

# Bolagstyrningsrapport 2025



# Bolagsstyrningsrapport 2025

SVEALANDSTRAFIKEN AB, 556555-3350

Fastställs av bolagets styrelse 2026-02-24

## Beskrivning av bolagets verksamhet

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

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

Svealandstrafiken är en del av regionernas verksamhet.

## Utvärdering av styrelsearbetet

Under 2025 har bolaget haft totalt sex styrelsemöten, utvecklingsdag med bolagsledningen där temat var kris- och beredskap samt ordinarie årsstämma.

### Stående punkter på styrelsemöte

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

### Under året har följande beslut tagits

- Bokslut och årsredovisning 2024
- Bolagsstyrningsrapport 2024
- Hemställan om utökad borgensram
- Avyttring av depån i Laxå
- Tertialbokslut med årsprognoser

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

Gemensamma ägarträffar har hållits fyra gånger under 2025. Under året har också presidieträffar hållits med kollektivtrafikmyndigheten i Region Örebro län och presidieträffar med kollektivtrafikmyndigheten i Region Västmanland. Under året har en gemensam utvecklingsdag genomförts tillsammans med ägare och kollektivtrafikmyndigheterna i de bägge länen.

## Ägardirektiv

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

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

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

## Intern kontroll - Uppfyllande av bolagets ändamål

### Bolagets ändamål

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

Med utgångspunkt i vår riktlinje för internkontroll beslutar styrelsen inför varje år om en internkontrollplan. Detta med avsikt att genomföra systematiska kontroller i organisation, system, processer, arbetsflöden och rutiner för att säkerställa effektivitet och ändamålsenlighet för att verksamheten bättre ska kunna uppnå mål och uppdrag. En viktig del i internkontroll är att ringa in och bedöma möjliga risker som kan finnas och kan påverka verksamheterna.

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

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

### Finansiell rapportering

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

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







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

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

Under året har Svealandstrafikens totala låneskuld minskat med 54,5 mnkr och är vid årets slut 473 mnkr. Två lån har refinansierats på sammanlagt 87 mnkr. Den del av den totala låneskulden som ägarna borgar för uppgick till 473 mnkr och ligger inom ramen för aktuellt borgensbeslut. Soliditeten är vid årets slut på 19,1 %. Den positiva utvecklingen av soliditeten under året har påverkats av ej tagna lån pga. försenade bussleveranser, avbetalning av lån, erhållna bidrag samt det positiva årsresultatet. De finansiella kostnaderna är betydligt lägre än förväntat vilket framför allt är kopplat till de försenade bussleveranserna men även en positiv utveckling av räntenivåerna.

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

## Finansiella risker

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

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

- Kompetensförsörjning. Vår verksamhet är personalintensiv och mer än hälften av bolagets kostnader är personalrelaterade. Branschens utmaningar med kompetensförsörjning av bussförare blir än mer tydlig nationellt med inställd trafik som följd på flera håll. Vi har fortsatt klarat vårt trafikuppdrag under 2025 men ser motsvarande kompetensförsörjningsproblematik framför allt på några års sikt. För att motverka risken att stå utan personal på sikt jobbar vi med att utveckla körskolan i egen regi samt samverkan med andra parter. Sjukskrivningsnivåerna har under 2025 fortsatt minska jämfört med 2024 vilket är positivt men målsättningen är att fortsätta minskningen. Ett fortsatt aktivt arbete med att sänka sjukfrånvaron är nödvändig för att skapa ekonomiskt utrymme samt för att säkra bussförarresurs för trafikproduktionen.

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





kostnadsutvecklingen för resterande av innevarande år samt under kommande år. En faktisk volymrisk finns också då den uppskattade ramvolymen kan skilja sig när den blivit en bearbetad detaljvolym.

- Räntekostnaden med anledning av hög skuldsättningsgrad. Med tanke på de uteblivna leveranserna av bussar så har vår skuldsättning minskat under året men från slutet av 2026 och framåt kommer skuldsättningen att öka markant och med det kommer ränterisken att öka. Nuvarande skuldportfölj har en god balans på bundna och rörliga lån och följer gällande finanspolicy.

- Utveckling drivmedelspris. Stora delar av Svealandstrafikens egna bussar drivs i dagsläget på biogas även om en konvertering till el pågår i den linjelagda trafiken. HVO är bränslet som våra underentreprenörer använder. Under slutet av 2024 kom beslut från EU att Sverige återigen undantas beskattning av biodrivmedel. Detta innebär att priset för biogas sänktes 2025 med motsvarande skatten och att vi även erhöll retroaktiv ersättning för tidigare år som har återförts till respektive uppdragsgivare.

Under 2025 ökade HVO priserna vilket

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

- Under 2026 och 2027 kommer vi att utöka fordonsparken med elbussar i den linjelagda trafiken. Eldriften skapar förutom de miljömässiga aspekterna möjligheter till effektiviseringar vad gäller bränsle och underhåll. Den risk som kan finnas är eventuella inkörnings- och optimeringsproblem som initialt skulle kunna leda till störningar och eventuella merkostnader.

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

- Framöver ska beslut i frågan om byggnation av ny bussdepå i Västerås fattas. Beslutet kommer att vara en viktig faktor för oss både på kort och lång sikt och påverkar både planering, investeringar, underhåll och resursallokering både för nuvarande och framtida depå.

- Avtal med uppdragsgivaren. I och med att den inomkommunala kollektivtrafiken i

Västmanland inte är skatteväxlad finns ett särskilt avtal mellan kommunerna och Region Västmanland som reglerar beställningarna av trafiken. Detta avtal är uppsägningsbart på 18 månader.

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





## Kommunikation med revisorer

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

## Ärenden som lämnats till Regionfullmäktige för ställningstagande

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

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

## Styrelseordförandens ställningstagande

Den interna kontrollen vad avser uppfyllande av bolagets ändamål, ägarens beslutade mål och hur vår finansiella rapportering är organiserad bedöms ha fungerat på ett tillfredsställande sätt under räkenskapsåret.

Bolagets verksamhet har varit förenlig med det fastställda kommunala ändamålet och utförts inom ramen för de kommunala befogenheterna.

**Nils-Eric Gustavsson**  
Styrelsens ordförande