

Årsredovisning 2023



Årsredovisning 2023

Org. 556425-0610

För räkenskapsåret 2023-01-01 – 2023-12-31

Styrelsen och verkställande direktören för Mälardalstrafik MÅLAB AB avger härmed följande årsredovisning.

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE 2023	3
OM BOLAGET.....	3
VÄSENTLIGA HÄNDELSER	5
VÄSENTLIGA PERSONALFÖRHÅLLANDEN	6
HÅLLBARHET	6
VÄSENTLIGA RISKER OCH OSÄKERHETSFAKTORER.....	15
ÅRETS ARBETE MED INTERNKONTROLL	15
RESANDE OCH TRAFIK	15
BILJETTER, FÖRSÄLJNING OCH KUNDKANALER	20
EKONOMI OCH RESULTAT	21
SAMLAD BEDÖMNING AV MÅLUPPFYLLELSE.....	22
FRAMTIDA UTVECKLING	24
FÖRSLAG TILL RESULTATDISPOSITION (TKR).....	25
EKONOMISKA TABELLER.....	26
RESULTATRÄKNING	26
BALANSRÄKNING	27
RAPPORT ÖVER FÖRÄNDRINGAR I EGET KAPITAL	29
KASSAFLÖDESANALYS.....	30
NOTER	31
UNDERSKRIFTER	38
BILAGOR.....	39
BILAGA 1, METOD FÖR ATT BELYSA DET DUBBLA VÄSENTLIGHETSPERSPEKTIVET.....	39
BILAGA 2, SAMMANSTÄLLNING HÅLLBARHETSOMRÅDEN	40

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 2023

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 Mälårregionen. 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.

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 ordförande och vice ordföranden. Styrelsen upprättar och fastställer årligen en arbetsordning i enlighet med aktiebolagslagen och samverkansavtalet samt en instruktion till VD.

Styrelsemötena hålls utifrån en fastställd 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. Linjerna har varit historiskt olönsamma varför trafiken till del finansieras av ägarna via skattemedel.

Tack vare periodbiljetten Movingo erbjuds resenärer genom avtal 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.

Mälardalstrafiks 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.”

Vår affärsmodell bygger på att vi som bolag i första hand agerar genom avtal. Samverkan och en aktiv avtalsförvaltning är därför nödvändig för att vi ska kunna leverera vårt uppdrag och skapa utveckling för framtiden.

Sedan 12 december 2021 har verksamheten i Mälardalstrafik förändrats genom ett utökat uppdrag från ägarna, nya trafikavtal med ändrade affärsmodeller och utökad trafik med fler avgångar och fler nya tåg. De två första åren har varit utmanande med såväl covid-19 pandemi och dess följder som kriget i Ukraina med påföljande lågkonjunktur som påverkat såväl leveranser som ekonomiska förutsättningar. I pandemins spår följde även utmaningar med kompetensbrist framför allt lokförare vilket bland annat medfört att trafiken påverkats av inställda avgångar och lägre punktlighet. Andra konsekvenser har varit förseningar i IT-utveckling vilket påverkat såväl utvecklingen av verksamheten, digitala kanaler som enkel och tillgänglig trafikinformation till kund. Sammantaget och i kombination med väderrelaterade händelser och fortsatta infrastrukturbrister har det skapat högt tryck på Mälartåg kundservice och påverkat resenärernas vardag och allmänhetens förtroende för kollektivtrafiken.

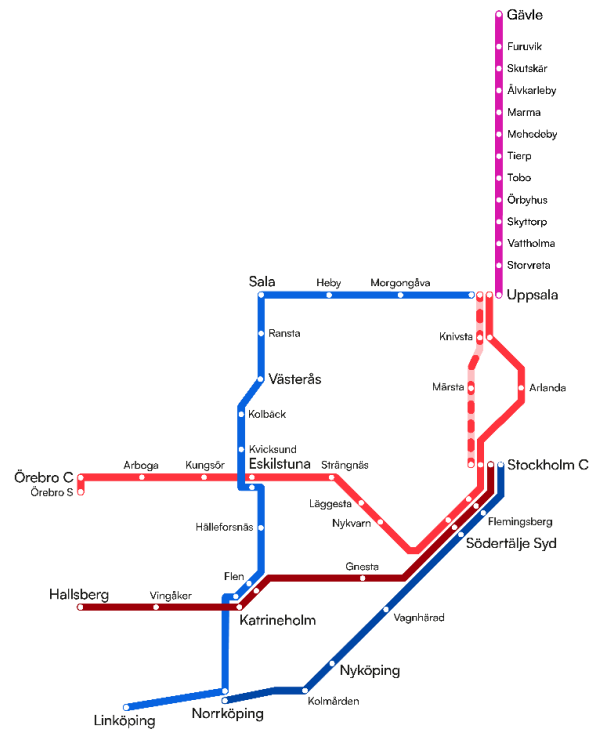


Bild 1: Linjekarta Mälartågslinjerna

VÄSENTLIGA HÄNDELSER

Utöver ovan nämnda yttre händelser, i form av pandemieffekter och kriget i Ukraina med bristande avtalsleveranser till följd av det och annat och som ärvt in från föregående redovisningsperiod och i vissa fall ytterligare försämrat förutsättningarna under 2023 i form ökade kostnader och en mindre tidtabell, sammanfattas andra väsentliga händelser i nedan illustration:

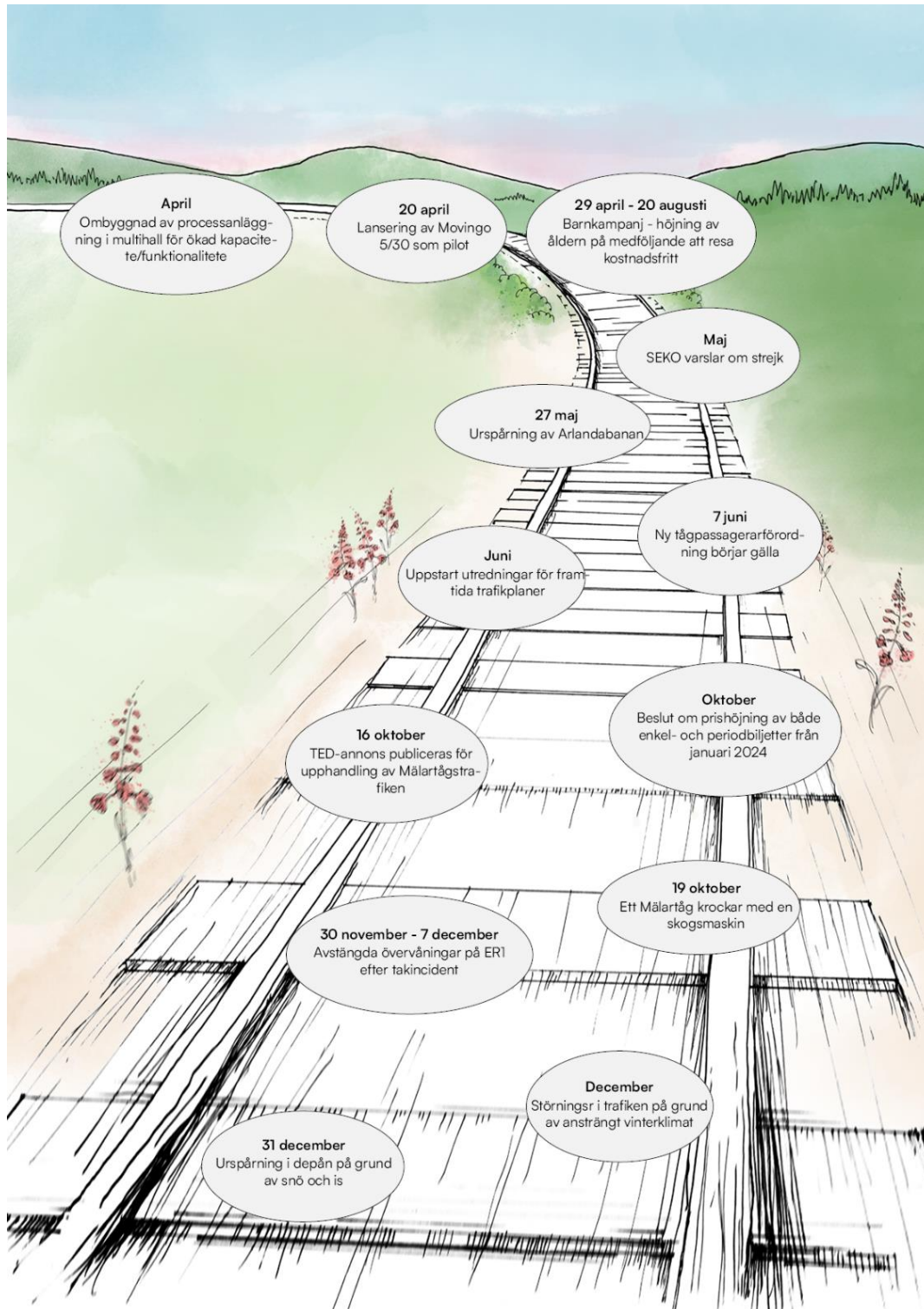


Bild 2: Väsentliga händelser 2023

Inga väsentliga händelser noterade i direkt anslutning efter redovisningsperioden.

VÄSENTLIGA PERSONALFÖRHÅLLANDEN

Under året har flertalet rekryteringar gjorts, varav sex medarbetare har påbörjat anställning under 2023. Fyra medarbetare har under 2023 avslutat sina anställningar. Vid årsskiftet uppgick personalstyrkan till 28 personer.

Under året har satsningar gjorts för att förbättra kontorsmiljön, bland annat har ljuddämpande skärmar köpts in samt att alla platser har fått standardiserade skrivbord och bildskärm för att säkerställa så väl god ergonomi som enhetlighet i arbetsverktyg.

Förutom löpande utbildningsinsatser såsom introduktionsprogram för nyanställda och behovsstyrda utbildningar som identifierats i individuella medarbetarsamtal så har samtliga medarbetare erbjudits utbildning i HLR genom vår företagshälsovård. Under året har förutom årliga medarbetarundersökningar även erbjudits en hälsokontroll samt en föreläsning i ämnet sömn och motion. I samband med återkommande arbetsplatsträffar med fokus på vår gemensamma arbetsmiljö har vi haft återkommande tema-träffar där externa parter exempelvis Mälardalsrådet och Transitio bjudits in för att berätta om sina verksamheter i syfte att öka våra kunskaper.

HÅLLBARHET

Mälardalstrafik har under de senaste åren genomgått en markant tillväxtresa vilket bland annat innebär att årsredovisningen avseende 2023 enligt årsredovisningslagen behöver omfatta en hållbarhetsrapportering. Mälardalstrafik täcks också av de krav på hållbarhetsrapportering som beslutats inom ramen för det europeiska direktivet för hållbarhetsrapportering (CSRD) och 2023 års rapportering ska därför ses som en led i uppbyggnaden av den rapportering som följer med kraven enligt CSRD och ESRS¹. Mälardalstrafik omfattas av rapporteringskraven från och med rapporteringsåret 2025, vilket innebär att den första rapporteringen sker 2026. Att bygga upp en hållbarhetsrapportering med hög kvalitet innebär ett omfattande arbete och Mälardalstrafik ligger i fas vad gäller detta arbete.

Mälardalstrafiks hållbarhetsarbete

Under hösten 2023 påbörjades en dubbel väsentlighetsanalys i enlighet med kraven i ESRS1 i CSRD. Det innebär att Mälardalstrafiks hållbarhetspåverkan analyseras, samt att den påverkan som olika hållbarhetsfrågor får på företagets verksamhet beskrivs. Arbetet syftar till att konkretisera vilka som är Mälardalstrafiks väsentliga hållbarhetsfrågor och som därmed ska ligga till grund för matchningen mot relevanta delar av ESRS-standarderna. Inom ramen för detta arbete görs också en GAP-analys som ska visa gapet mellan vad organisationen har på plats idag och vad som behövs för att leva upp till egna, och intressenters krav på rapportering och hållbarhetsarbete. I och med att väsentlighetsanalysen inte är färdigställd i samband med att årsredovisningen publiceras finns i nuläget inte någon slutgiltig beskrivning av prioriterade väsentliga frågor att ta fasta på. Arbetet har dock nått en sådan mognadsnivå att det i grova drag går att ringa in vilken typ av frågor, risker och möjligheter det kan komma att handla om. De frågor som tas upp i avsnittet *Hållbarhetsområden* nedan är sådana som mest sannolikt kommer ingå i den framtida rapporteringen enligt CSRD. Frågor

¹ Aktuella standarder för rapportering.

och områden kommer dock tillkomma och revideras allteftersom väsentlighetsanalysen färdigställs och matchningen mot aktuella standarder görs. Metod för att belysa det dubbla väsentlighetsperspektivet beskrivs i bilaga 1.

Hållbarhetskontext

Spårbunden kollektivtrafik är en nyckel i samhällets gröna, hållbara omställning bort från fossilbundna transporter. Utvecklingen är beroende av ett antal förutsättningar så som underhåll, investeringar och vidareutveckling av infrastrukturen samt kollektivtrafikens samordning med övriga insatser i samhället, inte minst när det gäller samhällsplanering och trender inom arbetsmarknad, boende, mobilitet.

Mälardalstrafik har i huvudsak en affärsmodell som bygger på samverkan med olika intressenter såsom till exempel ägare, myndigheter, branschorganisationer, trafikföretag och andra leverantörer. Mälardalstrafiks tjänster bidrar till att skapa nytta på såväl samhälls- som individnivå genom att möjliggöra hållbart resande med kollektiv regionalstågstrafik inom Mälardalen. Detta ger i sin tur både valfrihet för människor att välja var de ska bo och arbeta och möjligheter för samhällen utanför storstäderna att växa och utvecklas. En viktig del i uppdraget är också att säkerställa att huvudmännens (regionernas) skattefinansierade medel används på ett så effektivt sätt som möjligt vilket bland annat innebär ett fokus på en långsiktigt hållbar tillgångsförvaltning.

Hur vi påverkar och påverkas

Mälardalstrafiks verksamhet, och den värdekedja som verksamheten är förknippad med, sätter ramarna för såväl positiv som negativ påverkan på miljö, människor och samhällen (konsekventiell väsentlighet). En analys av verksamhetens beroenden av resurser och samarbetsparter antyder också hur känslig verksamhetens affär är för olika risker och möjligheter som kan knytas till olika hållbarhetsfrågor (finansiell väsentlighet).

Värdekedjan (se nedan illustration) sträcker sig från råvaruutvinning och tillverkning av fordon via själva affären att tillhandahålla ett planerat trafikutbud med tåg (och i mindre utsträckning buss) som i sin tur skapar ett värde för resenärerna och i det större perspektivet bidrar till en samhällsnytta.

En positiv påverkan av verksamheten är den nytta för individer och samhälle som trafikeringen skapar i termer av förbättrad mobilitet, samt den dynamik den bidrar till i Mälardalen. Kollektivtrafik med tåg kan dessutom bidra till att skapa en överflyttning från resande med bil och utgör därmed en potentiellt viktig positiv påverkan på växthusgasutsläppen från persontransporter i regionen. Med större andel tågresande finns även potential att bidra till förbättrad lokal luftkvalité och minskade föroreningar till närliggande mark och vattendrag.

En negativ klimatpåverkan uppstår främst i samband med fordonens livscykel; vid utvinning av metaller och andra material som behövs för tillverkning av fordonen, vid service samt vid återvinning/skrotning. Vid drift sker den största påverkan vid tillverkningen av den el som driver tågen. Den direkta klimatpåverkan är, relativt sett, liten då drivströmmen huvudsakligen kommer från grön elproduktion och på den moderna fordonen ER1 omvandlas energi från inbromsningar till

exempelvis el. I övrigt finns en viss miljöpåverkan kopplat till depån där tågen tvättas och service och underhåll sker.

När det gäller hur Mälardalstrafiks verksamhet påverkas av risker och möjligheter som kan härledas till hållbarhetsfrågor så kan verksamheten förväntas gynnas av ett ökat fokus på klimatomställning i samhället. Det risker kopplade till samhällets förmåga eller oförmåga att anpassa sig till mer extremt väder. Tillgången till olika insatsvaror och kompetens kan också påverkas globalt, även om det kan vara svårt att tolka orsakssambanden. Risker kopplat till affären i ett bredare perspektiv beskrivs närmare i avsnitt Väsentliga risker och osäkerheter.



Bild 3: Värdekedja

Nedan beskrivs ett antal hållbarhetsområden som är aktuella i väsentlighetsanalysen (och överensstämmer med lagstiftningens inriktning. Eftersom arbetet med att värdera och prioritera vilka frågor som är mest väsentliga pågår ska denna karta ses som ett arbetsdokument, som kommer att ha vidareutvecklats och förändrats till nästa redovisning.

Hållbarhetsområden

Nedanstående områden sammanfattar hållbarhetsfrågor som i dagsläget antas vara väsentliga för Mälardalstrafik². De sorterar under områdesrubrikerna samhällsnytta, miljö samt sociala förhållanden och korruption, styrande dokument i form av policys, riktlinjer, instruktioner och mål för verksamheten samt uppföljning som styr arbetet finns fastställda i Mälardalstrafiks ledningssystem.

Samhällsnytta

Mälardalstrafik bidrar till samhället främst genom att se till att trafiken fungerar enligt uppdrag, att kunderna får den förväntade tjänsten och att tillgångarna förvaltas hållbart.

² Se även bilaga 2.

Resenärer och medborgare

För resenärer är rätt utbud, punktlighet och regularitet avgörande. För medborgarna tillförs perspektivet att tjänsten som erbjuds är rimlig i förhållande till kravet på skattefinansiering.

Styrande dokument: Förutsättningar och ambitionsnivå regleras i Samverkansavtal mellan ägarna, i bolagets mål samt i avtal med trafikföretagen.

Konsekvenser, risker och möjligheter: Brister i leveransen innebär risk för skadat varumärke, försämrat rykte för tågpendling och minskad efterfrågan. Strategiskt/taktiskt hanteras riskerna genom att säkerställa ett bra upphandlingsarbete, ett relevant utbud och leverans av tjänsten. Operativt hanterar Mälartåg kundservice resenärsfrågorna.

När det gäller resenärer och medborgare så relaterar frågorna delvis till ESRS S3 om Påverkade samhällen och S4 om Konsumenter och slutanvändare. En träffsäker och relevant uppföljning av frågorna kommer sannolikt även förutsätta egna definitioner och nyckeltal.

Resultatindikator: Kundnöjdhet, punktlighet, regularitet och trafik kostnad är exempel på indikatorer som mäts kontinuerligt.

Hållbar tillgångsförvaltning

Hållbar tillgångsförvaltning handlar om Mälardalstrafiks uppdrag att säkerställa att samhällets gemensamt finansierade och ägda tillgångar förvaltas på ett hållbart sätt, främst fordonsflottan och depån. Detta inkluderar ekonomiskt, socialt och ekologiskt perspektiv. En hållbar tillgångsförvaltning bidrar dels till att tillgångarnas avtryck på klimatet blir så lågt som möjligt, dels till att öka livslängden på tillgångarna.

Styrande dokument: Tillgångsförvaltningen utgår dels från kraven i ISO standarden 55 000, dels från avtalen med leverantörerna av fordon och depå.

Konsekvenser, risker och möjligheter: Det finns risker kopplat till brist på kompetens; störningar i materialförsörjning, brister i infrastrukturen, klimatförändringar; konjunktur och offentlig ekonomi. Det finns stora långsiktiga samhällsvinster av att hantera de kortsiktiga riskerna. En nyckel till välfungerande tillgångsförvaltning som ett stöd för hållbarhet är att ställa krav som tar fasta på väsentliga frågor, handla upp och skapa fungerande avtal med de aktörer som genomför tjänsten. Detta gäller framförallt, men inte uteslutande, avtalen med trafikföretagen. Utöver avtalen är det därför viktigt att ha en fungerande samverkan med strategiska partners för ett fungerande och robust infrastruktursystem. När Mälardalstrafik förvaltar tillgångarna på ett ansvarsfullt sätt skapas förutsättningar för en väl fungerande kollektivtrafik i Mälardalen.

Resultatindikator: Uppföljning av tillgångsförvaltning sker dels genom kontroller av genomfört underhåll, städning och klottersanering, dels genom besiktningar.

Miljö

De miljöfrågor som, i det pågående arbetet med väsentlighetsanalysen, framstår som mest väsentliga för Mälardalstrafik handlar om klimatpåverkan, klimatrisker (klimatanpassning), föroreningar,

vattenanvändning, avfall, buller och vibrationer samt resursanvändning (inklusive uttag av naturresurser). Den sistnämnda är direkt kopplad till Mälardalstrafiks uppdrag om hållbar tillgångsförvaltning. En hållbar resursanvändning innebär att såväl miljömässiga som sociala frågor hanteras på ett hållbart sätt.

Styrande dokument: Mälardalstrafiks miljöpolicy gör gällande att

”Mälardalstrafik har i sitt uppdrag ett inbyggt ansvar för utvecklingen mot en långsiktigt hållbar samhällsutveckling och en bättre miljö. Miljöaspekter ska beaktas i verksamhetens alla processer och därmed bidra till en hållbar utveckling. Mälardalstrafik strävar efter att miljöeffektiviteten inom kollektivtrafiken ständigt ska förbättras med målbilden att fortsätta erbjuda det mest miljövänliga resealternativet. Mälardalstrafik ska vara klimateffektiva, resurseffektiva och hälsofrämjande.”
I policyn står vidare att ”Mälardalstrafik strävar efter att välja tekniska, ekonomiska och hälsofrämjande lösningar med största möjliga miljöhänsyn.

Mälardalstrafiks miljöarbete ska genomsyra alla delar av verksamheten. Verksamheten ska blanda annat specifikt främja ett klimatsmart resande och en ökad andel använda resurser i kretsloppet. Specifika miljömål ska enligt policy hanteras avtalet med trafikföretaget. Där framgår bland annat att ett miljöledningssystem ska etableras, vilket innebär att betydande miljöaspekter identifieras, hanteras och följs upp. Kraven adresserar idag specifikt delar av klimatpåverkan, föroreningar, vattenanvändning, avfall, buller och vibrationer. Ytterligare betydande miljöaspekter kan lyftas via ledningssystemet. Trafikföretaget förbinder sig också att rapportera viss data. I och med den pågående etableringen av rapportering enligt ESRS-standard kommer samtliga policys och riktlinjer, inklusive miljöbilagan, att ses över så att de överensstämmer med väsentliga hållbarhetsfrågor. Ovan nämnda miljöfrågor sträcker sig dessutom bortom trafikföretagens ansvar och det kan därför bli nödvändigt att etablera arbetssätt och ställa krav som vänder sig mot andra delar av värdekedjan.

Klimatpåverkan

Konsekvenser, risker och möjligheter: En negativ klimatpåverkan sker vid tillverkning av fordon och transporter, samt i viss mån till följd av elproduktionen som används för att driva tågen samt för uppvärmning och el i byggnader. Det finns en potentiellt positiv klimatpåverkan om trafikanter byter från personbil till spårbundna resor, vilket är en viktig del i en hållbar grön omställning. Tåg har större kapacitet och bilar drivs i dagsläget fortfarande i hög grad med fossila drivmedel.

Skulle utbudet av tågtrafik överstiga efterfrågan finns risken att tjänsten leder till onödigt stor användning av resurser och därmed onödigt stor miljöpåverkan.

Resultatindikator: CO₂-utsläpp i värdekedjan uppdelat på Scope 1-3 i enlighet med Green House Protocol. Trafikföretaget rapporterar varje år in uppgifter om elanvändning för drivström, elanvändning i byggnader och uppvärmning. Under 2023 användes för drivström i netttotal 99 815 MWh el (år 2022 var motsvarande 93 675), med ursprungsgaranti om att vara Förnybar (sol/vind/vatten/bio)³. Denna elproduktion är i princip utsläppsfri men genererar liksom all

³ ”Hittills har ursprungsgarantier ingått i den el som Trafik levererat och inkluderats i kWh-priset men priserna för ursprungsgarantier har stigit markant under 2022 och 2023. Därför har Trafikverket beslutat att järnvägsföretagen själv ska få valfriheten att avgöra om de vill köpa ursprungsgarantier eller inte”. Inför 2024 har ursprungsgarantier motsvarande 98 000 MWh förnyelsebar el beställts. (Trafikverket, beställning av ursprungsgarantier 2024).

elproduktion vissa utsläpp i ett livscykelperspektiv⁴. Framöver kommer all energianvändning räknas om till CO₂-ekvivalenter med hjälp av relevanta emissionsfaktorer.

	Beskrivning	MWh, 2023 (2022)	CO ₂ e (ton), 2022
Scope 1	Utsläpp från egen förbränning av fossila bränslen (för kontorsverksamhet främst drivmedel till bilar som används i tjänsten)	Kartläggning, datainsamling och beräkning genomförs 2024	Kartläggning, datainsamling och beräkning genomförs 2024
Scope 2	Utsläpp som uppstår vid produktion av inköpt el och värme. Uppvärmning och elförbrukning i de egna kontorslokalerna, samt från avfall som genereras i lokalerna. Mälardalstrafik hyr kontorsplatser i ett kontorslandskap med tillhörande faciliteter.	Kartläggning, datainsamling och beräkning genomförs 2024	Kartläggning, datainsamling och beräkning genomförs 2024
Scope 3	Utsläpp till följd av uppströms och nedströms leverantörers aktiviteter och de insatsvaror/produkter de tillhandahåller, inklusive transporter. Drivströmmen, tillverkning av tåg, service, skrotning. Uppvärmning och elförbrukning i depån och i de lokaler som trafikoperatörerna nyttjar för MDTs räkning räknas också här. Köldmedier. Kundtjänsts el och uppvärmningsenergi	Drivström: 99 815 (93 675). ⁵ El i lokaler: (1 151) Värme (Gredebydepån): (1 381), varav förnybar ca 82% och återanvänd ca 16% ⁶ Datainsamling och beräkning kompletteras 2024	Underlag för CO ₂ -beräkning saknas. Kartläggning, datainsamling och beräkning genomförs 2024.

Tabell 2: CO₂-utsläpp redovisat uppdelat på scope 1-3 i enlighet med Green House Gas protocol.

Förslag till fortsatt hantering av risker och möjligheter: Mälardalstrafiks klimatpåverkan i alla delar av värdekedjan kommer studeras vidare under 2024. Idag sammanställs inte data avseende Scope 1 och 2. Data samlas in avseende delar av Scope 3. Det finns ett behov av att se över policys, datainsamling och uppföljning kopplat till frågan. Fokus bör ligga på delar av värdekedjan som är väsentliga för klimatpåverkan och där Mälardalstrafik har en möjlighet att minska den negativa påverkan direkt eller indirekt. Rapporteringen av Mälardalstrafiks klimatpåverkan kommer baseras på ESRS E1 Klimatförändringar.

Klimatrisker (Extrema väderhändelser med koppling till klimatförändringar)

Konsekvenser, risker och möjligheter:

Extrema väderhändelser med koppling till ett förändrat klimat bedöms kunna påverka såväl själva trafiken som de globala logistikkedjor som krävs för leveranser av fordon och reservdelar. Vad gäller trafiken är riskerna främst kopplade till att infrastrukturen inte skulle vara anpassad för de utmaningar som följer, med tex kraftigare nederbörd och ras eller skred. Gällande logistikkedjor kan störningar uppstå både direkt till följd av extrema väderhändelser och indirekt till följd av att ändrade behov på världsmarknaden som stör transporter eller leder till ökad efterfrågan på råvaror och material. Dessa frågor ägs främst av Trafikverket och andra aktörer som ingår i Mälardalstrafiks värdekedja men behöver hanteras strategiskt och operativt även av Mälardalstrafik. Verksamheten är beroende av ett fungerande och robust infrastruktursystem. För att säkerställa det planerade trafikutbudet, punktlighet och regularitet krävs samverkan med strategiska partners.

Mälardalstrafiks utsatthet för klimatrisker i alla delar av värdekedjan kommer studeras vidare under året. Det finns skäl att se över policys, datainsamling och uppföljning kopplat till frågan. Arbetet kommer harmonisera med ESRS E1 om klimatförändringar.

⁴ Källa: Växthusgasutsläpp från vindkraft (energimyndigheten.se)

⁵ Avser 2022.

⁶ I inrapporterade uppgifter finns ett litet glapp mellan total energianvändning för värme och summan av förnybar samt återvunnen energi. En närmare granskning av inrapporterade data kommer ske inför kommande årsrapportering.

Resultatindikator: Bör utgå från en värdering av de konsekvenser som klimatrisker kan ge upphov till för verksamheten samt kostnader förenade med hantering av dessa risker och dess konsekvenser.

Övriga miljöaspekter

Konsekvenser, risker och möjligheter: Bland övriga miljöaspekter utmärker sig främst risk för föroreningar till vatten, mark och luft i anslutning till depån. Därtill kan frågorna beröra buller och vibrationer, främst från trafiken i närområdet, och biologisk mångfald. Den mest närliggande risken återfinns i anslutning till depån där tvätt och service av fordonen sker men andra risker kan uppstå längs hela värdekedjan, inklusive vid utvinning och tillverkning av material och fordon. Vad gäller risk för förorening av vatten bedöms risken som liten. Dessutom är verksamheten i depån tillståndspliktig och kontrolleras med jämna mellanrum av ansvariga kontrollinstanser. Miljö och hälsoskadliga kemikalier används i enlighet med de tillstånd som finns för dessa.

Biologisk mångfald bedöms idag inte vara en väsentlig fråga för Mälardalstrafik men har heller inte utretts närmare. I takt med att fokus och kunskap om biologisk mångfald ökar kan detta komma att förändras. En potentiell risk som i dagsläget är svår att värdera uppstår i anslutning till utvinning av råvaror uppströms i värdekedjan. Det finns också en känd påverkan via elproduktionen som i hög grad baseras på vattenkraft och kärnkraft och idag har stor påverkan på artrikedom och biologisk mångfald. Mälardalstrafiks elanvändning bedöms som måttligt i sin omfattning även om den totala elkonsumtionen från spårbunden trafik är stor. Mälardalstrafiks påverkan på biologisk mångfald kommer bedömas inom ramen för väsentlighetsanalysen. Arbetet kommer följa riktlinjer i ESRS E4 Ekosystem och biologisk mångfald

Resultatindikator: indikatorer avseende kontroll och uppföljning av, eller risk för, föroreningar baseras på ESRS standarden E2. Buller och vibrationer tar lämpligen fasta på uppföljning av påverkad bebyggelse eller personer, alternativt uppföljning av åtgärder. I den mån det visar sig vara väsentligt att redovisa biologisk mångfald bör indikatorn synkroniseras med ESRS-standarderna.

Resursanvändning och uttag av naturresurser (cirkulär ekonomi)

Konsekvenser, risker och möjligheter. Resursanvändningen hänger nära ihop med tillgångsförvaltningen. Mest framträdande är anskaffning av fordon och säkerställandet att dessa underhålls på ett sätt så att de uppnår en effektiv livslängd och kostnad över sin livscykel. Det är även logiskt att inkludera avfall och vattenanvändning under rubriken resursanvändning. Farligt avfall uppstår i anslutning till depån och restavfall uppstår på tågen. Även själva fordonen blir avfall vid slutet av sin livscykel. Vattenanvändning sker främst vid tvätt i depån. Den preliminära bedömningen är att avfall inte är en väsentlig hållbarhetsaspekt men frågan kommer studeras närmare i väsentlighetsanalysen. Vattenanvändning i sig bedöms inte som väsentligt, däremot hanteringen av vattnet.

Resursanvändning och uttag av naturresurser längs värdekedjan behöver studeras närmare i syfte att förstå om den får några väsentliga konsekvenser. Det kan vara värt att följa upp hur andra aktörer i branschen arbetar cirkulärt med återbrukade material. Arbetet harmoniserar med ESRS E5 om Resursanvändning och cirkulär ekonomi

Resultatindikator: Eventuell resultatindikator kommer ta fasta på en kvantifiering av kritiska resurser i de termer som är relevanta i förhållande till den påverkan de får ur ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt perspektiv. Det kan exempelvis handla om att följa upp vattenanvändning, olika metaller, inklusive sällsynta metaller, och oljebaserade insatsvaror uppströms. Åtgärder bör inriktas på att minska negativ påverkan som resurserna orsakar antingen genom att direkt påverka använda kvantiteter eller genom att styra materialval eller återvinning/återbruk av resurser.

Sociala förhållanden

Frågor som rör sociala förhållanden aktualiseras i olika delar av värdekedjan, framför allt kopplat till arbetsvillkor hos upphandlade trafikutövare och deras inhyrda personal samt leverantörer av insatsvaror och tjänster.

Styrande dokument: Vid upphandling ställs krav på att leverantörer ska följa de lagar och regler som gäller, samt att ett antal grundläggande upphandlingsrättsliga principer ska efterlevas; icke-diskriminering, likabehandling, proportionalitet, öppenhet, ömsesidigt erkännande och konkurrens.

Konsekvenser, risker och möjligheter: Även om Mälardalstrafik via avtal har gjort tydligt att ansvaret för sociala förhållanden hos upphandlade parter vilar helt på dessa så finns det en risk för Mälardalstrafiks varumärke om leverantörerna inte lever upp till sitt ansvar. Riskerna hanteras genom tydliga avtal, löpande dialoger och uppföljning av avtalsvillkoren.

Arbetsvillkor i värdekedjan

Konsekvenser, risker och möjligheter: Vissa yrkeskategorier är mer utsatta på grund av arbetsförhållanden och yttre förutsättningar. Det finns anledning att utvärdera om leverantörskraven avseende utsatta yrkeskategorier bör justeras i framtiden. Ju fler led bort från kärnaffären som arbetet utförs desto svårare blir det att effektivt kravställa och följa upp krav. En begränsning av antalet leverantörsled skulle kunna vara ett sätt att förenkla kontroll och ansvarsutkrävande. Arbetet framöver kommer bygga på ESRS S2 Arbetstagare i värdekedjan.

Resultatindikator: Tex. Antal uppföljande kontroller av att ställda krav efterlevs. Andel leverantörer som följts upp. Kommer ses över inför rapportering enligt CSRD.

Respekt för mänskliga rättigheter

Konsekvenser, risker och möjligheter: Mälardalstrafik ställer krav vid upphandling om att leverantörer ska följa gällande rätt i avtalen. Riskerna har inte kartlagts närmare men det finns inga kända tecken om missförhållanden. Eventuella risker återfinns flera led bort från Mälardalstrafik och främst i fall där material tillverkas i länder med svagare lagstiftning. Frågan studeras närmare under året. Våra leverantörer följdes främst upp via rapportering. Det kan finnas behov av att se över kontroll och efterlevnad. Enligt ESRS ska även små risker för att mänskliga rättigheter åsidosätts väga tungt i väsentlighetsanalysen. Hänsyn till detta kommer tas i den fortsatta processen.

Resultatindikator: Saknas i nuläget. Kan följas upp via revisioner vid misstanke. I framtiden harmoniseras process och indikatorer med ESRS S2 (arbetstagare i värdekedjan) och S3 (Påverkade samhällen)

Personal

Utöver lagstadgade krav och överenskomna kollektivavtal arbetar Mälardalstrafik utifrån vår värdegrund; vi skapar samhällsnytta, vi är omsorgsfulla, vi gör det möjligt. Frågor rörande mångfald och jämställdhet är dels en del av vårt arbetsmiljöarbete, dels en parameter vid rekrytering. Den egna personalen är Mälardalstrafiks viktigaste resurs och verksamheten är beroende av att personalen mår bra och trivs. Viktiga aspekter i det perspektivet är rättvisa & likabehandling, medarbetarengagemang samt utbildning & kompetensutveckling.

Styrande dokument: 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.

Rättvisa och likabehandling

Konsekvenser, risker och möjligheter: Viktigt för att attrahera och rekrytera rätt personer. Brister kan skapa risk för minskat engagemang.

Resultatindikator: Den egna verksamheten utvärderas på organisationsnivå genom den årliga internkontrollen och på individnivå genom årliga utvecklingssamtal. Frågor om rättvisa och likabehandling hos den egna arbetskraften relaterar till ESRS S1.

Medarbetarengagemang

Konsekvenser, risker och möjligheter: Målsättningen är att vara en attraktiv arbetsgivare som förutom ett gott arbetsklimat och en trivsamt arbetsmiljö också erbjuder en sund balans mellan arbete och privatliv. På Mälardalstrafik värnar vi om varandra, vi är alla en del av varandras arbetsmiljö och har därför ett gemensamt ansvar för den.

Resultatindikator: Den egna verksamheten utvärderas på organisationsnivå genom den årliga internkontrollen och på individnivå genom årliga utvecklingssamtal. Eventuella resultatindikatorer harmoniseras med ESRS S1.

Utbildning & kompetensutveckling

Konsekvenser, risker och möjligheter: Kompetens är den viktigaste resursen för Mälardalstrafiks egna verksamhet. Präglad av samverkan mellan många parter finns behov av djup kompetens och erfarenhet för att utföra uppgiften att kravställa och följa upp i komplexa sammanhang.

Resultatindikator: Beskrivs i tjänstebeskrivningar samt utvecklingsplaner. Eventuella indikatorer harmoniseras med riktlinjer enligt ESRS S1

Motverkande av korruption

Konsekvenser, risker och möjligheter: Det är grundläggande för Mälardalstrafik att minimera riskerna för korruption, mutor och jäv. Risken bedöms som störst i samband med större upphandlingar. Mälardalstrafik har nolltolerans mot korruption, mutor och jäv. Riktlinjerna tydliggör vår hållning i frågan och synliggör ett antal aspekter som belyser området. Mälardalstrafik som företag lyder under flera lagar och regelverk i sin position som offentligt ägd aktör. Sådana lagar och regler inkluderar Järnvägslagen, Kommunallagen, Aktiebolagslagen och Lagen om offentlig upphandling, Offentlighetsprincipen och Kollektivtrafiklagen.

Resultatindikator: Den egna verksamheten utvärderas på organisationsnivå genom den årliga internkontrollen och på individnivå genom årliga utvecklingssamtal. Framöver harmoniseras arbete och uppföljning med ESRS G1 Ansvarsfullt företagande.

VÄSENTLIGA RISKER OCH OSÄKERHETSFAKTORER

För 2023 (2024–2026) 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 IT-säkerhet.

Bland väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som påverkat verksamheten under året kan särskilt nämnas den geopolitiska situationen, ekonomin i samhället med ökade räntor, högre kostnader 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 2023 fokuserade särskilt på interna processer och arbetssätt, samt säkerhets- och riskarbete för att säkra upp organisatorisk redundans och nå uppsatta mål. Internkontrollplan för 2023 innehöll totalt 25 kontrollområden, varav: 16 kontrollområden kopplade till Verksamhetsperspektivet, två kontrollområden kopplade till Kundperspektivet, två kontrollområden kopplade till Medarbetarperspektivet och fem kontrollområden kopplade till Ekonomiperspektivet. Resultatet från internkontrollen visar att verksamheten i allt väsentligt bedrivits i enlighet med ändamålet.

RESANDE OCH TRAFIK

Resande

I snitt reser cirka 43 000 personer med Mälartåg en normal vardag, på helgerna ungefär hälften så många. Totalt registrerades under 2023 nästan 12,5 miljoner påstigande på Mälartågslinjerna, det motsvarar en ökning på ungefär 17 procent jämfört med 2022. En del av ökningen är en effekt av pandemin, inledningen av jämförelseperioden (2022) var präglad av lågt resande till följd av pandemirestriktioner. Den positiva resandeutvecklingen höll dock i sig under hösten 2023 vilket tyder

på att även andra faktorer bidragit. De största ökningarna i både absoluta och relativa tal finns på linjen Uppsala-Stockholm-Eskilstuna-Örebro. Här utmärker sig Arlanda där resandet fördubblades. Detta beror framför allt på att SL-pendeln och SJ-tåg inte kunde stanna vid Arlanda under juni-september p.g.a. kapacitetsrestriktioner efter en olycka i maj; med detta fanns bara Mälartåg och Arlandaexpress kvar som alternativ för tågresor till och från Arlanda. Även SJ:s reducerade utbud på Uppsalapendeln har bidragit positivt till resandeutvecklingen med Mälartåg. Men också övriga stationer längs linjen har utvecklats mycket positivt, med undantag av Örebro där banarbeten och slopandet av regionexpresstågen bidragit till ett lägre resande än året innan.

En annan faktor som sannolikt bidragit till ett ökat resande på flera linjer är en överströmning av resenärer från pendeltågen i Stockholm som dragits med omfattande problem under året. Ett flertal stationer där Mälartågen utgör ett alternativ till pendeltågen utmärker sig genom en ökning klart över genomsnittet, såsom Knivsta, Gnesta, Flemingsberg och Södertälje Syd. Klart under genomsnittet utvecklades linjen Gävle-Uppsala. Här ligger resandet i princip kvar på förra årets nivå. Bakomliggande orsak är med stor sannolikhet de förhållandevis omfattande reduceringarna i trafiken som genomfördes i slutet på 2022, men också en del tekniska problem med registreringen av antalet påstigande. Övriga, mer generella faktorer med positiv påverkan på resandeutvecklingen är fortsatt stort fokus på samhällets klimatanpassning, underliggande befolkningsutveckling, höga priser på drivmedel samt troligtvis ett något mindre inslag av distansarbete jämfört med 2022. 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.

Kvalitetsproblemen i trafiken med låg punktlighet och periodvis inställd trafik har med stor sannolikhet haft en dämpande inverkan, delvis har också parallell trafik med buss etablerats för att säkerställa de mest grundläggande behoven för arbets- och studiependlingen.

Linje	Antal påstigande	Förändring mot 2022
Stockholm-Nyköping-Norrköping	1 460 000	+ 10 procent
Stockholm-Katrineholm-Hallsberg	950 000	+ 30 procent
Uppsala-Stockholm-Eskilstuna-Örebro	5 200 000	+ 40 procent
Uppsala-Sala-Västerås-Linköping	1 960 000	+ 15 procent
Gävle-Uppsala	2 620 000	+/- 0 procent
Övrigt ¹	246 000	- 45 procent
Totalt	12 440 000	+ 17 procent

Tabell 3: Antal påstigande med Mälartåg 2023. En kalibrering av passagerarräkningssystemet pågår, antagligen finns en viss underskattning av resandet. Jämförelsen för linjen Gävle-Uppsala är något osäker då Mälardalstrafik ansvarade för trafiken endast delar av året. Källa: Mälardalstrafiks passagerarräkningssystem samt schablonuppräknings Sala-Uppsala.

¹ 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 fortsatt återhämtning efter pandemin.

Trosabussens ökning kan bero på en viss överströmning från tågen då det periodvis var många störningar i tågtrafiken. Procentuellt har Linköping-Stockholm-Tierp haft en stor ökning under 2023. Denna förklaras av ett ökat utbud.

Linje	Antal påstigande med periodbiljett Movingo 2023	Förändring mot 2022
Stockholm-Västerås-Laxå (SJ)	1 252 000	+13 procent
Linköping-Stockholm-Tierp (SJ)	78 000	+63 procent
Stockholm-Uppsala (SJ)	1 175 000	+16 procent
Trosabussen (Åkerbergs)	41 000	+14 procent
Totalt	2 546 000	+16 procent

Tabell 4: Antal påstigande med periodbiljett 2023 på kommersiella linjer med Movingoavtal. Uppgifter enl. SJ och Åkerbergs.

Det totala resandet i Stockholm-Mälardalregionen, d.v.s. Mälartågs samt SJ:s linjer enligt ovan tabell, ligger fortfarande några procent under 2019 års nivå.

Trafik

Trafiken under 2023 har präglats av kvalitetsbrister framför allt orsakat av inställda tågavgångar, som har drabbat många kunder negativt. Genom detta har därmed inte målen för trafiksystemet uppnåtts, se även nedan diagram. Merparten av de inställda avgångarna har haft sin orsak i personalbrist hos trafikutövaren av lokförare och tågvärdar. Sedan slutet av 2022 (T23) är trafiken planmässigt reducerad. Det innebär bland annat att kunden i förväg inte får dessa reducerade avgångar som tidtabellsförslag. Reduceringen syftade till att skapa en stabilitet och förutsägbarhet för kunderna. Utfallet har präglats av skillnaderna mellan linjerna, mest trafik ställdes in på sträckan Linköping-Eskilstuna-Västerås-Sala-Uppsala (och då främst på delen Västerås-Uppsala) samt på linjen Uppsala-Gävle.

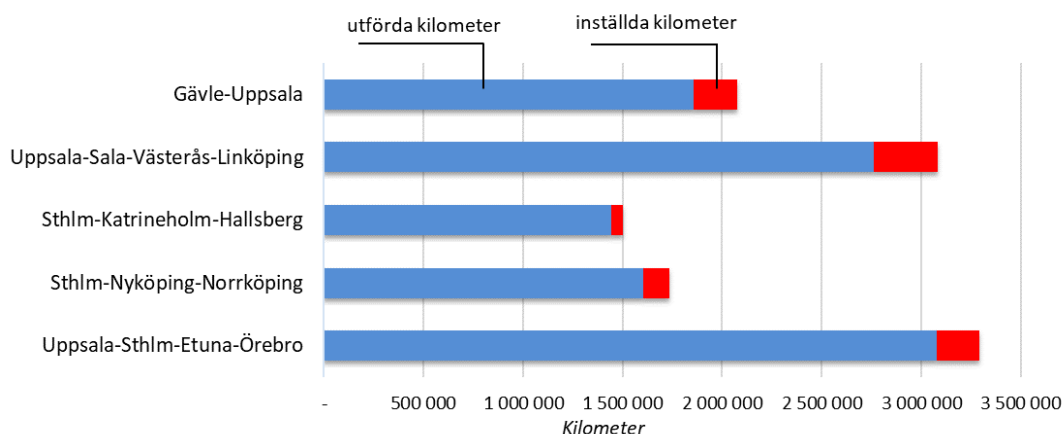


Diagram 2: Faktiskt utförd trafikproduktion (i kilometer) och inställd trafik (i kilometer) per linje jan-dec. Avtalad trafik är summan av utförda och inställda kilometer. Källa: Trafikutövaren samt Trafikverket LUPP.

Under 2023 har det fortsatt varit en brist på lokförare både för Mälartågssystemet såväl som på en nationell nivå. Tillskott av lokförare har skett genom ett antal lokförarutbildningar dels på nationell nivå organiserade genom Myndigheten för Yrkehögskolor, dels genom att trafikutövaren har genomfört tre egna lokförarutbildningar för Mälartåg och SL Pendeltåg. Första kullen i denna utbildning var klar i november-december, resterande examineras under perioden januari-april 2024.

Trots detta är branschen inte på totalen helt vitaliserad. Personalläget har under slutet av 2023 stabiliserats. Den tänkta planen att kunna bedriva den fastställda tågplanen för 2024 har dock inte varit möjlig. I samband med tidtabellsskiftet i december 2023 utförs trafiken fortsatt med en viss reducering dock med ett högre utbud än under 2023. Det fortsatta osäkra trafikläget har inneburit kompletteringar med busstrafik och stationsvärdar för att bidra till servicen för kunderna.

För att kunna bedriva trafiken har Mälardalstrafik tillgång till 53 ER1 och nio Regina X50 som hyrs från AB Transitio. Under året har sex stycken Regina X50 fordon genomgått en så kallad Midlifeupprustning, de tre kvarvarande är planerade till 2027, diskussioner pågår om att tidigarelägga detta. Majoriteten av Regina X50 fordonen är utvändigt målade i Mälardalstrafiks färger, de kvarvarande kommer målas om så snart det är möjligt och planering pågår. Av de totalt 53 stycken ER1 har 41 stycken gått ur den generella tekniska garantin. Vissa system har fått förlängd garanti med anledning av funna brister som har eller skall åtgärdas av fordonsleverantören. Under året har flera åtgärder genomförts för att säkra driftsäkerheten på våra fordon till exempel mjukvaruuppdateringar. Fordonen underhålls i Gredbydepån i Eskilstuna som varit i drift sedan februari 2019. I Gredbydepån har arbetet pågått med att säkerställa funktionalitet så att depån kan användas effektivt för ändamålet. Under året har en del anpassningar av depån genomförts för att effektivisera verksamheten, till exempel avisingsanläggning, automatiska portar, laddstolpar för personbilar. Tillsammans med trafikutövaren har en energikartläggning av depån påbörjats för att identifiera möjligheter till energieffektivisering. Depåns garantiperiod gick ut i december 2023 och garantibesiktningar av depån har utförts under hösten.

En robust och kapacitetsstark infrastruktur är avgörande för Mälardalstrafiks möjligheter till att fullgöra sina åtaganden och uppdrag. Under året har det varit många fel i infrastrukturen med konsekvenser i lägre punktlighet och regularitet, problem som har sin grund i bland annat ett mångårigt eftersatt underhåll. Under året har Mälardalstrafik samverkat med många intressenter inom infrastruktur. Inom ramen för Mälardalstrafiks samverkansavtal med Trafikverket sker genomgång av åtgärdsbehov samt dialog om prioriteringar mellan åtgärderna. Under året har Mälardalstrafik även deltagit i flera utredningar och bevakade specifikt de områden som kommer att påverka regionaltågstrafiken i Mälardalen.

2023 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, samt i utredningsskedet för ombyggnad Stockholm C-Tomtebodakallhäll. Hos Trafikverket har fokus även varit på genomförandet av nytt planeringssystem MPK (Marknadsanpassad Planering av Kapacitet). Införandet av MPK-systemet har präglats av förseningar och problem som drabbade planeringen och konstruktionen av tågplanen, men har också resulterat i brister i driftskedet under 2023 med förseningar i banarbetsrevisionen och i den löpande omplaneringen, som också fick konsekvenser i förseningar i annonseringen av kommande tidtabeller till våra kunder.

Mälardalstrafik har under året även arbetat nära Mälardalsrådet framför allt inom processen *En Bättre Sits* och inför framtagandet av en reviderad Systemanalys 2024.

Mälardalstrafik såsom branschens mål för punktlighet var 95 procent 2023, det vill säga tåg som ankommer i rätt tid + 5 min (RT+5). I första steget eftersträvas att samtliga fem regionaltågslinjer i Mälardalen var för sig överstiger minst 90 procents punktlighet på årsbasis. 2023 nådde bara linjen Uppsala-Gävle (med 93 procent av tågen i tid) detta delmål. Medelpunktligheten för samtliga Mälartågslinjer var 87 procent. Lägst punktlighet (79 procent) hade linjen Uppsala-Stockholm-Eskilstuna-Örebro, vilket även är den linje med flest resenärer. Övriga linjer hade ett utfall på 87 procent (Stockholm-Katrineholm-Hallsberg samt Uppsala-Sala-Västerås-Linköping) resp. 89 procent (Stockholm-Nyköping-Norrköping).

Inte någon linje nådde målet för andel utförda tåguppdrag, ett viktigt mått ur resenärsperspektiv. Genomsnittet för hela systemet var 94 procent, dvs. 94 procent av alla i kundtidtabellen utlovade avgångar utfördes i sin helhet. Relativt bra utfall, med 97 procent, hade linjerna Uppsala-Gävle, Stockholm-Nyköping-Norrköping samt Stockholm-Katrineholm-Hallsberg. På linjerna Uppsala-Stockholm-Eskilstuna-Örebro (93 procent) samt Uppsala-Sala-Västerås-Linköping (91 procent) drabbades resenärer av förhållandevis många inställda avgångar.

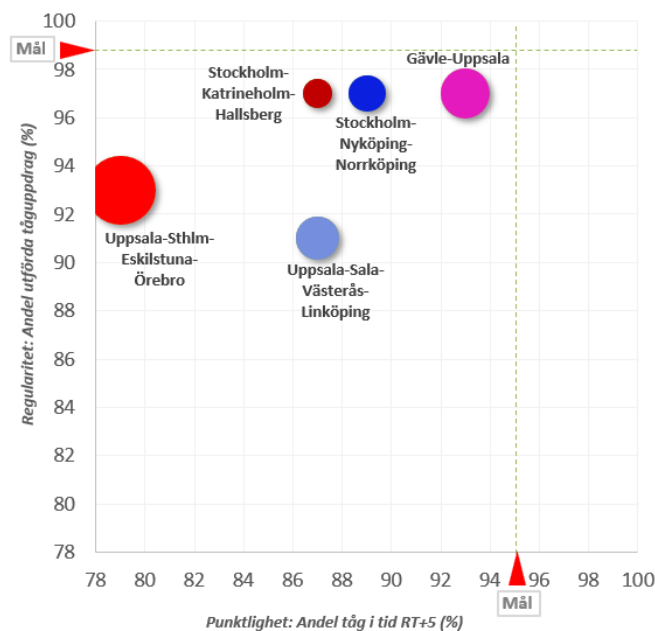


Diagram 3: Punktlighet, regularitet och resandet (bubbelstorlek) för Mälartågslinjer 2023. Alla linjer ligger mer eller mindre långt utanför målområdet längst upp t.h. i diagrammet, motsvarande hög punktlighet och hög regularitet.

Även trafiken på Movingolinjerna som drivs av SJ kännetecknades av låg punktlighet, framför allt i december. Den mycket låga punktligheten under 2023, som mer eller mindre drabbade hela branschen, beror på en kombination av olika orsaker. Under hela året förekom det omfattande problem på Trafikverkets anläggning, främst i form av signal- och spårfel av olika slag. Framför allt under sensommaren och november/december orsakade översvämningar och snö/storm problem. Även skadorna till följd av en urspårning på Arlandabanan påverkade punktligheten negativt under flera månader. Andra viktiga orsaker för förseningar var fordons- och personalrelaterade problem hos trafikutövaren samt obehöriga i spår.

BILJETTER, FÖRSÄLJNING OCH KUNDKANALER

Biljetter

Mälardalstaxan är den samlade modellen för resevillkor, produkter och priser. Principerna för Mälardalstaxan baserar sig på fullmäktigebeslut i de sex ägarregionerna. Mälardalstrafiks produkterbjudande innehåller såväl enkel- som periodbiljetter, där periodbiljetten Movingo syftar till att binda ihop Stockholm-Mälardalregionen i ett sammanhållet transportsystem med giltighet på både regional och lokal kollektivtrafik. Mälartåg enkelbiljett gäller endast för resor med Mälartåg.

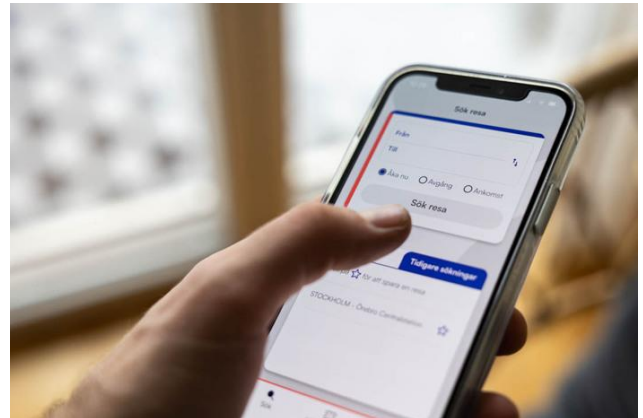


Bild 3: Reser med Mälartågsappen Foto: Niklas Björling

Försäljning och kundkanaler

Mälardalstrafik erhåller och utvecklar system och digitala kanaler som utgör plattform för försäljning, kundservice, trafikinformation och annan kunddialog. Till det har Mälardalstrafik hemsidorna *mälardalstrafik.se* och *mälartåg.se*, med olika syften och målgrupper - en utifrån övergripande bolagsnivå och en kanal riktad mot resenär, till det används även sociala medier. Säljkanalerna är förutom *mälartåg.se* även Mälartåg app för köp av enkelbiljetter och Movingo app för köp av periodbiljetter. Försäljning sker även via ombud.

Mälardalstrafiks kundservice bedrivs av Region Sörmland under namnet Mälartåg kundservice. Kundärenden hanteras via telefon, e-post och chatt och kan exempelvis handla om trafikstörningar, ansökan om ersättning, stöd med kundkanalerna, frågeställningar kring köp- och resevillkor samt allmänna kundsynpunkter. Mälartåg kundservice har hanterat över 290 tusen kundinteraktioner under året.

Under 2023

Inom ramen för Mälardalstaxan introducerades en ny periodbiljett, Movingo 5/30, som erbjuder fem valfria resdagar under en 30-dagarsperiod med giltighet på Mälartåg och lokal kollektivtrafik. Movingo 5/30 lanserades som en mellanprodukt i syfte att möta nya kundbehov, produkten har fått ett bra mottagande av marknaden. Under sommaren utökades kunderbjudandet med en barnkampanj där åldern på medföljande barn att resa kostnadsfritt under kampanjperioden höjdes från ordinarie *till och med sex år till, till och med elva år*.

Inom kundservice har bevakning av trafikläget i realtid införts och till det en proaktiv kontakt med kund för att bland annat ge stöd med ombokningar vid trafikstörning. En förbättrad automatisering har utvecklats för hantering av ansökningar om ersättning vid försening, både utifrån effektivisering och för att ge kunden bättre service. Även en bedrägerikontroll har etablerats för att minimera felaktiga ersättningsanspråk, och ett nytt verktyg har införts för att mäta kundernas serviceupplevelse.

Köp- och resevillkor har reglerats i enlighet med den nya tågpassagerarförordningen som började att gälla under året och en utökning av försäljningsombud har skett genom bland annat samarbete med Pressbyrån.

EKONOMI OCH RESULTAT

2023 har varit ett år där det för första gången på länge har varit en högre inflationstakt i Sverige vilket också inneburit räntehöjningar som påverkat samhällsekonomin och människors ekonomi. Det har varit en negativ tillväxt, konjunkturen har försvagats och arbetslösheten har ökat. Mälardalstrafik har till vissa delar påverkats av detta genom att framför allt fordonskostnaderna har ökat då den underliggande finansieringen påverkas av Riksbankens styrränta. Det får också effekt på de avtal som är indexreglerade då inflationen ökar vilket leder till ökade kostnader. Biljettintäkterna har inte påverkats negativt utan resandet har fortsatt återhämta sig och öka efter covid-19 pandemin.

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. Det har gjort att nettoomsättningen ökat från 2021 till 2022 samt fortsatt öka 2023. Biljettintäkterna var lägre de första månaderna under 2023 för att sedan öka under året, en stabilisering av nivån har skett under hösten. Enkelbiljettsintäkterna uppgick till 562 (488) miljoner kronor. Under 2023 såldes periodbiljetter för 388 (311) miljoner kronor, vilket kan jämföras med hittills högsta försäljningen periodbiljetter 2019 med 396 miljoner kronor.

Totala rörelsekostnader under året var 1 286 (1 048) miljoner kronor. En stor del av dessa var trafik kostnader som under året hade ett utfall på 995 (901) miljoner kronor. Anledningen till kostnadsökningen jämfört med 2022 var till viss del indexutveckling men främst beroende av fordonskostnaderna som stod för 409 (278) 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. Under 2023 har ER1 fordonen funnits hos Mälardalstrafik under hela året. Riksbankens styrränta har fortsatt öka under året för att under hösten nå fyra procent, denna styr den underliggande finansieringskostnaden för ER1 fordonen vilket påverkar hyreskostnaden för Mälardalstrafik.

Övriga externa kostnader uppgick till 257 (120) miljoner kronor. De största kostnaderna som ingår bland dessa är försäljningsomkostnader för biljettgiltighet samt provisioner till återförsäljare av enkel- och periodbiljetter samt betaltjänster. Ytterligare delar är marknadsföring och kommunikation samt utvecklingskostnader.

Personalkostnader uppgick till 33 (25) miljoner kronor. Dessa har ökat till följd av en större organisation som behövt växa för att ta hand om uppdraget.

Flerårsöversikt (Tkr)	2023	2022	2021	2020	2019
Nettoomsättning	1 304 658	1 065 698	576 093	504 906	668 200
Omsättningsökning (procent)	22	85	14	-24	13
Resultat efter finansiella poster	23 308	18 932	17 407	6 580*	25
Rörelsemarginal (procent)	1,5	1,7	3,0	1,3	0
Avkastning på eget kapital (procent)	73	80	74	79	1,3
Balansomslutning	391 575	294 618	233 597	129 746	107 405
Soliditet	8,2	8,1	5,9	2,7	1
Antal anställda	28	26	21	18	11
Medelantal anställda	27	22	19	14	10

Tabell 4: Flerårsöversikt 2019–2023. *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 2023 (2024–2026) kompletterad med en kvalitativ beskrivning.

Kundperspektivet – Mål nöjda kunder

Under 2023 ökade resandet och låg på ca en miljon resande per månad, vilket gjorde att 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 den negativa trenden som inleddes redan hösten 2022 fortsatte dessvärre även under 2023. Den främsta förklaringen är den låga punktligheten i kombination med ett mindre utbud. Under året mättes också NPS som visar kundernas lojalitet, ett resultat som dessvärre också sjönk givet föregående mätning.

Verksamhetsperspektivet – Mål attraktiva tjänster

Andelen körda kilometer i relation till beslutad tidtabell låg under målen som följd av högre andel inställda avgångar, främst som följd av brist på personal. Antal sålda biljetter däremot låg rejält över mål vilket huvudsakligen förklaras av ett större resande än förväntat.

Medarbetarperspektivet – Mål motiverade och Engagerade medarbetare

Utfallet av Hållbart Medarbetar Index (HME) ökade, glädjande nog, ett antal enheter jämfört med föregående år men är inte i linje med vår målsättning, vilket främst förklaras med att 2023 var ett utmanade år för många medarbetare. Trots detta låg sjukfrånvaron i paritet med mål.

Ekonomiperspektivet – Mål ekonomi i balans

Sammanfattningsvis var intäktsbudgeten underskattad jämfört med utfallet. Biljettintäkterna har fortsatt öka efter covid-19 pandemin och utvecklingen 2023 var över budget. På kostnadssidan skedde förändringar under året som innebar lägre kostnader än budget, vilket främst berodde på att det inte skedde en förväntad trafikutökning. Sammantaget uppnåddes ett nettoresultat på 8,3 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

Även året 2023 har ett antal faktorer utmanat kollektivtrafikens möjlighet att fungera pålitlig och därmed resenärer. Måluppfyllelsen för året är ojämn där centrala parametrar som antal påstigande, intäkter och sålda biljetter överträffat målen samtidigt som andelen körda kilometer, punktligheten, nöjda kunder och medarbetare under 2023 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.

Givet uppdraget från ägarna, under året genomförda åtgärder i 2023-års beslutade verksamhetsplan och budget och de prestationer som krävts för att genomföra dessa och de resultat som uppnåtts är den samlande bedömningen, med utgångspunkt från här framlagd förvaltningsberättelse, att bolaget har tjänat sitt syfte. Detta trots ett påverkande omvärldsläge med en otillräcklig järnvägsanläggning, bristande tillgång till kompetens samt det förändrade läget ekonomiskt och säkerhetspolitiskt.

FRAMTIDA UTVECKLING

Satsningarna på regionalstågtrafiken 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 regionalstågstrafikutveckling förväntas fortgå men i en lägre takt än tidigare antagits. Skälen till detta är dels det ekonomiska läget, dels de infrastrukturella förutsättningarna att bedriva trafik, inte minst spårkapacitet.

Resandet förutspås fortsätta att successivt öka i omfattning. Som följd av det och i kombination med vidareutveckling av attraktiva kunderbudanden ökar även intäkterna. Mälardalstrafik tillsammans med ägarna förväntas i olika former fortsatt vara aktiva i arbetet för att möta behoven av ett sammanhållet och hållbart transportsystem.

Efterfrågan på enklare och tydligare biljettsortiment för resa med kollektivtrafik mellan olika regioner kommer att innebära ett ökat fokus på dessa frågor. Likaså kommer de ökande kraven på hållbarhetsarbete och -redovisning att få konsekvenser på både Mälardalstrafik och våra samarbetspartners.

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.

Även utmaningen med kompetensförsörjning inom vissa kritiska yrken kommer sannolikt att påverka förutsättningarna för att bedriva tågtrafik inom en överskådlig tid framåt.



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

FÖRSLAG TILL RESULTATDISPOSITION (TKR)

Styrelsen föreslår att till förfogande stående medel	
Balanserat resultat	23 029
Årets resultat	8 260
Summa	31 289
Disponeras så att i ny räkning överföres	31 289
Summa	31 289

Tabell 5: Förslag till resultatdisposition.

Ekonomiska tabeller

RESULTATRÄKNING

	Not	2023-01-01 -2023-12-31	2022-01-01 -2022-12-31
Nettoomsättning	2,3,20	1 304 658	1 065 698
Övriga rörelseintäkter		341	293
		1 304 998	1 065 991
<i>Rörelsens kostnader</i>	20		
Trafikkostnader		-995 320	-901 885
Övriga externa kostnader	4,5,6	-257 126	-120 358
Personalkostnader	6	-32 826	-25 116
Avskrivningar och nedskrivningar (samt återföring därav) av materiella och immateriella anläggningstillgångar	10,11	-296	-296
		-1 285 569	-1 047 655
Rörelseresultat		19 430	18 336
<i>Resultat från finansiella poster</i>			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	7	3 915	610
Räntekostnader och liknande resultatposter	8	-36	-14
		3 879	595
Resultat efter finansiella poster		23 308	18 932
Resultat före skatt		23 308	18 932
Skatt på årets resultat	9	-15 048	-9 018
Årets resultat		8 260	9 914

BALANSRÄKNING

	Not	2023-12-31	2022-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>			
Mjukvaror och licenser	10	43	99
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Inventarier, verktyg och installationer	11	1 397	1 636
Ägarintressen i övriga företag	12,13	60	60
Summa anläggningstillgångar		1 500	1 796
Omsättningstillgångar			
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Kundfordringar		13 055	7 748
Övriga fordringar		102 640	88 553
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	14	34 504	43 795
		150 199	140 095
<i>Kassa och bank</i>	19	239 877	155 080
Summa omsättningstillgångar		390 076	295 175
SUMMA TILLGÅNGAR		391 575	296 970

BALANSRÄKNING

	Not	2023-12-31	2022-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
<i>Eget kapital</i>	15,22		
<i>Bundet eget kapital</i>			
Aktiekapital		690	690
Reservfond		40	40
		730	730
<i>Fritt eget kapital</i>			
Balanserat resultat		23 029	13 115
Årets resultat		8 260	9 914
		31 289	23 029
Summa eget kapital		32 019	23 759
<i>Långfristiga skulder</i>			
Övriga skulder	16	1 407	1 703
		1 407	1 703
<i>Kortfristiga skulder</i>			
Leverantörsskulder		251 164	145 123
Aktuella skatteskulder		7 139	4 773
Övriga skulder		1 048	1 323
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	18	98 799	120 291
		358 150	271 509
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		391 575	296 970

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 2022-01-01	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
Omföring resultat föregående år	0	0	9 914	-9 914
Årets resultat	0	0	0	8 260
Utgående balans 2023-12-31	690	40	23 029	8 260

KASSAFLÖDESANALYS

	Not	2023-01-01 -2023-12-31	2022-01-01 -2022-12-31
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		19 430	18 336
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m.m.			
Avskrivningar och nedskrivningar	10,11	296	296
Upplösning av långfristig förutbetalad intäkt		-296	-296
		19 430	18 336
Erhållen ränta	7	3 915	610
Erlagd ränta	8	-28	-1
Betald inkomstskatt		-12 682	-12 277
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		10 634	6 668
<i>Förändringar i rörelsekapital</i>			
Förändring av rörelsefordringar		-10 113	-37 533
Förändring av rörelseskulder		84 275	57 015
Kassaflöde från den löpande verksamheten		84 797	26 150
<i>Investeringsverksamheten</i>			
Förvärv av andelar i intresseföretag och övriga företag	12,13	0	0
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		0	0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		0	0
<i>Finansieringsverksamheten</i>			
Långfristig förutbetalad intäkt		0	0
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		0	0
Årets kassaflöde		84 797	26 150
Likvida medel vid årets början		155 080	128 929
Likvida medel vid årets slut	19	239 877	155 080

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 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:

	2023	2022
Biljettintäkter	954 022	803 915
Ersättning från ägarna	333 176	251 539
Övriga intäkter	17 800	10 538
	1 304 998	1 065 991

Not 3 Leasingavtal - leasegivare

Operationell leasing

	2023-12-31	2022-12-31
Framtida minimileaseavgifter avseende ej uppsägningsbara operationella leasingavtal		
Inom 1 år	100	100
Senare än 1 år men inom 5 år	494	500
Senare än 5 år		94
	594	694

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

	2023	2022
<i>KPMG</i>		
Revisionsuppdraget	448	250
Skatterådgivning	0	0
Övriga tjänster	217	848
	665	1 098

Not 5 Leasingavtal - leasetagare

Operationell leasing

	2023	2022
Kostnadsförda leasingavgifter avseende operationella leasingavtal	441 050	302 385
Framtida minimileaseavgifter avseende ej uppsägningsbara operationella leasingavtal		
Ska betalas inom 1 år	468 830	436 097
Ska betalas inom 1-5 år	2 389 483	2 426 622
Ska betalas senare än 5 år	533 525	910 686
	3 391 838	3 773 405

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

	2023	2022
<i>Män</i>	14	12
<i>Kvinnor</i>	13	10
	27	22

	2023	2022
<i>Löner och andra ersättningar</i>		
Styrelse och verkställande direktör	1 261	1 260
Övriga anställda	19 678	15 122
	20 938	16 381

Pensions- och övriga sociala kostnader

<i>Pensionskostnader för styrelse och verkställande direktör</i>	688	457
Pensionskostnader för övriga anställda	3 041	1 577
Övriga sociala kostnader enligt lag och avtal	7 032	5 632
	10 761	7 667

2023-12-31 **2022-12-31**

Könsfördelning bland ledande befattningshavare

Andel kvinnor i styrelsen	42%	33%
Andel män i styrelsen	58%	67%
Andel kvinnor bland övriga ledande * befattningshavare	83%	82%
Andel män bland övriga ledande * befattningshavare	17%	18%

* Justering för 2022 års siffror

Not 7 Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter

	2023	2022
Övriga ränteintäkter	3 915	610
	3 915	610

Not 8 Räntekostnader och liknande resultatposter

	2023	2022
Övriga räntekostnader	-28	-1
Kursdifferenser	-9	-13
	-36	-14

Not 9 Skatt på årets resultat

	2023-12-31	2022-12-31
Aktuell skatt	15 012	9 018
Justering avseende tidigare år	37	0
Summa redovisad skatt	15 048	9 018
Genomsnittlig effektiv skattesats	64,6%	47,6%
Avstämning av effektiv skattesats		
Redovisat resultat före skatt	23 308	18 932
Skatt på redovisat resultat enligt gällande skattesats (20,6 %):	4 801	3 900
Skatteeffekt av:		
Övriga ej avdragsgilla kostnader	10 222	5 244
Utnyttjat underskottsavdrag		0
Ej skattepliktiga intäkter	-12	-126
Justering avseende tidigare år	37	0
Redovisad skatt	15 048	9 018
Effektiv skattesats	64,6%	47,6%

Upplysningar om uppskjuten skattefordran och skatteskuld

Vad avser förändringen av uppskjuten skatteskuld, se not Avsättningar

Not 10 Immatriella anläggningstillgångar, Mjukvaror och licenser

	2023-12-31	2022-12-31
Ingående anskaffningsvärden	283	283
Årets anskaffningar	0	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	283	283
Ingående avskrivningar	-184	-128
Årets avskrivningar	-57	-57
Utgående ackumulerade avskrivningar	-241	-184
Utgående redovisat värde	43	99

Not 11 Matriella anläggningstillgångar, Inventarier, verktyg och installationer

	2023-12-31	2022-12-31
Ingående anskaffningsvärden	2 394	2 394
Årets anskaffningar	0	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	2 394	2 394
Ingående avskrivningar	-757	-518
Årets avskrivningar	-239	-239
Utgående ackumulerade avskrivningar	-997	-757
Utgående redovisat värde	1 397	1 636

Not 12 Ägarintressen i övriga företag

	2023-12-31	2022-12-31
Ingående anskaffningsvärden	60	60
Årets anskaffningar	0	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	60	60

Not 13 Specifikation av ägarintressen i övriga företag

Namn	Antal andelar	Kapital- andel	Rösträtts- andel	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

	2023-12-31	2022-12-31
Förutbetalda hyreskostnader	8 407	7 738
Övriga förutbetalda kostnader	26 097	36 057
	34 504	43 795

Not 15 Antal aktier

	2023-12-31 <i>Kvotvärde</i>	2022-12-31 <i>Kvotvärde</i>	2023-12-31 Antal	2022-12-31 Antal
A-aktier	5 000	5 000	138	138
			138	138

Not 16 Långfristiga skulder

	2023-12-31	2022-12-31
Förfaller mellan 1 och 5 år efter balansdagen		
Skulder till ägare	1 239	1 296
Övriga skulder	0	0
	1 239	1 296

Förfaller senare än 5 år efter balansdagen

Skulder till ägare	167	407
	167	407

Summa långfristiga skulder

1 407 **1 703**

Not 17 Checkräkningskredit

	2023-12-31	2022-12-31
Beviljad kredit	0	400
Utnyttjad kredit	0	0

Not 18 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2023-12-31	2022-12-31
Upplupna semesterlöner	1 205	986
Upplupna sociala avgifter	379	310
Övriga upplupna kostnader	95 451	118 970
Övriga förutbetalda intäkter	25	25
	97 059	120 291

Not 19 Kassa och bank

	2023-12-31	2022-12-31
Kassamedel	239 877	155 080
	239 877	155 080

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	1 282 790	Ägare
Inköp	80 032	Ägare

Not 21 Väsentliga händelser efter balansdagens slut

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

Not 22 Disposition av vinst eller förlust

Förslag till resultatdisposition	2023-12-31	2022-12-31
Styrelsen föreslår att till förfogande stående medel		
Balanserat resultat	23 029	13 115
Årets resultat	8 260	9 914
	31 289	23 029
disponeras så att		
i ny räkning överföres	31 289	23 029
	31 289	23 029

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

Underskrifter

Stockholm den 27 mars 2024 / Digital signering

Kristoffer Tamsons
Ordförande

Monica Johansson
Styrelseledamot

Anton Fendert
Styrelseledamot

Christoffer Öqvist
Styrelseledamot

Cecilia Linder
Styrelseledamot

Jenny Landernäs
Styrelseledamot

Joel Gohari Moghadam
Styrelseledamot

Marino Wallsten
Styrelseledamot

Nina Höijer
Styrelseledamot

Jan Owe-Larsson
Styrelseledamot

Erik Baecklund
Styrelseledamot

Annsofi Ramevik
Styrelseledamot

Helena Ekroth
Verkställande direktör

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

Fredrik Eklund
Auktoriserad Revisor

Bilagor

BILAGA 1, METOD FÖR ATT BELYSA DET DUBBLA VÄSENTLIGHETSPERSPEKTIVET

Arbetet med att etablera en hållbarhetsrapportering enligt CSRD ska ta sin utgångspunkt i organisationens väsentliga hållbarhetsfrågor. Bilden nedan beskriver översiktligt processen. Först etableras en bruttolista med aktuella hållbarhetsfrågor. Detta sker huvudsakligen via intervjuer och skrivna källor så som styrdokument och verksamhetsplan. Intervjuerna syftar till att analysera och beskriva verksamhetens värdekedja, resursbehov, gränssnitten mot olika intressenter och vilka frågor som är viktigast för dessa intressenter. Därpå sorteras frågorna efter tema och koppling till ESRS-standarder. En första bedömning görs av riktningen på påverkan (påverkan på eller påverkad av) och huruvida påverkan är positiv eller negativ.

I nästa steg görs den konsekventiella värderingen av frågorna i en workshop (1), enligt ESRS bedömningskriterier. Värderingen tar fasta på huruvida påverkan är positiva eller negativa samt en bedömning av skala och omfattning. Därtill bedöms huruvida negativa konsekvenser är permanenta eller återställbara. Frågornas sannolikhet bedöms efter workshopen.

Efter detta bedöms hållbarhetsfrågornas påverkan på affären (finansiell påverkan) i en separat workshop. Till stöd i det arbetet kommer Mälardalstrafiks modell för riskanalyser användas för att integrera bedömningen av hållbarhetsrisker- och möjligheter. Det är först efter att detta är gjort som en helhetsbild, som tar hänsyn till det dubbla väsentlighetsperspektivet, framträder.

Väsentlighetsanalysen och GAP-analysen pågår enligt plan under kvartal 1 2024. Därpå tar nästa steg i arbetet mot att etablera en komplett hållbarhetsredovisning vid. Det arbetet kommer i hög grad präglas av att etablera fungerande rutiner att integrera hållbarhetsarbetet i befintlig affärsplanering, bygga rutiner för datainsamling, analys och tolkningar. 2023 års rapportering baseras på preliminära underlag till väsentlighetsanalysen och innehåller begränsat med kvantitativa resultat eftersom indikatorer och datarutiner för hållbarhetsarbetet ännu inte är på plats.



Metod väsentlighetsbedömning och gapanalys.

BILAGA 2, SAMMANSTÄLLNING HÅLLBARHETSOMRÅDEN

Hållbarhetsområden med tillhörande frågor	Policy och granskningsförfaranden	Konsekvenser, risker och möjligheter som rör frågorna	Hantering av konsekvenser, risker och möjligheter	Resultatindikatorer	Resultat
Samhällsnytta					
Resenärer och medborgare. En huvudfråga för verksamheten.	Sid. 8	Sid 9	Sid 9	Sid 9	Se avsnitt Måluppfyllelse sid 24
Hållbar tillgångsförvaltning. Berör upphandling, underhåll och uppföljning i syfte att hitta en ekonomiskt, och miljömässigt hållbar förvaltning. Knyter an till cirkulär ekonomi.	Sid. 9	Sid. 9	Sid. 9	Sid. 9	Se avsnitt Ekonomi och resultat sid 22
Miljö					
Klimatpåverkan Scope 1, 2 och 3	Sid. 10	Sid. 10	Sid 11	Sid. 10	Sid 10 samt fortsatt utredning
Klimatrisker (Extrema väderhändelser tex stormar, översvämningar och ras/skred/erosion)	Sid 11	Sid 11	Sid 11	Sid 11	Ingen info. Utredds vidare
Övriga miljöaspekter Föroreningar, buller och vibrationer, biologisk mångfald ESRS E2 och E4	Sid 12 men saknas för biologisk mångfald	Sid 10	Sid 12	Sid 12	Utredds vidare
Resursanvändning inkl. avfall och uttag av naturresurser (cirkulär ekonomi). Området relaterar nära till Hållbar tillgångs-förvaltning ESRS E5	Sid 12	Sid 10	Sid 12	Sid 12	Utredds vidare
Sociala förhållanden					
Arbetsvillkor i värdekedjan (främst hos leverantörer), trygghet, ESRS S2	Sid 13	Sid 13	Sid 13	Sid 13	Utredds vidare
Respekt för mänskliga rättigheter, uppströms, i leverantörsled. Råvaruutvinning. Tillverkning i tredje land. ESRS S2 och S3	Sid 13	Sid 13	Sid 13	Sid 13	utreds vidare
Personal					
Rättvisa och likabehandling ESRS S1	Sid 14	Sid 14	Sid 14	Sid 14	
Medarbetarengagemang ESRS S1	Sid 14	Sid 14	Sid 14	Sid 14	Se avsnitt Måluppfyllelse sid 24
Utbildning och kompetensutveckling för att säkra rätt kompetens ESRS S1	Sid 14	Sid 14	Komplettera	Sid 14	
Motverkande av korruption					
I anslutning till större upphandlingar ESRS G1	Sid 14	Sid 14	Sid 14	Sid 15	Utredds vidare