kr (scope 3.2). Målnivå ska uppnås senast 2030. Mål beslutat 2024-Q4.
5. Ton CO_2e för inköpta reservdelar
6. Antal depåer med solelsanläggning som har elektrifierade bussar, (Depåer ämnade att bygga på; Bettorp, Lindesberg, Sala, Karlskoga, Köping). Dessa ska även ha inriktning på högsta möjliga egenanvändning. Mål beslutat 2024-Q4.
7. Mäts som medelvärde av delindex förbränningsmotor + delindex däckslitage + delindex kemiska produkter.
8. Andel utsläppsfria bussar av total bussflotta. Mål beslutat 2024-Q4.
9. Mäts som däckslitage i relation till fordonskilometer, (g/fordonskilometer). Däckslitaget beräknas utifrån antalet nyinköpta och regummerade däck under året tillsammans med antaganden om vilken volym av däcket 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.
10. Mäts som volymandel ämnen som inger betänkligheter med miljöpåverkan (volym-% av totala volymen kemiska produkter).
11. Mängd icke-farligt avfall i relation till vår produktion, (g/fordonskilometer). Mål beslutat 2024-Q4, inga insatser har införts ännu.
12. Andel icke-farligt avfall till materialåtervinning (%). Mål beslutat 2024-Q4.
13. 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.
14. 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.
15. 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.
16. Mäts som den procentuella fördelningen mellan kvinnor och män i kvartal 4.
17. Hälsoindex består av 9 nyckeltal i hälsoindex: frisktal, sjuktillfällen, rehabinflöde, rehabrisk, rehabresultat, kort/långtidssjukfrånvaro, friskvård, arbetsmiljöarbete. Resultat av 2024 års utfall levereras i Q1. Sjukskrivningarna gick ner mellan år 2022 - 2023, vilket förklarar förbättringen mellan dessa år.
18. 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.
19. 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.
20. Mätning och urval görs i Svensk kollektivtrafiks resvane-, kvalitets, och attitydunddersökning, (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 betalts 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.

Flerårsöversikt (Tkr)	**2025**	**2024**	**2023**	**2022**	**2021**
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

Förändringar i eget kapital (Tkr)	**Aktie-kapital**	**Reserv-fond**	**Balanserat resultat**	**Årets resultat**	**Totalt**
Belopp vid årets ingång	7 500	1	3 209	53	10 763
Disposition enligt beslut av årsstämman			53	-53	0
Årets resultat				62	62
Belopp vid årets utgång	**7 500**	**1**	**3 262**	**62**	**10 825**

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.

Resultaträkning (Tkr)	**Not**	**2025-01-01 -2025-12-31**	**2024-01-01 -2024-12-31**
Rörelsens intäkter	2		
Trafikintäkter		1 281 470	1 299 939
Övriga rörelseintäkter		84 332	27 112
		1 365 802	**1 327 051**
Rörelsens kostnader			
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
		-1 318 434	**-1 275 741**
Rörelseresultat		**47 368**	**51 310**
Resultat från finansiella poster			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		2 336	4 442
Räntekostnader		-16 422	-24 317
Räntekostnader pensionsskuld		-2 507	-6 667
		-16 593	**-26 542**
Resultat efter finansiella poster		**30 775**	**24 768**
Bokslutsdispositioner	8	-30 500	-25 100
Skatt på årets resultat	9	-213	385
Årets resultat		**62**	**53**

Balansräkning (Tkr)	**Not**	**2025-12-31**	**2024-12-31**
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar			
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
Summa materiella anläggningstillgångar		**699 356**	**770 169**
Finansiella anläggningstillgångar			
Andra långfristiga fordringar	14	37 824	39 468
Summa finansiella anläggningstillgångar		**37 824**	**39 468**
Summa anläggningstillgångar		**737 180**	**809 637**
Omsättningstillgångar			
Varulager			
Varulager		15 661	15 408
Summa varulager		**15 661**	**15 408**
Kortfristiga fordringar			
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
Summa kortfristiga fordringar		**158 865**	**147 919**
Kassa och bank		85 254	47 547
Summa omsättningstillgångar		**259 780**	**210 874**
SUMMA TILLGÅNGAR		**996 960**	**1 020 511**

Balansräkning (Tkr)	**Not**	**2025-12-31**	**2024-12-31**
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		7 500	7 500
Reservfond		1	1
Summa bundet eget kapital		**7 501**	**7 501**
Fritt eget kapital	16		
Balanserad vinst eller förlust		3 262	3209
Årets resultat		62	53
Summa fritt eget kapital		**3 324**	**3 262**
Summa eget kapital		**10 825**	**10 763**
Obeskattade reserver	17	226 008	195 508
Avsättningar	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
Summa avstättningar		**76 061**	**88 042**
Långfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut	20, 21	218 729	392 024
Summa långfristiga skulder		**218 729**	**392 024**
Kortfristiga skulder			
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
Summa kortfristiga skulder		**465 337**	**334 174**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**996 960**	**1 020 511**

Kassaflödesanalys (Tkr)	**Not**	**2025-01-01 -2025-12-31**	**2024-01-01 -2024-12-31**
Den löpande verksamheten			
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
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		**110 542**	**110 507**
Kassaflöde från förändring av rörelsekapitalet			
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
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**110 825**	**126 924**
Investeringsverksamheten			
Investeringar i materiella anläggningstillgångar		-34 861	-47 002
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		14 649	204
Försäljning av finansiella anläggningstillgångar		1 645	1 645
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**-18 567**	**-45 153**
Finansieringsverksamheten			
Amortering av lån		-54 539	-141 475
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**-54 539**	**-141 475**
Årets kassaflöde		**37 719**	**-59 704**
Likvida medel vid årets början			
Likvida medel vid årets början		47 547	107 251
Kursdifferens i likvida medel			
Kursdifferens i likvida medel		-12	0
Likvida medel vid årets slut		**85 254**	**47 547**

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, utrangeras eventuell kvarvarande del av den gamla komponenten och den nya komponentens anskaffningsvärde aktiveras. Tillkommande utgifter som avser tillgångar som inte delas upp i komponenter läggs till anskaffningsvärdet om de beräknas ge företaget framtida ekonomiska fördelar, till den del tillgångens prestanda ökar i förhållande till tillgångens värde vid anskaffningstidpunkten.

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

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

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

Materiella anläggningstillgångar skrivs av systematiskt över tillgångens bedömda nyttjandeperiod, vilken årligen prövas. När tillgångarnas avskrivningsbara belopp fastställs,

beaktas i förekommande fall tillgångens restvärde. Bolagets mark har obegränsad nyttjandeperiod och skrivs inte av. Linjär avskrivningsmetod används för övriga typer av materiella tillgångar.

Följande avskrivningstider tillämpas:

	Antal år
Bussar i tätortstrafik	5-12
Bussar i länstrafik	7-12,5
Övriga fordon	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

Medelvärdet 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
	535 203	**524 280**

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 uppräkning 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
	89 581	**95 295**

Not 6 Övriga externa kostnader

	2025	2024
Lokalhyra	13 543	9 768
Fastighetskostnader	41 963	43 799
Övriga externa kostnader	46 663	46 918
	102 170	**100 484**
Varav ersättning till revisorerna - PwC		
Revisionsuppdrag	254	239
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget	186	172
	440	**411**

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
	-30 500	**-25 100**

Not 9 Skatt på årets resultat

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

	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
Redovisad skattekostnad	**-213**	**385**

Not 10 Byggnader och mark

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

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
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**143 320**	**129 262**
Ingående avskrivningar	-55 364	-51 183
Försäljningar/utrangeringar	8 687	4 833
Årets avskrivningar	-8 178	-9 014
Utgående ackumulerade avskrivningar	**-54 855**	**-55 364**
Utgående redovisat värde	**88 465**	**73 898**

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
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**1 012 817**	**1 026 579**
Ingående avskrivningar	-591 688	-520 589
Försäljningar/utrangeringar	5 067	1 564
Årets avskrivningar	-71 530	-72 663
Utgående ackumulerade avskrivningar	**-658 151**	**-591 688**
Ingående nedskrivningar	-12 614	-7 557
Försäljningar/utrangeringar	110	0
Årets nedskrivningar	-11 529	-5 056
Utgående ackumulerade nedskrivningar	**-24 032**	**-12 614**
Utgående redovisat värde	**330 634**	**422 277**

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
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**32 535**	**24 961**
Utgående redovisat värde	**32 535**	**24 961**

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
Långfristig fordran Region Örebro län	**37 824**	**39 468**
Utgående redovisat värde	**37 824**	**39 468**

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
	9 812	**15 623**

Not 16 Disposition av vinst eller förlust

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

Not 17 Obeskattade reserver

	2025	2024
Ackumulerade överavskrivningar	226 008	195 508
	226 008	**195 508**

Not 18 Avsättningar

	2025	2024
Pensioner och liknande förpliktelser		
Kapitalvärde av pensionsåtaganden enligt slutlig beräkning av Kommunernas Pensionsanstalt (KPA)	50 648	55 292
	50 648	**55 292**

	2025	2024
Övriga avsättningar		
Belopp vid årets ingång	7 000	0
Avsättning förpliktelse underentreprenör	0	7 000
Under året återförda belopp	-7 000	0
	0	**7 000**

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
	0	**37 742**

Not 21 Ställda säkerheter

	2025	2024
Tillgångar med äganderättsförbehåll	4 541	5 511
	4 541	**5 511**

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
	83 704	**75 909**

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
	79 392	**85 484**

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

Per Östblom

Staffan Braw

Cecilia Aldén

Einar Holmström

Johan Nordberg

Camilla Petersen

Charlotte Wäreborn

Björn Johansson

Maria Åkesson

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

Peter Söderman
Auktoriserad revisor