



**SVENSK
KOLLEKTIVTRAFIK
ÅRSREDOVISNING
2024**



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 kollektivtrafi-

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

VERKSAMHETSBERÄTTELSE 2024

VD har ordet

Under 2024 fokuserade Svensk Kollektivtrafik på tre områden, klimat, kompetensförsörjning samt ekonomi och finansiering. Dessutom valdes tre utvecklingsområden ut, elektrifiering, mobilitet och digitalisering.

När det gällde fokusområdet klimat, visade vår statistik att hela 95 procent av kollektivtrafiken med buss körs på förnybara drivmedel eller el. Regional- och pendeltågstrafiken drivs så gott som helt med el och spårvagns- och tunnelbanetraffiken körs endast på el. Dessutom kom det glädjande nyheter från EU-kommissionen att Sverige fick tillbaka skatteundantaget för biogas och biopropan. En ökning av kollektivtrafikens marknadsandel leder därför till att minska transportsektorns klimatutsläpp.

Ett annat fokusområde var kompetensförsörjning, där vi jobbat intensivt med både våra medlemmar och övriga branschen för att få mer personal till vår bransch, både förare och andra. Vi startade flera projekt med syfte att öka attraktiviteten i branschen och ett av dem var tävlingen Kollektivtrafikens Eldsjäl 2024, där Anna-Karin Odinger, utvecklingsledare Västtrafik fick ta emot den första utmärkelsen under Persontrafik i Göteborg.

Vi satsar på att ständigt öka nyttan och servicen för våra medlemmar. Vi har haft ett väldigt stort intresse för deltagande i alla våra nätverk och det är tydligt att det finns behov av att ses och dela erfarenheter. Årets Persontrafik i Göteborg var ett utmärkt tillfälle att dela kunskap och träffa medlemmarna, inte minst på vårt mingel som vi arrangerade och det var glädjande att även en hel del av våra associerade medlemmar deltog.

Vår förstärkning med flera medarbetare på kansliet de senaste åren har lett till en tydlig etablering inom områdena järnväg och serviceresor. Dessutom har våra verktyg Kollektivtrafikbarometern och Barometern för Anropsstyrd trafik fortsatt att utvecklas och är en ovärderlig resurs för statistik och kunskap om kollektivtrafiken i Sverige.

Under året har vi lanserat vår nya webb, med plats för både medlemsnytta och samhällsnytta. Det blev tydligare ingångar till våra rapporter, statistik och våra åsikter. Det finns även samlingssidor kring olika ämnen, för att stärka det fortsatta arbetet att sprida kunskap om kollektivtrafiken i Sverige.

Från kansliet har vi rest runt i landet en hel del, inte minst tillsammans med de andra branschorganisationerna koppelade till projektet #4av10, för att sprida branschmålet att 4 av 10 motoriserade resor ska vara kollektiva 2030. Det blev bland annat ett besök hos Västtrafik där vi fick ta del av en rad intressanta presentationer om deras verksamhet och under Almedalsveckan där kansliet fick chansen att träffa ett antal av våra medlemmar från Region Gotland. Samhällsnyttan och medlemsnyttan går hand i hand.

/Johan Wadman, vd

2024 I KORTHET

Våra mål

Ökad samhällsnytta och ökad medlemsnytta

Årets fokusområden

- Kompetensförsörjning
- Ekonomi och finansiering
- Klimat

Årets utvecklingsområden

- Elektrifiering
- Digitalisering
- Mobilitet

Vår verksamhetsidé

Ge stöd och service till medlemmarna genom att bedriva opinionsbildning och lobbying samt bidra till verksamhetsutveckling.

Vår värdegrund och våra ledord

- Lyhördhet - vi har en öppen och nära dialog med medlemmar och bransch
- Flexibilitet - vi agerar snabbt utifrån omvärldsförändringar och behov
- Engagemang - vi arbetar proaktivt, är positiva och har intresse för kollektivtrafikens utveckling
- Laganda - vi agerar prestigelöst samt stöttar och hjälper varandra och våra medlemmar i det dagliga arbetet
- Kompetens - vi använder vår erfarenhet och kunskaper för att tillvarata och vidareutveckla individens och organisationens potential
- Kunskapsbaserat - vi arbetar utifrån fakta och kunskap

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.



Persontrafik

Persontrafik är kollektivtrafikbranschens absolut viktigaste mötesplats och är ett samarbete mellan Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag, Tåg företagen, SKR och Svenska Taxiförbundet. Årets event var i Göteborg och under tre dagar kom 4 598 dagsbesökare, 902 konferensbesökare och 713 personer deltog på branschfesten.

I konferensprogrammet fanns ett stort antal representanter från Svensk Kollektivtrafiks medlemmar som delade med sig av sina kunskaper. En ny utmärkelse delades ut, Kollektivtrafikens Eldsjäl, där branschen fick nominera kollegor som brinner för sitt uppdrag. Det blev Anna-Karin Oding, utvecklingsledare Västtrafik som fick ta emot det första diplommet. Priser delades även ut till bästa examensarbete om kollektivtrafik och Guldbältet, bästa kampanj för ökat bältesanvändande i buss.



Almedalen

Under Almedalsveckan arrangerade Svensk Kollektivtrafik en förmiddag på Campus Gotland. En punkt handlade om branschmålet 4 av 10 och där medverkade den politiska ungdomsförbunden som fick svara på frågan om vilka satsningar och prioriteringar som måste göras för att utveckla kollektivtrafiken. Punkten därefter handlade om problemen med ett omodernt och krångligt regelverk som försvårar för personer som är beroende av serviceresor. Där behövs mer samordning, effektivitet och prioritering för att vardagen ska fungera. Därefter blev det ett samtal kring elektrifiering, bussar och beredskap och hur vårt transportsystem kan klara större kriser, både i fredstid och vid höjd beredskap. Utöver detta medverkade Svensk Kollektivtrafiks representanter vid olika seminarier och runda bordssamtal.



Presidiekonferensen

Svensk Kollektivtrafik genomförde tillsammans med SKR en presidiekonferens för ledande företrädare från landets RKM och länstrafikbolag. De fick bland annat en genomgång av regionernas ekonomiska läge. Vidare presenterades exempel från Västtrafik och Region Uppsala kring krisberedskap. Dessutom presenterade Trafikverket och Transportanalys regeringsuppdraget att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet.



BRANSCHSAMVERKAN

Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS)

JBS består av aktörer från hela den svenska järnvägsbranschen för att driva på järnvägens förbättringsarbete. JBS arrangerade under året en konferens och ett strategiseminarium.

EN NY VISION FÖR JÄRNVÄGEN

Sveriges framtida välbefinnande och ekonomiska tillväxt bygger på att vi har ett väl fungerande transportsystem med järnvägen som den självklara ryggraden. Därför lanserade JBS en gemensam vision för Sverige 2050.

Visionen presenterades bland annat under ett seminarium i Almedalen.



TTT – TILLSAMMANS FÖR TÅG I TID

TTT är ett initiativ inom JBS med målet att minst 95% av alla tåg ska ankomma slutstation i tid. Järnvägsåret 2024 präglades av ett antal stora händelser som krävde långvariga och tidskrävande åtgärder, bland annat väderpåverkan och en ökande trend kring obehöriga i spår. Persontågens sammanlagda punktlighet under 2024 landade på 87,2% och godstågens på 73,0%. TTT:s arbete utgick 2024 från tre prioriterade områden: Systematiskt opunktlig infrastruktur (SOI), Systematiskt opunktliga tåg (SOT) och TTT:s solfjäder för punktlighet.



REGIONALTÅG PÅ JÄRNVÄGSDAGEN

Johan Wadman medverkade på Järnvägsdagen, som arrangeras av Swedtrain och Tåg företagen. I en paneldiskussion om det kommande banarbetet på Västra stambanan framförde han vikten av både god planering och uppföljning samt behovet av kommunikation med resenärerna. Dessutom diskuterades den stora resandeökningen i regionaltågen och relationen mellan beställare och utförare.

LEDNINGSMÖTEN MED TRAFIKVERKET

Under året genomfördes ledningsmöten mellan Svensk Kollektivtrafik och Trafikverket. På mötena diskuterades aktuella frågor.

WORKSHOP OM TÅGAFTAL

Representanter från våra medlemmar samlades för en workshop om tågaftal och leveransuppföljning. Gruppen utgör ett komplement till det befintliga affärsnätverket för trafikupphandling och avtalsfrågor, med syfte att utgöra ett stödjande forum för beställarsidan inom järnvägsfrågor.

TEMADAG OM PERSONALBRIST

En temadag arrangerades för de medlemmar som arbetar med personalbrist i branschen. Det bjöds på inspiration med goda exempel från medlemmar, vad forskningen identifierat som framgångsfaktorer för lok- och bussförarens trivsel samt hur de olika branschorganisationerna på leverantörsidan arbetar med frågorna.

K2 OCH FRAMTIDENS FORSKNING

K2, Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik, arrangerade en workshop om K2:s framtid. Svensk Kollektivtrafik deltog tillsammans med forskare och representanter från RKM för att utforska framtida arbetsätt genom att förbättra, förnya och fördjupa kollektivtrafikfrågor.

RKM-DISKUSSION OM AI

Svensk Kollektivtrafik arrangerade ett webinarium på AI-temat där syftet var att på en övergripande och strategisk nivå initiera diskussionerna kring användningen av AI inom RKM:s verksamheter. På webinariet berättade Östgötatrafiken, Västtrafik, Mälardalstrafik och Region Stockholm hur de arbetar med strategier och policys.

BRANSCHSAMVERKAN

UPPHANDLINGSSEMINARIUM SERVICERESOR

På årets seminarium fanns jurister på plats som gick igenom nya lagar och domar för upphandling av serviceresor. På agendan fanns även diskussioner om samarbeten för att öka chans till fler anbud, hur upphandling och avtal kan användas för att motverka personalbrist samt möjlighet för AI i upphandling. Dessutom berättade Skånetrafiken om deras projekt kring datainsamling om fordonen.

TEMADAG OM SJUKRESOR

På temadagen presenterade SKR hur hälso- och sjukvården planerar att förändras under de närmaste åren. Ökad fokusering på nära vård kommer att förändra behovet av sjukresor. Under dagen diskuterades också tolkningar av riksavtalet samt vilka kriterier som gäller för att få sjukresor. Även nyckeltalen lyftes, vilka som är viktiga och om de kan ensas över landet.

TEMATRÄFF OM BÄLTESANVÄNDNING

En digital träff hölls om hur vi får resenärerna att använda bältet i bussen. Det bjöds på ett innehållsrikt program med statistik och studieresultat, exempel på hur man kan mäta och förstå bältesanvändning, erfarenheter från Norge samt lärdomar från de fyra deltagarna i tävlingen Guldbältet.

RTAF

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

MEDVERKAN PÅ TRANSPORTFORUM

VTIs Transportforum arrangerades i Linköping och flera från kansliet fanns på plats för att omvärldsbevaka och medverka, bland annat i en workshop för kollektivtrafik on-demand, och resultat från Kollektivtrafikbarometern kring bältesanvändning i bussar.

ERFARENHETSUTBYTE KRING DRIFTSÄTTNING

Under våren arrangerades en digital träff med möjlighet för diskussion och erfarenhetsutbyte kring driftsättning av nya elfordon, både buss och serviceresor. De medverkande delade med sig av erfarenheter, lärdomar och lösningar på sina frågor och funderingar.

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.

BEREDSKAPSFRÅGOR

Svensk Kollektivtrafik deltog aktivt i Beredskapssektor Transporters nationella forum samt NRJK (Nationella rådet för järnvägs- och kollektivtrafikskydd) under året. Det pågick även ett har även ett tätt samarbete med SKR i beredskapsrelaterade ärenden och utveckling av ett arbetssätt för samarbete med medlemmarna.

Branschmålet 4 av 10 med uppdaterad programförklaring

Projektet drivs av Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tågföretagen 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. För att fortsätta vägen mot branschmålen och åtgärderna i programförklaringen med projektet #4av10 åkte organisationerna ut och besökte ett antal regioner under våren, bland annat Örebro, Kalmar, Halland, Västra Götaland och Värmland. De medverkade även på Kollektivtrafikdagen. Utifrån turnén samlades ett antal idéer om samverkan för att öka kollektivtrafikens marknadsandel. Resultatet blev en uppdaterad version av programförklaringen med en rad nya konkreta åtgärder för både bransch och politiker, som presenterades på Persontrafik i Göteborg. Programförklaringen presenterades också för riksdagens trafikutskott.





Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik är en samverkansarena för aktörerna inom Kollektivtrafiksverige. En ny webbplattform arbetades fram och publicerades under året, med tydligare struktur där det blir lättare för olika målgrupper att hitta de dokument de söker.

KOLLEKTIVTRAFIKENS AVTALSKOMMITTÉ

KollA har som uppgift att utveckla, förvalta och sprida kunskap om de dokument och verktyg som ingår i kollektivtrafikens avtalsprocess. Under året har KollA fortsatt arbetet med att utveckla modellavtalet för buss, påbörjat arbetet med en värdeskapande vägledning, om hur vi ska samverka mellan parterna i en upphandling. De påbörjade också projektet "En attraktivare kollektivtrafikbransch", som rör personalbristen och hur man får fler att börja jobba och att även stanna i branschen.

RAPPORT OM ELBUSSAR OCH EKONOMI

Elektrifieringen har stor påverkan på upphandlad busstrafik, inte minst ur ett ekonomiskt perspektiv. Det visade en rapport som KollA tog fram och som ger en fingervisning om hur regionerna kan få en ekonomisk hållbarhet när de inför elbussar i trafikavtalen.

DET BRANSCHGEMENSAMMA INDEXRÅDET

Det branschgemensamma Indexrådet tog under året fram nya rekommendationer och en vägledning för indexkorg för serviceresor. Rekommendationerna ersätter det tidigare Taxiindex och innehåller både ett övergångsavtal och ett helt nytt index för kommande upphandlingar.



BUS NORDIC

En ny version av den nordiska standarden Bus Nordic publicerades under året, som stöd vid upphandling av bussar, bland annat med ändringar gällande ökad säkerhet och tillgänglighetsanpassning. Dessutom ingår förbättringar av befintliga krav anpassade till utvecklingen på marknaden.



INTERNATIONELLA MÖTESPLATSER

SAMARBETE KRING NORDISKA FRÅGOR

Svensk Kollektivtrafik och Sveriges Bussföretag träffade Bussförbundet i Finland och Finlands Lokaltrafikförbund för en diskussion och avstämning kring likheter och skillnader mellan Finland och Sverige rörande organisation och upphandling av kollektivtrafik. De finska kollegorna var särskilt intresserade av den svenska modellen för samverkan.

FINSKT BESÖK OM UPPHANDLAD TÅGTRAFIK

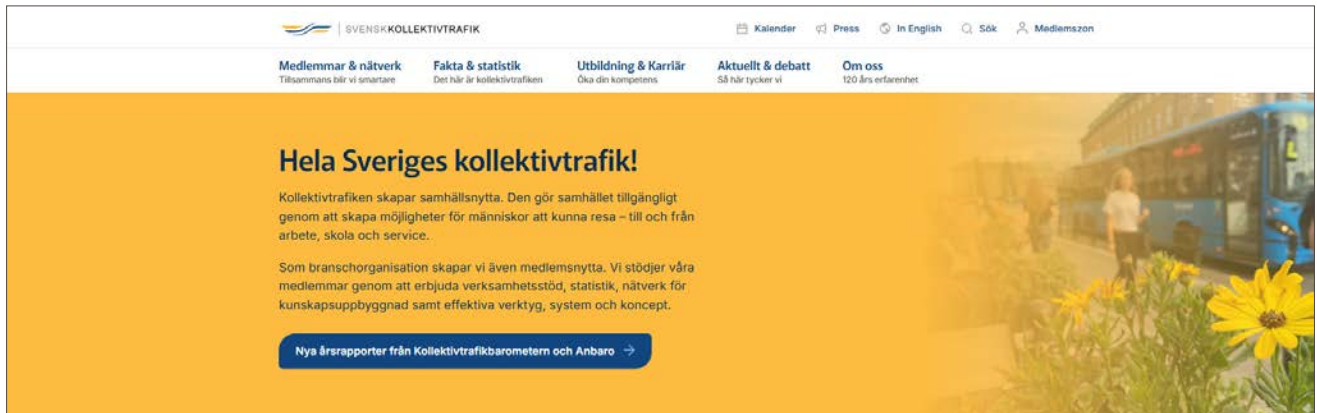
Svensk Kollektivtrafik fick besök av en grupp från Finland, bland annat från Transport- och kommunikationsministeriet. Bakgrunden är att den finska regeringen utreder möjligheterna att ge kommuner och regioner behörighet att anordna och upphandla persontågstrafik inom sina ansvarsområden. Under mötet fick de höra historik, organisation och lärdomar från den svenska regionala tågtrafiken från Svensk Kollektivtrafik samt representanter från flera medlemmar.

UITP

Svensk Kollektivtrafik bevakar medlemmarnas intressen i EU inom ramen för den internationella kollektivtrafikorganisationen UITP, bl a i gruppen UITP Europe Climate and Energy, UITP Passenger & Accessibility Expert group, Marketing Committee samt i Ticketing and Digitalization Working Group.

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.



NY WEBBPLATTFORM

Under året pågick arbetet med en uppdaterad webbplats på ny plattform, med tydligare struktur där det blir lättare för olika målgrupper att hitta vad de söker. Det är mer fokus på att sprida faktakunskaper och information om kollektivtrafikens samhällsnytta men även lättare för medlemmarna att ta del av information. Det finns också samlingssidor kring olika ämnen för fördjupning och grafiska element för att visa statistik på ett bättre sätt. Utifrån samma webbdesign producerades samtidigt nya webbsidor för partnersamverkan.se, kollektivtrafiken.se samt skolskjutsen.se, samtliga administrerade från Svensk Kollektivtrafik.



JOHAN WADMAN I SVT

Svensk Kollektivtrafiks vd Johan Wadman var inbjuden till SVT Morgonstudion i april och kommenterade kring prishöjningar och attraktivare kollektivtrafik. Han pekade på att för att få fler att välja kollektivtrafiken krävs ett bra utbud runt våra storstäder, med satsningar på järnvägssystem, busskörfält och att regionerna prioriterar kollektivtrafiken.

NYHETER OCH PRESS

Pressmeddelanden skickades ut i samband med rapportsläpp, 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.

BRANSCHKOMMUNIKATION

Flera branschmöten hölls med Trafikverkets olika kommunikationsgrupper i branschen, koppade till JBS, 4 av 10 och Persontrafik.

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. Fokus på seminarierna har varit serviceresor och många av dem har genomförts i samarbete med K2.

- Navigating the role of ridepooling in Japan's aging society
- RiGata-Buss och nationell standard
- Tillgänglighet i förhållande till efterfrågestyrd trafik
- Integrering av dial-a-ride och samåkningstjänster
- Trender i kollektivtrafikresandet
- Hur demenssjukdomar påverkar handläggning av färdtjänst och riksfärdtjänst
- Självkörande fordon i Trelleborg och deras påverkan på äldre personer och transporter.

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. Årets träff började i Malmö med fokus på beredskap och kriser som kan påverka arbetet i en depå. Dag två var studiebesök i Lund, dels i en bussdepå som är under ombyggnad, dels i spårvagnsdepån.

KOMMUNIKATION

Nätverket vänder sig till alla som arbetar med kommunikationsfrågor. Årets första träff var ett besök hos Skånetrafiken och en djupdykning i deras kommunikationsarbete. Länstrafiken Kronoberg och Mälardalstrafik pratade varumärken. Det blev också ett pass om humor som verktyg i marknadsföringen. Dag två diskuteras sociala medier, Östgötatrafikens bilistkampanj och Västtrafiks jobbsökarevent. Andra träffen var i Stockholm med exempel på kampanjer från Östgötatrafiken och Västtrafik, Jönköpings Länstrafik talade om tonalitet, Skellefteå Buss berättade om stolthet hos förarna, Skånetrafiken och Trafikförvaltningen presenterade arbetet med stora event och Kalmar länstrafik berättade om kriskommunikation. Dessutom fick alla lära sig om mätning och uppföljning av kampanjer. Under året hölls även två digitala möten, en utbildningsdag i AI-verktyg samt några möten inriktade mot webbtillgänglighet.

BILJETTKONTROLL

Nätverket är till för alla som arbetar med biljettkontrollverksamhet och regelverk, för administrativ och operativ personal samt specialister. På första träffen låg tyngdpunkten på en workshop med förslag på hur lagstiftningen för tilläggsavgift i kollektivtrafiken kan utvecklas. Andra träffen ägde rum i Gävle där X-trafik berättade om sin verksamhet och sina engagerade biljettkontrollanter. Dessutom diskuteras den juridiska aspekten kring webbplatser där det läggs ut kontrollantinformerar och tips om biljettfusk.

MILJÖ

Miljönätverket riktar sig till alla som arbetar med miljöfrågor hos medlemmarna. Nätverket träffades i Stockholm där sociala hållbarhetskrav i upphandling, CSRD, EU-lagstiftning och uppföljning av miljökravsbilagor stod på agendan. Dessutom var det laget runt-diskussioner med elbussfrågor, bränslen och beredskap, uppföljning av avtal och utsläpp från värmare. Nätverket hade även två digitala nätverksträffar där deltagarna bland annat fick lära sig mer om mänskliga rättigheter vid fordonstillverkning, biogasomvandling till vätgas, klimatutsläppsberäkningar för biogas och nya EU-miljökrav för fordon. För medlemmar som berörs av CSRD finns en arbetsgrupp som haft möten flera gånger under året för att utbyta erfarenheter.



NÄTVERKET SERVICERESOR

Under året bytte MERIT namn till Nätverket Serviceresor. Det är vårt största nätverk, med erfarenhetsutbyte inom serviceresor. Årets nätverksträff i Stockholm startade med arbetsgruppsmöten och sen berättade VTI om forskningen kring självkörande fordon och äldre resenärer. Dessutom blev det diskussioner, bland annat kring hur vi får fler att resa i den allmänna kollektivtrafiken. Det blev även korta statusar från deltagarna samt info om upphandlingar och avtal både för trafik och IT-system. Göteborgs stad berättade om försök att minska resandet i peaktid och taxi visade sen upp olika fordonstyper och utformning. Dag två var temat skolskjutsar och där lyftes skolskjutsbarometern och webbsidan skolskjutsen.se, barnrättsperspektivet och om hjälpmedel under resan. Avslutningsvis berättade Taxiförbundet om deras syn på skolskjuts.

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. Hållbarhetsgruppen tog fram två nya rekommendationer att använda för att säkerställa barnkonventionen vid upphandling inom särskilda persontransporter. Fordonsgruppen publicerade en avtalsbilaga om upphandling av personbilar inom serviceresor och samordningsgruppens undergrupp Långa resor tog fram en rekommendation för tolkning av riksavtalet.

TRAFIKUTVECKLING

Ett nätverk för alla som arbetar med trafikutveckling och trafikplanering. Trafikutvecklarna träffades i Umeå för att lära sig mer om hur stadstrafiken lyckats så väl i sin tillväxt

av marknadsandel och om den nya bussterminalen. Nätverket fick även höra om Skellefteå Buss arbete med en vision och nytt resecentrum. Det blev också en inblick i ett forskningsprojekt kring samåkning samt om de nordliga länens linjelagda ambulansverksamhet. Dessutom hann de även med diskussioner kring trafikutmaningar vid sträng vinter.

JÄRNVÄG

Nätverket vänder sig till alla som arbetar med järnvägsfrågor hos våra medlemmar. De träffades i mars i Hässleholm med Skånetrafiken som värd. Träffen inleddes med planer kopplat till Pågatågs- och Öresundstågstrafiken, resandeutveckling och anskaffning av nya tåg. En stor del av mötet ägnades åt hur landets totalt 585 stationer förvaltas i samverkan mellan Trafikverket, kommuner, regioner, Jernhusen och andra aktörer. Andra dagen var det besök i Köpenhamn på Trafikkontrolcentret för S-tågen. De informerade om utvecklingen av det danska järnvägssystemet, elektrifiering, ERTMS, Fehmarn Bält och nya tåg.

TILLGÄNGLIGHET

Nätverket vänder sig till alla som arbetar med tillgänglighetsfrågor i den allmänna kollektivtrafiken. En nätverksträff hölls i Göteborg hos Västtrafik, som berättade hur de arbetat fram tillgänglighetslösningar i nya tåg och spårvagnar. De visade även resultatet i depån samt berättade om nya riktlinjer för resan och hållplatser. Utöver detta diskuterades Tillgänglighetsdirektivet och elscootrar i kollektivtrafiken. Nätverket har även setts i två digitala möten med djupdykning i Kollektivtrafikbarometern och passagerarrättighetslagstiftningen, diskuterat Tillgänglighetsdirektivet, resevillkor för elscootrar och mycket erfarenhetsutbyte. Nätverket har under året haft en särskild arbetsgrupp rörande Tillgänglighetsdirektivet.

TRYGGHET

Trygghetsnätverket är ett nätverk för alla som arbetar med frågor kring trygghet och säkerhet. Nätverket hade en träff i Stockholm med en inblick i Trafikförvaltningens trygghetsarbete. På programmet fanns även samverkan och arbetsmetodik, suicidprevention, systematiskt arbete mot klotter samt studiebesök i tunnelbanan med trygghetsskapande event och fysiska åtgärder för suicidprevention. Utöver detta blev det diskussioner om skolsamverkan samt nätverk mellan RKM och trafikoperatörer. Årets andra träff var i Linköping, med mer kunskap om Östgötatrafikens trygghets- och säkerhetsarbete, Region Östergötlands krisberedskapsarbete, Linköpings kommuns brottsförebyggande arbete samt besök på trafikledningscentralen.

CHEFSNÄTVERKET

Tillsammans med SKR genomförs regelbundet möten för vd:ar och förvaltningschefer. Under 2024 genomfördes mötet gemensamt med presidiekonferensen.

FÖRSÄLJNING

Försäljning är nätverket för alla som arbetar med försäljningsstrategier och erbjudanden till företag och organisationer. Nätverket hade en digital träff om reklam i trafiken som visade att vissa medlemmar har jobbat med reklam i många år, medan andra inte alls jobbar med reklam. Nätverket träffades även i Stockholm med en djupdykning i juridiken och vilka regelverk som en RKM behöver känna till gällande försäljning, en fråga som fördjupades senare under året med ett webinarium kring regelverket. Perspektivet kompletterades med hur Östgötatrafiken jobbar med kundinsikter, riktade erbjudanden och "WebTickets", distribution av e-biljetter vid stora event. Nätverket fick också ta del av Västtrafiks erbjudande för "flexare". Träff nummer två handlade om affärsutveckling. Det började med olika mobilitetsåtgärder och därefter tog norska Ruter över och berättade om affärsutveckling och aktuella projekt, bland annat autonoma bilar. Dag två hade fokus på affärsutveck-

lingsfrågor, bland annat ULs förändringsresa med zoner och enhetstaxa i länet.

AFFÄRSNÄTVERKET

Affärsnätverket behandlar olika aspekter kring trafikupphandlingar. I april samlades nätverket i Stockholm tillsammans med representanter från Svenska Taxiförbundet, Nobina och Transdev för att diskutera begreppet samverkan, viktigt för alla parter eftersom det ligger till grund för affärsrelationen. Dessutom presenterade Vy Buss sin samverkansmodell. Den andra dagen innehöll bland annat Skånetrafikens avtalsuppföljningsmodell, nya indexet för serviceresor samt nya versionen av Bus Nordic. På höstmötet samlades nätverket tillsammans med Keolis, Nobina och Transdev för att diskutera hur hållbarhet kan främjas genom samverkan. Bland de viktigaste ämnena var elektrifieringens ekonomiska påverkan och målkonflikter i den gröna omställningen. Nätverket har en nära koppling till arbetet som sker inom Partnersamverkan i allmänhet och KOLLA i synnerhet.

SAMVERKANSFORUM

Förutom nätverken har Svensk Kollektivtrafik även ett antal samverkansforum, med plats för aktuella frågor eller projekt för medlemmarna. Det kan vara en tillfällig fråga som behöver diskuteras men det kan också vara startskottet till ett regelbundet nätverk om behovet och intresset är stort. Under året arrangerades samverkansforum för buss, trafikinformation, tågavtal, spårdepå och förseningersättning.

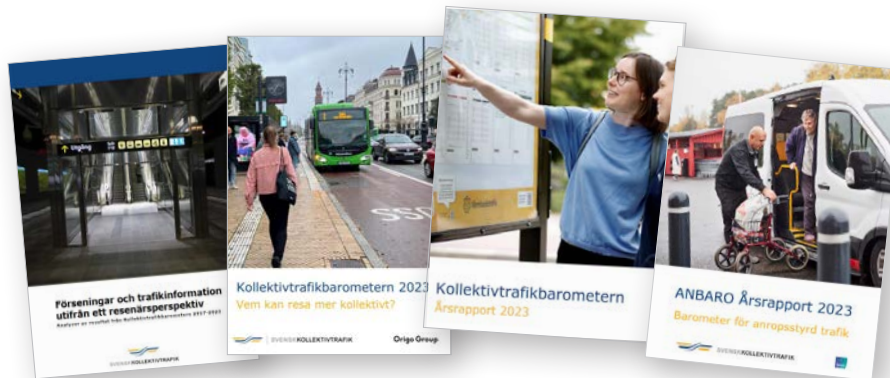
SAMVERKANSFORUM BUSS

Under Persontrafik hade Samverkansforum Buss sitt första möte. Huvudsyftet var att hantera frågor som rör bussfordon i den allmänna kollektivtrafiken då det nu pågår en stor omställning i och med elektrifieringen. Gruppen kommer också att vara en viktig beredningsgrupp för ärenden som har med Bus Nordic att göra.



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 medlemmarna och Svensk Kollektivtrafiks resvane-, kvalitets- och attitydundersökning och under året publicerades flera rapporter. Årsrapporten visade att allt fler väljer att växla mellan bil och kollektivtrafik och att marknadsandelen för kollektivtrafiken hade ökat. Årets temarapport satte fokus på skillnader i olika resenärgrupper och deras förutsättningar att öka sitt kollektivtrafikresande. Ytterligare en rapport betonade vikten av punktlighet och tydlig information för att få nöjdare kunder. Bristande punktlighet är det vanligaste skälet till missnöjda resenärer och måste bli bättre för att vi ska kunna öka branschens kvalitet och förtroende.

På användarträffen för Kollektivtrafikbarometern presenterade den nya leverantören läget och utvecklingen av undersökningen. På mötet fångades också ytterligare utvecklingsbehov, optioner kring kartanalys samt möjligheten att presentera interaktiva resultat.

TRAFIKUPPHANDLINGSÖVERSIKT

Som en service till både medlemmar och andra intressenter tar Svensk Kollektivtrafik fram en översikt av kommande kollektivtrafikupphandlingar i Sverige. Dokumentet uppdateras två gånger per år.

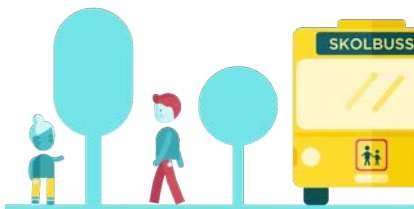
ANBARO

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 handlägningsförfarandet för färdtjänst och riksferdtjänst. Dessutom mäts även flex- och skolskjutsresor i separata undersökningar. Årsrapporten visade att de som reser med färdtjänst- och sjukresor är väldigt nöjda resenärer. 90 procent är nöjda med både beställning och resa och 93 procent är nöjda med förarens bemötande. Men en mindre andel känner sig i stället otrygga i samband med sina resor.

På Anbaros användarträff presenterades ett förslag på hur vi kan mäta barns resande och ett kommande pilotprojekt planerades. Dessutom diskuterades olika alternativ till tema för den kommande årsrapporten.

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 har möten som arrangeras av Nordic Port, där ett stort antal medlemmar brukar delta. Under 2024 har Svensk Kollektivtrafik och Nordic Port arbetat med en ny nationell Fridabaserad databas för utökad information och analys av fordonsflottan.



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 Taxiförbundet och Trygg Hansa och har använts flitigt, främst av kommuner och trafikföretag sedan starten 2016. En uppdaterad webbplats lanserades och sidan har under året marknadsförts via Sveriges Bussföretag.



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. I september genomfördes användarträff och på agendan fanns bland annat Laget runt med generala presentationer och fokus på vissa områden. Hur utbildningen genomförs, tips kring bra innehåll och gruppdiskussioner med förarna var ett av de områden som togs upp. "Heta Stolen" var ett nytt och uppskattat inslag där deltagarna kan ställa en fråga, ett problem eller en fundering till kollegorna och få svar direkt. Totalt 14 medlemmar använder förarcertifiering buss och under året anslöt sig Region Jämtland Härjedalen. Hallandstrafiken deltog på träffen som en del av sin förstudie inför uppstart av certifiering för buss. Under 2024 utfärdades 2 456 certifikat för bussförare.



FÖRARCERTIFIERING SERVICERESOR

Förarcertifiering Serviceresor är det branschgemensamma utbildningskonceptet för förare som kör serviceresor. På användarträffen samlades användare från hela landet med nätverkande och värdefullt erfarenhetsutbyte kring certifieringen. Det gavs bland annat tips och råd på upplägg av utbildningen, hur man hanterar provtillfället och samverkan med trafikföretagen. Laget runt och uppföljning av statistik för certifieringen är en programpunkt som alltid finns med och ger matnyttig information för alla. Totalt 20 medlemmar använder förarcertifieringen för sina serviceresor och nytillkomna är Region Gotland och Länstrafiken Norrbotten. Under 2024 utfärdades 3 331 certifikat för serviceförare.

STUDENTRESEKONCEPTET

Svensk Kollektivtrafik har 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.



BILJETTPRISUNDERSÖKNINGEN

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.

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



#4AV10 INLEDDE MÖTET MED RIKSDAGENS NYA KOLLEKTIVTRAFIKNÄTVERK

Svensk Kollektivtrafik medverkade vid premiärmötet med Riksdagens nya kollektivtrafiknätverk som inleddes med en presentation av branschprojektet #4av10. Dels med presentation av det arbete som görs i branschen för att nå det gemensamt satta målet om att 2030 ska 4 av 10 motoriserade resor vara kollektiva, dels med argumentation kring vilka politiska reformer och beslut som behövs för att nå målet.

NATIONELLA POLITIKER MED MÖJLIGHET ATT STÖDJA #4AV10

Vid årets sista sammanträde med riksdagens trafikutskott den 12 december fick ledamöterna från riksdagens alla partier lyssna till en presentation av den uppdaterade programförklaringen för #4av10 och läget i den svenska kollektivtrafiken. Trafikutskottets ordförande Ulrika Heie (C) välkomnade då Johan Wadman, VD Svensk Kollektivtrafik, Anna Grönlund branschchef Sveriges Bussföretag och Pierre Sandberg, förbundsdirektör Tåg företagen till utskottets möte.

RAPPORTER

BILJETTPRISUNDERSÖKNINGEN 2024

Den årliga biljettprisundersökningen med en sammanfattning av priserna hos våra medlemsorganisationer. Rapporten sammanfattar även biljettyper, villkor och betalningsmöjligheter. Medelpriset 2024 för en enkelbiljett i tätort var 32,77 kr, en ökning med 8,1% från 2023.

VAD ÖKAR RESANDET?

En hög turtäthet, avgångstider som anpassas efter behoven och kraftfullt kunderbjudande. Det är faktorer som påverkar hur många som väljer att resa med kollektivtrafiken i Sverige och får levererad kvalitet att stämma överens med resenärernas upplevda kvalitet, visade en studie med nyckeltal från kollektivtrafiken i 16 svenska städer samt utbud och förseningar och jämfört den med resenärernas upplevda kvalitet.

FÖRSENINGAR OCH TRAFIKINFORMATION UTIFRÅN ETT RESENÄRSPERSPEKTIV

Bristande punktlighet är det vanligaste skälet till missnöjda resenärer, visade en rapport från Kollektivtrafikbarometern. Bara 41 % av resenärerna litade på att de kommer fram i tid, med lägst förtroende bland de som reser sällan och de som reser dagligen. Trots att 89 % anländer i tid, har andelen försenade ökat över åren.

PM SJUKRESOR 2023

Under 2023 gjordes mer än 7 miljoner sjukresor till vården i Sverige, en ökning på ca 1 miljon resor jämfört med 2022, visade årets rapport om sjukresor. 81 % av sjukresorna är anordnade av samhället via beställningscentraler och med centrala transportörsavtal, vilket håller nere kostnaderna. Bland dessa resor är 89 % av resenärerna nöjda.

VILKA KAN RESA MER KOLLEKTIVT?

Ökat utbud, bättre för miljön eller helt enkelt bara kunskap om hållplatsläget? Olika målgrupper reagerar på skilda argument och där finns nyckeln till att få fler att välja att resa med kollektivtrafiken i stället för att ta bilen. Det visade temarapporten från Kollektivtrafikbarometern, denna gång med fokus på skillnader i olika resenärsgupper och deras förutsättningar att öka sitt kollektivtrafikresande.

ANBARO ÅRSRAPPORT: RESENÄRERNA VAR NÖJDA MEN SATSNING KRÄVS FÖR ÖKAD TRYGGHET

De som reser med färdtjänst- och sjukresor är väldigt nöjda resenärer. 90 procent är nöjda med både beställning och resa och 93 procent är nöjda med förarens bemötande. Men en mindre andel känner sig i stället otrygga i samband med sina resor. Det framgick av årsrapporten med resultat från ANBARO, barometern för anropsstyrd trafik.

KOLLBAR ÅRSRAPPORT: ALLT FLER HAR VALT ATT VÄXLA MELLAN BIL OCH KOLLEKTIVTRAFIK

Andelen resenärer som enbart väljer bilen hade minskat i samtliga regioner. Samtidigt ökade kollektivtrafikens marknadsandel, och 53 procent av svenskarna reste kollektivt varje månad. Det framgick av årets rapport från Svensk Kollektivtrafiks resvane-, kvalitets-, och attitydundersökning Kollektivtrafikbarometern.



DEBATTARTIKLAR

SKROTA FÖRSLAGET OM ID-KONTROLLER, REGERINGEN!

Regeringen presenterade ett förslag på en lag som förbjuder transporter av personer utan giltiga identitetshandlingar till Sverige. I en debattartikel i Altinget uppmanades regeringen att skrota förslaget av tillsammans med företrädare för Svensk Kollektivtrafik, Tåg företagen, Sveriges Bussföretag, Kommunal och Seko.

HINDRA INTE UNGA FRÅN ATT BLI BUSSFÖRARE, EU

För att säkerställa att den gröna kollektivtrafiken rullar i framtiden behövs fler unga bussförare. Där kan den svenska regeringen och våra nya parlamentariker i EU göra riktig skillnad genom ny lagstiftning. Det skrev Johan Wadman, vd Svensk Kollektivtrafik och Anna Grönlund, branschchef och vice vd Sveriges Bussföretag i Altinget.

JBS VISION FÖR JÄRNVÄGEN

Sveriges framtida välstånd och ekonomiska tillväxt bygger på att vi har ett väl fungerande transportsystem med järnvägen som den självklara ryggraden. Därför lanserar JBS, Järnvägsbranschens Samverkansforum, en gemensam vision för Sverige 2050 tillsammans med landets ledande branschaktörer, skrev JBS styrelse i en debattartikel på järnvägar.nu.

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 13 samhällsbärande sektorer i en uppmaning till regeringen att omgående återställa skattebefrielsen för biogas och biogasol i Dagens Opinion.

TRAFIKVERKETS ANSLAG TILL UNDERHÅLL AV JÄRNVÄGEN RÄCKER INTE

Sverige är inne i en lågkonjunktur med svag tillväxt och stigande arbetslöshet. För att vända utvecklingen behövs hållbar tillväxt för hela Sverige. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna kan och vill bidra. Vi har gjort det förr, skrev Svensk Kollektivtrafik i en debattartikel i Göteborgs-Posten.

JÄRNVÄGSINVESTERINGAR NÖDVÄNDIGA FÖR ATT SPRIDA TILLVÄXTEN

Bra pendlingsmöjligheter, inte minst med järnväg, är nödvändiga för att regioner utanför storstadsområdena ska få del av tillväxten, skrev Svensk Kollektivtrafik i en debattartikel i Nerikes Allehanda med Tåg företagen, SJ, MTR och Green Cargo.

SVERIGE BEHÖVER EN NATIONELL KOLLEKTIVTRAFIKPOLITIK

Sverige erkände nyligen att man inte kommer att leva upp till något av EU:s mål kring utsläpp av växthusgaser. En förändring är ett måste – som ett nationellt mål för kollektivtrafikens utsläpp. Men vågar regeringen anta utmaningen? Det skrev socialdemokrater från 16 regioner, bland annat Svensk Kollektivtrafiks ordförande Bijan Zainali, i en debattartikel i Altinget.

TILLSÄTT EN AMBASSADÖR FÖR VIRUSFORSKNING

Virus- och pandemifonden har skickat in synpunkter inför regeringens kommande forskningsproposition och rekommenderar en kraftigt utökad satsning på virusforskning. Det skrev de om i Altinget tillsammans med sin rådgivande kommitté där Svensk Kollektivtrafiks Johan Wadman ingår.



REMISSVAR OCH YTTRANDE

BESVARADE REMISSER 2024

- Promemorian Förslag om nya energipolitiska mål, Regeringskansliet
- Två frågor om taxi – prisuppgiftskyldigheten och ålderskravet för taxiförarlegitimation, Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
- Ny förordning multimodala passagerarrättigheter och förändrad tillsyn, Regeringskansliet
- Trafikverkets Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026—2037, Trafikverket
- Ny EU-förordning om rättigheter för resenärer vid resor med kombinerade trafikslag och nya regler om tillsyn av resenär rättigheter, Justitiedepartementet
- Ändring i förordning om intelligenta transportsystem vid vägtransporter med anledning av delegerad förordning om realtidstrafikinformation, Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
- Anpassningar av upphandlingslagstiftningen med anledning av EU:s IPI-förordning, Finansdepartementet
- Kamerabevakning i offentlig verksamhet - lättnader och utökade möjligheter, Justitiedepartementet
- Promemoria med förslag på ändring av förordningen om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
- Förnybart i tanken. Ett styrmedelsförslag för en stärkt bioekonomi, Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
- Promemoria ang. Sänkt skatt på bensin och diesel, Finansdepartementet
- Nya föreskrifter om vissa produkters och tjänsters tillgänglighet, Post- och Telestyrelsen
- Transportstyrelsens förslag om ändrade avgifter för 2025, Transportstyrelsen
- Reviderat Riksavtal för utomlänsvård (sjukresor), SKR
- Promemorian Åtgärder för att effektivisera Allmänna reklamationsnämndens verksamhet, Finansdepartementet
- Promemorian Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt, Klimat- och näringslivsdepartementet.



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:

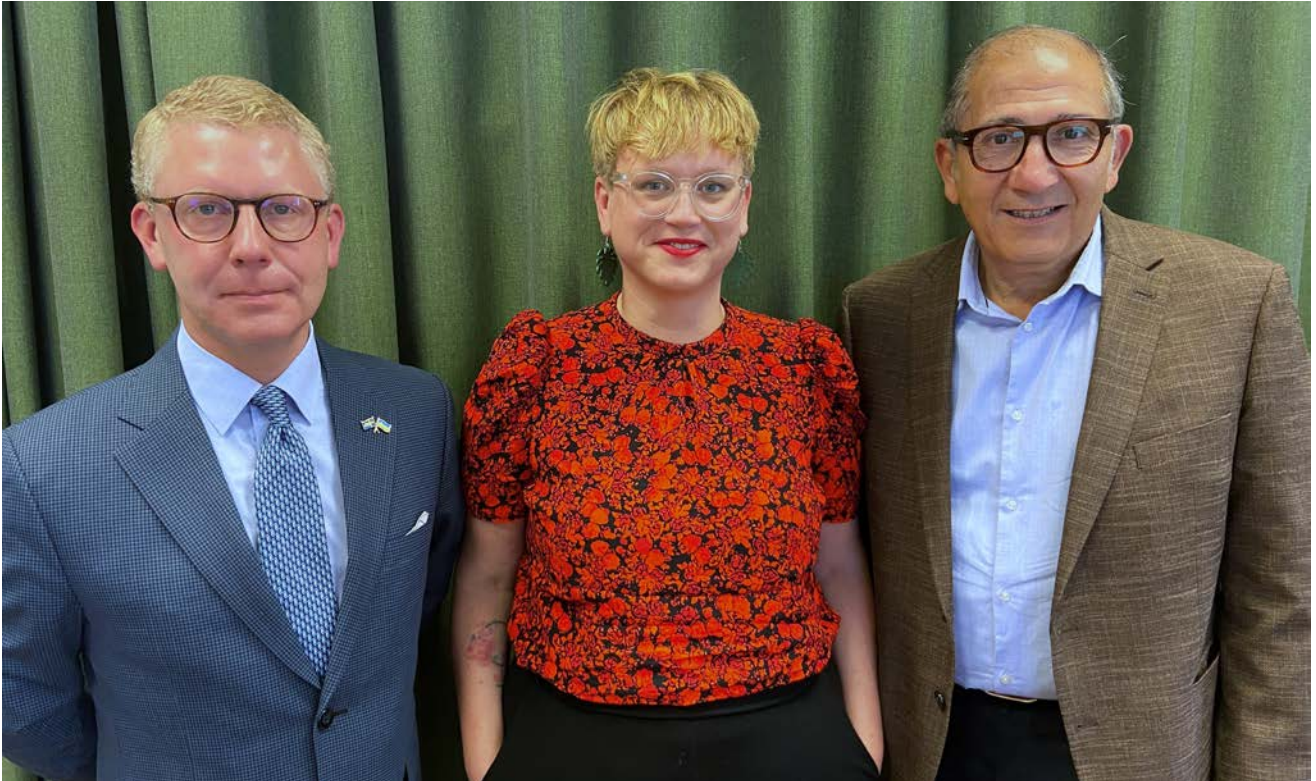
- | | |
|------------------------|--------------------|
| • Tomas Ahlberg | • Lars Sandberg |
| • Mattias Andersson | • Anita Stenhardt |
| • Ann Dahlin (konsult) | • Jens Tångefjord |
| • Jonas Johansson | • Johan Wadman |
| • Annarella Löfblad | • Agneta Weissglas |



Övre raden: Agneta Weissglas, Johan Wadman, Mattias Andersson, Ann Dahlin, Lars Sandberg, Anita Stenhardt

Nedre raden: Jonas Johansson, Jens Tångefjord, Tomas Ahlberg, Annarella Löfblad

STYRELSE 2024



Kristoffer Tamsons, Elisabeth Björk och Bijan Zainali.

PRESIDIUM

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

ORDINARIE

- 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
- Kent Lagrell (M), Västtrafik
- Andreas Löwenhök (M), Länstrafiken i Västerbotten
- Mattias Claesson (C), Region Sörmland
- Nicke Grahn (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



B2

UL
Umschulung
für
Berufliche
Auszubildende

Linie	Abfahrtszeit	Anfahrtszeit
1	08:00	08:15
2	08:15	08:30
3	08:30	08:45
4	08:45	09:00
5	09:00	09:15
6	09:15	09:30
7	09:30	09:45
8	09:45	10:00
9	10:00	10:15
10	10:15	10:30
11	10:30	10:45
12	10:45	11:00
13	11:00	11:15
14	11:15	11:30
15	11:30	11:45
16	11:45	12:00
17	12:00	12:15
18	12:15	12:30
19	12:30	12:45
20	12:45	13:00
21	13:00	13:15
22	13:15	13:30
23	13:30	13:45
24	13:45	14:00
25	14:00	14:15
26	14:15	14:30
27	14:30	14:45
28	14:45	15:00
29	15:00	15:15
30	15:15	15:30
31	15:30	15:45
32	15:45	16:00
33	16:00	16:15
34	16:15	16:30
35	16:30	16:45
36	16:45	17:00
37	17:00	17:15
38	17:15	17:30
39	17:30	17:45
40	17:45	18:00
41	18:00	18:15
42	18:15	18:30
43	18:30	18:45
44	18:45	19:00
45	19:00	19:15
46	19:15	19:30
47	19:30	19:45
48	19:45	20:00
49	20:00	20:15
50	20:15	20:30
51	20:30	20:45
52	20:45	21:00
53	21:00	21:15
54	21:15	21:30
55	21:30	21:45
56	21:45	22:00
57	22:00	22:15
58	22:15	22:30
59	22:30	22:45
60	22:45	23:00
61	23:00	23:15
62	23:15	23:30
63	23:30	23:45
64	23:45	24:00

EKONOMISK REDOVISNING

Svensk Kollektivtrafik, föreningen Org nr 802002-1500

Styrelsen avger följande årsredovisning
för räkenskapsåret 2024.

<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 2024 innebär en förlust om 273 820,79 kr. Resultatet förs över i ny räkning.

FLERÅRSÖVERSIKT (TKR)

	2024	2023	2022	2021	2020
Allmänna förutsättningar					
Antal medlemmar	22	22	22	22	23
Medelantalet anställda	9	9	9	8	7

	2024	2023	2022	2021	2020
Resultat (tkr)					
Verksamhetens intäkter	14 631	13 627	13 121	11 691	10 619
Verksamhetens kostnader	-15 004	-13 647	-13 671	-11 504	-10 638
Verksamhetens resultat	-373	-20	-550	187	-19
Resultat finansiella investeringar	99	102	5	-2	-4
Årets resultat	-274	82	-559	174	-23

	2024	2023	2022	2021	2020
Ekonomisk ställning					
Eget kapital (tkr)	1081	1 355	1 273	1 831	1 657
Soliditet (%)	14,85	18,34	16,83	22,60	21,10

DEFINITIONER

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

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

FÖRÄNDRING AV EGET KAPITAL

	Balanserat kapital	Summa kapital
Belopp vid årets ingång	1 354 988	1 354 988
Disposition av föregående års resultat	-	-
Årets resultat	-273 821	-273 821
Belopp vid årets utgång	1 081 167	1 081 167

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

Resultaträkning

	Not	2024	2023
VERKSAMHETENS INTÄKTER			
Medlemsavgifter		3 570 258	3 622 993
Kursintäkter		0	0
Övriga verksamhetsintäkter		11 061 080	10 004 020
Summa verksamhetens intäkter		14 631 337	13 627 013
VERKSAMHETENS KOSTNADER			
Övriga externa kostnader		-1 232 537	-1 538 849
Övriga verksamhetskostnader		-457	-1 006
Personalkostnader	2	-13 771 163	-12 107 220
Summa verksamhetens kostnader		-15 004 158	-13 647 075
Verksamhetsresultat		-372 821	-20 062
RESULTAT FRÅN FINANSIELLA POSTER			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		114 634	111 413
Räntekostnader och liknande resultatposter		-15 634	-9 027
Summa resultat från finansiella poster		99 000	102 386
Resultat efter finansiella poster		-273 821	82 323
Resultat före skatt		-273 821	82 323
Skatt		0	0
ÅRETS RESULTAT		-273 821	82 323

Balansräkning

	Not	2024-12-31	2023-12-31
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		3 228 037	3 200 000
Fordringar hos koncernföretag		909 679	1 464 666
Övriga kortfristiga fordringar		500	29 560
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		134 976	161 747
		4 273 192	4 855 973
Kassa och bank		2 006 125	1 531 342
Summa omsättningstillgångar		6 279 317	6 387 315
SUMMA TILLGÅNGAR		7 279 317	7 387 315
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
EGET KAPITAL			
Balanserat kapital		1 354 988	1 272 665
Årets resultat		-273 821	82 323
Summa eget kapital		1 081 167	1 354 988
LÅNGFRISTIGA SKULDER			
Skulder till koncernföretag		0	0
Summa långfristiga skulder		0	0
KORTFRISTIGA SKULDER			
Leverantörsskulder		137 757	0
Skulder till koncernföretag		0	0
Skatteskulder		0	13 807
Övriga kortfristiga skulder		1 109 473	1 301 133
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		4 950 920	4 717 387
Summa kortfristiga skulder		6 198 150	6 032 327
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		7 279 317	7 387 315

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 överförts 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 lånetid 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**

	2024-12-31	2023-12-31
Medelantalet anställda	9	9

• **Not 3. ANDELAR I KONCERNFÖRETAG**

	2024-12-31	2023-12-31
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 23 april 2025

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 2024-01-01 – 2024-12-31.

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 2024-01-01 – 2024-12-31. 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 29 april 2025

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 2024.

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)	2024	2023	2022	2021
Nettoomsättning	17 445	17 277	16 609	14 891
Resultat efter finansiella poster	3 096	2 982	1 851	2 240
Soliditet (%)	52,2	47,2	45,1	43,1

FÖRÄNDRING AV EGET KAPITAL

	Aktie- kapital	Reserv- fond	Balanserat resultat	Årets resultat	Totalt
Belopp vid årets ingång	1 000 000	200 000	7 389 585	1 719 647	10 309 232
Disposition enligt beslut av årets årsstämma:					
Balanseras i ny räkning			1 719 647	-1 719 647	0
Årets resultat				2 336 045	2 336 045
Belopp vid årets utgång	1 000 000	200 000	9 109 232	2 336 045	12 645 277

RESULTATDISPOSITION

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel (kronor):

Balanserad vinst	9 109 233
Årets vinst	2 336 045
	11 445 278
disponeras så att i ny räkning överföres	11 445 278
	11 445 278

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

Resultaträkning

	Not	2024-01-01 -2024-12-31	2023-01-01 -2023-12-31
RÖRELSEINTÄKTER, LAGERFÖRÄNDRINGAR M M			
Nettoomsättning		17 444 966	17 277 027
Övriga rörelseintäkter		19 965 914	22 671 374
Summa rörelseintäkter, lagerförändringar m m		37 410 880	39 948 401
RÖRELSEKOSTNADER			
Övriga externa kostnader		-34 690 451	-37 247 299
Personalkostnader	2	-4 543	-60 177
Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar		-86 571	-60 662
Övriga rörelsekostnader		-5 504	-5 804
Summa rörelsekostnader		-34 787 069	-37 373 942
Rörelseresultat		2 623 811	2 574 458
FINANSIELLA POSTER			
Resultat från övriga finansiella anläggningstillgångar		0	0
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		472 666	407 582
Räntekostnader och liknande resultatposter		-22	-327
Summa finansiella poster		472 644	407 255
Resultat efter finansiella poster		3 096 455	2 981 713
BOKSLUTSDISPOSITIONER			
Förändringar av periodiseringsfonder		-88 000	-780 000
Summa bokslutsdispositioner		-88 000	-780 000
Resultat före skatt		3 008 455	2 201 713
SKATTER			
Skatt på årets resultat		-672 410	-482 066
ÅRETS RESULTAT		2 336 045	1 719 647

Balansräkning

	Not	2024-12-31	2023-12-31
TILLGÅNGAR			
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Materiella anläggningstillgångar			
Inventarier, verktyg och installationer	3	240 283	86 119
Summa materiella anläggningstillgångar		240 283	86 119
Summa anläggningstillgångar		240 283	86 119
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		12 613 402	13 526 354
Fordringar hos koncernföretag		0	0
Övriga fordringar		500	500
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		2 298 508	2 671 235
Summa kortfristiga fordringar		14 912 410	16 198 089
Kassa och bank			
Kassa och bank		15 692 017	12 676 601
Summa kassa och bank		15 692 017	12 676 601
Summa omsättningstillgångar		30 604 427	28 874 690
SUMMA TILLGÅNGAR		30 844 710	28 960 809

Not	2024-12-31	2023-12-31
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	9 109 233	7 389 585
Årets resultat	2 336 045	1 719 647
Summa fritt eget kapital	11 445 278	9 109 232
Summa eget kapital	12 645 278	10 309 232
OBESKATTADE RESERVER		
Periodiseringsfonder	4 338 000	4 250 000
Summa obeskattade reserver	4 338 000	4 250 000
KORTFRISTIGA SKULDER		
Leverantörsskulder	2 240 666	3 119 337
Skulder till koncernföretag	909 679	146 466
Skatteskulder	214 744	24 400
Övriga skulder	1 574 192	1 016 861
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	8 922 151	8 776 313
Summa kortfristiga skulder	13 861 432	14 401 577
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	30 844 710	28 960 809

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

	2024-01-01 -2024-12-31	2023-01-01 -2023-12-31
Medelantalet anställda	0	0

UPPLYSNINGAR TILL BALANSRÄKNINGEN

• Not 3. INVENTARIER, VERKTYG OCH INSTALLATIONER

	2024-12-31	2023-12-31
Ingående anskaffningsvärden	551 398	551 398
Inköp	240 736	0
Försäljningar/utrangeringar	0	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	792 134	551 398
Ingående avskrivningar	-465 279	-404 617
- Försäljningar/utrangeringar	0	0
- Årets avskrivningar	-86 571	-60 662
Utgående ackumulerade avskrivningar	-551 850	-465 279
Utgående redovisat värde	240 284	86 119

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

Stockholm den 19 april 2025

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 2024-01-01 - 2024-12-31. 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 2024-01-01 - 2024-12-31 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 revisionsbedömning i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till Svensk Kollektivtrafik Service AB enligt god revisorsbedömning 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 revisionsbedömning 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 revisionsbedömning 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 29 april 2025

Deloitte AB

Per Svensson
Auktoriserad revisor



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Svensk Kollektivtrafik
Götgatan 14, 1 tr.
118 46 Stockholm

www.svenskkollektivtrafik.se