



Årsredovisning 2022



Årsredovisning 2022

Org. 556425-0610

För räkenskapsåret 2022-01-01 – 2022-12-31

Styrelsen och verkställande direktören för Mälardalstrafik MÄLAB AB avger härmed följande årsredovisning

INNEHÅLL

Förvaltningsberättelse	3
Resultaträkning.....	16
Balansräkning.....	17
Rapport över förändringar i eget kapital.....	19
Kassaflödesanalys.....	20
Noter.....	21
Underskrifter.....	28

Styrelsens säte: Stockholm

Företagets redovisningsvaluta: svenska kronor (SEK)

Alla belopp redovisas, om ej annat anges, i tusentals kronor (tkr)

Årsredovisningen avser ett enskilt företag

Förvaltningsberättelse 2022

OM BOLAGET

Bolaget vars formella namn är Mälardalstrafik MÅLAB AB ägs av Region Stockholm, Region Sörmland, Region Uppsala, Region Västmanland, Region Örebro län och Region Östergötland. Föremålet för bolagets verksamhet är enligt bolagsordningen att handlägga frågor av gemensamt intresse för ägarna vad gäller regionaltågstrafik, särskilt i Mälarreionen. Bolagets ändamål är att bidra till ägarnas fullgörande av sina uppgifter som regionala kollektivtrafikmyndigheter, innefattande även fullgörande av i behörig ordning lämnad befogenhet att upphandla och ingå avtal om allmän trafik samt upphandling och tillhandahållande av andra persontransport- och samordningstjänster inom ramen för ägarnas beslut och kommunala kompetens.

Region	Antal aktier
Region Stockholm (232100-0016)	48 aktier
Region Sörmland (232100-0032)	18 aktier
Region Uppsala (232100-0024)	18 aktier
Region Västmanland (232100-0172)	18 aktier
Region Östergötland (232100-0040)	18 aktier
Region Örebro län (232100-0164)	18 aktier
Summa	138 aktier

Tabell 1: Ägarförhållanden

Kontorsverksamheten finns i Stockholm, på Kollektivtrafikens Hus, i direkt anslutning till centralstationen. Antalet anställda på bolaget var vid årets slut 26 personer.

Styrning och uppföljning

Ägarna styr Mälardalstrafik genom ett samverkansavtal. Bolaget finansieras dels genom biljettintäkter, dels genom ersättning från ägarna. Styrelsen består av tolv (12) ledamöter samt tolv (12) suppleanter som tillsatts av respektive ägares regionfullmäktige.

Styrelsen leds av ett presidium bestående av en ordförande och en vice ordförande. Styrelsen upprättar och fastställer årligen en arbetsordning i enlighet med aktiebolagslagen och samverkansavtalet. Årligen upprättas och fastställs också en instruktion till VD.

Styrelsen fastställer årligen en mötesplan för styrelsemöten. Inför varje styrelsemöte hålls tjänstemannaberedning med ägarnas tjänstemän för att gemensamt bereda ärenden till styrelsemöte. Ägarna sammanträder i ägarråd, som sammankallas efter beslut i styrelsen.

Styrelsen upprättar och fastställer varje år bolagets verksamhetsplan inklusive budget plus tre planår. Fastställandet sker i oktober. En samrådsversion av verksamhetsplan och budget upprättas årligen i mars, i syfte att fungera som dialog mellan bolaget och dess ägare.

Verksamhet

Mälardalstrafik bedriver kollektiv regionaltågstrafik på fem linjer i Stockholm – Mälardalregionen, se bild. Via periodbiljetten Movingo erbjuds resenärer därutöver giltighet på SJ Regional och vissa SJ InterCity tåg i Mälardalen, busslinjen Trosa-Liljeholmen samt på Tåg i Bergslagen inom Västmanlands, Örebro och Östergötlands län. Periodbiljetten gäller även på all lokaltrafik i Mälardalen som bedrivs av SL, Sörmlandstrafiken, UL, VL, Länstrafiken Örebro och Östgötatrafiken.

Vårt uppdrag är att ”genom ett effektivt trafikutbud och attraktiva tjänster, bidra till ett sammanhållet transportsystem och en hållbar utveckling i en växande Stockholm-Mälardalregion” och vi arbetar mot en vision som lyder ”Mälardalstrafik - navet i en livskraftig Stockholm-Mälardalregion med Sveriges mest pålitliga regionaltågstrafik.”

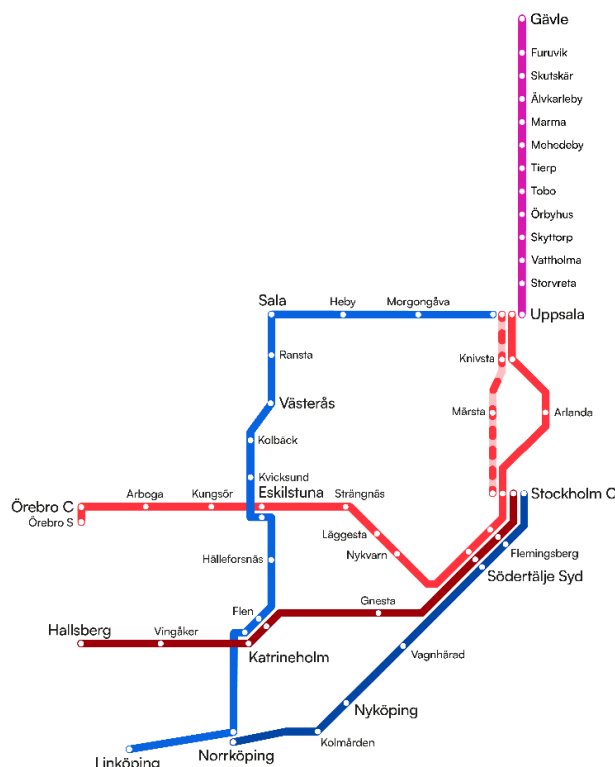


Bild 1. Linjekarta Mälartågslinjerna

Vår affärsmodell bygger på att vi som bolag i första hand agerar genom avtal. Samverkan och en aktiv avtalsförvaltningen är därför nödvändig för att vi ska kunna leverera vårt uppdrag och skapa utveckling för framtiden. Våra största avtal har vi med MTR Mälartåg för Mälartågstrafiken, Region Sörmland för vår kundservice, Transitio för hyra av fordon, Sogeti för förvaltning och utveckling av biljettsystem och digitala kanaler, SJ för såväl giltighet som försäljning av periodbiljett samt Samtrafiken för försäljning av Resplus.

Den 12 december 2021 inleddes en ny fas i Mälardalstrafiks historia med utökat uppdrag från ägarna, nya trafikavtal med ändrade affärsmodeller och utökad trafik med fler avgångar och fler nya tåg. Det första året har följt av bristande leveranser varit utmanande. Både effekter från covid-19 pandemin och kriget i Ukraina har påverkat såväl leveranser som ekonomiska förutsättningar. I pandemins spår följde även utmaningar med kompetensbrist bland framför allt lokförare vilket bland annat medfört att trafiken dragits med inställda avgångar och lägre punktlighet. Andra konsekvenser var förseningar i vår IT-utveckling vilket påverkat såväl digitala kanaler som kundinformation. Sammantaget och i kombination med fortsatta infrastrukturbrister har det skapat stort tryck på Mälartåg kundservice och påverkat förtroendet för kollektivtrafiken.

VÄSENTLIGA HÄNDELSER

Flera väsentliga händelser ärvdes in från föregående redovisningsperiod 2021 och kom att prägla även 2022. Den fortsatta covid-19 pandemin, med spridningen av omikron, påverkade såväl resande som tillgång till kritisk kompetens. Vår omvärld präglades starkt av Rysslands krig i Ukraina som bland annat fick konsekvenser på ekonomi, räntor och energipriser och även påverkade vår verksamhet. Under året har vi haft brister i avtalade leveranser, framför allt kopplat till trafiken samt systemutveckling. Andra väsentliga händelser sammanfattas i nedan illustration:

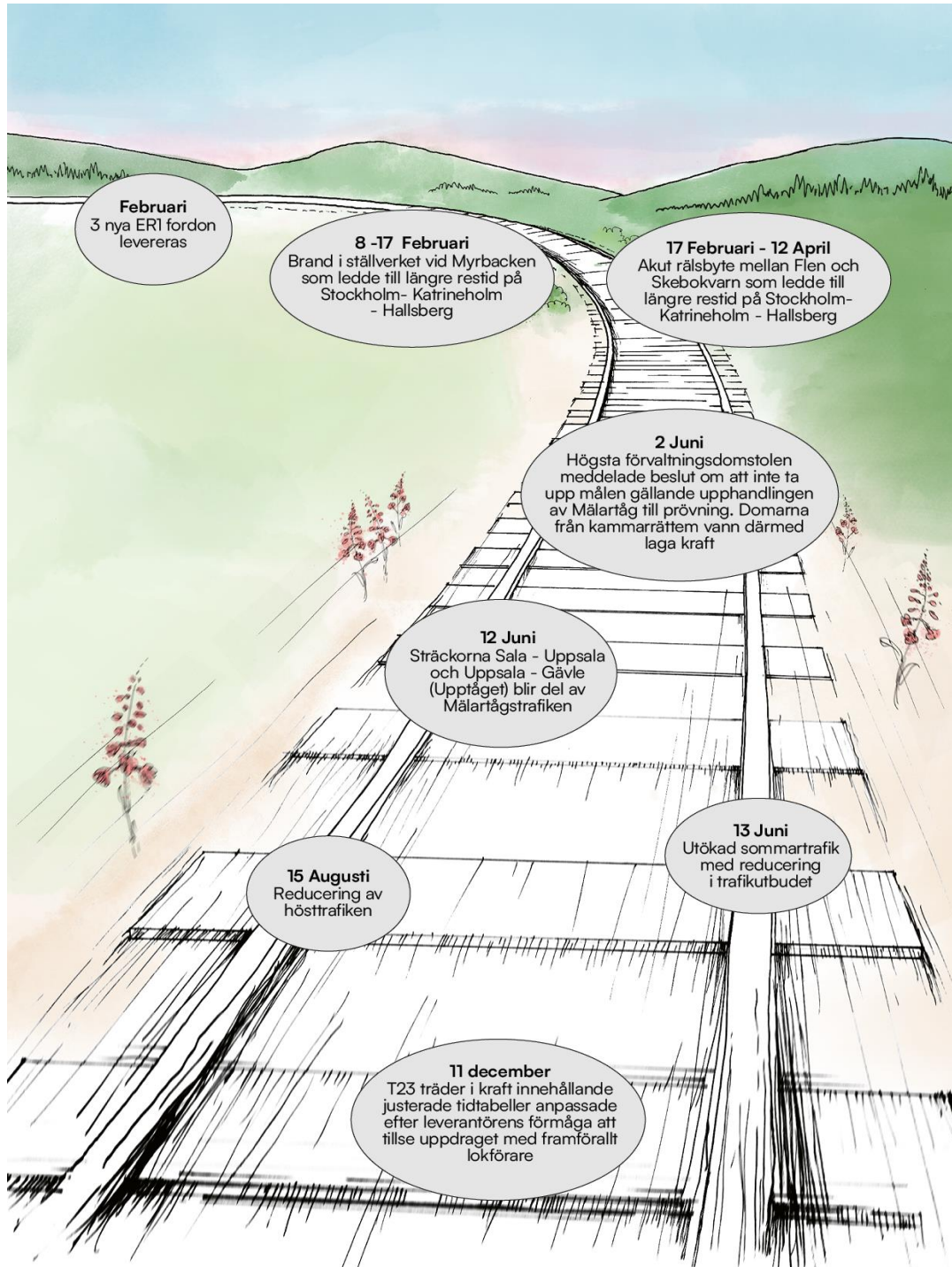


Bild 2: Väsentliga händelser 2022

Inga väsentliga händelser noterade i direkt anslutning efter redovisningsperioden.

VÄSENTLIGA PERSONALFÖRHÅLLANDEN

Under året har flertalet rekryteringar gjorts, varav nio medarbetare har påbörjat anställning under 2022. Tre medarbetare har under 2022 valt att avsluta sina anställningar. Vid årsskiftet uppgick personalstyrkan till 26 personer, inkluderande en timanställd löneadministratör.

Under året har ett introduktionsprogram utvecklats och förfinats för att möjliggöra goda förutsättningar för nyanställda att inhämta kunskap om verksamhetens olika delar. Ett intranät har publicerats som successivt kommer utvecklas för att underlätta och säkerställa informationsöverföring internt.

Flertalet utbildningsinsatser för medarbetarna inom kris, beredskap, säkerhetsskydd och informationssäkerhet har genomförts under året såväl digitalt som fysiskt.

HÅLLBARHETSARBETET

Miljö - Tåg som transportmedel har en relativt sett lägre påverkan på klimatet avseende till exempel koldioxidutsläpp medan kemikalier och medel som använts vid till exempel städning och klottersanering riskerar att innebära negativa konsekvenser för miljön. Utförandet av tågtrafik, fordons- och depåunderhåll, kundservice, IT med mera genomförs av annan part. Åtagande och krav reglerades i varierande grad via avtal. Områden som följts upp är t ex förbrukning av drivström, förbrukning av energi samt förnybar energi.

Personal och mänskliga rättigheter - Utöver lagstadgade krav och överenskomna kollektivavtal arbetade Mälardalstrafik utifrån vår värdegrund; vi skapar samhällsnytta, vi är omsorgsfulla, vi gör det möjligt. Frågor rörande mångfald och jämställdhet var dels en del av vårt arbetsmiljöarbete, dels en parameter vid rekrytering.

Motverkande av korruption - Mälardalstrafik som företag lyder under flera lagar och regelverk i sin position som offentligt ägd aktör till exempel Järnvägslagen, Kommunallagen, Aktiebolagslagen och Lagen om offentlig upphandling, Offentlighetsprincipen och Kollektivtrafiklagen. Som komplement finns en aktiv värdegrund och interna riktlinjer för motverkande av korruption.

Styrdokument och uppföljning - Verksamheten har ett antal riktlinjer såsom riktlinjer för det systematiska arbetsmiljöarbetet, för främjande av likabehandling, för en alkohol- och drogfri arbetsplats samt riktlinjer för motverkande av korruption. Den egna verksamheten utvärderades på organisationsnivå genom den årliga internkontrollen och på individnivå genom årliga utvecklingssamtal. Våra leverantörer följdes främst upp via rapportering.

VÄSENTLIGA RISKER OCH OSÄKERHETSFAKTORER

För 2022 (2023–2025) års Verksamhetsplan har risker identifierats inom fem områden; omvärldsrelaterade risker, finansiella risker, verksamhetsrelaterade risker, (IT-och informations-) säkerhetsrelaterade risker samt medarbetar- och organisatoriska risker. Mälardalstrafik arbetar aktivt med riskhantering i syfte att eliminera dessa. Under året har stort arbete lagts ner inom säkerhetsområdet, inte minst säkerhetsskydd och informationssäkerhet. Detta avser såväl arbetsätt som utökad antal resurser och generell kunskapshöjning.

Bland väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som påverkat verksamheten under året kan särskilt nämnas resandemönstret efter pandemin, kriget i Ukraina med efterföljande geopolitiska situation samt ekonomin i samhället med ökade räntor, högre kostnader, inte minst inom energiområdet, samt bristen på kritisk kompetens.

Mälardalstrafik arbetar aktivt för att hantera finansiella risker kopplade till bolagets verksamhet. I förlängningen hanteras den finansiella risken genom de stabila ägarna och samverkansavtalet som beskriver hur Mälardalstrafik ska finansieras.

ÅRETS ARBETE MED INTERNKONTROLL

Internkontrollplan för 2022 fokuserade särskilt på IT- och informationssäkerhet, avtalsuppföljning, upphandling och utlämnande av allmän handling i syfte att stärka förvaltningsplattformen.

Internkontrollplan för 2022 innehöll totalt 17 kontrollområden, varav: elva kontrollområden kopplade till Verksamhetsperspektivet, två kontrollområden kopplade till Medarbetarperspektivet och fyra kontrollområden kopplade till Ekonomiperspektivet. Resultatet från internkontrollen visar att verksamheten i allt väsentligt bedrivits i enlighet med ändamålet.

RESANDE OCH TRAFIK

Resande

Samhället - och så även resandeutvecklingen - präglades 2022 av en återhämtning efter Covid 19-pandemin. Som det framgår i diagrammet nedan så inleddes året med ett lågt resande som en följd av pandemirestriktioner. Under våren släpptes restriktioner successivt med positiv effekt på resandet, både i form av ett ökat antal fritids-/nöjesresor och ett ökat antal arbets- och studiependlingsresor (mindre inslag av distansarbete). Så har antalet sålda periodbiljetter i januari bara legat på runt 50 procent jämfört med januari 2019, men i slutet av året var antalet sålda periodbiljetter nästan i paritet med 2019 års nivåer.

Efter två somrar med pandemirestriktioner präglades sommaren 2022 av en stor efterfrågan på resor och antalet påstigande låg då till och med något över sommaren 2019. Med cirka 40 000 påstigande per vardag och 20 000 per lör-/söndag var resandeutvecklingen under hösten ganska stabil - och dessa nivåer verkar vara det "nya normala" efter pandemin. Året avslutades med minskat resande i samband med jul-/nyårshelgen.

Jämförelser med innan pandemin är svåra att genomföra (nytt passagerarräkningssystem/mätmetod, omfattande förändringar i trafiksystemet mm.), men höstens resande antas ligga ungefär i paritet med hösten 2019.

Även om samhällets återgång efter pandemin var det som hade mest betydelse för resandeutveckling 2022 fanns det en hel del andra faktorer som påverkade utvecklingen även om de är svåra att kvantifiera. De omfattande kvalitetsproblemen i trafiken med mycket inställd trafik har haft en negativ inverkan, delvis har också parallell trafik med buss etablerats för att säkerställa de mest grundläggande behoven för arbets- och studiependlingen. Också kvarvarande mönster efter pandemin med ökat inslag av distansarbete lär ha bromsat återhämtningen något. Till faktorer med positiv inverkan hör de markant ökade priserna för drivmedel och ett fortsatt stort fokus på samhällets klimatanpassning över lag. Även befolkningsutvecklingen i allmänhet och

bebyggelseutveckling i stationsnära lägen i synnerhet har bidragit till ökad efterfrågan på resor med kollektivtrafik de senaste åren. Minskade reallöner till följd av den höga inflationen kan ha medfört både positiva och negativa effekter, till exempel genom minskad användning av bil och färre resor i fritiden/till nöjen.



Diagram 1: Antal påstigande per dag (7 dagars glidande medel) med Mälartåg (inkl. f.d. Upptågssystemet) 2022. Källa: Mälardalstrafiks passagerarräkningssystem.

Linje	Antal påstigande 2022
Norrköping-Nyköping-Stockholm	1 290 000
Hallsberg-Katrineholm-Stockholm	720 000
Örebro-Eskilstuna-Stockholm-Uppsala	3 690 000
Linköping-Eskilstuna-Västerås-Sala-Uppsala ¹	1 660 000
Uppsala-Gävle ¹	1 550 000
Övrigt ²	310 000
Totalt	9 220 000

Tabell 2: Antal påstigande med Mälartåg 2022. En kalibrering av passagerarräkningssystemet pågår, antagligen finns en viss underskattning av resandet. Källa: Mälardalstrafiks passagerarräkningssystem samt schablonuppräknings Sala-Uppsala. ¹ Resandet med f.d. Upptågslinjer Sala-Uppsala samt Uppsala-Gävle redovisas enbart för perioden efter avtalsövertagande den 11/6

² Här ingår påstigande som av tekniska skäl inte kan härledas till en linje, främst omledningståg/banarbeten

När det gäller utvecklingen av antalet påstigande med periodbiljett på de så kallade Movingolinjerna så syns i princip samma mönster som för resandet med Mälartågslinjerna, det vill säga året präglades av en återhämtning efter pandemin.

Linje	Antal påstigande med periodbiljett Movingo 2022
Stockholm-Västerås-Laxå (SJ)	1 107 900
Linköping-Stockholm-Tierp (SJ)	48 100
Stockholm-Uppsala (SJ)	1 013 200
Trosabussen (Åkerbergs)	37 800
Totalt	2 207 000

Tabell 3: Antal påstigande med periodbiljett 2022 på kommersiella linjer med Movingoavtal. Uppgifter enl. SJ och Åkerbergs.

Trafik

2022 var det första trafikåret med MTR som ny trafikutövare inom ramen för nytt uppdragsavtal för Mälartågstrafiken. Trafiken under 2022 har präglats av kvalitetsbrister framför allt orsakat av inställda tågavgångar, som i sin tur har drabbat många kunder negativt och vi har därmed inte uppnått de mål som vi satt upp för trafiksystemet. Merparten har haft sin orsak i personalbrist hos MTR för lokförare och tågvärdar.

Skillnaderna mellan linjerna var stora, mest trafik ställdes in på sträckan Linköping-Eskilstuna-Västerås-Sala-Uppsala (och då främst på delen Västerås-Uppsala) samt på linjen Örebro-Stockholm-Uppsala.

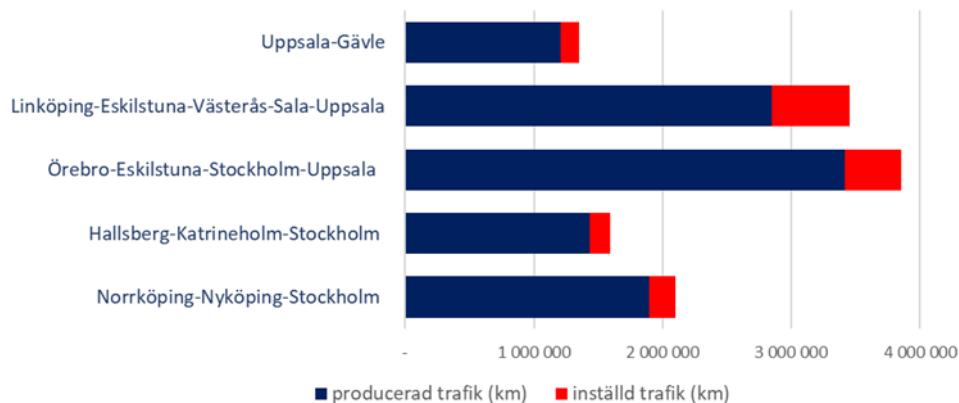


Diagram 2: Producerad trafik (i kilometer) och inställd trafik (i kilometer) per linje jan-dec. Beställd trafik är summan av producerade och inställda kilometer. Produktionen Uppsala-Gävle och Uppsala-Sala ingår bara för perioden efter 11 juni. Källa: Trafikverket LUPP.

Bristen på lokförare finns även på en nationell nivå och bedöms kvarstå under flera år framåt. MTR har under året förberett för egna lokförarutbildningar under 2023 som tillsammans med andra aktiviteter tar sikte mot att ha personalläget i balans mot slutet av 2023 för att kunna bedriva den fastställda trafikplanen för 2024. Under året har det osäkra trafikläget även inneburit kompletteringar med busstrafik och stationsvärdar för att komplettera servicen till våra kunder. För att kunna bedriva trafik har Mälardalstrafik tillgång till 53 ER1 och 9 Regina X50 som hyrs från AB Transitio. I juni 2022 togs 8 ER1 och 3 Regina X50 över från Region Uppsala vid integrationen av Upptåget i Mälartåg (del av totalen ovan). Samtliga Regina X50 fordon kommer under de närmaste åren att gå igenom en så kallad Midlifeupprustning, de första fordonen blev klara under 2021. Vissa delar inom fordonsgarantin för ER1 har börjat att löpa ut under året, det innebär även ett löpande arbete med garantibesiktningar med tillhörande åtgärder. Under året har flera åtgärder genomförts för att säkra driftsäkerheten på våra fordon, ex mjukvaruuppdateringar.

Fordonen underhålls i Gredbydepån i Eskilstuna som varit i drift sedan februari 2019. I Gredbydepån har arbetet med att utveckla verksamheten med trimningsåtgärder fortsatt för att möta MTR:s önskemål om anpassningar till deras verksamhet och arbetsmiljöförbättringar men även åtgärder för att underlätta Regina-underhållet i depån har genomförts. En depåkapacitetsutredning startade under året i syfte att klargöra vilken kapacitet som Gredbydepån bedöms klara samt ge underlag inför kommande beslut om eventuellt genomförande av lämpliga anpassningar.

En robust och kapacitetsstark infrastruktur är avgörande för Mälardalstrafiks möjligheter till att fullgöra sina åtaganden och uppdrag. Under året har Mälardalstrafik samverkat med många intressenter inom infrastruktur. Inom ramen för Mälardalstrafiks samverkansavtal med Trafikverket

sker genomgång av åtgärdsbehov. Under året har Mälardalstrafik även deltagit i utredningsmöten och bevakade specifikt de områden som kommer att påverka regionalstågstrafiken i Mälardalen. 2022 har inte inneburit någon driftsättning av någon ny större infrastruktur. Trafikverket har fortsatt med löpande underhållsinsatser samt utbyggnaden av Mälärbansans 4-spår mellan Tomtebodakallhäll. Därutöver fortsatt utredningsarbete för de stora projekten Ostlänken samt 4-spår Uppsala-länsgränsen mot Stockholm. Hos Trafikverket har fokus även varit i genomförandet av nytt planeringssystem MPK (Marknadsanpassad Planering av Kapacitet). Införandet av MPK-systemet har präglats av förseningar och problem som drabbat planeringen och konstruktionen av tågplanen, men efterhand också utpekad som risker för brister i driftskedet efter trafikstarten den 11 december. Mälardalstrafik har under året även arbetat nära Mälardalsrådet framför allt inom processen En Bättre Sits.

Mälardalstrafik såsom branschens mål för punktlighet var 95 procent 2022, det vill säga tåg som ankommer i rätt tid + 5 min (RT+5). I första steget eftersträvas att samtliga fem regionalstågslinjer i Mälardalen var för sig överstiger minst 90 procents punktlighet på årsbasis. 2022 nådde inte denna nivå. Medelpunktligheten för samtliga linjer i Mälardalen var 87 procent.

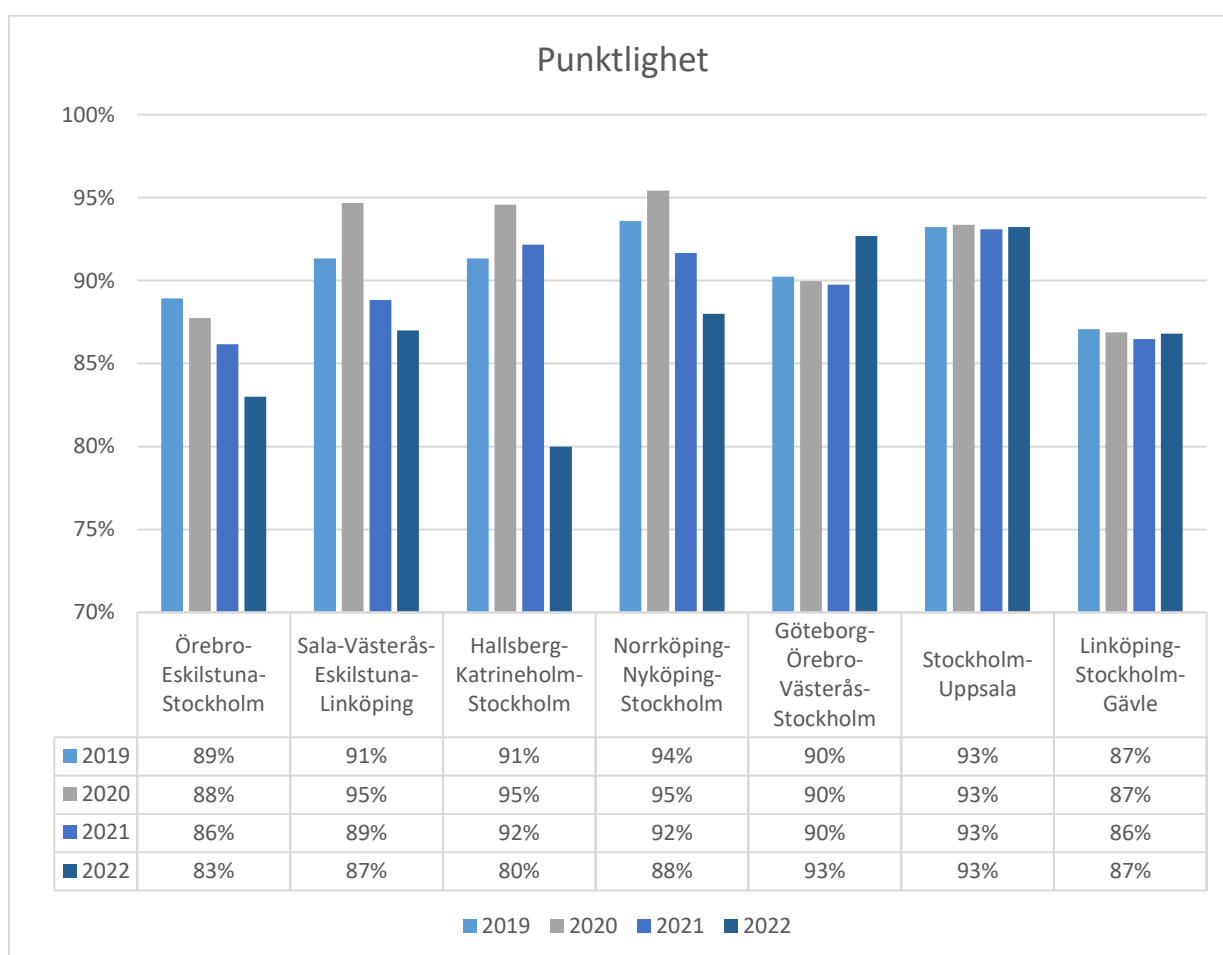


Diagram 3: Punktlighetshistorik 2019–2022, avrundat värde, regionalstågslinjer i Mälardalen.

Den låga punktligheten under 2022 beror främst på många sjukdomsfall i början av året hos trafikoperatörer och Trafikverket. Under denna tid kvarstod restriktioner för Covid-19. Under första halvåret påverkades trafiken en längre period av ett infrastrukturfel vid Myrbacken och ett akut

rälsbyte mellan Flen och Gnesta som ledde till längre restid på Stockholm-Katrineholm-Hallsberg. Under andra halvåret förbättrades punktligheten.

BILJETTER, FÖRSÄLJNING OCH KUNDKANALER

Biljetter

Baserat på fullmäktigebeslut av Mälardalstaxans principer, om resevillkor, produkter och priser i de sex ägarregionerna, erbjuder Mälardalstrafik såväl enkel- som periodbiljetter. Den senare – Movingo – syftar till att binda ihop Stockholm-Mälarreionen i ett sammanhållet transportsystem med såväl regional som lokal kollektivtrafik. Mälartåg enkelbiljett gäller för resor på Mälartåg. Under året har arbete bedrivits för att utreda behov av förändringar i såväl resevillkor som sortiment.

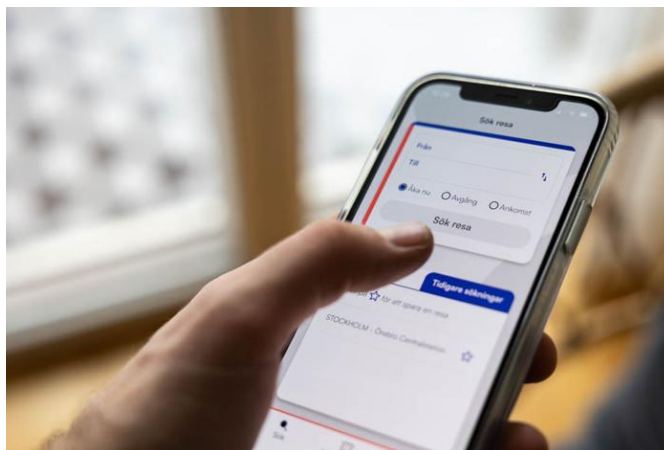


Bild 3: Söker resa och köper biljett i Mälartågs app. Foto: Niklas Björling

Försäljning och kundkanaler

Utvecklingen av egna digitala kanaler utgör en plattform för försäljning, kundservice, trafikinformation och annan kunddialog. Mälardalstrafiks hemsidor är malartag.se, som vänder sig till resenärer, och malardalstrafik.se, som är bolagets hemsida. Den senare fick ett nytt utseende och en modernare plattform under året. Som säljkanaler finns förutom malartag.se även Mälartågs app för enkelbiljetter samt Movingoappen för köp av periodbiljetter.

För att skapa redundans och komplettera de digitala säljkanalerna med möjligheter att köpa biljetter via ombud och automater finns sedan 2021 avtal med Samtrafiken för enkelbiljettsförsäljning via Resplus och med SJ AB för försäljning av periodbiljetter. Arbete med att ta fram en långsiktig strategi för försäljning har genomförts under året.

Mälartåg kundservice bedrivs av Region Sörmland på uppdrag av Mälardalstrafik. Den utmanande trafiksituationen under året har lett till en ökad mängd kundärenden och högre krav. För att bygga en långsiktigt hållbar kundservice genomfördes en översyn under våren som resulterade i en utökning av verksamheten avseende såväl uppdrag som organisering.

EKONOMI OCH RESULTAT

Från och med 12 december 2021 bytte Mälardalstrafik affärsmodell i samband med upphandling av Mälartågstrafiken och gick därmed från tjänstekoncession till bruttoavtal med incitament och började samtidigt sälja enkelbiljetter i egen regi, vilket har gjort att nettoomsättningen ökat från 2021 till 2022. Biljettintäkterna var låga under första kvartalet med anledning av Covid-19-pandemin. Under resten av året skedde dock en ökning, allra främst för enkelbiljettsintäkterna som uppgick till 488 (20) miljoner kronor. Under 2022 såldes periodbiljetter för 311 (173) miljoner kronor.

Totala rörelsekostnader under året var 1 048 (582) miljoner kronor. En stor del av dessa var trafik kostnader som under året hade ett utfall på 901 (494) miljoner kronor. Anledningen till kostnadsökningen var nya avtal samt utökad trafik 2022. Fordonskostnaderna stod för 278 (187) miljoner kronor av trafik kostnaderna under året. Orsaken till den stora ökningen av fordonskostnader berodde på att Mälardalstrafik fick leverans av tre ER1 fordon under februari 2022 samt tog över åtta stycken ER1 fordon vid Upptågets övertagande juni 2022. Utfallet för banavgifter under året blev 120 (80) miljoner kronor.

Övriga externa kostnader uppgick till 120 (66) miljoner kronor. De största kostnaderna som påverkade resultatet var de som avsåg etableringen av ett nytt biljettsystem och digitala kanaler, marknadsföring, försäljningsomkostnader som provisioner till återförsäljare av enkel- och periodbiljetter samt betaltjänster.

Ytterligare kostnader som har ökat under året är personalkostnader 25 (21) miljoner kronor till följd av utökad antal anställda.

Sedan 12 december 2021 används en ny ekonomisk fördelningsmodell för att fördela intäkter och kostnader mellan ägarna. Intäkter från försäljning av enkelbiljetter samt periodbiljetter återförs enligt grundprincip fullt ut till ägarna utifrån den sträcka biljetten har sålts. För periodbiljetter återförs 90 procent av alla intäkter till den sträcka biljetten har sålts och 10 procent fördelas till ägarna utifrån en särskild nyckel som ska kompensera för att periodbiljetten Movingo har giltighet inom respektive ägares lokala trafiksystem. Undantag gäller för de periodbiljetter som enbart har giltighet inom en region. I dessa fall återförs hela intäkten till regionen där biljetten är giltig. Mälardalstrafiks kostnader ses som en helhet som fördelas fullt ut till de linjer som definieras som Mälartågslinjer. Fördelningen mellan linjer görs utifrån andel sittplatskilometer (antal utbudskilometer x antal sittplatser) som respektive linje står för. För de linjer som berör mer än en ägare fördelas därefter 75 procent av kostnaderna mellan ägarna utifrån andel personkilometer (personer ombord x utbudskilometer) och 25 procent utifrån andel linjelängd för den sträcka som respektive ägarregion ansvarar för. Undantaget är kostnader för köpt kapacitet av externa trafikutövare, så kallade periodbiljettsavtal. Dessa kostnader fördelas enligt intäktsfördelningen på dessa sträckor.

Flerårsöversikt (Tkr)	2022	2021	2020	2019	2018
Nettoomsättning	1 065 698	576 093	504 906	668 200	591 710
Omsättningsökning	85%	14%	-24%	13%	83%
Resultat efter finansiella poster	18 932	17 407	6 580*	25	13
Rörelsemarginal (%)	1,7%	3,0%	1,3%	0%	0%
Avkastning på eget kapital (%)	80%	74%	79%	1,3%	2%
Balansomslutning	294 618	233 597	129 746	107 405	57 362
Soliditet	8,1%	5,9%	2,7%	1%	1%
Antal anställda	26	21	18	11	10
Medelantal anställda	22	19	14	10	8

Tabell 4: Flerårsöversikt 2018–2022. *Den stora förändringen beror på ränteavdragsbegränsningsreglerna som påverkar bolagets skattekostnad som kommer efter finansiella poster i resultaträkningen.

SAMLAD BEDÖMNING AV MÅLUPPFYLLELSE

Bolaget arbetar utifrån en styrmodell med fyra perspektiv; kund, verksamhet, medarbetare och ekonomi, och de målsättningar som finns kopplade till dessa. För att bedöma måluppfyllelse och i vilken grad verksamheten har uppnått sitt syfte görs här en samlad bedömning från utfallet av kvantitativa indikatorer per perspektiv satta i beslutad Verksamhetsplan och budget 2022 (2023–2025) kompletterad med en kvalitativ beskrivning.

Kundperspektivet – Mål nöjda kunder

Under 2022 vände resandet upp igen och målet för påstigande överträffades för såväl Mälartågslinjerna som Movingolinjerna. Punktligheten däremot låg väsentligt lägre än det satta målet främst till följd av brist på lokförare och infrastrukturproblem. Kundnöjdheten mättes ombord vid två tillfällen och för första gången sedan första mätningen 2019 vände NKI-värdet nedåt vilket främst förklaras av lägre punktlighet och högre andel inställda avgångar. Under året mättes också NPS som visar kundernas lojalitet.

Verksamhetsperspektivet – Mål attraktiva tjänster

Andelen körda kilometer i relation till planerade låg under målen som följd av högre andel inställda avgångar. Antal sålda biljetter låg rejält över mål vilket huvudsakligen förklaras av osäkerheter vid ingången av året samt en snabbare återhämtning av resandet än förväntat.

Medarbetarperspektivet – Mål motiverade och Engagerade medarbetare

Även utfallet av Hållbart Medarbetar Index (HME) minskade jämfört med föregående år och inte i linje med vår målsättning, vilket främst förklaras med att 2022 var ett utmanade år. Trots detta låg sjukfrånvaron i paritet med mål.

Ekonomiperspektivet – Mål ekonomi i balans

Sammanfattningsvis var intäktsbudgeten anpassad efter antagande om ett lägre antal resande efter covid-19 pandemin vilket gjorde att utfallet översteg budget då resandet ökade mer än förväntat. Även på kostnadssidan skedde förändringar under året som innebar lägre kostnader än budget. Sammantaget uppnåddes ett nettoresultat på 9,9 miljoner kronor. Vinsten föreslås föras över till ny räkning för att stärka Mälardalstrafiks egna kapital. Under året har soliditet och likviditet följts upp regelbundet.

Sammanfattning

Med utgångspunkt från framlagd förvaltningsberättelse är den samlade bedömningen att året 2022 har varit utmanande för bolaget såväl verksamhetsmässigt som ur ett medarbetarperspektiv. Måluppfyllelsen för året är ojämn där centrala parametrar som antal påstigande, intäkter och sålda biljetter överträffat målen samtidigt som andelen nöjda kunder och medarbetare under 2022 utföll lägre än satta mål. Trots arbetsam vardag har bolaget värnat utveckling för framtiden och deltagit i utredningar och processer inte minst kopplade till behov av infrastruktur.

Med utgångspunkt ur uppdraget från ägarna, givet genomförda åtgärder i beslutad Verksamhetsplan och budget för 2022, utifrån omvärldsläget med en stukad tågbransch avseende personalförsörjning samt det förändrade läget ekonomiskt och säkerhetspolitiskt, de prestationer som krävts för dessa och de resultat som uppnåtts bedöms bolaget ha tjänat sitt syfte.

FRAMTIDA UTVECKLING

Satsningarna på regionaltågstrafiken i Stockholm-Mälardalregionen har en lång historia och bygger på långsiktighet. De överenskommelser som är gjorda förväntas kvarstå och förberedelser för fortsatt långsiktig samhällsutveckling och regionaltågstrafikutveckling förväntas fortgå. Mälardalstrafik tillsammans med ägarna förväntas i olika former fortsatt vara aktiva i arbetet för att möta behoven av ett sammanhållet och hållbart transportsystem.

Den förväntade utvecklingen för bolaget är som följd av ovan en fortsatt expansion vad gäller erbjudande, geografiskt upptagningsområde, antal medarbetare och omsättning. Resandet förutspås fortsätta att successivt öka i omfattning för att inom några år åter ha en stark tillväxt. Som följd av det och i kombination med vidareutveckling av attraktiva kunderbjudanden ökar även intäkterna.

Efterfrågan på enklare och tydligare biljettsortiment för resa med kollektivtrafik mellan olika regioner kommer att innebära ett ökat fokus på dessa frågor.

Efterfrågan på tåglägen är generellt högre än vad spårkapaciteten på många banor medger och utbyggnadstakten går för långsamt i relation till behov. Konflikterna mellan olika aktörers tåglägen förväntas öka och det finns behov av att förändra regelverket så att pendlingstrafiken prioriteras högre, för att möta efterfrågan av dagliga resor för arbete och studier samt näringslivets behov.



Bild 4: Mälartåg – ett hållbart resande i en växande Stockholm- Mälardalregion Foto: Jann Lipka

Förslag till resultatdisposition (Tkr)

Styrelsen föreslår att till förfogande stående medel	
Balanserat resultat	13 116
Årets resultat	9 914
Summa	23 030
Disponeras så att i ny räkning överföres	23 030
Summa	23 030

Tabell 5: Förslag till resultatdisposition.

Resultaträkning

	Not	2022-01-01 -2022-12-31	2021-01-01 -2021-12-31
Nettoomsättning	2,3,20	1 065 698	576 093
Övriga rörelseintäkter		293	23 657
		1 065 991	599 750
<i>Rörelsens kostnader</i>	20		
Trafikkostnader *		-901 885	-494 460
Övriga externa kostnader *	4,5,6	-120 358	-66 212
Personalkostnader	6	-25 116	-21 375
Avskrivningar och nedskrivningar (samt återföring därav) av materiella och immateriella anläggningstillgångar	10,11	-296	-296
		-1 047 655	-582 343
Rörelseresultat		18 336	17 407
<i>Resultat från finansiella poster</i>			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	7	610	1
Räntekostnader och liknande resultatposter	8	-14	-1
		595	0
Resultat efter finansiella poster		18 932	17 407
Resultat före skatt		18 932	17 407
Skatt på årets resultat	9	-9 018	-7 125
Årets resultat		9 914	10 282

* Omklassificering av kostnader 2021 med anledning av att ny fördelningsmodell implementerades 2022

Balansräkning

	Not	2022-12-31	2021-12-31
TILLGÅNGAR			
<i>Anläggningstillgångar</i>			
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>			
Mjukvaror och licenser	10	99	156
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Inventarier, verktyg och installationer	11	1 636	1 876
Ägarintressen i övriga företag	12,13	60	60
Summa anläggningstillgångar		1 796	2 092
<i>Omsättningstillgångar</i>			
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Kundfordringar		7 748	27 495
Övriga fordringar		88 553	62 590
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	14	43 795	12 491
		140 095	102 576
<i>Kassa och bank</i>	19	155 080	128 929
Summa omsättningstillgångar		295 175	231 505
SUMMA TILLGÅNGAR		296 970	233 597

Balansräkning

	Not	2022-12-31	2021-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	15,22		
<i>Bundet eget kapital</i>			
Aktiekapital		690	690
Reservfond		40	40
		730	730
<i>Fritt eget kapital</i>			
Balanserat resultat		13 115	2 834
Årets resultat		9 914	10 282
		23 029	13 116
Summa eget kapital		23 759	13 846
<i>Långfristiga skulder</i>			
Övriga skulder	16	1 703	1 999
		1 703	1 999
<i>Kortfristiga skulder</i>			
Leverantörsskulder		145 123	134 244
Aktuella skatteskulder		4 773	8 031
Övriga skulder		1 323	1 099
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	18	120 291	74 377
		271 509	217 752
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		296 970	233 597

Rapport över förändringar i eget kapital

	<i>Bundet eget kapital</i>		<i>Fritt eget kapital</i>	
	Aktie- kapital	Reservfond	Balanserat resultat	Årets resultat
Ingående balans 2021-01-01	690	40	31	2 803
Omföring resultat föregående år	0	0	2 803	-2 803
Årets resultat	0	0	0	10 282
Utgående balans 2021-12-31	690	40	2 833	10 282
Omföring resultat föregående år	0	0	10 282	-10 282
Årets resultat	0	0	0	9 914
Utgående balans 2022-12-31	690	40	13 115	9 914

Kassaflödesanalys

		2022-01-01 -2022-12-31	2021-01-01 -2021-12-31
	Not		
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		18 336	17 407
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m.m.			
Avskrivningar och nedskrivningar	10,11	296	296
Upplösning av långfristig förutbetalad intäkt		-296	-296
		18 336	17 407
Erhållen ränta	7	610	1
Erlagd ränta	8	-1	-1
Betalad inkomstskatt		-12 277	-2 931
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		6 668	14 476
<i>Förändringar i rörelsekapital</i>			
Förändring av rörelsefordringar		-37 533	-31 897
Förändring av rörelseskulder		57 015	89 671
Kassaflöde från den löpande verksamheten		26 150	72 250
<i>Investeringsverksamheten</i>			
Förvärv av andelar i intresseföretag och övriga företag	12,13	0	-60
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		0	0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		0	-60
<i>Finansieringsverksamheten</i>			
Långfristig förutbetalad intäkt		0	0
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		0	0
Årets kassaflöde		26 150	72 190
Likvida medel vid årets början		128 929	56 740
Likvida medel vid årets slut	19	155 080	128 929

Noter

Not 1 Redovisningsprinciper

Allmänna redovisningsprinciper

Årsredovisningen har upprättats enligt Årsredovisningslagen (1995:1554) och BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

Intäktsredovisning

Försäljning av varor

Intäkten redovisas till verkligt värde av vad företaget fått eller kommer att få. Det innebär att företaget redovisar intäkten till nominellt värde (fakturabelopp) om företaget får ersättning i likvida medel direkt vid leveransen. Avdrag görs för lämnade rabatter.

Vid försäljning av varor redovisas normalt inkomsten som intäkt när de väsentliga förmåner och risker som är förknippade med ägandet av varan har överförts från företaget till köparen.

Ränta, royalty och utdelning

Ersättning i form av ränta, royalty eller utdelning redovisas som intäkt när det är sannolikt att företaget kommer att få de ekonomiska fördelar som är förknippade med transaktionen och när inkomsten kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.

Ränta redovisas som intäkt enligt den s.k. effektivräntemetoden.

Offentliga bidrag

I de fall ingen framtida prestation för att erhålla bidragen krävs, intäktsför företaget offentliga bidrag då villkoren för att erhålla bidragen är uppfyllda. Offentliga bidrag värderas till det verkliga värdet av vad företaget har erhållit eller kommer att erhålla.

Leasingavtal

Företaget som leasegivare

Då de ekonomiska risker och fördelar som är förknippade med tillgången inte har övergått till leasetagaren klassificeras leasingen som operationell leasing. De tillgångar som företag är leasegivare av redovisas som anläggningstillgång eller som omsättningstillgång beroende av när leasingperioden förfaller. Leasingavgiften fastställs årligen och redovisas linjärt över leasingperioden.

Företaget som leasetagare

Företaget redovisas samtliga leasingavtal, såväl finansiella som operationella, som operationella leasingavtal. Operationella leasingavtal redovisas som en kostnad linjärt över leasingperioden. Se vidare not 3 och 5.

Ersättning till anställda

Ersättning till anställda avser alla typer av ersättningar som företaget lämnar till de anställda. Företagets ersättningar innefattar bland annat löner, betald semester, betald frånvaro, bonus och ersättning efter avslutad anställning (pensioner). Redovisning sker i takt med intjänandet. Ersättningar till anställda efter avslutad anställning avser avgiftsbestämda eller förmånsbestämda pensionsplaner. Som avgiftsbestämda planer klassificeras planer där fastställda avgifter betalas och det inte finns förpliktelser, vare sig legala eller informella, att betala något ytterligare, utöver dessa avgifter. Övriga planer klassificeras som förmånsbestämda pensionsplaner. Företaget har inga övriga långfristiga ersättningar till anställda.

Företaget har endast avgiftsbestämda pensionsplaner. Utgifter för avgiftsbestämda planer redovisas som en kostnad under den period de anställda utför de tjänster som ligger till grund för förpliktelsen.

Omräkning av poster i utländsk valuta

Fordringar och skulder i utländsk valuta har värderats till balansdagens kurs. Kursvinster och kursförluster på rörelsefordringar och rörelseskulder redovisas i rörelseresultatet medan kursvinster och kursförluster på finansiella fordringar och skulder redovisas som finansiella poster.

Skatt

Total skatt utgörs av aktuell skatt och uppskjuten skatt. Skatter redovisas i resultaträkningen, utom då underliggande transaktion redovisas direkt mot eget kapital varvid tillhörande skatteeffekt redovisas i eget kapital.

Aktuell skatt

Aktuell skatt avser inkomstskatt för innevarande räkenskapsår samt den del av tidigare räkenskapsårs inkomstskatt som ännu inte redovisats. Aktuell skatt beräknas utifrån per den skattesats som gäller per balansdagen.

Anläggningstillgångar

Materiella och immateriella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde minskat med ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar. När det finns en indikation på att en tillgångs värde minskat görs en prövning av nedskrivningsbehov. Bolaget redovisar anläggningstillgång som används i verksamhet till det lägsta av bokfört värde och förlustvärde, vilket är det lägsta av försäkringsvärdet och återvinningsvärde alternativt återanskaffningsvärdet. I andra fall jämförs bokfört värde med återvinningsvärdet. Har tillgången ett återvinningsvärde som är lägre än det redovisade värdet, skrivs den ner till återvinningsvärdet. För tillgångar som tidigare skrivits ner görs per varje balansdag en prövning om återföring bör göras.

Materiella anläggningstillgångar har delats upp på betydande komponenter när komponenterna har väsentligt olika nyttjandeperioder.

Avskrivningsbart belopp utgörs av anskaffningsvärdet minskat med ett beräknat restvärde om detta är väsentligt. Avskrivning sker linjärt över den förväntade nyttjandeperioden.

Följande avskrivningstider tillämpas:

Immateriella anläggningstillgångar

Mjukvaror och licenser 5 år

Materiella anläggningstillgångar

Inventarier, verktyg och installationer 10 år

Finansiella instrument

Bolaget redovisar och värderar finansiella instrument till anskaffningsvärde. Kundfordringar övriga kortfristiga fordringar redovisas till det lägsta av anskaffningsvärde och det belopp varmed de beräknas bli reglerade det vill säga med avdrag för befarade förluster.

Övriga avsättningar

Avsättningar redovisas när bolaget har en formell eller informell förpliktelse som en följd av tidigare händelser och det är sannolikt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera förpliktelsen. Avsättningar värderas till den bästa uppskattningen av det belopp som krävs för att reglera förpliktelsen. Om effekten av tid när betalning sker är väsentlig nuvärdesberäknas förpliktelsen.

Uppskattningar och bedömningar

Vid upprättande av de finansiella rapporterna har uppskattningar gjorts kopplat till redovisningsprinciper och redovisade belopp av tillgångar, skulder, intäkter och kostnader. Uppskattningarna är baserade på tillgänglig information, dialog med externa parter, historiska erfarenheter samt ett antal andra faktorer som under rådande förhållanden synes var rimliga. Resultatet av dessa uppskattningar och bedömningar används för att bedöma värdet på tillgångar och skulder som inte annars framgår tydligt av andra källor. Verkligt utfall kan avvika från dessa uppskattningar och bedömningar.

Not 2 Nettoomsättningens fördelning

Nettoomsättningen fördelar sig på verksamhetsgrenar enligt följande:

	2022	2021
Biljettintäkter *	803 915	193 785
Ersättning från ägarna *	251 539	379 693
Övriga intäkter *	10 538	26 272
	1 065 991	599 750

* Omklassificering av nettoomsättning 2021 med anledning av ny avtalsmodell

Not 3 Leasingavtal - leasegivare

Operationell leasing

	2022-12-31	2021-12-31
Framtida minimileaseavgifter avseende ej uppsägningsbara operationella leasingavtal		
Inom 1 år	100	100
Senare än 1 år men inom 5 år	500	94
Senare än 5 år	94	0
	694	194

Företaget har ingått följande väsentliga leasingavtal, vilka redovisas som operationella leasingavtal:
Företaget hyr ut en tågdepå från mitten februari 2019.

Not 4 Arvode till revisorer

	2022	2021
<i>KPMG</i>		
Revisionsuppdraget	250	165
Skatterådgivning	0	38
Övriga tjänster	848	937
	1 098	1 140

Not 5 Leasingavtal - leasetagare

Operationell leasing

	2022	2021
Kostnadsförda leasingavgifter avseende operationella leasingavtal	302 385	214 558
Framtida minimileaseavgifter avseende ej uppsägningsbara operationella leasingavtal		
Ska betalas inom 1 år	436 097	322 702
Ska betalas inom 1-5 år	2 426 622	1 961 972
Ska betalas senare än 5 år *	910 686	1 182 694
	3 773 405	3 467 368

* Belopp för 2021 justerat från tidigare årsredovisning pga felaktig uträkning

Företaget har ingått följande väsentliga leasingavtal vilka redovisas som operationella leasingavtal:
Företagets hyresavtal avser hyra av tåg, depå och kontor.

Not 6 Anställda och personalkostnader

Medelantalet anställda

	2022	2021
Män	12	7
Kvinnor	10	12
	22	19

	2022	2021
<i>Löner och andra ersättningar</i>		
Styrelse och verkställande direktör	1 260	983
Övriga anställda	15 122	13 151
	16 381	14 135

Pensions- och övriga sociala kostnader

<i>Pensionskostnader för styrelse och verkställande direktör</i>	457	248
Pensionskostnader för övriga anställda	1 577	1 553
Övriga sociala kostnader enligt lag och avtal	5 632	4 798
	7 667	6 600

2022-12-31 **2021-12-31**

Könsfördelning bland ledande befattningshavare

Andel kvinnor i styrelsen	33%	25%
Andel män i styrelsen	67%	75%
Andel kvinnor bland övriga ledande befattningshavare *	80%	80%
Andel män bland övriga ledande befattningshavare *	20%	20%

* Justering av 2021 på grund av felaktig uträkning

Not 7 Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter

	2022	2021
Övriga ränteintäkter	610	0
Kursdifferenser	0	1
	610	1

Not 8 Räntekostnader och liknande resultatposter

	2022	2021
Övriga räntekostnader	-1	0
Kursdifferenser	-13	-1
	-14	-1

Not 9 Skatt på årets resultat

	2022-12-31	2021-12-31
Aktuell skatt	9 018	7 125
Justering avseende tidigare år	0	0
Summa redovisad skatt	9 018	7 125
Genomsnittlig effektiv skattesats	47,6%	40,9%
Avstämning av effektiv skattesats		
Redovisat resultat före skatt	18 932	17 407
Skatt på redovisat resultat enligt gällande skattesats (20,6 %):	3 900	3 586
Skatteeffekt av:		
Övriga ej avdragsgilla kostnader	5 244	3 539
Utnyttjat underskottsavdrag	0	0
Ej skattepliktiga intäkter	-126	0
Justering avseende tidigare år	0	0
Redovisad skatt	9 018	7 125
Effektiv skattesats	47,6%	40,9%

Upplysningar om uppskjuten skattefordran och skatteskuld

Vad avser förändringen av uppskjuten skatteskuld, se not Avsättningar

	2022-12-31	2021-12-31
Not 10 Immatriella anläggningstillgångar, Mjukvaror och licenser		
Ingående anskaffningsvärden	283	283
Årets anskaffningar	0	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	283	283
Ingående avskrivningar	-128	-71
Årets avskrivningar	-57	-57
Utgående ackumulerade avskrivningar	-184	-127
Utgående redovisat värde	99	156

Not 11 Matriella anläggningstillgångar, Inventarier, verktyg och installationer

	2022-12-31	2021-12-31
Ingående anskaffningsvärden	2 394	2 394
Årets anskaffningar	0	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	2 394	2 394
Ingående avskrivningar	-518	-278
Årets avskrivningar	-239	-239
Utgående ackumulerade avskrivningar	-757	-518
Utgående redovisat värde	1 636	1 876

Not 12 Ägarintressen i övriga företag

	2022-12-31	2021-12-31
Ingående anskaffningsvärden	60	0
Årets anskaffningar	0	60
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	60	60

Not 13 Specifikation av ägarintressen i övriga företag

Namn	Antal andelar	Kapitalandel	Rösträttsandel	Bokfört värde	Intäktsförd utdelning
Samtrafiken i Sverige AB	30	1,75%	1,75%	60	0
				60	0
				Org.nr.	Säte
Samtrafiken i Sverige AB				556467-7598	Stockholm

Not 14 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	2022-12-31	2021-12-31
Upplupna intäkter	0	6 738
Förutbetalda hyreskostnader	7 738	641
Övriga förutbetalda kostnader	36 057	5 111
	43 795	12 491

Not 15 Antal aktier

	2022-12-31 Kvotvärde	2021-12-31 Kvotvärde	2022-12-31 Antal	2021-12-31 Antal
A-aktier	5 000	5 000	138	138
			138	138

Not 16 Långfristiga skulder

	2022-12-31	2021-12-31
Förfaller mellan 1 och 5 år efter balansdagen		
Skulder till ägare*	1 296	1 353
Övriga skulder	0	0
	1 296	1 353
Förfaller senare än 5 år efter balansdagen		
Skulder till ägare*	407	646
	407	646
Summa långfristiga skulder	1 703	1 999

*Belopp för 2021 års skulder till ägare justerat på grund av felaktig uträkning

Not 17 Checkräkningskredit

	2022-12-31	2021-12-31
Beviljad kredit	400	400
Utnyttjad kredit	0	0

Not 18 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2022-12-31	2021-12-31
Upplupna semesterlöner	986	712
Upplupna sociala avgifter	310	224
Övriga upplupna kostnader	118 970	73 416
Övriga förutbetalda intäkter	25	25
	120 291	74 377

Not 19 Kassa och bank

	2022-12-31	2021-12-31
Kassamedel	155 080	128 929
	155 080	128 929

Not 20 Upplysning om vissa transaktioner med närstående

Företaget har under räkenskapsåret genomfört följande transaktioner med sådana närstående parter som anges i Årsredovisningslagen 5 kap. 23 § på annat än marknadsmässiga villkor

Transaktionens art	Belopp	Närstående relation
Försäljning	1 051 021	Ägare
Inköp	68 874	Ägare

Not 21 Väsentliga händelser efter balansdagens slut

Förhandlingar med SJ AB och MTR Mälartåg AB i frågor om trafik och underhåll är pågående.

Not 22 Disposition av vinst eller förlust

Förslag till resultatdisposition	2022-12-31	2021-12-31
Styrelsen föreslår att till förfogande stående medel		
Balanserat resultat	13 116	2 834
Årets resultat	9 914	10 282
	23 030	13 116
disponeras så att		
i ny räkning överföres	23 030	13 116
	23 030	13 116

Not 23 Nyckeltalsdefinitioner

Rörelsemarginal

Rörelseresultat i procent av nettoomsättningen

Justerat eget kapital

Eget kapital med tillägg för obeskattade reserver som reducerats med uppskjuten skatt.

Avkastning på eget kapital

Resultat efter finansiella poster i procent av genomsnittligt justerat eget kapital

Soliditet

Justerat eget kapital i procent av balansomslutning

Stockholm den 15 mars 2023 / Digital signering

Kristoffer Tamsons
Ordförande

Monica Johansson
Styrelseledamot

Joel Gohari Moghadam
Styrelseledamot

Cecilia Linder
Styrelseledamot

Thomas Högström
Styrelseledamot

Tommy Levinsson
Styrelseledamot

Nina Höijer
Styrelseledamot

Jens Sjöström
Styrelseledamot

Jan Owe-Larsson
Styrelseledamot

Magnus Leivik
Styrelseledamot

Pär-Ove Lindqvist
Styrelseledamot

Julie Tran
Styrelseledamot

Helena Ekroth
Verkställande direktör

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

Fredrik Eklund Sjödén
Auktoriserad Revisor