



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK ÅRSREDOVISNING 2023



Det här är Svensk Kollektivtrafik

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för regionala kollektivtrafikmyndigheter och länstrafikbolag som erbjuder lokal och regional kollektivtrafik med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och båt i Sverige. Svensk Kollektivtrafik stödjer och företräder medlemmarna nationellt

och internationellt, bidrar till utvecklingen av kollektivtrafiken och arbetar för att öka medlemsnyttan samt kollektivtrafikens samhällsnytta. Vi ger stöd och service åt våra medlemmar. Det gör vi genom att bedriva opinionsbildning och lobbying, bevaka och informera om utvecklingen

inom branschen och politiska förslag och beslut som påverkar kollektivtrafiken samt stödja medlemmarna operativt i branschfrågor.

Vi har också associerade medlemmar som är leverantörer, konsulter, primärkommuner och intresseorganisationer.

Våra medlemmar

- Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län
- Luleå Lokaltrafik AB
- Region Blekinge
- Region Dalarna
- Region Gotland
- Region Gävleborg
- Region Halland
- Region Jämtland Härjedalen
- Region Jönköpings län
- Region Kalmar län
- Region Kronoberg
- Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten/Länstrafiken Norrbotten AB
- Region Skåne
- Region Stockholm
- Region Sörmland
- Region Uppsala
- Region Värmland
- Region Västerbotten
- Region Västmanland
- Region Örebro län
- Region Östergötland
- Västra Götalandsregionen
- Västtrafik AB
- Mälardalstrafik AB
- Norrtåg AB
- Svealandstrafiken AB
- Tåg i Bergslagen AB
- Öresundståg AB

VERKSAMHETSBERÄTTELSE 2023

VD har ordet

På årsstämman valdes Bijan Zainali (S) till ny ordförande. Han är även ordförande i Västtrafik och regionråd i Västra Götalandsregionen. Som 1:e vice ordförande valdes Kristoffer Tamsöns (M), oppositionsregionråd i Region Stockholm och 2:e vice ordförande i Trafiknämnden i Stockholm. Som 2:e vice ordförande valdes Elisabeth Björk (V), regionråd och ordförande i Kollektivtrafiknämnden, Region Värmland. Till styrelsen valdes även ett antal nya ledamöter och på deras första möte fick de lyssna på presentationer från kansliets personal, lära känna varandra och diskutera vilka frågor som är viktigast att driva de kommande åren.

En fråga som påverkade medlemmarna under året var följden av att skattebefrielsen av biogas togs bort i mars på grund av att EU-kommissionens beslut om att förlänga Sveriges ansökan om skattebefrielse på biogas för perioden 2021 – 2030 överklagades. 16 regioner drabbades av skattehöjningen för biogas och RKM:s kostnader steg med 300 miljoner kr per år, visade Svensk Kollektivtrafiks beräkningar.

Jag har besökt ett antal medlemmar ute i landet, bland annat medverkade jag på RKM Norrbottens utbildningsdag i Luleå samt på en ledningskonferens med representanter i Norrbotten, Västerbotten, Jämtland, Din Tur/Västernorrland, Luleå Lokaltrafik och Skellefteå Buss. Jag besökte även Regionala Utvecklingsnämnden i Sörmland och kollektivtrafiknämnden i Region Dalarna.

Jonas Johansson blev från årsskiftet fast anställd hos oss på Svensk Kollektivtrafik med särskilt ansvar för serviceresor.

/Johan Wadman, vd

2023 I KORTHET

Våra mål:

Ökad samhällsnytta
och ökad medlemsnytta

Årets fokusområden:

- Finansiering
- Klimatutsläpp
- Järnväg
- Serviceresor



MÖTESPLATSER

Svensk Kollektivtrafik arrangerar evenemang, konferenser och mässor, både i egen regi och i samarbete med andra organisationer. Att sprida kunskap och bidra till kompetensutveckling är en stor del av vår verksamhet, därför lägger vi stor vikt på att våra medlemmar får möjlighet att träffas. Vi samarbetar även med andra organisationer i olika sakfrågor och branschgemensamma projekt.



ALMEDALEN

Hur kan den regionala tågtrafiken fortsätta att utvecklas och vilka beslut behöver tas? De frågorna lyftes på ett fullsatt seminarium under Almedalsveckan där Svensk Kollektivtrafik redovisade den resa som den regionala tågtrafiken gjort historiskt fram till idag och presenterade åtgärder som kan genomföras på både kort och lång sikt för att järnvägen ska fortsätta utvecklingen. Från styrelsen deltog Bijan Zainali (S) och Anton Fendert (MP) i den politiska panelen och lyfte att de viktigaste åtgärderna är att säkra kompetensförsörjningen och kapacitetsbristen. Många vill välja tåget så det behövs mer järnväg framöver.

TRAIN & RAIL

Järnvägsbranschen fick under året en ny mötesplats: mässan Train & Rail som ägde rum på Stockholmsmässan i april. På mässan diskuterades framtidens infrastrukturutmaningar och transportfrågor inom järnvägen. Deltagarna fick ta del av mässutställare, ett scenprogram och temainriktade forum och samtal. Svensk Kollektivtrafik medverkar som en av flera samarbetspartners och höll ett seminarium om regionaltågens nytta och funktion ur olika perspektiv – myndigheterna, politikerna, fordonen och inte minst resenärerna.

STRATEGIKONFERENS MED SKR

I augusti hölls en gemensam strategikonferens tillsammans med SKR. Konferensen riktade sig till presidierna och ledande tjänstepersoner hos medlemmarna. Under konferensen diskuterades utmaningarna och möjligheterna för kollektivtrafiken i Sverige och de ekonomiska utmaningarna och det säkerhetspolitiska läget stod i fokus. Dessutom medverkade MSBs generaldirektör.



PARTNERSAMVERKAN FÖR EN FÖRBÄTTRAD KOLLEKTIVTRAFIK

Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik är en samverkansarena för aktörerna inom Kollektivtrafiksverige.

KOLLA – KOLLEKTIVTRAFIKENS AVTALSKOMMITTÉ

Kolla har som uppgift att utveckla, förvalta och sprida kunskap om de dokument och verktyg som ingår i kollektivtrafikens avtalsprocess. Mikael Olsson tog över ordförandeskapet i maj efter Ewa Rosén. Under året var det premiär för nytt modellavtal vid bussupphandlingar som är mer fullständigt sett till struktur och innehåll. Nästan 40 personer deltog på årskonferensen i oktober i Stockholm.

På programmet stod påverkan på ekonomin vid införandet av elbussar, personalbristen, samt diskussioner om hur Kolla kan utvecklas.

INDEXRÅDET

Tågföretagen gick med som part under året och bidrog till en ny rekommendation för utformning av index i avtal för upphandlad tågtrafik – något som tidigare endast funnits tillgängligt för busstrafik. Rekommendationen innehåller förslag till indextyper och viktningar, men också principer och överväganden att beakta vid utformande av index i avtalen.

BRANSCHSAMVERKAN

JÄRNVÄGSBRANSCHENS SAMVERKANSFORUM

Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) består av aktörer från hela den svenska järnvägsbranschen för att driva på järnvägens förbättringsarbete. JBS arrangerade under året en konferens och ett strategiseminarium. Under året valdes Svensk Kollektivtrafiks ordförande Kristoffer Tamsons även till ordförande för JBS styrelse.



TTT – TILLSAMMANS FÖR TÅG TID

Den exekutiva ledningen inom TTT samlades under en hel dag i februari med ett späckat schema. TTT är en del av JBS med syfte att öka punktligheten och i förlängningen förtroendet för järnvägen. De diskuterade senaste punktlighetsutfall, resenärspunktlighet, aktuella projektfrågor och fortsatt arbete under 2023. I november deltog även de punktlighetsansvariga från olika organisationer inom järnvägsbranschen hos Svensk Kollektivtrafik. Under dagen avhandlades aktuella projekt och pågående punktlighetsarbete samt status i utvecklingen av Trafikverkets nya tågplaneringssystem MPK.

SAMVERKANSFORUM TRAFIKINFORMATION

Efter att enbart ha sett digitalt under några år träffades Samverkansforum Trafikinformation på kansliet för att diskutera och kunskapa. Med utgångspunkt från vädersituationer och komplexa störningar utbytte gruppen erfarenheter och utvecklingsplaner. Det blev även lokala exempel från Region Stockholm och Västtrafik samt forskare som talade om vilka möjligheter AI kan ge för trafikprognoser. Utöver detta träffades gruppen regelbundet digitalt under året.

KONSUMENTVERKET OCH TÅGPASSAGERARRÄTTIGHETER

Under ett webinarium informerade Konsumentverket branschen om de nyheter och förändringar som gäller på resor med kortare och längre tåglinjer inför EU:s nya tågpassagerarförordning. Ett femtiotal medlemsrepresentanter från Svensk Kollektivtrafik och Tågföretagen deltog.

UPPHANDLINGSSEMINARIUM SERVICERESOR

I maj samlades ett trettiotal deltagare för att inspireras och lära kring möjligheter med ramavtal, ny praxis, status kring modellavtal och index, lärdomar från genomförda trafik- och

systemupphandlingar. Det fanns även plats för frågor kring hur man hanterar utvärdering och risker med tunga lyft och BoB-standarden.

TEMADAGAR OM PERSONALBRIST – HUR KAN VI SAMVERKA?

Under två dagar anordnades temadagar om personalbristen, som ett startskott för ett gemensamt arbete rörande personalbristfrågan. Punkterna på programmet var bland annat statusen i de olika branschdelarna, hur olika medlemmar jobbar med frågorna, avtalsfrågor, förarperspektivet och erfarenheter från egenregiverksamhet. Temadagarna avslutades med gruppdiskussioner om vidare samverkan, både i branschen och mellan organisationerna.

LEDNINGSMÖTEN MED TRAFIKVERKET

Under året genomfördes sex ledningsmöten mellan Svensk Kollektivtrafik och Trafikverket. På mötena diskuterades aktuella frågor. Dessutom genomfördes olika workshops, bl a kring nuvarande relationer mellan Trafikverket och RKM samt hur det går att fördjupa och utveckla samarbetet framåt.

BRANSCHUPPROP: DONERA BUSSAR TILL UKRAINA

Sveriges Bussföretag och Svensk Kollektivtrafik väddade i ett upprop till svenska bussföretag att om möjligt hörsamma EU-kommissionens uppmaning om att donera en eller flera trafikdugliga skolbussar till Ukraina.

KUNSKAPSDAG FÖR POLITIKER

Under våren arrangerades kunskapsdagar för politiker i nämnder som beslutar om kollektivtrafik. Svensk Kollektivtrafik, SKR och K2 bjöd in förtroendevalda att fördjupa sin kunskap om kollektivtrafikens förutsättning och möjligheter.



UPPSKATTAD ÖVERSIKTSKURS SERVICERESOR

Det blev en lyckad vecka för de 25 deltagarna på den nya kursen om Serviceresor som genomfördes i samarbete med K2. Deltagarna kom både från regioner, kommuner och trafikföretag. Kursen berörde resenärerna och deras behov, reseformer, aktörer, teknik och annan kunskap som krävs för att kunna leverera färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts av hög kvalitet.



4 AV 10-PROJEKTET

Projektet drivs av Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tåg företagen med det gemensamma målet att 2030 ska 4 av 10 motoriserade resor vara kollektiva. Till detta finns en programförklaring samt konkreta förslag på hur vi kan utveckla kollektivtrafiken i Sverige. Styrgruppen besökte i februari infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson för

att presentera projektet. En rapport togs även fram kring kollektivtrafikens potential att klara klimatmål och den presenterades på ett seminarium med efterföljande panelsamtal om hur vi kan öka kollektivtrafikens andel och nå klimatmålen. Projektet presenterades även under Chefsnätverkets träff och var den inledande programpunkten på konferensen Kollektivtrafikdagen.

BEREDSKAPSFRÅGOR

Svensk Kollektivtrafik samarbetar med en rad aktörer kring frågor som gäller beredskap och representerar i ett antal grupper. Under året har vi bland annat haft representanter i TP-SAMS/BTPOS (Beredskapssektor Transporter Privat Offentlig samverkan), som ett led i civilförsvarsarbetet samt NRJK (Nationella Rådet för Järnvägs- och Kollektivtrafikskydd.)

RTAF

Under året har Svensk Kollektivtrafik deltagit i möten med Trafikverkets nationella råd för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, RTAF.

NATIONELLA BRANSCHRÅD

Svensk Kollektivtrafik medverkar i ett antal nationella branschråd och har under året medverkat i Trafikverkets Nationella persontransportråd, Transportstyrelsens nationella branschråd för buss, Transportstyrelsens nationella branschråd för järnväg, Näringsdepartementets branschträff järnväg och Trafikanalys Persontrafikråd. Branschens representanter fick detta år även möjlighet att få inblick i Trafikanalys uppdrag kring statistik om elektrifiering av transportområdet samt nya sätt att visualisera statistiken på myndighetens hemsida.

INTERNATIONELLA MÖTESPLATSER



SAMARBETE KRING NORDISKA FRÅGOR

Tillsammans med systerorganisationerna från Finland, Danmark, Island och Norge gjordes ett studiebesök i Bergen. Kollektivtrafiken i alla länderna står inför ekonomiska utmaningar efter pandemi, höjda drivmedelspriser och hög inflation. Norge berättade om planerna på utökad samverkan mellan regioner rörande utveckling samt lyckade marknadsföringskampanjer. Det blev även studiebesök på nya Bybanen med 3 km lång gång/cykel- och spårvagnstunnel.

EU-KOMMISSIONENS EXPERTGRUPP

Svensk Kollektivtrafik ingår tillsammans med representant från Trafikförvaltningen Region Stockholm i EU-kommissionens expertgrupp för multimodalt resande; "Multimodal Passenger Mobility Forum" (MPMF). Under 2023 har en del förslag bollats fram och tillbaka för att sedan ha hamnat i vänteläge på den nya kommissionen som ska tillträda under 2024.

UITP VÄRLDSKONGRESS I BARCELONA

Svensk Kollektivtrafik bevakar medlemmarnas intressen i EU inom ramen för den internationella kollektivtrafikorganisationen UITP. Representanter från presidium och kansli var på plats på världskongressen i Barcelona i maj. Konferensprogrammet innehöll frågor som är återkommande världen runt: marknadsandelen, finansieringslösningar och personalbristen. Dessutom var det stort fokus på hållbarhet, klimat och bränslefrågor.



KOMMUNIKATION

Vi arbetar kontinuerligt med att stärka och kommunicera medlemsnytta och samhällsnytta och rapporterar löpande om aktuella branschfrågor och pågående projekt genom regelbundna nyhetsbrev, pressinformation, nyheter på webben, rapporter samt genom att arrangera och delta på seminarier.

NYHETER OCH PRESS

Ett 10-tal pressmeddelanden skickades ut och mindre nyheter kring vår verksamhet publicerades löpande på webben. Ett stort antal pressklipp visar att kollektivtrafiken är en viktig fråga i samhället. Under året utkom Svensk Kollektivtrafiks nyhetsbrev och Medlemsnytt, som vänder sig till aktiva och associerade medlemmar.

WEBBEN

Ett omtag påbörjades av Svensk Kollektivtrafiks webbplats med syfte att modernisera och förbättra faktadelarna, tillgängligheten och målgruppsanpassa strukturen. Arbetet påbörjades och kommer att genomföras under nästa år.

BRANSCHKOMMUNIKATION

Flera branschmöten hölls med Trafikverkets olika kommunikationsgrupper i branschen, kopplade till JBS och till problemen med tågplanen och det nya planeringssystemet.



KOLLEKTIVTRAFIKEN.SE

Branschorganisationernas programförklaring, en konkret åtgärdslista med gemensamma åtaganden samt en faktsamling och goda exempel från branschen – allt samlades på en och samma webbsida: kollektivtrafiken.se som är en del av 4 av 10-projektet. Där kan branschorganisationerna bocka av från åtgärdslistan kopplat till att nå det nya målet. Rapporter, statistik och åtgärdslista finns på plats och under året uppdaterades sidan med goda exempel på vad medlemmar och trafikföretagen redan gjort och gör för att utveckla kollektivtrafiken.

WEBBINARIER

Under året har ett antal webinarier genomförts och har även publicerats på webben efteråt för att nå ut till fler. Det har varit uppskattat hos medlemmar och andra intressenter, ett bra komplement till nätverksträffar samt en möjlighet till fördjupning och kunskapsspridning i branschen.

- Universell mobilitet och dynamisk integrerad trafik
- Lås upp nästa nivå av kollektivtrafik: delad, on-demand och automatiserad
- Får pendel- och regionaltågen plats på spåren?
- Neuropsykiatriska funktionsnedsättningar vid bedömning av färdtjänst & riksferdtjänst
- Vad tycker bilister i den mellanstora staden?
- On Demand Transport, Ridepooling, DRT, Microtransit
- On Demand i Europa
- What simulations tells us about the efficiency of on-demand public transport (DRT)
- Mot integrerad och adaptiv Kollektivtrafik
- Uppfyller den anropsstyrda trafiken resebehoven för dagens ungdom?
- Självkörande Landsbygd!



NÄTVERK

Svensk Kollektivtrafik driver ett antal olika nätverk för våra medlemmar som regelbundet träffas för erfarenhetsutbyte inom olika områden. Att sprida kunskap och bidra till kompetensutveckling och erfarenhetsutbyte fortsätter att vara en av våra viktigaste uppgifter och är mycket uppskattat.



BUSSDEPÅER

Nätverket vänder sig till alla som arbetar med frågor kring bussdepåer. I mars träffades nätverket i Uppsala, med studiebesök på Uppsala Vattens biogasanläggning och den nybyggda depån för stadsbussar. Dag två presenterades ett norskt pilotprojekt om induktionsladdning av fordon på befintlig väg och sen var det diskussioner om beredskapsarbete under ledning. Höstmötet hölls i Växjö med studiebesök på den nya elbussdepån och alla imponerades stort både av hur fort och hur smidigt projektet gått.

MILJÖ

Miljönätverket finns för alla som arbetar med miljöfrågor hos medlemmarna. Nätverket höll ett antal digitala träffar och möttes även i Stockholm i oktober för två intensiva nätverksdagar med marknadsanalys för drivmedel, hållbara leverantörskedjor, CSR, el och elektrifiering med mera.

TRAFIKUTVECKLING

Ett nätverk för alla som arbetar med trafikutveckling och trafikplanering. I maj träffades nätverket i Karlstad med fokus på deras utvecklingsprojekt med allt från skolskjutsar, anropsstyrd trafik, BRT-linjer och ny bytespunkt. Gruppen fick prova både att åka BRT och båtbus under besöket. Under höstmötet träffades de i Stockholm och tog bland annat upp frågor om bussterminalers utformning och dimensionering, framtida expressbusslinjer stockholmsregionen, frågan om förarbrister och effekter av MPK. De fick också höra hur Västtrafik och Region Stockholm organiserar sig. Det blev också en guidad tur på Spårvägs-museet.

BILJETTkontroll

Nätverket är till för alla som arbetar med biljettkontrollverksamhet och regelverk, för administrativ och operativ personal samt specia-

lister. Träffen hölls i Stockholm där bland annat ISS Sweden berättade om biljettkontrollverksamheten. Deltagarna fick också delta i ett verksamhetsbesök där de delades in i fem grupper som fick följa med biljettkontrollanterna ute i verksamheten under ett par timmar.

KOMMUNIKATION

Nätverket vänder sig till alla som arbetar med kommunikationsfrågor. Kommunikationsnätverket hade flera digitala avstämningar landet runt och en träff på plats i Barkarby. På agendan fanns bland annat Värmlands varumärkesresa, SL:s arbete med sociala medier och press, Västtrafiks påverkanskampanjer och Skånes aktuella projekt, bland annat med marknadsföring i Danmark. Det blev även en kort utbildning kring påverkansoperationer och desinformation via Trafikverket.

CHEFSNÄTVERKET

Tillsammans med SKR genomförs regelbundet möten för vd:ar och förvaltningschefer. I april genomfördes ett möte i Stockholm. På mötet delade SKR med sig av den senaste informationen rörande inflation och räntor, Kolumbus från Stavanger beskrev utvecklingen från traditionell kollektivtrafik till fullt utvecklade mobilitetstjänster. Mötet gästades också av branschprojektet 4 av 10 som bjöd in till regional samverkan mellan RKM och trafikföretagen.

JÄRNVÄG

Svensk Kollektivtrafik har ett nätverk för järnvägsfrågor där aktuella frågor och erfarenheter stäms av. Järnvägsnätverket träffades i mars i Stockholm, med punktlighet och fordonsfrågor i fokus, både utifrån medlemmarnas och Transitios perspektiv. Dessutom lyftes aktuell spårtrafik i Region Stockholm och mötet avslutades med ett studiebesök vid arbetena vid Slussen.

I september samlades Järnvägsnätverket återigen i Stockholm och diskuterade utvecklingen av tågtrafiken efter pandemin, resenärspunktlighet och ERTMS. Huvudtemat var dock framtida kapacitetsfördelning och Trafikverket var särskilt inbjudna. Dessutom genomfördes ett studiebesök i tunnelbanedepån i Hammarby.

TILLGÄNGLIGHET

Nätverket vänder sig till alla som arbetar med tillgänglighetsfrågor i den allmänna kollektivtrafiken. Träffen i april i Stockholm bjöd bland annat på besök av Myndigheten för Delaktighet och norska Ruter som berättade om deras tillgänglighetsarbete. På mötet avhandlades även digital tillgänglighet, krav i upphandling och kommande EU-lagstiftning. Höstträffen var digital, bland annat med besök av Diskrimineringsombudsmannen där nätverket med tillskott från MERIT fick en genomgång av diskrimineringslagstiftningen och hur DO jobbar.

FÖRSÄLJNING

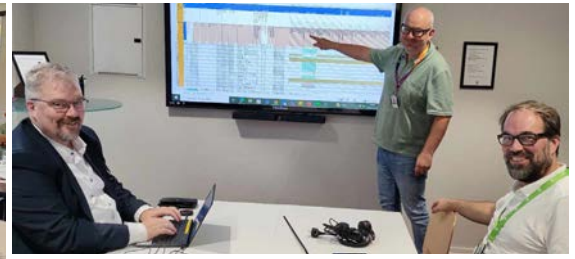
Försäljning är nätverket för alla som arbetar med försäljningsstrategier och erbjudanden till företag och organisationer. Nätverket träffades i april i Västerås, med diskussioner om angreppssätt kopplade till företagsförsäljning samt en workshop som handlade om att öka medvetenheten om beslutsfattning och att ändra vanor. I november träffades alla i Göteborg där FAIRTIQ berättade om sin betallosning i Västtrafiks trafik. Samtrafiken berättade vad som är på gång hos dem och Salesforce var på besök och gav exempel på hur CRM-system kan användas för att öka kundinsikterna.



TRYGGHET

Trygghetsnätverket är ett nätverk för alla som arbetar med frågor kring trygghet och säkerhet. Ett möte hölls i Gävle med studiebesök på depå om klottersanering och diskussioner om allt från kameror, samverkan, klotter och ungdomar till ordningsvakter. Dessutom blev det ett givande besök från Länsstyrelsen om den nya lagen för kommuners ansvar för brottsförebyggande arbete. Nätverket samlades i Nässjö för höstens nätverksträff. Det blev erfarenhetsutbyte och diskussioner, samverkansarbetet för trygghet på Nässjö resecentrum, information om nya ordningsvaktslagen och besök på den nästan klara tågdepån i Nässjö.





MERIT

MERIT är vårt största nätverk, med erfarenhetsutbyte inom serviceresor. På våren samlades 90 medlemmar i Barkarby, med arbetsgruppsmöten kopplade till aktiviteter inom Kraftsamling MERIT, studiebesök i Barkarbystaden med anropsstyrda bussar samt en workshop där vi tittade på prognoser och framtidsspanade på serviceresor år 2040. På programmet fanns även uppföljning av sociala villkor i avtal, personalbrist, frågor om lag och regeltolkningar samt Närtrafik i Stockholm och sjukreseverksamheten i Sörmland. Den andra dagen gästade SKR och berättade om riksavtalet för utomlänsvård.

I november träffades medlemmarna i Norrköping och gruppen återkom till temat 2040 och gjorde en prioritering av frågor att arbeta vidare med. Viktigast var åtgärderna så att fler kan åka i den allmänna kollektivtrafiken. På mötet gavs också avrapportering kring K2s forskningsprojekt om reseträning och serviceresande. I avrapportering från arbetsgrupperna presenterades den nya kravbilagan för upphandling av Personbil. På mötet om sjukresor fördjupade vi oss i dialogen med vården. En ny arbetsgrupp kring trafikoptimering av serviceresor bildades.

I början av året publicerades Specialfordon 2022, ett dokument som definierar branschens funktions- och utrustningskrav för fordon där rullstol kan transporteras. Dokumentet, som är en uppdatering, är tänkt att användas vid upphandling och kravställning vid påbyggnad av fordonen. I slutet av året publicerades den första versionen av Personbil 2024, vilket är motsvarande krav för personbilar.

KRAFTSAMLING MERIT

Under rubriken Kraftsamling MERIT drivs ett projekt tillsammans med medlemmarna för de viktigaste gemensamma frågorna kring serviceresor, bl a kring upphandling och standarder. Ett antal arbetsgrupper har träffats under året; samordning, system, hållbarhet samordning och trafik/fordon. Dessutom har ett antal webinarier genomförts. Det finns också en rådgivande referensgrupp från MERIT-nätverket. Under året gjordes en kartläggning gällande de olika servicereseprodukterna ute i landet. Jonas Johansson var ute och träffade medlemmar för att få en samlad bild över vad som är lika eller skiljer sig dem åt i form av regelverk, planeringsparametrar och servicenivåer.



AFFÄRSNÄTVERKET

Affärsnätverket behandlar olika aspekter kring trafikupphandlingar. Under året bytte det namn från det tidigare UPNÄT. I januari hölls en digital träff där Skånetrafiken berättade om hur de följer upp sina trafikavtal via en ny arbetsprocess. I mars hölls en träff i Stockholm och temat var "Hur framtidssäkrar vi trafikavtalen?". Det var presentation av Tågbranschens upphandlade kontrakt, det var tankar, idéer och framtidsarbete kring KOLLA, aktuella frågor i Indexrådet samt workshop på dagarnas tema. I oktober träffades alla i Stockholm, med en

lägesbild från organisationerna, en diskussion om nyttan med KOLLA samt frågan om on demand-tjänster och information från Värmlandstrafik.

SEMINARIUM BYTESPUNKTER

I maj hölls ett heldagsseminarium om bytespunkter i Svensk Kollektivtrafiks lokaler med deltagande medlemmar från både olika delar av Sverige och arbetsområden. Dagen bjöd bland annat på metodik för behovsanalys terminaler, flödesanalyser, Trafikverkets stationsplanering, Slussenprojektet samt goda och sämre exempel på bytespunkter.



Rökning
Förbjuden

GEMENSAMMA SYSTEM, VERKTYG OCH KONCEPT

Genom våra uppföljningssystem följer vi löpande utvecklingen av kollektivtrafiken och stödjer våra medlemmar i deras verksamhetsutveckling både lokalt och regionalt genom att ta fram underlag för operativa beslut om kollektivtrafik mot ökad kundnöjdhet, effektivitet och hållbarhet. Vi har också verktyg och gemensamma koncept som hela landet kan ta del av.



KOLLEKTIVTRAFIKBAROMETERN

Kollektivtrafikbarometern är medlemmarnas och Svensk Kollektivtrafiks resvane-, kvalitets- och attitydundersökning. Årsrapporten visade att allt fler återvänder till kollektivtrafiken efter pandemin. Hela 81 procent av svenska folket nyttjar kollektivtrafiken för resor och 48 procent av svenskarna reser kollektivt varje månad. Årets temarapport behandlade skillnader i resmönster, färdmedelsval, nöjdheter och drivkrafter mellan kvinnor och män. Andelen kvinnor som åker med kollektivtrafik är högre än män och fler män anser att jobbet kräver bil och att de föredrar bilen framför bussen.

ANBARO

ANBARO är en branschgemensam undersökning för mätning av resenärens upplevda kvalitet och nöjdhet för färdtjänst och sjukresor. I undersökningen ingår även HANBARO, som mäter upplevd kvalitet på handläggningsförfarandet för färdtjänst och riksferdtjänst. Dessutom mäts även flex- och skolskjutsresor i separata undersökningar. Årsrapporten visade att de äldsta resenärerna är de allra nöjdaste med sina färdtjänstresor och sjukresor. Dessutom är det de äldsta som gör de längsta resorna. Den generella nöjdheten var fortsatt hög. Höstens träff genomfördes både i Stockholm och digitalt, med genomgång av utvecklingen som gjorts under året. Hallandstrafiken berättade hur de jobbar med resultaten från Skolskjutsbarometern. Dessutom kikade gruppen på upplägg för kommande årsrapport och nya enkäter för riksferdtjänstbeslut/resor och handläggningen

Under året genomfördes en upphandling av tjänsten och Enkätfabriken lade det vinnande anbudet. Avtal tecknades efter sommaren och uppstartsprojektet med att genomföra testundersökning och bygga en ny analys- och rapportportal kunde påbörjas. Arbetet har stöttats av en utvecklingsgrupp med representanter från medlemmar. En användarträff hölls i september i Stockholm med genomgång av färdiga rapporter och grupparbete kring utkast till nästa årsrapport samt en presentation av den nya leverantören. Under året genomförde flera kommuner och regioner resvaneundersökningar genom komplettering av tilläggsfrågor till enkäten.

av ersatta sjukresor. Under året tillkom kommunerna Borås och Östersund till undersökningen.

FRIDA

FRIDA är miljö- och fordonsdatabasen för att lagra, sammanställa, visa och följa upp fordonsinformation så att medlemmarna enkelt kan följa upp fordon, drivmedelsförbrukning, miljöpåverkan, tillgänglighet och säkerhet. Frida Användarförening träffades i Jönköping för vårens träff och Linköping under hösten. Gruppen gick igenom vad som hänt sedan förra träffen i arbetsgrupperna, kommande utveckling inom Frida, diskuterade uppföljning av krav och gjorde ett uppskattade studiebesök i Jönköpings nya bussdepå och Linköpings flygvapenmuseum.



FÖRARCERTIFIERING BUSS

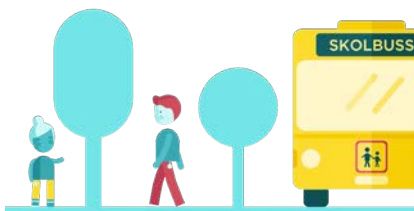
Förarcertifiering Buss är det branschgemensamma utbildningskonceptet för bussförare. Konceptet sätter service och bemötande i fokus och visar att föraren har en central roll som en god företrädare för varumärket. En omfattande revidering av provfrågorna blev klar under februari med nya frågor och förbättringar av befintliga.

Utvecklingsfrågor, informationsmaterial och genomgång av statistik för proven var några punkter som togs upp på användarträffen i maj i Stockholm. Alla deltagare gav också information om upplägg på utbildningar, presentationsmaterial och samverkan med trafikföretag. Ytterligare en användarträff genomfördes i november där man bland annat gjorde en genomgång av utbildningshandboken inför tilltryck och diskuterade språksvårigheter och förarbrist.



FÖRARCERTIFIERING SERVICERESOR

Förarcertifiering Serviceresor är ett branschgemensamt utbildningskoncept för förare som kör serviceresor. I början av året blev den nya utbildningshandboken klar från tryck, en uppdatering av provfrågorna blev också klar under våren och arbete fortsatte med att uppdatera e-learningen utifrån det nya materialet. Användarträff hölls i Göteborg i maj och lokal värd första dagen var Göteborgs Stad och Västtrafik. Vårdarna presenterade bland annat sina omfattande lokala utbildningar, upplägg för viten, inspektionsresor, förarwebb och hur man jobbar tillsammans med förarcertifieringen. Ett uppskattat inslag var att få information och praktiskt prova på hur man som förare hanterar en trappklättrare och även testa att vara kund i en trappklättrare. Under andra dagen blev det laget runt med lägesrapporter från hela landet och bra diskussioner. Kortare digitala avstämningsträffar har också hållits i arbetsgrupper och för att presentera uppdaterat material. Region Stockholm, Färdtjänsten anslöt sig till förarcertifieringen Serviceresor.



SKOLSKJUTSEN.SE

Varje år åker 400 000 barn i Sverige skolskjuts. För att färden till och från skolan ska bli trygg och säker är det viktigt att informera barnen om vad de ska tänka på gällande säkerhet. På skolskjutsen.se kan man fritt ladda ner material såsom animerade filmer, färdig lektion och lärarhandledning. Materialet togs fram i ett samarbete mellan Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag, Svenska Taxi-förbundet och Trygg Hansa och har använts flitigt, främst av kommuner och trafikföretag sedan starten 2016. Under hösten har en uppdatering påbörjats av webbsidan för att stärka marknadsföringen mot skolor.



STUDENTRESEKONCEPTET

Svensk Kollektivtrafik har tagit fram ett koncept med gemensamma grundregler och symbol för studentrabatt i kollektivtrafiken. Konceptet handlar om att skapa gemensamma grundregler kring vem som ska betraktas som en student, inte nivån för rabatter eller biljettyper. I december anslöt sig Tåg i Bergslagen till konceptet.



BILJETTPRISENKÄTEN

Svensk Kollektivtrafik genomför en årlig biljettprisundersökning bland medlemsorganisationerna. Rapporten är en sammanfattning av de mest efterfrågade resultaten och används främst som ett verktyg för benchmarking mellan organisationens medlemmar. Undersökningen genomfördes under oktober till november 2023 via en webbenkät och resultatet visade att biljettpriset på enkelbiljetter och periodbiljetter gick upp 4 procent under 2023.

LOBBYING, OPINIONS- BILDNING, OMVÄRLDSANALYS OCH KOLLEKTIV- TRAFIKENS SAMHÄLLSNYTTA

Svensk Kollektivtrafik tar fram rapporter och andra faktaunderlag som stöd för opinionsbildning, skriver debattartiklar, pressmeddelanden och remissvar på statliga utredningar samt kommunicerar rapporterna medialt. Dessutom deltar vi vid hearings och utfrågningar, medverkar som experter i utredningar och samarbetar med andra organisationer, akademi och näringsliv i aktuella sakfrågor.



UPPVAKTNINGAR OCH MYNDIGHETSMÖTEN

MÖTEN MED INFRASTRUKTUR- OCH BOSTADSMINISTER ANDREAS CARLSON

Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tågföretagen träffade Andreas Carlson i februari och presenterades branschens programförklaring, med konkreta åtgärder för att nå det nationella målet att 2030 ska 4 av 10 motoriserade resor ske med kollektivtrafiken.

Svensk Kollektivtrafiks VD Johan Wadman deltog på dialogmöte i april med infrastrukturminister Andreas Carlson rörande situationen för järnvägen, Trafikverket och planeringssystemet MPK. Det var deltagare från departementet, Trafikutskottet, Trafikverket, godstrafiken, SJ, MTR och underhållsföretag m fl. Svensk Kollektivtrafiks budskap var en önskan om gemensam planering med samtliga aktörer, med dialogmöten som hålls rullande och gärna stråkvis och att det kommer att krävas en översyn vad gäller både planering och operativ ledning av järnvägstrafiken.

VAD INNEBÄR GRÄNSKONTROLLER EGENTLIGEN?

Svensk Kollektivtrafik deltog tillsammans med Sveriges Bussföretag, Kommunalarbetareförbundet, Seko, Tågföretagen, Vy Buss, Öresundståg, SJ och Greater Copenhagen på ett seminarium i riksdagen om regeringens förslag om id-kontroller. Vad innebär id-kontroller egentligen för resenärerna och hur påverkar de utvecklingen och företagen i regionen?

MÖTEN MED RIKSDAGSPARTIERNAS LEDAMÖTER I TRAFIKUTSKOTTET

Under året har möten genomförts med riksdagsledamöter från Miljöpartiet, Socialdemokraterna, Sverigedemokraterna och Vänsterpartiet för att berätta om pendel- och regional-tågstrafikens roll i samhället och för att föra fram Svensk Kollektivtrafiks förslag till lösningar på järnvägens utmaningar och problem.

RAPPORTER

40 POLITISKA FÖRSLAG FÖR KLIMATET

Svensk Kollektivtrafik tog fram en rapport med en kunskapsammansättning om ökningen av klimatutsläppen och hur kollektivtrafik och ökad transporteffektivitet kan minska utsläppen och skapa samhällsnytta. Till detta finns ett 40-punktsprogram med konkreta politiska förslag för att göra Sverige till ett transporteffektivt samhälle.

FÅR REGIONAL- OCH PENDELTÅGEN PLATS PÅ SPÅREN?

Tågresandet har ökat under de senaste decennierna och fortsätter att öka, framför allt de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafik. Detta kommer att leda till kraftigt ökade behov av kapacitet på spåren samtidigt som beslut och planer på att utöka kapaciteten inte finns i samma utsträckning, visade en rapport med analys och förslag på åtgärder på kort och lång sikt.

KOLLEKTIVTRAFIKÅTGÄRDER MINSKAR KLIMATUTSLÄPPEN

Rapporten visade att branschens mål om att 4 av 10 av de motoriserade resor ska göras med kollektivtrafik år 2030 kommer att minska utsläppen av koldioxid med sammanlagt 96 000 ton år 2030. Detta om alla analyserade reformer genomförs, jämfört med om kollektivtrafikresandet skulle ligga på samma nivå som år 2019.

BRANSCHENS MÅL KAN FINANSIERA SIG SJÄLV

Kostnaderna och intäkterna för att uppnå branschmålet 4 av 10 kommer att bli lika stora. Biljettintäkterna kommer att öka med omkring 14,3 miljarder kr år 2030 om målet uppnås om samtliga reformer som analyseras i rapporten genomförs. Om däremot ingen av reformerna genomförs behöver regionerna eller staten skjuta till drygt 5 miljarder kronor för att få balans mellan kostnader och intäkter.

LÅNGA SJUKRESOR RISKERAR ÖKADE KOSTNADER FÖR HEMREGIONEN

Under 2022 gjordes mer än 6 miljoner sjukresor, visade ett PM kring sjukresor. Där framgick att nästan 4 av 5 sjukresor som ersätts av samhället anordnades som serviceresor tillsammans med färdtjänst, närtrafik och skolskjutsar. Som en rest av pandemin var dock värden fortfarande restriktiv med att tillåta samåkning med andra resenärer. Detta tillsammans med att 4 av 10 resor bokas på resdagen gör att samordningen inte var så hög som den skulle kunna vara.

ALLTFÖR FÅ ANVÄNDER BÄLTE I BUSSEN

Endast drygt 50 % av de som reser i regional- och expressbussar i Sverige använder bälte ombord. Bältesanvändningen är lägst i åldersgrupperna 15-24 år samt 75+ och de som reser oftast är de som använder bältet minst. Det framgick av Svensk Kollektivtrafiks pm kring bältesanvändningen i busstrafiken.



DEBATTARTIKLAR

GÖR UTBILDNINGARNA ATTRAKTIVARE

Sverige står inför en akut brist på bussförare. Samhället behöver skyndsamt agera på ett antal punkter för att yrket ska bli mer attraktivt i framtiden, skrev Svensk Kollektivtrafik tillsammans med Sveriges Bussföretag i Dagens Samhälle.

55 FÄRDIGA FÖRSLAG FÖR ATT NÅ KLIMATMÅLEN

I höst ska regeringen presentera sin klimatpolitiska handlingsplan, som konkret ska visa hur 2030-målet nås. I en debattartikel i Altinget presenterades 55 förslag på hur det ska gå till. Avsändare var 2030-sekretariatet, Svensk Kollektivtrafik och en rad andra branschföreträdare.

KOLLEKTIVTRAFIK KAN HANTERA KOSTNADSKRISEN OCH KLIMATKRISEN

Varje person som kliver ur en bil och på en buss eller ett tåg minskar klimatpåverkan. Nu behövs nya och skärpta åtgärder som får ner utsläppen och stärker tillväxten, skrev Svensk Kollektivtrafik i en debattartikel i Sydsvenska Dagbladet.

”SKATT PÅ BIOGAS SOM SOCKERSKATT PÅ BROCCOLI”

Klimatmål ställs mot sänkta bränslepriser i debatten, men nya EU-regler öppnar för lösningar som bidrar till både och. Det skrev Svensk Kollektivtrafik tillsammans med företrädare för 13 samhällsbärande sektorer i en uppmaning till regeringen att omgående återställa skattebefrielsen för biogas och biogasol i Dagens Opinion.



FEM VÄGAR TILL FRAMGÅNG I HANDLINGSPLANEN FÖR KLIMATET

Frågan är inte om klimatmålen nås, utan hur, skriver regeringen i inbjudan till nationellt klimatmöte. Det vore olyckligt om regeringen skulle föreslå riksdagen att senarelägga, försvaga eller stryka ovan nämnda mål. Åtgärderna måste snarare skärpas, skrev Svensk Kollektivtrafiks vd Johan Wadman tillsammans med 70-tal företagsledare och samhällsaktörer i en debattartikel i DN.

PROBLEMATISKT ATT KAPA STÖD TILL ELBUSSAR

En helomvändning från regeringen kring elektrifiering i transportsektorn kommer märkbart och oundvikligt att påverka omställningen, skrev Svensk Kollektivtrafiks styrelse tillsammans med Nobina och Transdev i Svenska Dagbladet och krävde att miljöministern och infrastrukturministern kallar hela branschen till möte om hur vi i stället ska åstadkomma mer elektrifiering genom fler elbussar i Sverige.

UPPMUNTRA UNGA ATT VÄLJA BUSSFÖRARYRKET

Öka antalet platser på kollektivtrafikutbildningarna och slopa regler som hindrar rekrytering av unga vuxna, skrev Svensk Kollektivtrafiks presidium i en debattartikel i Dagens Samhälle.

REPLIK: ”UPPHANDLINGAR OCH TRAFIKAVTAL MÅSTE STÄNDIGT OMRÖVAS”

Det stämmer att RKMs upphandlingar och trafikavtal påverkar kompetensförsörjningen, skrev Svensk Kollektivtrafiks presidium i en replik i Dagens Samhälle. För att komma till rätta med personalbristen behövs inte en enskild åtgärd, utan en hel palett av insatser, både från regering, riksdag och arbetsgivare.

DET FINNS EN ANLEDNING TILL ATT VI HAR SÄRSKILD GRÄNSPOLIS

Regeringen föreslår en ny lag om tillfälliga förbud att transportera personer utan giltiga identitetshandlingar till Sverige. Men med hänsyn till tidigare erfarenheter och de ökade riskerna för tågvårdar och bussförare som tvingas utföra kontrollerna är vi starkt kritiska till förslaget, skrev Svensk Kollektivtrafik i Sydsvenskan tillsammans med flera branschorganisationer och fackförbund.

SKROTA INTE 2030-MÅLET

Det vore ett stort misstag av regeringen att skrota 2030-målet för transportsektorn, menade Svensk Kollektivtrafik tillsammans med över 200 företag och organisationer i en debattartikel i Dagens Industri. Målet gynnar såväl klimatet som Sveriges renommé, konkurrenskraft, arbetsmarknad, säkerhet och exportintäkter.

SERVICERESOR BEHÖVER REFORMERAS – MEN INTE SÅ HÄR

Trafikanalys avrapporterade den förra regeringens utredningsuppdrag kring tillståndsgivningen för färdtjänst i mars. Svensk Kollektivtrafik kritiserade förslaget som Trafikanalys valt att gå vidare med trots tidigare kommentarer från branschen. Att en ny lagstiftning behövs är nog många eniga om, men ett helhetsgrepp behöver tas för att framtidsäkra verksamheten.

REMISSVAR OCH YTTRANDE

BESVARADE REMISSER 2023

- Promemoria: Förslag till förordning om elstöd till företag, Klimat- och näringslivsdepartementet
- Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap, Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
- Kommissionens förslag om nytt körkortsdirektiv och direktivet om vissa körkortsåterkallelers effekt inom unionen, Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
- Vissa förslag på bränsleskatteområdet inför budgetproposition 2024, Finansdepartementet
- Förslag om koldioxidnormer för tunga fordon, Regeringskansliet
- Promemorian EU:s nya förordning om upphandlingsannonser, Regeringskansliet
- Transportstyrelsens förslag om ändrade avgifter, Transportstyrelsen
- Promemoria Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel, Klimat- och näringslivsdepartementet
- Kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av direktiv (EG) nr 96/53/EG om vägfordons mått och vikt, Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
- Kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om redovisning av transporttjänsters utsläpp av växthusgaser, Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
- Kommissionens förslag till förordning om användning av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet, Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
- Förslag till lag om tillfälliga förbud att transportera personer utan giltiga identitetshandlingar till Sverige, Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
- Synpunkter på regeringens forsknings- och innovationspolitik, Utbildningsdepartementet
- Sänkt skatt på bensin och diesel, Finansdepartementet
- Synpunkter inför energiforskningspropositionen med riktlinjer och prioriteringar för forskning och innovation på energiområdet, Klimat- och näringslivsdepartementet
- Automatiserad körning, Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
- Förslag om alternativ tvistlösning för konsumenter, Finansdepartementet
- Framtidens yrkeshögskola - stabil, effektiv och hållbar, Utbildningsdepartementet



SKRIVELSER

KRITIK MOT ATT TA BORT ELBUSSPREMIEN FÖR STADSBUSSAR

Svensk Kollektivtrafik är mycket kritiska till regeringens beslut att ta bort elbusspremierna för stadsbussar och begränsa premien till bussar i förortstrafik, regiontrafik, expressbustrafik och till turistbussar. Förändringen kommer flera år för tidigt. Det skrev Svensk Kollektivtrafik till klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari.

UPPMANING TILL REGERINGEN: ÅTERSTÄLL SKATTEBEFRIELEN NU!

I ett brev till berörda ministrar uppmanade Svensk Kollektivtrafik Sveriges regering och riksdag att skyndsamt minimera konsekvenserna av att EU-kommissionens godkännande av biogasens och biogasolens skattebefrielse ogiltigförklarades i en dom från tribunalen. Brevet skrevs tillsammans med Fossilfritt Sverige, andra nationella branschorganisationer samt ett stort antal företag och organisationer.

ORGANISATION

Svensk Kollektivtrafiks högsta beslutande organ är årsstämman, som utser föreningens styrelse och lekmannarevisorer. Styrelsen och lekmannarevisorerna nomineras av en valberedning. Styrelsen utser en verkställande direktör som leder föreningens arbete, vilket utförs av servicebolaget Svensk Kollektivtrafik Service AB.

Svensk Kollektivtrafiks medlemmar

Svensk Kollektivtrafik har två medlemskategorier; aktiva och associerade medlemmar.

- Svensk Kollektivtrafik stödjer sina medlemmar i arbetet med att utveckla kollektivtrafiken. Det gäller oavsett om verksamheten bedrivs i bolagsform eller integrerad i de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, RKM.
- Våra aktiva medlemmar erbjuder lokal och regional kollektivtrafik med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och båt i Sverige.
- Svensk Kollektivtrafik har också associerade medlemmar vilka är intresseorganisationer, leverantörer, primärkommuner och konsulter till branschen.

Finansiering

Svensk Kollektivtrafiks verksamhet finansieras på flera sätt:

- Genom medlems- och serviceavgifter. Medlemsavgiften var 150 tkr per år och serviceavgiften för aktiva medlemmar är baserad på antalet invånare i länet
- Avgiften för en associerad medlem är 10 % av basprisbeloppet
- Genom intäkter i form av deltagaravgifter för konferenser
- Genom samordning av gemensamma verktyg och systemstöd
- Genom extern medfinansiering av särskilda projekt.

Personal

Kontoret har under året haft följande anställda:

- Tomas Ahlberg
- Mattias Andersson
- Ann Dahlin (konsult)
- Jonas Johansson
- Annarella Löfblad
- Lars Sandberg
- Anita Stenhardt
- Jens Tångefjord
- Johan Wadman
- Agneta Weissglas



STYRELSE (T O M 23 MAJ 2023)

- Kristoffer Tamsons (M), Region Stockholm, ordförande
- Ulrika Frick (MP), Västra Götalandsregionen,
1:e vice ordförande
- Tommy Levinsson, (S), Region Västmanland,
2:e vice ordförande

ORDINARIE LEDAMÖTER

- Mona Modin (S), Region Jämtland Härjedalen
- Sverker Åslund (V), Region Uppsala
- Fredrik Ahlstedt (M), Mälardalstrafik
- Carina Zachau (M), Region Skåne
- Thomas Andersson (C), Region Jämtland Härjedalen
- Eva Johnsson (KD), Region Kronoberg
- Johan Wifralius (SD), Region Skåne
- Alex Bergström (S), Västra Götalandsregionen

ERSÄTTARE

- Monica Johansson (S), Mälardalstrafik
- Margareta Rönngren (S), Länstrafiken i Västerbotten
- Jens Sjöström, (S), Region Stockholm
- Ulrika Thulin (S), Region Skåne
- Marcus Eskdahl (S), Region Jönköping
- Carina Bengtsson (C), Region Kronoberg
- Andreas Löwenhök (M), Länstrafiken i Västerbotten
- Peter Hermansson (M), Västtrafik
- Sara Svanström (L), Region Stockholm
- Karl Henriksson (KD), Region Stockholm
- Roland Johansson (SD), Region Stockholm

LEKMANNAREVISORER

Ordinarie:

- Daniel Portnoff (M), Region Sörmland
- Peter Vretlund (S), Region Kalmar

Ersättare:

- Anders Andersson (KD), Region Kalmar
- Anneli Bengtsson (S), Region Sörmland

STYRELSE (FR O M 23 MAJ 2023)

- Bijan Zainali (S), Västtrafik, ordförande
- Kristoffer Tamsons (M), Region Stockholm,
1:e vice ordförande
- Elisabeth Björk (V) Region Värmland,
2:e vice ordförande

ORDINARIE LEDAMÖTER

- Monica Johansson (S), Region Sörmland
- Jens Sjöström (S), Region Stockholm
- Anton Fendert (MP) Region Stockholm
- Carina Zachau (M), Region Skåne
- Carina Bengtsson (C), Region Kronoberg
- Sara Gunnarsson (L), Region Värmland
- Karl Henriksson (KD), Region Stockholm
- Patrik Ohlsson (SD), Region Skåne

ERSÄTTARE

- Nina Höijer (S), Region Örebro län
- Lilly Bäcklund (S), Länstrafiken i Västerbotten
- Abbe Ronsten (S), Region Dalarna
- Ulrika Thulin (S), Region Skåne
- Louise Jeppsson (V), Västra Götalandsregionen
- Mattias Claesson (C), Region Sörmland
- Kent Lagrell (M), Västtrafik
- Andreas Löwenhök (M), Länstrafiken i Västerbotten
- Nicke Grahm (L), Länstrafiken i Västerbotten
- Carl-Wiktor Svensson (KD), Region Kalmar Län
- Samuel Stephan (SD), Region Stockholm

LEKMANNAREVISORER

Ordinarie:

- Peter Hermansson (M), Västra Götalandsregionen
- Alex Bergström (S), Västra Götalandsregionen

Ersättare:

- Frida Björk (KD), Region Uppsala





Aug
Klockaretorget
Klockaretorget
Klockaretorget
Klockaretorget
Klockaretorget

idea
n att
raft
e och
el

20% på
boende

EKONOMISK REDOVISNING

Svensk Kollektivtrafik, föreningen Org nr 802002-1500

Styrelsen avger följande årsredovisning
för räkenskapsåret 2023.

<i>INNEHÅLL</i>	<i>SIDA</i>
Förvaltningsberättelse.....	22
Resultaträkning.....	23
Balansräkning.....	24
Noter.....	25
Revisionsberättelse.....	27

Om inte annat särskilt anges, redovisas alla belopp i SEK.

Förvaltningsberättelse

RESULTAT OCH STÄLLNING

Resultatet för 2023 innebär en vinst om 82 323 kr. Resultatet förs över i ny räkning.

FLERÅRSÖVERSIKT (TKR)

	2023	2022	2021	2020	2019
Allmänna förutsättningar					
Antal medlemmar	22	22	22	22	23
Medelantalet anställda	9	9	8	7	6

	2023	2022	2021	2020	2019
Resultat (tkr)					
Verksamhetens intäkter	13 627	13 121	11 691	10 619	10 125
Verksamhetens kostnader	-13 647	-13 671	-11 504	-10 638	-10 699
Verksamhetens resultat	-20	-550	187	-19	-574
Resultat finansiella investeringar	102	5	-2	-4	494
Årets resultat	82	-559	174	-23	-82

	2023	2022	2021	2020	2019
Ekonomisk ställning					
Eget kapital (tkr)	1 355	1 273	1 273	1 831	1 657
Soliditet (%)	18,34	16,83	22,6	21,1	23,9

DEFINITIONER

Eget kapital: Företagets nettotillgångar, dvs skillnaden mellan tillgångar och skulder.

Soliditet (%): Uppgiften beräknas som utgående eget kapital dividerat med balansslutningen (totala tillgångar i balansräkningen).

FÖRÄNDRING AV EGET KAPITAL

	Balanserat kapital	Summa kapital
Belopp vid årets ingång	1 272 665	1 272 665
Disposition av föregående års resultat	-	-
Årets resultat	82 323	82 323
Belopp vid årets utgång	1 354 988	1 354 988

Föreningens resultat och ställning i övrigt framgår av efterföljande resultat- och balansräkning med noter.

Resultaträkning

	Not	2023	2022
VERKSAMHETENS INTÄKTER			
Medlemsavgifter		3 622 993	3 504 970
Kursintäkter		0	0
Övriga verksamhetsintäkter		10 004 020	9 616 180
Summa verksamhetens intäkter		13 627 013	13 121 150
VERKSAMHETENS KOSTNADER			
Övriga externa kostnader		-1 538 849	-1 230 626
Övriga verksamhetskostnader		-1 006	-701
Personalkostnader	2	-12 107 220	-12 438 875
Summa verksamhetens kostnader		-13 647 075	-13 671 202
Verksamhetsresultat		-20 062	-550 052
RESULTAT FRÅN FINANSIELLA POSTER			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		111 413	11 189
Räntekostnader och liknande resultatposter		-9 027	-6 012
Summa resultat från finansiella poster		102 386	5 177
Resultat efter finansiella poster		82 324	-544 875
Resultat före skatt		82 324	-544 875
Skatt		0	-13 807
ÅRETS RESULTAT		82 323	-558 683

Balansräkning

	Not	2023-12-31	2022-12-31
TILLGÅNGAR			
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	3	1 000 000	1 000 000
Summa anläggningstillgångar		1 000 000	1 000 000
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		3 200 000	3 200 000
Fordringar hos koncernföretag		1 464 666	0
Övriga kortfristiga fordringar		29 560	5 792
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		161 747	43 239
		4 855 973	3 249 031
Kassa och bank		1 531 342	3 312 175
Summa omsättningstillgångar		6 387 315	6 561 206
SUMMA TILLGÅNGAR		7 387 315	7 561 206
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
EGET KAPITAL			
Balanserat kapital		1 272 665	1 831 348
Årets resultat		82 323	-558 683
Summa eget kapital		1 354 988	1 272 665
LÅNGFRISTIGA SKULDER			
Skulder till koncernföretag		0	0
Summa långfristiga skulder		0	0
KORTFRISTIGA SKULDER			
Leverantörsskulder		0	126 708
Skulder till koncernföretag		0	236 207
Skatteskulder		13 807	13 807
Övriga kortfristiga skulder		1 301 133	1 102 185
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		4 717 387	4 809 634
Summa kortfristiga skulder		6 032 327	6 288 541
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		7 387 315	7 561 206

Noter

• Not 1. REDOVISNINGS- OCH VÄRDERINGSPRINCIPER

Allmänna upplysningar

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen och BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3). Redovisningsprinciperna är oförändrade jämfört med föregående år.

Intäktsredovisning

Endast det inflöde av ekonomiska fördelar som föreningen erhållit eller kommer att erhålla för egen räkning redovisas som intäkt. Intäkter värderas, om inget särskilt anges nedan, till verkliga värdet av det som erhållits eller kommer att erhållas. Nedan beskrivs, för respektive intäktspost, när intäktsredovisning sker.

Medlemsavgifter omfattar inbetalningar för medlemskap i den ideella föreningen. Medlemsavgifter redovisas vid inbetalning från medlemmen och intäktsredovisas över den tidsperiod som avses.

Övriga verksamhetsintäkter. Intäkt vid försäljning av tjänster redovisas normalt vid försäljningstillfället.

Finansiella instrument redovisas i enlighet med reglerna i K3 kapitel 11, vilket innebär att värdering sker utifrån anskaffningsvärde. Finansiella instrument som redovisas i balansräkningen inkluderar värdepapper, kundfordringar och övriga fordringar, kortfristiga placeringar, leverantörsskulder, låneskulder och derivatinstrument. Instrumenten redovisas i balansräkningen när föreningen blir part i instrumentets avtalsmässiga villkor. Finansiella tillgångar tas bort från balansräkningen när rätten att erhålla kassaflöden från instrumentet har löpt ut eller överförs och föreningen har överfört i stort sett alla risker och förmåner som är förknippade med äganderätten. Finansiella skulder tas bort från balansräkningen när förpliktelse har reglerats eller på annat sätt upphört.

Andelar i dotterföretag redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för eventuella nedskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår köpeskillingen som erlagts för aktierna samt förvärvskostnader. Eventuella kapitaltillskott läggs till anskaffningsvärdet när de uppkommer.

Kundfordringar/kortfristiga fordringar redovisas som omsättningstillgångar till det belopp som förväntas bli inbetalt efter avdrag för individuellt bedömda osäkra fordringar.

Låneskulder och leverantörsskulder redovisas initialt till

anskaffningsvärde efter avdrag för transaktionskostnader. Skiljer sig det redovisade beloppet från det belopp som ska återbetalas vid förfallotidpunkten periodiseras mellanskillnaden som räntekostnad över lånets löptid med hjälp av instrumentets effektivränta. Härigenom överensstämmer vid förfallotidpunkten det redovisade beloppet och det belopp som ska återbetalas.

Ersättningar till anställda avser alla former av ersättningar som företaget lämnar till de anställda. Kortfristiga ersättningar utgörs av bland annat löner, betald semester, betald frånvaro, bonus och ersättning efter avslutad anställning (pension). Kortfristiga ersättningar redovisas som kostnad och en skuld då det finns en legal eller informell förpliktelse att betala ut en ersättning till följd av en tidigare händelse och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras.

Koncernförhållanden. Föreningen är en moderförening, men med hänvisning till undantagsreglerna i årsredovisningslagen 7 kap 3§ upprättas ingen koncernredovisning.

Nyckeltalsdefinitioner

Resultat efter finansiella poster: Resultat efter finansiella intäkter och kostnader, men före extraordinära intäkter och kostnader.

Soliditet (%): Uppgiften beräknas som utgående eget kapital dividerat med balansomslutningen (totala tillgångar i balansräkningen).

• **Not 2. MEDELANTALET ANSTÄLLDA**

	2023-12-31	2022-12-31
Medelantalet anställda	9	9

• **Not 3. ANDELAR I KONCERNFÖRETAG**

	2023-12-31	2022-12-31
Ingående anskaffningsvärden	1 000 000	1 000 000
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	1 000 000	1 000 000
Redovisat anskaffningsvärde	1 000 000	1 000 000

Resultat- och balansräkningen kommer att föreläggas på årsstämma för fastställelse.

Stockholm den 26 mars 2024

Bijan Zainali <i>Ordförande</i>	Kristoffer Tamsons <i>1:e vice ordförande</i>	Elisabeth Björk <i>2:e vice ordförande</i>
Monica Johansson	Jens Sjöström	Anton Fendert
Carina Zachau	Carina Bengtsson	Sara Gunnarsson
Karl Henriksson	Patrik Ohlsson	Johan Wadman <i>Verkställande direktör</i>

REVISIONSBERÄTTELSE

Till föreningsstämman i Svensk Kollektivtrafik Organisationsnummer 802002-1500

RAPPORT OM ÅRSREDOVISNINGEN

UTTALANDEN

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Svensk Kollektivtrafik för räkenskapsåret 2023-01-01 – 2023-12-31.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i allväsentliga avseenden rättvisande bild av föreningens finansiella ställning per den 31 december 2021 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

GRUND FÖR UTTALANDEN

Vi har utfört revisionen enligt god revisionsssed i Sverige. Revisorernas ansvar enligt denna sed beskrivs närmare i avsnitten *Den auktoriserade revisorns ansvar* samt *Den icke-kvalificerade revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till föreningen enligt god revisorssed i Sverige. Vi som auktoriserade revisorer har fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav. Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

STYRELSEN OCH VERKSTÄLLANDE DIREKTÖRENS ANSVAR

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag. Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av föreningens förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen avser att likvidera föreningen, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

DEN AUKTORISERADE REVISORNS ANSVAR

Vi har utfört revisionen enligt *International Standards on Auditing (ISA)* och god revisionsssed i Sverige. Vårt mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionsssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen. Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen.

Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll
- skaffar vi oss en förståelse av den del av föreningens interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om föreningens förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser

baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att en förening inte längre kan fortsätta verksamheten

- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Vi måste informera styrelsen och verkställande direktören om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

DEN ICKE-KVALIFICERADE REVISORNS ANSVAR

Vi har att utföra en revision enligt revisionslagen och därmed enligt god revisionssed i Sverige. Vårt mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och om årsredovisningen ger en rättvisande bild av föreningens resultat och ställning.

RAPPORT OM ANDRA KRAV ENLIGT LAGAR OCH ANDRA FÖRFATTNINGAR

UTTALANDE

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Svensk Kollektivtrafik för räkenskapsåret 2023-01-01 – 2023-12-31. Vi tillstyrker att föreningsstämman beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

GRUND FÖR UTTALANDE

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till föreningen enligt god revisorssed i Sverige. Vi som auktoriserade revisorer har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav. Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för vårt uttalande.

STYRELSENS OCH VERKSTÄLLANDE DIREKTÖRENS ANSVAR

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för förvaltningen.

REVISORNS ANSVAR

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot föreningen. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot föreningen. Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder den auktoriserade revisorn professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på den auktoriserade revisorns professionella bedömning och övriga valda revisorers bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för föreningens situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet.

Stockholm den 3 april 2024

Deloitte AB
Per Svensson
Auktoriserad revisor

Peter Hermansson
Lekmannarevisor

Alex Bergström
Lekmannarevisor

EKONOMISK REDOVISNING

Svensk Kollektivtrafik Service AB Org nr 556412-2983

Styrelsen och verkställande direktören avger följande
årsredovisning för räkenskapsåret 2023.

INNEHÅLL	SIDA
Förvaltningsberättelse	30
Resultaträkning	31
Balansräkning	32
Tilläggsupplysningar	34
Revisionsberättelse	36

Om inte annat särskilt anges, redovisas alla belopp i SEK.

Förvaltningsberättelse

FLERÅRSÖVERSIKT (TKR)	2023	2022	2021	2020
Nettoomsättning	17 277	16 609	14 891	15 269
Resultat efter finansiella poster	2 982	1 851	2 240	2 708
Soliditet (%)	47,2	45,1	43,1	40,2

FÖRÄNDRING AV EGET KAPITAL

	Aktie- kapital	Reserv- fond	Balanserat resultat	Årets resultat	Totalt
Belopp vid årets ingång	1 000 000	200 000	6 361 832	1 027 753	8 589 585
Disposition enligt beslut av årets årsstämma:					
Balanseras i ny räkning			1 027 753	-1 027 753	0
Årets resultat				1 719 647	1 719 647
Belopp vid årets utgång	1 000 000	200 000	7 389 585	1 719 647	10 309 232

RESULTATDISPOSITION

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel (kronor):

Balanserad vinst	7 389 585
Årets vinst	1 719 647
	9 109 232
disponeras så att i ny räkning överföres	9 109 232
	9 109 232

Företagets resultat och ställning i övrigt framgår av efterföljande resultat- och balansräkning med noter.

Resultaträkning

	Not	2023-01-01 -2023-12-31	2022-01-01 -2022-12-31
RÖRELSEINTÄKTER, LAGERFÖRÄNDRINGAR M M			
Nettoomsättning		17 277 027	16 609 182
Övriga rörelseintäkter		22 671 374	19 392 077
Summa rörelseintäkter, lagerförändringar m m		39 948 401	36 001 259
RÖRELSEKOSTNADER			
Övriga externa kostnader		-37 247 299	-34 111 879
Personalkostnader	2	-68 177	-8 154
Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar		-60 662	-60 662
Övriga rörelsekostnader		-5 804	-7 378
Summa rörelsekostnader		-37 373 942	-34 188 072
Rörelseresultat		2 574 458	1 813 186
FINANSIELLA POSTER			
Resultat från övriga finansiella anläggningstillgångar		0	0
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		407 582	38 977
Räntekostnader och liknande resultatposter		-327	-805
Summa finansiella poster		-407 255	-38 172
Resultat efter finansiella poster		2 981 713	1 851 358
BOKSLUTSDISPOSITIONER			
Förändringar av periodiseringsfonder		-780 000	-500 000
Summa bokslutsdispositioner		-780 000	-500 000
Resultat före skatt		2 201 713	1 351 358
SKATTER			
Skatt på årets resultat		-482 066	-323 605
ÅRETS RESULTAT		1 719 647	1 027 753

Balansräkning

	Not	2023-12-31	2023-12-31
TILLGÅNGAR			
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Materiella anläggningstillgångar			
Inventarier, verktyg och installationer	3	86 119	146 781
Summa materiella anläggningstillgångar		86 119	146 781
Summa anläggningstillgångar		86 119	146 781
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		13 526 354	15 350 522
Fordringar hos koncernföretag		0	437 514
Övriga fordringar		500	124 200
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		2 671 235	1 789 358
Summa kortfristiga fordringar		16 198 089	17 711 594
Kassa och bank			
Kassa och bank		12 676 601	7 277 367
Summa kassa och bank		12 676 601	7 277 367
Summa omsättningstillgångar		28 874 690	24 988 961
SUMMA TILLGÅNGAR		28 960 809	25 135 742

Not	2023-12-31	2022-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER		
EGET KAPITAL		
Bundet eget kapital		
Aktiekapital, 1000 aktier	1 000 000	1 000 000
Reservfond	200 000	200 000
Summa bundet eget kapital	1 200 000	1 200 000
Fritt eget kapital		
Balanserat resultat	7 389 585	6 361 832
Årets resultat	1 719 647	1 027 753
Summa fritt eget kapital	9 109 232	7 389 585
Summa eget kapital	10 309 232	8 589 585
OBESKATTADE RESERVER		
Periodiseringsfonder	4 250 000	3 470 000
Summa obeskattade reserver	4 250 000	3 470 000
KORTFRISTIGA SKULDER		
Leverantörsskulder	3 119 337	2 815 577
Skulder till koncernföretag	146 466	0
Skatteskulder	24 400	0
Övriga skulder	1 016 861	1 398 728
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	8 776 313	8 861 852
Summa kortfristiga skulder	14 401 577	13 076 157
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	28 960 809	25 135 742

Tilläggsupplysningar

- **Not 1. REDOVISNINGS- OCH VÄRDERINGSPRINCIPER**

Allmänna upplysningar

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd (BFNAR 2016:10) om årsredovisning i mindre företag. Företagets intäkter från uppdrag på löpande räkning redovisas enligt huvudregeln. Företagets intäkter från uppdrag till fast pris redovisas enligt alternativregeln.

Avskrivningar

Tillämpade avskrivningstider:

Inventarier, verktyg och installationer, 5 år

Nyckeltalsdefinitioner

Nettoomsättning: Rörelsens huvudintäkter, fakturerade kostnader, sidointäkter samt intäktskorrigeringar.

Resultat efter finansiella poster: Resultat efter finansiella intäkter och kostnader, men före bokslutsdispositioner och skatter.

Soliditet (%): Justerat eget kapital (eget kapital och obeskattade reserver med avdrag för uppskjuten skatt) i procent av balansomslutning.

UPPLYSNINGAR TILL RESULTATRÄKNINGEN

- **Not 2. PERSONAL**

	2023-01-01 -2023-12-31	2022-01-01 -2022-12-31
Medelantalet anställda	0	0

UPPLYSNINGAR TILL BALANSRÄKNINGEN

• Not 3. INVENTARIER, VERKTYG OCH INSTALLATIONER

	2023-12-31	2023-12-31
Ingående anskaffningsvärden	551 398	522 558
Inköp	0	28 840
Försäljningar/utrangeringar	0	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	551 398	551 398
Ingående avskrivningar	-404 617	-343 955
- Försäljningar/utrangeringar	0	0
- Årets avskrivningar	-60 662	-60 662
Utgående ackumulerade avskrivningar	-465 279	-404 617
Utgående redovisat värde	86 119	146 781

Resultat- och balansräkningen kommer att föreläggas på årsstämma för fastställelse.

Stockholm den 24 mars 2024

Bijan Zainali
Ordförande

Kristoffer Tamsons
1:e vice ordförande

Elisabeth Björk
2:e vice ordförande

Johan Wadman
Verkställande direktör

REVISIONSBERÄTTELSE

Till årsstämman i Svensk Kollektivtrafik Service AB Organisationsnummer 556412-2983

RAPPORT OM ÅRSREDOVISNINGEN

UTTALANDEN

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Svensk Kollektivtrafik Service AB för räkenskapsåret 2023-01-01 - 2023-12-31. Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i allväsentliga avseenden rättvisande bild av Svensk Kollektivtrafik Service ABs finansiella ställning per den 31 december 2021 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar. Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

GRUND FÖR UTTALANDEN

Vi har utfört revisionen enligt *International Standards on Auditing (ISA)* och god revisionsssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till Svensk Kollektivtrafik Service AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav. Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

STYRELSENS OCH VERKSTÄLLANDE

DIREKTÖRENS ANSVAR

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag. Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om beslut har fattats om att avveckla verksamheten.

REVISORNS ANSVAR

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionsssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen. Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild. Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

RAPPORT OM ANDRA KRAV ENLIGT LAGAR OCH ANDRA FÖRFATTNINGAR

UTTALANDEN

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Svensk Kollektivtrafik Service AB för räkenskapsåret 2023-01-01 - 2023-12-31 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

GRUND FÖR UTTALANDEN

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till Svensk Kollektivtrafik Service AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav. Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

STYRELSENS OCH VERKSTÄLLANDE DIREKTÖRENS ANSVAR

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets verksamhets art, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt. Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

REVISORNS ANSVAR

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen. Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen. Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat styrelsens motiverade yttrande samt ett urval av underlagen för detta för att kunna bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Stockholm den 2 april 2024

Deloitte AB

Per Svensson
Auktoriserad revisor



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Svensk Kollektivtrafik
Götgatan 14, 1 tr.
118 46 Stockholm

www.svenskkollektivtrafik.se