

Kanslienheten
Helena Edenborg
Kanslichef
0156-520 06
helena.edenborg@trosa.se

Kallelse
Datum
2018-06-05



Tid: Onsdagen den 13 juni 2018, **kl. 14:00**
Plats: Skärborgarnas hus, Trosa

Gruppmöte: Gruppmöte majoriteten: kl. 13:30 i Skärborgarnas hus
Gruppmöte Socialdemokraterna, Miljöpartiet och
Vänsterpartiet: kl. 13:30 i Skärborgarnas hus
Gruppmöte Sverigedemokraterna: kl. 13:30 i Skärborgarnas hus

Mat serveras vid sammanträdet

Kallelse till sammanträde med kommunfullmäktige

Ärende	Dnr
1. Upprop	
2. Val av justerare	
3. Kungörelse/föredragningslista	
4. Avsägelse och val	
5. Val av ledamöter och ersättare i krisledningsnämnden för mandatperioden 2015-2018 (Valberedningen hanterar ärendet 2018-06-13, innan fullmäktiges sammanträde)	KF 2018/11
6. Budget 2019 för Trosa kommun	KS 2018/95
7. Budget 2019 för kommunrevisionen	KF 2018/10
8. Avtal med Trafikverket om Infart västra Trosa	KS 2018/79
9. Energi- och klimatplan för Trosa kommun	KS 2017/108
10. Revidering av lokala ordningsföreskrifter för torghandel i Trosa kommun	KS 2018/100
11. Revidering av renhållningstaxan	KS 2018/101
12. Revidering av PBL-taxa för delar av samhällsbyggnadsnämndens verksamhet	KS 2018/111
13. Detaljplan för Hammaren 5 m.fl.	KS 2018/102
14. Detaljplan för Liturgen 1	KS 2018/103
15. Detaljplan för Teologen 2	KS 2018/104

- | | |
|---|-------------|
| 16. Överklagan av Länsstyrelsens beslut om upphävande av detaljplan för del av Tureholm 2:24 | KS 2017/132 |
| 17. Reglemente för kommungemensamma behandlingar av personuppgifter | KS 2018/66 |
| 18. Inriktningsbeslut inför upphandling av regionaltågstrafiken Etapp 2 | KS 2018/105 |
| 19. Regionbildning – Beslut om skatteväxling, fördelningsmodell, regional kollektivtrafikmyndighet samt överenskommelse om uppgiftsfördelning | KS 2018/86 |
| 20. Beslut om Sörmlandstaxan | KS 2018/110 |
| 21. Prövning av frågan om ansvarsfrihet för regionstyrelsen – Regionförbundet Sörmland 2017 | KS 2018/92 |
| 22. Prövning av frågan om ansvarsfrihet för Samordningsförbundet RAR i Sörmland 2017 | KS 2018/107 |
| 23. Budget 2019 för samordningsförbundet RAR | KS 2018/108 |
| 24. Prövning av frågan om ansvarsfrihet för Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet 2017 | KS 2018/77 |
| 25. Verksamhetsplan och budget 2019 för Kollektivtrafikmyndigheten | KS 2018/109 |
| 26. Uppföljning av beslut/uppdrag från kommunfullmäktige och kommunstyrelsen | KS 2018/106 |
| 27. Frågor | KF 2017/3 |
| 28. Svar på interpellation om hur den ekologiska och kemiska statusen ska förbättras i Trosas fjärdar | KF 2018/9 |
| 29. Anmälan av inkomna motioner | |

Ann Larson
ordförande

Helena Edenberg
sekreterare

19

§ 71

KS 2018/86

Regionbildning – Skatteväxling, fördelningsmodell, regional kollektivtrafikmyndighet samt överenskommelse om uppgiftsfördelning

Beslut

Kommunstyrelsens förslag till Kommunfullmäktige:

Kommunfullmäktige beslutar enligt Regionstyrelsens rekommendation:

1. Region Sörmland blir länets kollektivtrafikmyndighet från och med den 1 januari 2019.
2. Överenskommelse om kollektivtrafik i Södermanlands län godkänns.
3. Skatteväxling från Trosa kommun till landstinget, genom att kommunen sänker skatten med 6 öre och Region Sörmland höjer skatten med 6 öre från och med den 1 januari år 2019, godkänns.
4. Landstinget Sörmland och länets kommuner hemställer tillsammans hos regeringen att de länsvisa skattesatserna i 2 § och 3 § i förordningen (2004:881) om kommunalekonomisk utjämning sänks med 6 öre för kommunerna och höjs med 6 öre för landstinget från och med den 1 januari 2019.
5. Godkänna att Landstinget Sörmland ansöker om ny länsvis skattesats för länet från och med den 1 januari år 2019, som en följd av skatteväxlingen.
6. Mellankommunal utjämning till följd av skatteväxling godkänns, enligt förslaget i Regionförbundets tjänsteskrivelse.

Ärendet

Landstinget Sörmland ska tillsammans med Regionförbundet Sörmland och Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet (SKTM) bilda region från och med den 1 januari 2019. Som en del i den samordning av uppgifter detta innebär, föreslås Region Sörmland bli regional kollektivtrafikmyndighet i enlighet med Lag (2010:1065) om kollektivtrafik och därmed överta detta ansvar från SKTM. Som grund för att tydliggöra uppgiftsfördelning och ansvar mellan kommuner och Region Sörmland avseende kollektivtrafik, har Överenskommelse om kollektivtrafik i Södermanlands län tagits fram inom ramen för regionbildningsprojektet.

Forts.

Forts. § 71

I samband med regionbildningen föreslås en skatteväxling gällande regional utveckling samt kommunernas andel av SKTM:s OH-kostnader för den allmänna kollektivtrafiken. Beräkningar kring skatteväxling och kommunalekonomiska effekter är avstämda med Sveriges kommuner och landsting, SKL.

Ärendets beredning

Kommunstyrelsens arbetsutskott 2018-05-02.

Tjänsteskrivelse från kommunchef Johan Sandlund och ekonomichef Marlene Bernfalk, 2018-04-23.

Protokoll Regionstyrelsen 2018-04-12, § 13.

Underlag från Regionförbundet Sörmland, 2018-04-04.

Kopia till:
Kommunfullmäktige

Regionbildning – Skatteväxling, fördelningsmodell, regional kollektivtrafikmyndighet samt överenskommelse om uppgiftsfördelning

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen förslag till kommunfullmäktige:

Kommunfullmäktige beslutar enligt Regionstyrelsens rekommendation:

1. Region Sörmland blir länets kollektivtrafikmyndighet från och med den 1 januari 2019.
2. Överenskommelse om kollektivtrafik i Södermanlands län godkänns.
3. Skatteväxling från Trosa kommun till landstinget, genom att kommunen sänker skatten med 6 öre och Region Sörmland höjer skatten med 6 öre från och med den 1 januari år 2019, godkänns.
4. Landstinget Sörmland och länets kommuner hemställer tillsammans hos regeringen att de länsvisa skattesatserna i 2 § och 3 § i förordningen (2004:881) om kommunalekonomisk utjämning sänks med 6 öre för kommunerna och höjs med 6 öre för landstinget från och med den 1 januari 2019.
5. Godkänna att Landstinget Sörmland ansöker om ny länsvis skattesats för länet från och med den 1 januari år 2019, som en följd av skatteväxlingen.
6. Mellankommunal utjämning till följd av skatteväxling godkänns, enligt förslaget i Regionförbundets tjänsteskrivelse.

Ärendet

Landstinget Sörmland ska tillsammans med Regionförbundet Sörmland och Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet (SKTM) bilda region från och med den 1 januari 2019. Som en del i den samordning av uppgifter detta innebär, föreslås Region Sörmland bli regional kollektivtrafikmyndighet i enlighet med Lag (2010:1065) om kollektivtrafik och därmed överta detta ansvar från

SKTM. Som grund för att tydliggöra uppgiftsfördelning och ansvar mellan kommuner och Region Sörmland avseende kollektivtrafik, har Överenskommelse om kollektivtrafik i Södermanlands län tagits fram inom ramen för regionbildningsprojektet. I samband med regionbildningen föreslås en skatteväxling gällande regional utveckling samt kommunernas andel av SKTM:s OH-kostnader för den allmänna kollektivtrafiken. Beräkningar kring skatteväxling och kommunalekonomiska effekter är avstämda med Sveriges kommuner och landsting, SKL.

Johan Sandlund
Kommunchef

Marlene Bernfalk
Ekonomichef

Bilagor

1. Protokoll Regionstyrelsen 2018-04-12, § 13.
2. Underlag från Regionförbundet Sörmland, 2018-04-04.

§ 13 **Beslut om skatteväxling, fördelningsmodell, regional kollektivtrafikmyndighet samt överens- kommelse om uppgiftsfördelning**

Dnr 18-035

Sammanfattning

Landstinget Sörmland ska tillsammans med Regionförbundet Sörmland och Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet (SKTM) bilda region från och med den 1 januari 2019. Som en del i den samordning av uppgifter detta innebär, föreslås Region Sörmland bli regional kollektivtrafikmyndighet i enlighet med Lag (2010:1065) om kollektivtrafik och därmed överta detta ansvar från SKTM. Som grund för att tydliggöra uppgiftsfördelning och ansvar mellan kommuner och Region Sörmland avseende kollektivtrafik, har Överenskommelse om kollektivtrafik i Södermanlands län tagits fram inom ramen för regionbildningsprojektet. I samband med regionbildningen föreslås en skatteväxling gällande regional utveckling samt kommunernas andel av SKTM:s OH-kostnader för den allmänna kollektivtrafiken. Beräkningar kring skatteväxling och kommunalekonomiska effekter är avstämda med Sveriges kommuner och landsting, SKL.

Vid sammanträdet noteras några mindre fel i det underliggande materialet, vilket inte påverkar skatteväxlingen. Justerade dokument kommer att expedieras tillsammans med protokollet.

Beslutsunderlag

Arbetsutskottets protokoll 2018-04-12 § 20

Tjänsteskrivelse 2018-04-04

Landstinget Sörmland, PM Konsekvenser av skatteväxling inför regionbildning 2019, 2018-03-12

Överenskommelse om kollektivtrafik i Södermanlands län, 2018-03-19

Bilaga till överenskommelse – 1.1 Trafikförteckning och fördelning av intäkter och kostnader

Bilaga till överenskommelse – 1.2 Överenskommelse om Sörmlandstaxan och Skolkortsmodell

forts



[Handwritten signatures]

forts § 13

Regionstyrelsens beslut

Regionstyrelsen rekommenderar respektive kommunfullmäktige samt landstingsfullmäktige att besluta följande:

1. Region Sörmland blir länets kollektivtrafikmyndighet från och med den 1 januari 2019.
2. Överenskommelse om kollektivtrafik i Södermanlands län godkänns.
3. Skatteväxling från kommunerna till landstinget, genom att kommunerna sänker skatten med 6 öre och Region Sörmland höjer skatten med 6 öre från och med den 1 januari år 2019, godkänns.
4. Landstinget Sörmland och länets kommuner hemställer tillsammans hos regeringen att de länsvisa skattesatserna i 2§ och 3§ i förordningen (2004:881) om kommunalekonomisk utjämning sänks med 6 öre för kommunerna och höjs med 6 öre för landstinget från och med den 1 januari 2019.
5. Godkänna att Landstinget Sörmland ansöker om ny länsvis skattesats för länet från och med den 1 januari år 2019, som en följd av skatteväxlingen.
6. Mellankommunal utjämning till följd av skatteväxling godkänns, enligt förslaget i tjänsteskrivelsen.

Protokollsutdrag

Kommunerna i Sörmland

Landstinget Sörmland

Kollektivtrafikmyndigheten i Sörmland

Akten



Justeras

Protokollsutdraget intygas



Datum
2018-04-04Dnr
18-035Arbetsutskottet
Regionstyrelsen

Beslut om skatteväxling, fördelningsmodell, regional kollektivtrafikmyndighet samt överenskommelse av uppgiftsfördelning

Ärendet

Landstinget Sörmland ska tillsammans med Regionförbundet Sörmland och Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet (SKTM) bilda region från och med den 1 januari 2019. Som en del i den samordning av uppgifter detta innebär, föreslås Region Sörmland bli regional kollektivtrafikmyndighet i enlighet med Lag (2010:1065) om kollektivtrafik och därmed överta detta ansvar från SKTM. Som grund för att tydliggöra uppgiftsfördelning och ansvar mellan kommuner och Region Sörmland avseende kollektivtrafik, har *Överenskommelse om kollektivtrafik i Södermanlands län* tagits fram inom ramen för regionbildningsprojektet. I samband med regionbildningen föreslås en skatteväxling gällande regional utveckling samt kommunernas andel av SKTM:s OH-kostnader för den allmänna kollektivtrafiken. Beräkningar kring skatteväxling och kommunalekonomiska effekter är avstämda med Sveriges kommuner och landsting (SKL).

Bakgrund

Regional kollektivtrafikmyndighet

I enlighet med Lag (2010:1065) om kollektivtrafik ska varje län ha en regional kollektivtrafikmyndighet. I samband med den nya lagen som trädde i kraft år 2012 valde Sörmland att använda sig av alternativet kommunalförbundet för att driva denna myndighetsfunktion. I och med regionbildningen kommer Landstinget Sörmland att gå ihop med både Regionförbundet Sörmland och SKTM i syfte att samordna och effektivisera resurser. I detta ärende föreslås att Region Sörmland blir regional kollektivtrafikmyndighet och huvudman för kollektivtrafiken vilket även innebär behörig myndighet för att ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram och fatta beslut om allmän trafikplikt utifrån detta. Region Sörmland blir också ansvarig för att genomföra den trafik som omfattas av allmän trafikplikt samt besluta om taxor.



Överenskommelse om uppgiftsfördelning mellan Region Sörmland och länets kommuner

Eftersom en skatteväxling kan genomföras på olika sätt och Landstinget Sörmland och kommunerna anser att en partiell växling av ansvaret för kollektivtrafiken är det bästa för Sörmland, finns ett behov av att klargöra vilken huvudman som har ansvaret för vilken del av kollektivtrafiken. I detta ärende finns ett förslag till överenskommelse om hur en sådan fördelning för länet ser ut. Överenskommelsen syftar till att spegla nuvarande fördelning av åtaganden mellan huvudmännen. Till exempel ansvarar Region Sörmland för allmän regional kollektivtrafik i länet och till angränsande län, medan kommunerna genom tillköp ansvarar för inomkommunal trafik, så som tätortstrafik och kommunal landsortstrafik. Vidare ansvarar Region Sörmland för tågtrafik och så kallad stombusstrafik, sjukresor samt för viss trafikrelaterad infrastruktur. Till överenskommelsen hör även bilagan Trafikförteckning och fördelning av intäkter och kostnader samt tidigare tecknad Överenskommelse om Sörmlandstaxan och Skolkortsmodell. I överenskommelsen framgår att regionen övertar avtal från nuvarande SKTM. Dessa avtal kommer att behöva omarbetas redaktionellt till följd av den nya myndighetsstrukturen i länet. Beträffande Regionförbundet krävs inte motsvarande överenskommelse eftersom samtliga kommuner redan har tillstyrkt att Landstinget övertar det regionala utvecklingsansvaret i länet.

Mer information om överenskommelsen återfinns i Bilaga 1 – *Överenskommelse om kollektivtrafik i Region Sörmland*.

Skatteväxling

Att skatteväxla innebär att intäkter som har tagits in i form av skatt av en huvudman flyttas över till en annan huvudman genom att den som tidigare har haft denna beskattningsuppgift sänker sin skatt lika mycket som den mottagande huvudmannen höjer sin skatt i ören. Detta för att bekosta den uppgift som flyttas mellan huvudmännen. De kostnader som är aktuella i detta sammanhang och föreslås skatteväxlas är medel som avsätts för regional utveckling samt kommunernas andel av SKTM:s OH-kostnader för den allmänna kollektivtrafiken. De beräkningar som ligger till grund för detta ärende, har fastställt skatteväxlingens storlek till 6 öre, varav 2 öre avser regional utveckling och 4 öre avser kollektivtrafiken. Detta innebär att alla kommuner i länet sänker sin kommunalskatt med 6 öre medan Region Sörmland höjer landstingsskatten med 6 öre. Se Bilaga 2 – *Konsekvenser av skatteväxling inför regionbildning 2019*

Länsvis skattesats

Skillnaderna som finns i de länsvisa skattesatserna speglar inte vilken skattesats som kommunerna eller landstingen valt, utan beror endast på i vilken utsträckning kommunerna tagit över verksamhet från landstingen eller tvärtom. I samband med skatteväxlingen görs en ansökan till Regeringen om följdändring av den länsvisa skattesatsen. Landstinget Sörmland föreslås göra denna ansökan till Regeringen, och skickar då med samtliga kommunfullmäktiges justerade protokoll. Denna hemställan behöver vara regeringen tillhanda senast den 30 september 2018.

ut genom en inomkommunal utjämning över tre år. Utjämningsbeloppen föreslås indexeras samt administreras av Region Sörmland. För ytterligare information, se Bilaga 2 - *Konsekvenser av skatteväxling inför regionbildning 2019*.

Utgjämningsmodell

Länet har sedan bildandet av SKTM använt en annan fördelning än den av SCB framräknade kostnadsfördelningen för kollektivtrafik. Länets modell har byggt på en särskilt framräknad fördelning och denna föreslås ligga kvar. Därmed föreslås här ingen förändring av tidigare beslut från år 2012.

Beslutsunderlag

Landstinget Sörmland, PM Konsekvenser av skatteväxling inför regionbildning 2019, 2018-03-12

Överenskommelse om kollektivtrafik i Södermanlands län, utkast 2018-03-19

Bilaga till överenskommelse – 1.1 Trafikförteckning och fördelning av intäkter och kostnader

Bilaga till överenskommelse – 1.2 Överenskommelse om Sörmlandstaxan och Skolkortsmodell

Förslag till regionstyrelsens beslut

Regionstyrelsen rekommenderar respektive kommunfullmäktige samt landstingsfullmäktige att besluta följande:

1. Region Sörmland blir länets kollektivtrafikmyndighet från och med den 1 januari 2019.
2. Överenskommelse om kollektivtrafik i Södermanlands län godkänns.
3. Skatteväxling från kommunerna till landstinget, genom att kommunerna sänker skatten med 6 öre och Region Sörmland höjer skatten med 6 öre från och med den 1 januari år 2019, godkänns.
4. Landstinget Sörmland och länets kommuner hemställer tillsammans hos regeringen att de länsvisa skattesatserna i 2§ och 3§ i förordningen (2004:881) om kommunalekonomisk utjämning sänks med 6 öre för kommunerna och höjs med 6 öre för landstinget från och med den 1 januari 2019.
5. Godkänna att Landstinget Sörmland ansöker om ny länsvis skattesats för länet från och med den 1 januari år 2019, som en följd av skatteväxlingen.
6. Mellankommunal utjämning till följd av skatteväxling godkänns, enligt förslaget i tjänsteskrivelsen.

REGIONFÖRBUNDET SÖRMLAND
Förbundskontoret



Cristine Dahlbom
Regiondirektör

Protokollsutdrag

Landstinget Sörmland
Kollektivtrafikmyndigheten i Sörmland
Kommunerna i Sörmland
Akten



Konsekvenser av skatteväxling inför regionbildning 2019

Förslag:

Inför år 2019 beslutar kommunerna att sänka skatten med 6 öre och Landstinget Sörmland beslutar att höja skatten med 6 öre, så kallad skatteväxling. Av 6 öre skatteväxling avser 2 öre regional utveckling och 4 öre OH-kostnader för allmän kollektivtrafik.

Vad ska skatteväxlas?

Från den 1 januari 2019 kommer ansvaret för regional utveckling samt funktionen som regional kollektivtrafikmyndigheten övertas av Region Sörmland. För att finansiera dessa verksamheter görs samtidigt en skatteväxling. Vid en skatteväxling flyttas uppgifter, kostnader och skatteuppbörden från en huvudman till en annan. Ansvaret för den regionala utvecklingen i länet har legat på Regionförbundet Sörmland (RF) och detta ansvar övergår därmed till Region Sörmland. I Södermanland har ansvaret för att vara regional kollektivtrafikmyndighet sedan år 2012 legat på Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet (SKTM), där medlemmarna enligt särskild överenskommelse har ansvarat för sin egen trafik, vilket innebär att kommunerna har haft ansvar och rådighet för stadstrafik och lokal landsbygdstrafik, medan landstinget har ansvarat för stomlinjetrafik med buss och tåg.

Under 2017 utredde Landstinget Sörmland tillsammans med kommunerna, RF och SKTM förutsättningarna för en skatteväxling. Då framkom att det fanns olika modeller för vilka delar av kollektivtrafiken som skulle kunna växlas. Efter politiska överläggningar står nu klart att det är aktuellt att göra en skatteväxling av ett mindre slag. Det innebär att den allmänna kollektivtrafikens OH (ledning, administration och trafikrelaterade kostnader, ruta 1 i figuren nedan) är vad som föreslås växlas.

	Allmän kollektivtrafik	Särskild kollektivtrafik
Trafik	2	4
OH	1	3

Figur 1. Schematisk bild över SKTM:s nuvarande verksamhet.

Utredningen har följts av ett arbete för att tydliggöra gränsdragningar för hur ruta 1 ska definieras. Detta eftersom den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken delar flera resurser, såsom lokaler, personal och tekniska system. En del av dessa resurser går att direktallokera till de olika verksamhetsdelarna som kostnader antingen uppenbart knuten till allmän kollektivtrafik eller uppenbart knuten till särskild kollektivtrafik. Sammanfattningsvis kan dock konstateras att en betydande del av OH-kostnaderna har fördelats enligt schablon med fördelningsnycklar. Exempel på detta kan ses i figur 2, nedan, där till exempel lokaler, personal och annan OH i olika utsträckning delas mellan för allmän- och särskild kollektivtrafik.

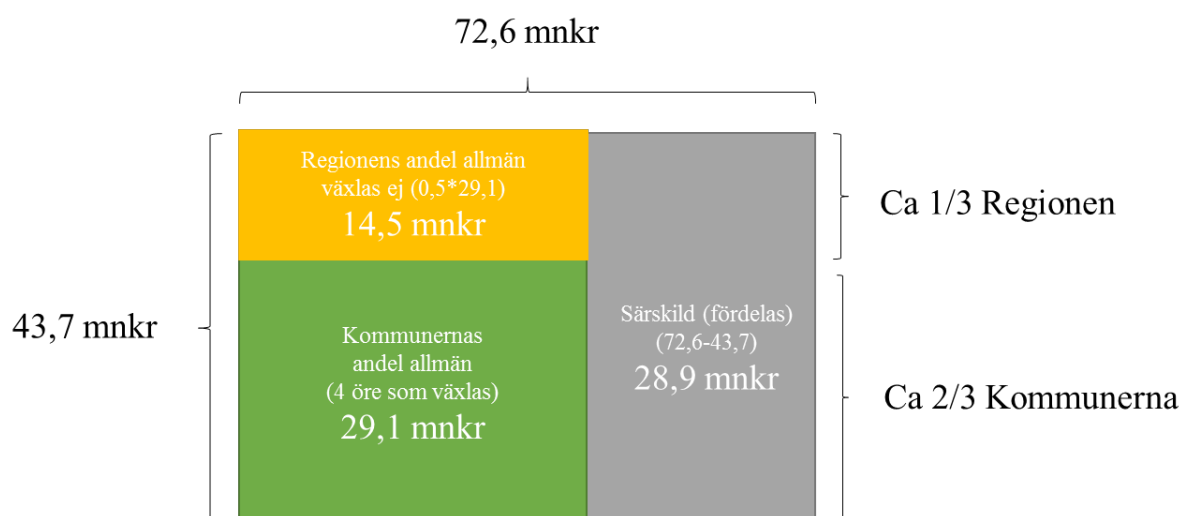


	Allmän kollektivtrafik	Särskild kollektivtrafik
Trafik	Tågtrafik inklusive banavgifter och periodkortsavtal Landsbygdstrafik med buss/taxi Stadstrafik med buss Anropsstyrd trafik	Serviceresor inklusive färdtjänst, skolskjuts, sjukresor och riksferdtjänst Depåer/garage Betalsystem
OH	Personal och verksamhetsstöd Lokaler Teknik (personaldatorer, biljett, betal-, realtids-, informations-, och planeringssystem) Information och kommunikation Försäljningskostnader Depåer och stationsavgifter	Personal och verksamhetsstöd Lokaler Teknik (personaldatorer och planeringssystem) Information och kommunikation

Fig. 2 – Beskrivning av trafik och OH.

Hur mycket ska skatteväxlas?

Inriktningen efter arbetet 2017 med regionfrågan har varit att skatteväxlingen ska ske med 2 öre (ca 14,5 mnkr) för regional utveckling och 4 öre (ca 29,1 mnkr) för OH-kostnader för allmän kollektivtrafik. Regionen övertar ansvaret för OH avseende hela den allmänna kollektivtrafiken och denna kommer framgent inte att debiteras kommunerna. Region Sörmland övertar samtidigt kostnaderna för den särskilda kollektivtrafikens OH, som sedan fördelas mellan Regionen och kommunerna och därefter debiteras denna OH ut till kommunerna. Då det är 4 öre som föreslås växlas kommer resterande OH-kostnader fördelas inom ramen för den särskilda kollektivtrafiken mellan Region Sörmland och Kommunerna från och med den 1 januari 2019. Beräkning av belopp framgår nedan.



Kommunernas sänkta skatt med 4 öre motsvarar ca 29,1 mnkr. Fördelningen av OH-kostnader mellan Landstinget Sörmland och kommuner är i bokslut 2017 sådan att Landstinget



Sörmland betalar 1/3 och kommunerna 2/3. Då kan OH-kostnaden för hela den allmänna kollektivtrafiken beräknas till $29,1 * 1,5 = 43,7$ mnkr. Hela SKTM:s OH-kostnad är idag (utifrån bokslut 2017 med justeringar för förväntade förändringar 2018/2019) 72,6 mnkr. Därmed blir det belopp som kommuner och Region Sörmland framöver ska fördela avseende OH-kostnader för särskild kollektivtrafik $72,6 - 43,7 = 28,9$ mnkr. Detta räknas årligen upp med index och fördelas utifrån aktuella nycklar.

Utjämning mellan kommunerna

Växlingen för kollektivtrafik får olika effekter i den kommunala ekonomin eftersom kommunerna inte haft proportionellt lika stora kostnader, och detta föreslås jämnas ut genom en inomkommunal utjämning över tre år. Utjämningsbeloppen föreslås indexeras samt administreras av Region Sörmland.

Kommun	Eskilstuna	Flen	Gnesta	Katrineholm	Nyköping	Oxelösund	Strängnäs	Trosa	Vingåker	Total
Kostnader som kommunerna haft (mnkr)	11,4	1,3	1,7	2,5	6,6	0,0	3,7	0,9	0,9	29,1
Kostnader som kommunerna haft (kr/inv)	110	80	158	75	121	4	108	70	95	
Pengar som växlas bort (kr/inv) (G*A i flik 2)	101	101	101	101	101	101	101	101	101	
Minskad skatt och inkomstutjämning (kr/inv)	-101	-101	-101	-101	-101	-101	-101	-101	-101	
Kommunens behållning efter växling (kr/inv)	9	-21	57	-26	20	-97	7	-31	-6	
Kommunens behållning efter växling (mnkr)	0,9	-0,4	0,6	-0,9	1,1	-1,2	0,2	-0,4	-0,1	0
Nettoeffekt i skatteöre (plus innebär "pengar över")	0	-1	3	-1	1	-5	0	-1	0	

Mellankommunal utjämning	Ersätter	Erhåller	Ersätter	Erhåller	Ersätter	Erhåller	Ersätter	Erhåller	Erhåller
År 2019	-0,59	0,24	-0,41	0,59	-0,72	0,77	-0,16	0,26	0,04
År 2020	-0,30	0,12	-0,21	0,30	-0,36	0,38	-0,08	0,13	0,02
År 2021	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Tabellen visar kostnader för kollektivtrafik som kommunerna växlar bort och vad det får för kommunalekonomisk påverkan. Den nedre tabellen visar hur den mellankommunala utjämnningen föreslås gå till.

Länsvis skattesats och statlig kostnadsutjämning

Skilnaderna som finns i de länsvisa skattesatserna speglar inte vilken skattesats som kommunerna eller landstingen valt, utan beror endast på i vilken utsträckning kommunerna tagit över verksamhet från landstingen eller tvärtom. I samband med skatteväxlingen görs en ansökan till staten om följdändring av den länsvisa skattesatsen.

Länet har sedan bildandet av SKTM använt en annan fördelning än den av SCB framräknade kostnadsfördelningen för kollektivtrafik. Länets modell har byggt på en egen framräknad fördelning och föreslås ligga kvar för att minska effekterna för de enskilda kommunerna. Därför föreslås i nuläget ingen förändring av tidigare beslut från år 2012.

2 öres skatteväxling för det regionala utvecklingsuppdraget

Med regionalt tillväxtarbete avses insatser för att skapa en hållbar regional utveckling och tillväxt. Det viktigaste argumentet för en regionbildning i Sörmland är att stärka och utveckla Sörmland utifrån tydliga politiska mål.

Regionen ska utarbeta och fastställa en strategi för länets utveckling, samordna insatser för genomförandet av strategin och följa upp och utvärdera den samma. Utöver de lagfästa uppdragen har det tillkommit andra statliga uppdrag via villkorsbrevet.



Det finns en bred samsyn i länet att kommunernas inflytande och påverkansmöjligheter på regionala frågeställningar måste säkras. Möjligheter till aktiv samverkan bör därför skapas organisatoriskt och kräver ett aktivt engagemang från både regionen och kommunerna, inte minst när det gäller samverkan inom långsiktiga strategiska hållbarhetsfrågor.

Samverkan på lokal/kommunal nivå handlar bland annat om kollektivtrafik, civilsamhället, nationella minoriteter, socialtjänst och angränsad hälso- och sjukvård, kultur, folkhälsa, landsbygdsutveckling och näringslivsutveckling. I denna samverkan är regionens ambition att bidra till att utveckla och stärka samverkan ytterligare. Kommunernas fortsatta inflytande över de regionala utvecklingsfrågorna i regionen är av stor betydelse och en av de bärande hörnstenarna i den fortsatta processen.

De två öre som föreslås växlas är mer än kommunernas kostnad för regionförbundet idag. Beloppen per kommun har räknats upp proportionellt utifrån dagens fördelning av regionförbundets medlemsavgifter 2017, vilket framgår av tabellen nedan. Hela det växlade beloppet öronmärks för regional utveckling. Även landstinget ska höja ambitionsnivån gällande regional utveckling genom att höja anslaget med 10 mnkr genom de effektiviseringar som uppstår i samband med regionbildningen.

Kommun	Eskilstuna	Flen	Gnesta	Katrineholm	Nyköping	Oxelösund	Strängnäs	Trosa	Vingåker	Total
Kommuners kostnad för Regionförbundet 2017 (mnkr)	3,1	0,5	0,3	1,0	1,6	0,3	1,0	0,3	0,3	8,4
Kommuners kostnad för Regionförbundet 2017 (kr/inv)	30	30	28	30	29	27	29	27	29	
Minskad skatt och inkomstutjämning (mnkr)	5,2	0,8	0,5	1,7	2,8	0,6	1,8	0,6	0,5	14,5
Minskad skatt och inkomstutjämning (kr/inv)	51	51	51	51	51	51	51	51	51	
Kommunens behållning efter växling (mnkr)	-2,2	-0,3	-0,2	-0,7	-1,2	-0,3	-0,8	-0,3	-0,2	-6,1
Kommunens behållning efter växling (kr/inv)	-21	-21	-22	-21	-22	-23	-22	-23	-21	

Tabellen visar kostnader för avgifter till regionförbundet Sörmland som kommunerna växlar bort och vad det får för kommunalekonomisk påverkan.

ÖVERENSKOMMELSE OM KOLLEKTIVTRAFIK I SÖDERMANLANDS LÄN

1. INLEDNING

Genom denna överenskommelse övertar Region Sörmland bland annat rollen som regional kollektivtrafikmyndighet enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik från den tidigare regionala kollektivtrafikmyndigheten, Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet, vilket sker den 1 januari 2019 i samband med att Region Sörmland bildas.

Överenskommelsen utgår från principer för uppgiftsfördelning i tidigare överenskommelse om kollektivtrafiken i Sörmland från 2012, och har kompletterats med den utveckling som skett sedan dess, så som ökad samordning samt åtaganden gällande trafik och fordon.

Genom denna överenskommelse är kommunerna i Sörmlands län och Region Sörmland överens om att samverka för att säkerställa den övergripande inriktningen för länets kollektivtrafik och i övrigt uppfylla åtagandena i punkterna nedan.

2. PARTER

Denna överenskommelse ("Överenskommelsen") ingås mellan Region Sörmland ("Regionen") och kommunerna i Södermanlands län (gemensamt "Kommunerna"). Parterna benämns även enskilt för "Part" och gemensamt för "Parterna".

3. ÖVERGRIPANDE INRIKTNING FÖR LÄNETS KOLLEKTIVTRAFIK

Sörmlands kollektivtrafik ska utgöra ett sammanhållet trafiksystem, väl integrerat med angränsande regioners trafiksystem.

Regionens tjänster gör det lätt att Leva, Växa och Verka i Sörmland och övriga Mälardalen.

Regionens tjänster ska i övrigt följa vid var tid gällande:

- Transportpolitiska mål
- Lag (2010:1065) om kollektivtrafik
- En Bättre Sits-målen
- Målen i samverkan kring Mälardalstrafik AB
- Regionalutvecklingsstrategi för Sörmland (Sörmlandsstrategin)
- Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram

Därutöver ska Regionens tjänster utgå från Barnkonventionen och Nollvisionen samt bidra till lika möjligheter och rättigheter för alla.

4. PLANERINGSPROCESS

- 4.1 Planering och beslut om trafikomfattning ska baseras på en transparent process och med aktiv medverkan från Parterna samt fastställas i en av Regionen upprättad trafikplan som beskriver förväntad utveckling för trafiken den kommande treårsperioden.
- 4.2 Inför upprättandet av trafikplanen ska Kommunerna redovisa förslag på inriktning och trafikomfattning för den trafik man har ett ansvar för den kommande treårsperioden.
- 4.3 Regionen ska i god tid kommunicera väsentliga förändringar i det regionala utbudet med berörda kommuner för att möjliggöra samordning med kommunernas tillköpsbeställningar.
- 4.4 Regionen ska vid upprättande av trafikplanen beakta Kommunernas förslag till inriktning, trafikomfattning och samtidigt säkerställa en integrerad och sammanhållen trafik enligt gällande Regionalt Trafikförsörjningsprogram. Regionen ska samråda med Kommunerna vid upprättande av trafikplan.
- 4.5 Utifrån trafikplanen och kommunernas beslut om tillköp upprättar Regionen beslut om budget för trafikplansperioden.
- 4.6 Former och tidsplaner för budget- och planeringsprocess beslutas av Regionen.
- 4.7 Parterna ska följa beslutad planeringsprocess
- 4.8 Till dess att ny rutin för planeringsprocess och beslutsordning överenskommits mellan Regionen och kommunerna ska tillköp göras enligt nu gällande process med förändringen av begreppet från trafikbeställning till tillköpsbeställning.

5. PARTERNAS ROLLER OCH ANSVAR

5.1 GEMENSAM INRIKTNING

- 5.1.1 Regionen och Kommunerna är jämlikt 2 kap. 1 § lag (2010:1065) om kollektivtrafik ("Kollektivtrafiklagen") överens om att Regionen från och med den 1 januari 2019 ska vara regional kollektivtrafikmyndighet för Södermanlands län i enlighet med 2 kap. 2 § Kollektivtrafiklagen och därmed bära ansvaret för den regionala kollektivtrafiken i Södermanlands län.
- 5.1.2 Regionen och Kommunerna är överens om att Regionen ska handha de uppgifter som ankommer på en regional kollektivtrafikmyndighet enligt Kollektivtrafiklagen.
- 5.1.3 Regionen och Kommunerna är överens om att Parterna ska samverka i kollektivtrafikfrågor.

KOMMUNERNAS INFLYTANDE

- 5.1.4 Regionen och Kommunerna är överens om att Kommunerna, genom tillköp, ska beställa all stadstrafik, lokal landsbygdstrafik, kompletteringstrafik och skärgårdstrafik, av Regionen. Respektive kommun ska beredas ett betydande inflytande över utförandet av kommunens tillköpta trafik. Tillköp av trafik ska ske i linje med det beslutade trafikförsörjningsprogrammet samt inom ramen för gällande trafikavtal.

SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK

- 5.1.5 Regionen och Kommunerna är överens om att Regionen ansvarar för att tillhandahålla ett samordnat servicecenter för den allmänna och särskilda kollektivtrafiken.
- 5.1.6 Enligt lagen (1997:736) om färdtjänst ansvarar Kommunerna för att tillhandahålla sina kommuninvånare färdtjänst av god kvalitet. Regionen och Kommunerna är överens om att de uppdrag, som Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet sedan tidigare uppdragits av kommunerna gällande färdtjänst, övergår till Regionen från och med den 1 januari 2019
- 5.1.7 Enligt skollagen (2010:800) ansvarar Kommunerna för anordnandet av skolskjuts. Regionen och Kommunerna är överens om att de uppdrag, som Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet sedan tidigare uppdragits av kommunerna gällande skolskjuts, övergår till Regionen från och med den 1 januari 2019.
- 5.1.8 Regionen ansvarar för upphandling, avtalsförvaltning och planering av färdtjänstresor samt upphandling och avtalsförvaltning av skolskjuts i enlighet med avtal som ingåtts av SKTM före regionensbildandet enligt 5.1.6 och 5.1.7. Planering av skolskjuts utförs efter särskild överenskommelse.

TIDIGARE BORGENSÅTAGANDE

- 5.1.9 Den tidigare regionala kollektivtrafikmyndigheten i Södermanlands län, Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet, har ingått proprieborgen för inköp av tåg och högvärdeskomponenter. Genom detta åtagande har även Kommunerna, i egenskap av direktionsmedlemmar för kommunalförbundet, haft ett borgensåtagande. Parterna är överens om att inriktningen är att detta borgensåtagande ensamt ska bäras av Regionen.

FÖRDELNING AV KOSTNADER

- 5.1.10 Fördelning av de kostnader som inte skatteväxlats i och med bildande av regionen, såsom exempelvis trafikkostnader och biljettintäkter, beskrivs i bilaga a - Trafikförteckning och fördelning av intäkter och kostnader.
- 5.1.11 OH-kostnader (förvaltnings- och trafikrelaterade kostnader så som för planering-, beställning, trafikledning, gemensam administration med mera) för den särskilda kollektivtrafiken har i samband med skatteväxlingen fastställts till ett belopp på 28,9 mnkr i 2017 års prisnivå. Dessa kostnader ska indexerats med landstingsprisindex exklusive läkemedel och därefter fördelas mellan Region och respektive kommuner enligt aktuella nycklar baserade på antal bokningar samt trafikkostnader.

5.2 REGIONENS ANSVAR

- 5.2.1 I enlighet med 2 kap. 9 § 2 st. Lagen om Kollektivtrafik är Regionen ansvarig för det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet. Trafikförsörjningsprogrammet ska utarbetas efter samråd med Kommunerna och fokus i samrådet ska läggas på förankring av och dialog om inriktningar inför fastställandet av trafikförsörjningsprogrammet. Trafikförsörjningsprogrammet ska behandla alla trafikslag i syfte att öka samordningen mellan olika typer av kollektivtrafik. I trafikförsörjningsprogrammet har kommunerna ett särskilt ansvar, enligt punkt 5.3.9, nedan att behandla färdtjänst och riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i enlighet med lagen om kollektivtrafik.
- 5.2.2 I enlighet med 2 kap. 9 § 2 st. Lagen om Kollektivtrafik är Regionen ansvarig för beslut om allmän trafikplikt.
- 5.2.3 Regionen ansvarar för länets regionala kollektivtrafik i enlighet med Kollektivtrafiklagen. I detta ansvar ligger att i största möjliga utsträckning samordna och anpassa stadstrafik och lokal landsbygdstrafik med stomlinjetrafik med buss och tågtrafik. Regionen ansvarar vidare för att tillse att trafiken som helhet bedrivs på ett attraktivt sätt samt att parallell trafik i möjligaste mån undviks.
- 5.2.4 I egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet ska Regionen samverka med, och i förekommande fall driva utveckling genom, för verksamheten viktiga samverkansorgan och angränsande län, så som En Bättre Sits, samt intressebolagen MÅLAB, Transitio och Samtrafiken.

TEKNISKA SYSTEM

- 5.2.5 Regionen ansvarar för de tekniska stödsystem som behövs för att bedriva allmän och särskild kollektivtrafik i länet i form av exempelvis biljettsystem, planeringssystem och realtidssystem, samt för de övriga funktioner som inte går att direkt härleda till viss trafik. Vid förändringar av kostnaden för tekniska system, som anses skilja sig mer än vad som är brukligt över tid har Regionen rätt till ersättning från Kommunerna.

DEPÅER OCH HÅLLPLATSER

- 5.2.6 Regionen ska äga och förvalta de depåer som SKTM ansvar för vid ingången av 2019. Regionen ansvarar inte för flytt eller förändring av depå som inte är motiverad utifrån funktion eller belastning.
- 5.2.7 Regionen ska tillhandahålla till hållplatser hörande information och skyltning, som SKTM ansvar för vid regionbildningen.

TAXA

- 5.2.8 Regionen råder över och beslutar om taxor för kollektivtrafiken i enlighet med Kollektivtrafiklagen. Detta arbete ska ske i dialog med Kommunerna.

FÖRSÄLJNINGSKANALER

- 5.2.9 Regionen ansvarar för att tillhandahålla lämpliga försäljningskanaler. Regionens målsättning är att framgent öka digitaliseringen.

STATISTIK

- 5.2.10 Regionen ska löpande till Kommunerna ta fram och tillhandahålla aktuell statistik över resande och kundnöjdhet i standardiserat format. I den mån Kommunerna förfogar över statistik som inte Regionen har tillgång till ska kommunen förse Regionen med denna.

ALLMÄN KOLLEKTIVTRAFIK

- 5.2.11 Regionen ansvarar för att tillhandahålla regional stomlinjetrafik med buss och regional tågtrafik. Regionen ansvarar för att tillhandahålla trafik enligt fastställda tillköp i enlighet med trafikförsörjningsprogrammet från kommunerna.
- 5.2.12 Regionen ansvarar för regional tågtrafik i enlighet med avtal med MÄLAB. Pendeltåg mellan Gnesta och Södertälje, enligt avtal med Trafikförvaltningen i Stockholms län, hanteras i särskild överenskommelse mellan Regionen och Gnesta.
- 5.2.13 I Regionens åtagande avseende regional stomlinjetrafik med buss inkluderas busstrafik mellan kommunhuvudorter inom länet samt Södertälje. Stomlinjetrafik med buss är endast aktuell på sträckor där vardagsresande eller andra funktionella samband gör att sådan trafik kan motiveras. Tillhandahållandet ska matchas mot pendlingsunderlag på sträckan och hänsyn ska tas till utbudet av tågtrafik. En regional linje bekostas av Regionen om linjen huvudsakligen tillgodoser ett regionalt uppdrag (tillgodoser pendling mellan kommunhuvudorterna). Linjer mellan kommunhuvudorter som i grunden snarare utför inomkommunala uppdrag betraktas därmed som lokal landsbygdstrafik och

delas därmed mellan de kommuner som trafiken går mellan, se bilaga a - Trafikförteckning och fördelning av intäkter och kostnader.

- 5.2.14 Regionen åtar sig att planera regionala stomlinjetrafik med buss så att de även är lämpliga för skolresor. Linjens huvudsakliga syfte och regionala trafikuppdrag ska dock alltid beaktas i första hand.

SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK

- 5.2.15 Regionen tillhandahåller tjänster för bokning, planering och samordning av särskild kollektivtrafik enligt punkt 5.1.5 ovan.

- 5.2.16 Utöver vad som anges i punkt 5.1.6 och 5.1.7 ovan får Regionen, efter överenskommelse med Kommunerna, upphandla även ytterligare persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som Kommunerna ska tillgodose samt samordna sådana transporttjänster.

5.3 KOMMUNERNAS ANSVAR

ALLMÄN KOLLEKTIVTRAFIK

- 5.3.1 Kommunerna ska årligen genom tillköp beställa all stadstrafik, lokal landsbygdstrafik, kompletteringstrafik och skärgårdstrafik, av Regionen. Tillköp ska göras inom ramen för vid var tid gällande regionalt trafikförsörjningsprogram och trafikavtal.
- 5.3.2 Utredningsuppdrag som inte ryms inom den ordinarie trafikutvecklingen i enlighet med trafikförsörjningsprogrammet betraktas som tillköp och bekostas i sin helhet av beställaren. Beställning av sådana uppdrag kan tillhandahållas efter särskild överenskommelse.
- 5.3.3 Kommunerna ska föreslå inriktning och förändringar av utbud som, utöver att tillgodose lokala behov, också stärker förutsättningarna för utvecklingen av den regionala stomlinjetrafiken med buss och tågtrafiken.
- 5.3.4 Om Kommunerna eftersträvar en utveckling av tågtrafiken eller regional stomlinjetrafik med buss som överträffar den nivå Regionen åtar sig, kan Kommunerna, förutsatt att det är i linje med rådande överenskommelser inom MÅLAB-samarbetet, trafikförsörjningsprogrammet och trafikavtal, tillköpa sådan trafik från Regionen.
- 5.3.5 Förändringar av tillköpt trafik kan justeras under ett innevarande tillköpsår men endast efter överenskommelse och inom ramen för rådande avtal.
- 5.3.6 Kommunen ansvarar för ekonomiskt underskott som uppkommer till följd av tillköp.
- 5.3.7 Om en kommun önskar annan taxa eller biljettprodukt för den allmänna kollektivtrafiken än vad Regionen beslutat om ska även detta anses som tillköp. Tillköp ska göras i linje med vid var tid gällande regionalt trafikförsörjningsprogram och trafikavtal. Alla eventuella merkostnader, som exempelvis kostnader för kommunikation och utveckling av tekniska system, på grund av sådan överenskommelse ska bekostas av beställaren.

- 5.3.8 Respektive kommun åtar sig att köpa skolkort av Regionen enligt fastställt pris för skolkort och därmed ansvara för kostnaderna för sådana resor samt att principen om kommunernas köp av skolkort efterlevs. (Se bilaga b - Överenskommelse om Sörmlandstaxan och Skolkortsmodell).

SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK

- 5.3.9 För överenskommelser enligt punkt 5.1.6 och 5.1.7 ovan ska kommunen bära samtliga kostnader för trafiken och Regionens tillhandahållande av tjänster. Detta ska gälla även vid tillkommande överenskommelser enligt punkt 5.2.16.
- 5.3.10 Respektive kommun ska i enlighet med kollektivtrafiklagen regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram ange omfattningen av färdtjänst och riksferdtjänst samt grunderna för prissättning för resor med sådan trafik (2 kap. 11 § Lagen om Kollektivtrafik). Kommunen åtar sig även att rapportera detta till Regionen med syftet att kommunens trafikförsörjningsprogram för färdtjänst och riksferdtjänst ska vara en del i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.
- 5.3.11 Regionen har rätt till ersättning från Kommunerna för den särskilda kollektivtrafik som Regionen utför för respektive kommun, se även 5.1.11 ovan.

6. TILLÄMPNING AV KOSTNADSUTJÄMNINGSSYSTEMET

Kostnadsutjämningen mellan Kommunerna i Södermanlands län, enligt regler om inkomst- och kostnadsutjämningssystemet, ska bygga på samma procentuella fördelning som den underskottsfördelning som fastställdes till följd av Södermanlands läns hemställen om ny fördelningsgrund av standardkostnaden i utjämningssystemet daterad den 28 augusti 2012, se nedan tabell 1.

	Kostnad, kk	%
Eskilstuna kommun	75 274	36,8 %
Flens kommun	8 731	4,3 %
Gnesta kommun	10 340	5,1 %
Katrineholms kommun	17 222	8,4 %
Nyköpings kommun	51 417	25,2 %
Oxelösunds kommun	2 075	1,0 %
Strängnäs kommun	24 151	11,8 %
Trosa kommun	7 353	3,6 %
Vingåkers kommun	7 781	3,8 %
Summa	204 344	100 %

Tabell 1 – kostnadsfördelning enligt Södermanlands läns hemställen om ny fördelningsgrund av standardkostnaden i utjämningssystemet daterad den 28 augusti 2012

Ny inrapportering ska endast ske vid större förändringar av till exempel trafikarbetet eller efter att någon Part begärt det. Sådan inrapportering ska ske baserat på faktiska kostnader för kollektivtrafiken enligt senast tillgängliga bokslut.

7. ÖVERENSKOMMELSENS GILTIGHET

- 7.1 Överenskommelsen gäller från och med dagen för dess godkännande enligt punkt 8 nedan och tillsvidare.
- 7.2 Överenskommelsen kan på begäran av endera Part omförhandlas om det sker förändringar som väsentligen ändrar förutsättningarna för Överenskommelsen eller om Regionen upphör att vara länets regionala kollektivtrafikmyndighet. Nya villkor till följd av sådan omförhandling ska tillämpas från närmast därpå följande årsskifte, dock tidigast nio månader efter ny överenskommelse träffats.
- 7.3 Om Regionen upphör att vara länets regionala kollektivtrafikmyndighet ska ansvar för länets kollektivtrafik därefter gälla i enlighet med den ordning som framgår av bilaga a, kolumn 2, om inte annat överenskommes till följd av omförhandling enligt punkt 7.2 ovan.
- 7.4 Överenskommelsen kan sägas upp endast till följd av att Parterna vid omförhandling enligt punkten 7.2 ovan inte kan enas. Vid sådan uppsägning ska en uppsägningstid, som sträcker sig fram till tid då vid var tid gällande trafikavtal upphör att gälla, beaktas, dock minst 24 månader.
- 7.5 Begäran om uppsägning av Överenskommelsen ska ske skriftligen och sändas med rekommenderat brev till samtliga parter i Överenskommelsen.

8. GODKÄNNANDE

För Överenskommelsens giltighet krävs att det godkänns av såväl fullmäktige i Landstinget Sörmland som fullmäktige i envar av Kommunerna.

Detta avtal har upprättats i tio likalydande exemplar, varav Parterna tagit varsitt.

9. BILAGOR

- a. Trafikförteckning och fördelning av intäkter och kostnader
- b. Överenskommelse om Sörmlandstaxan och Skolkortsmodell

Bilaga till Överenskommelse om kollektivtrafiken i Södermanlands län:

Trafikförteckning och fördelning av intäkter och kostnader

1 Inledning

Följande dokument beskriver hur trafikknaster och intäkter, såväl för den allmänna och särskilda kollektivtrafiken, fördelas mellan Regionen och Kommunerna efter att Regionen Sörmland tar över ansvaret som regional kollektivtrafikmyndighet vid regionsbildande den 1 januari 2019. Fördelningen utgår i princip från tidigare beslutade fördelningsprinciper mellan Landstinget Sörmland och kommunerna.

1.1 Grundprincip

Alla poster som kan härledas direkt till en part ska direkt allokteras till den finansieringsansvarige parten.

Vid förändring i trafikavtal, ersättningsmodeller eller i Sörmlandstaxans produktsortiment måste alltid nedanstående fördelningsprinciper ses över och vid behov justeras. Fördelningen bygger på att trafikknaster och intäkter kan förändras under innevarande år beroende av en parts tillköp.

2 Allmän Kollektivtrafik

2.1 Trafikknaster

2.1.1 Tåg

Knaster för regional tågtrafik inklusive banavgifter och periodkortsavtal belastar Regionen. Eventuell tillköp av tågtrafik betalas av respektive kommun enligt överenskommet tillköp.

2.1.2 Landsbygdstraftik

Landsbygdstraftik består av stomlinjetraftik med buss och lokal landsbygdstraftik.

Knasten stomlinjetraftik med buss betalas av Regionen. Eventuell tillköpt stomlinjetraftik med buss betalas av respektive kommun som tillköpt trafiken.

Knast för utförd lokal landsbygdstraftik betalas av respektive kommun som tillköpt trafiken. För linjer som berör flera kommuner ska fördelning av knaster ske efter kilometer i respektive kommun om inte annat överenskommes. Finansieringsansvar, inklusive eventuella överenskommelser, framgår av avsnitt 4 – Linjebeskrivning, nedan.

Trafikknasterna för Landsbygdstraftik och Stomlinjetraftik med buss regleras genom linjer.

- Direkta knaster som hänförs till respektive linje är knaster enligt trafikavtal plus andra direkta knaster.
- *Fordon:* För varje linje beräknas hur många fordon som krävs för att köra linjen. Den genomsnittliga knasten per fordon beräknas utifrån den totala knasten för samtliga fordon som ingår i landsbygdstraftiken.
- *Kilometer:* Varje linje belastas med antal tidtabellskilometer. Som grund används den produktion som finns i planeringsverktyget. Den genomsnittliga knasten per kilometer beräknas utifrån den totala knasten för de tidtabellskilometer som ingår i landsbygdstraftiken.

Om linjen berör flera kommuner belastas varje kommun med sina kilometerknaster.

Vid tillköp av avgång på linje som definieras som stomlinjetraftik med buss belastas den tillköpta kommunen hela kilometerknasten för tillköpta avgångar.

- *Timmar:* Varje linje belastas med antal tidtabellstimmar. Som grund används den produktion som finns i planeringsverktyget enligt gjord trafikbeställning. Den genomsnittliga knasten per timme beräknas utifrån den totala knasten för de tidtabellstimmar som ingår i landsbygdstraftiken.

Om linjen berör flera kommuner belastas varje kommun med sina timknaster.

Vid tillköp av avgång på linje som definieras som stomlinjetrafik med buss belastas beställaren hela timkostnaden för tillköpta avgångar.

2.1.3 Stadstrafik

Kostnad för utförd stadstrafik betalas av respektive kommun som tillköpt trafiken. Trafikkostnaden för stadstrafiken direkt allokeras till respektive kommun.

2.1.4 Viten

Viten i den allmänna kollektivtrafiken hänförs till resultatenhet direkt som reducerad kostnad. Om viten inte är direkt hänförliga till en resultatenhet behandlas de som gemensamma kostnader och fördelas på aktuellt trafikavtal där vitet uppstår.

2.2 Intäkter

2.2.1 Biljettintäkter

Biljettintäkter för resande med Sörmlandstrafikens periodkort på tåg återförs till Regionen enligt beräknad genomsnittintäkt per produkttyp.

Biljettintäkter för särskilda trafiklösningar (såsom skärgårdstrafik) återförs till respektive beställare.

Biljettintäkter för Landsbygdstrafik, Stomlinjetrafik med buss och Stadstrafik regleras huvudsakligen per linje.

- Intäkter från enkelbiljetter sålda ombord direkt allokeras till respektive linje medan intäkter från enkelbiljetter sålda via App/Reskassa fördelas efter påstigande per linje med biljettypen.
- Intäkter från periodbiljetter beräknas efter påstigande med biljettypen och genomsnittintäkt per påstigande för respektive typ av periodbiljett.
- Snittintäkten för regional stomlinjetrafik med buss viktas upp jämfört med övriga linjer då dessa linjer i större utsträckning är fler-zonsresor. Snittintäkten för stadstrafiken med buss viktas ned jämfört med övriga linjer då dessa linjer i större utsträckning är en-zonsresor vilket innebär att resor med linjer inom en zon tillgodoförs intäkter som snittintäkt för 1-zonsbiljett.
- Intäkter som inte kan hänföras direkt till en linje fördelas procentuellt efter hur övriga intäkter fördelats.

För landsbygdstrafik som berör flera kommuner beräknas intäkten per kommun utifrån andel påstigande i respektive kommun om inte annat överenskommes.

Om en kommun gjort tillköp av stomlinjetrafik med buss eller tåg återförs inte intäkter för den tillköpta trafiken såvida inte särskild överenskommelse har träffats.

2.2.2 Skol- och Elevkortsintäkter

Intäkter från skolbiljetter (elevkort, skolkort zon och skolkort län) fördelas efter påstigande per linje och genomsnittintäkt för respektive typ av skolbiljett. Skolbiljetter som används ombord på tåg fördelas på samma sätt med undantag av att tågtrafiken hanteras som en kostnadspost/linje.

Elevkort Kvicksund-Eskilstuna: För elever boende eller studerande i Kvicksund finns särskild överenskommelse där ett tillägg säljs till elevkortet för giltighet ombord på tåg mellan Kvicksund och Eskilstuna. Intäkterna återförs till Region Sörmland.

2.2.3 Reklamintäkter och Övriga Intäkter

Kommunerna kan köpa reklamplats ombord på bussarna. Intäkterna tillfaller Regionen.

Övriga intäkter direkt allokeras om möjligt. Om direkt allokering inte är möjligt fördelas intäkter enligt trafikarbete eller enligt överenskommelse i särskild ordning.

3 Särskild Kollektivtrafik

Kostnader och intäkter i den särskilda kollektivtrafiken fördelas i allt väsentligt på samma sätt som för den allmänna kollektivtrafiken. Regionen utför särskild kollektivtrafik till respektive kommun i enlighet med särskild beställning.

3.1 Trafikkostnader

3.1.1 Resekostnader

Kostnad för sjukresor belastas landstinget medan kostnader för färdtjänst och skolskjuts belastar den kommun som beställaren av trafiken är hemmahörande i. För trafik som bedrivs som anropstrafik och som sker samordnat görs en fördelning där varje köruppdrag (tur) beräknas med direkta kostnader motsvarande ersättning för utförandet. Om en sådan tur omfattar flera resenärer med olika betalningsansvariga fördelas kostnaderna efter reslängd för varje resenär.

3.1.2 Viten

Viten i den särskilda kollektivtrafiken hanteras som en reducerad trafikkostnad. Den direkt allokeras i första hand till respektive part. Om vitet inte kan direkt allokeras fördelas vitet efter andel av total trafikkostnad per part.

3.2 Intäkter

Egenavgifter i den särskilda kollektivtrafiken nettoredovisas genom avdrag på trafikkostnaden. Avgiften direkt allokeras därmed till respektive part.

4 Linjebeskrivning

4.1 Busstrafik

Linje	Sträckning	Finansiär	Fördelning Trafikkostnader	Fördelning Intäkter
1		Eskilstuna		
2		Eskilstuna		
3		Eskilstuna		
4		Eskilstuna		
5		Eskilstuna		
6		Eskilstuna		
7		Eskilstuna		
8		Eskilstuna		
9	Eskilstuna- Hälleforsnäs	Eskilstuna/Flen	Produktion inom resp. kommun	Påstigande inom resp. kommun
20		Eskilstuna		
21		Eskilstuna		
23		Eskilstuna		
24		Eskilstuna		
29	Eskilstuna- Åsköping	Eskilstuna/Katrineholm	Produktion inom resp. kommun	Påstigande inom resp. kommun
30		Eskilstuna		
31		Eskilstuna		
40		Eskilstuna		
41		Eskilstuna		
60		Eskilstuna		
61		Eskilstuna		
62		Eskilstuna		
63		Eskilstuna		
64		Eskilstuna		
65		Eskilstuna		
66		Eskilstuna		
141		Strängnäs		
142		Strängnäs		
143		Strängnäs		
160		Nyköping		
161		Nyköping		
162		Nyköping		

163		Nyköping		
164		Nyköping		
165		Nyköping		
166		Nyköping		
171		Flen		
181		Katrineholm		
182		Katrineholm		
183		Katrineholm		
203		Eskilstuna		
206		Eskilstuna		
207		Eskilstuna		
208		Eskilstuna		
220	Eskilstuna-Strängnäs	Eskilstuna/Strängnäs	Produktion inom resp. kommun	Påstigande inom resp. kommun
230		Eskilstuna		
301		Strängnäs		
302		Strängnäs		
303		Strängnäs		
304		Strängnäs		
305		Strängnäs		
306		Strängnäs		
325	Strängnäs-Björnsund	Strängnäs	Ingen fördelning	Ingen fördelning
332		Strängnäs		
333		Strängnäs		
337	Strängnäs-Malmköping	Flen/Strängnäs	Produktion inom resp. kommun	Påstigande inom resp. kommun
401	Vingåker-Hävla	Vingåker		
402		Vingåker		
404		Vingåker		
405	Katrineholm-Åsköping	Vingåker/Katrineholm	Produktion inom resp. kommun	Påstigande inom resp. kommun
406	Katrineholm-Åsköping	Vingåker/Katrineholm	Produktion inom resp. kommun	Tillfaller Vingåker
411	Katrineholm-Hävla	Katrineholm	Produktion inom resp. kommun	Tillfaller Katrineholm
414	Katrineholm-Åsköping	Katrineholm	Ingen fördelning	Ingen fördelning
415		Flen		
430		Flen		
483		Katrineholm		
484		Katrineholm		

490	Katrineholm-Björkvik	Katrineholm	Ingen fördelning	Ingen fördelning
512		Gnesta		
513		Gnesta		
514		Gnesta		
515		Nyköping		
525	Nyköping-Gnesta	Nyköping/Gnesta	Produktion inom resp. kommun	Påstigande inom resp. kommun
534		Nyköping		
543		Gnesta		
550		Trosa		
551	Gnesta-Trosa	Trosa/Gnesta/SL	SL: 50%, Produktion inom resp. kommun	Påstigande inom resp. kommun
552		Trosa		
553		Trosa		
554		Nyköping/Trosa	Produktion inom resp. kommun	Påstigande inom resp. kommun
555		Nyköping		
557		Nyköping		
560		Nyköping		
561		Nyköping		
562		Nyköping		
563		Nyköping		
564		Nyköping		
570		Nyköping		
589	Gnesta-Flen	Gnesta/Flen	Produktion inom resp. kommun	Påstigande inom resp. kommun
590	Nyköping-Björkvik	Katrineholm/Nyköping	Delas jämnt mellan kommunerna	Delas jämnt mellan kommunerna
601		Nyköping		
602		Nyköping		
603		Nyköping		
605	Trosa-Nyköping	Trosa	Ingen fördelning	Ingen fördelning
615	Oxelösund-Nyköping	Oxelösund	Ingen fördelning	Ingen fördelning
631		Strängnäs		
634		Strängnäs		
635		Strängnäs		
636		Strängnäs		
637		Strängnäs		
642	Mariefred-Nygård	Strängnäs	Ingen fördelning	Ingen fördelning
643		Strängnäs		

655		Nyköping		
656		Nyköping		
660		Nyköping		
663		Nyköping		
667		Nyköping		
672		Vingåker		
674	Sjöholm- Hansjösolan	Vingåker	Ingen fördelning	Ingen fördelning
676		Vingåker		
679		Flen		
683		Katrineholm		
686	Åsköping- Åsköping	Katrineholm	Ingen fördelning	Ingen fördelning
691		Flen		
700		Landstinget		
701		Landstinget		
710		Landstinget		
715		Landstinget		
722		Vingåker		
730		Landstinget		
759		Landstinget		
760		Landstinget		
765		Landstinget		
780		Landstinget		
801		Landstinget		
802		Landstinget		
803		Landstinget		
805		Landstinget		
820		Landstinget		
821		Landstinget		
841		Landstinget		
876		Landstinget		

4.2 Tågtrafik

Antal dubbelturer (mån - fre)	Nyköpingsbanan		Svealandsbanan		Sörmlandspilen	UVEN
	Stockholm - Nyköping	Nyköping - Norrköping	Stockholm - Eskilstuna	Eskilstuna - Arboga	Hallsberg - Stockholm	Västerås - Norrköping
År 2012	14	15	15/16	13-nov	10,5	15 + 2
Fullt utbyggd etapp 1 (dec 2021) enligt beslut 2014	19	17	23	17	12,5	19 + 3
1/1 2019 vid Regionbildning	17	15	23	17	12,5	17 + 2

4.3 Särskild kollektivtrafik

Regionen utför särskild kollektivtrafik för respektive kommun i enlighet med särskild beställning.

Överenskommelse angående Sörmlandstaxan, Ägarrådet den 19 november 2015

Överenskommelse angående Sörmlandstaxan Ägarrådet den 19 november 2015

Överenskommelse angående inriktning för ny prismodell för länet – Sörmlandstaxan - träffad mellan medlemmarna av Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet, företrädna av LSO och KSO, vid ägarråd den 19 november 2015.

Denna överenskommelse skall vara vägledande för myndighetens beslut om ny prisstruktur för länets kollektivtrafik.

1 Bakgrund

Inom ramen för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet uppdrag att utveckla kollektivtrafiken i länet har en översyn genomförts av struktur och prissättning av biljetter för resor med myndighetens upphandlade trafik - Sörmlandstaxan. Införande av den nya Sörmlandstaxan avses ske under 2016 i samband med att nytt tekniskt system för biljettering införs i syfte att förenkla för resenären.

Denna översyn utgår från de övergripande målen för myndighetens uppdrag. Uppdraget utgår från att kommunerna och landstinget har ett gemensamt ansvar för länets kollektivtrafik och skall tillsammans, genom Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet, agera för att utveckla kollektivtrafiken i länet som ett sammanhållet och integrerat trafiksystem. Vid översyn av Sörmlandstaxan har de övergripande målen enligt verksamhetsplanen varit vägledande och omfattar i första hand målet att kollektivtrafiken skall utvecklas för att stödja regionens täthet och flerkärnighet och stärka förutsättningarna för en sammanhållen och utvidgad arbetsmarknadsregion.

Vidare skall nya Sörmlandstaxan utgå från förutsättningen att den skall stärka en regional utveckling inom ramen för Mälardalssamarbetet och i samverkan med MÅLAB-taxa för den regionala tågtrafiken i Mälardalen.

2 Sörmlandstaxan

Sörmlandstaxan innehåller fyra huvuddelar. I denna överenskommelse beskrivs principerna för delarna 1-3. Detaljerade regler beslutas av direktionen för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet som skall följa principerna i denna överenskommelse. Frågan om priser för de olika produkterna beslutas i senare skede efter ytterligare ekonomiska analyser och överväganden.

1. Struktur för prissättning med zon-indelning
2. Biljettslag och rabattformer – produktsortiment
3. Affärsvillkor
4. Priser och rabatter

2.1 Struktur för prissättning med zon-indelning

Vid direktionens sammanträde i maj 2015 fastställde direktionen förslaget till ny zon-indelning enligt figur nedan. Denna zon-indelning är samordnad med den kommande MÅLAB-taxan. Denna struktur och zon-indelning kan ligga till grund för slutliga beslut om Sörmlandstaxan.

Överenskommelse angående Sörmlandstaxan, Ägarrådet den 19 november 2015



2.2 Biljettslag och rabattformer – produktsortiment

Sörmlandstaxan skall innehålla i huvudsak två biljettslag – enkelbiljetter och periodbiljetter. Utöver detta huvudutbud skall också finnas periodbiljett för skolresor (skolkort) och periodbiljetter för 1 eller 3 dagar (turistbiljett).

Rabatter skall omfatta följande:

- Rabatt på enkelbiljetter köpta med reskassa eller mobil
- Rabatt för ungdom (-20 år) och studerande (-26) år tillämpas på periodkort och enkelbiljetter
- Barn upp till 7 år reser avgiftsfritt i sällskap med betalande resenär (max 2 barn per betalande)
- Rabatt för giltighet i lågtrafik gäller under vardagar i lågtrafik (preliminärt 9-14 och 18-24), samt lördagar, söndagar och helgdagar undantaget nattrafik och tillämpas på periodkort 30 dagar för 1-zon.

De biljettslag som skall ingå i Sörmlandstaxan sammanfattas i följande tabell

	Enkelbiljett	Periodbiljett 30 dgr	Skolkort läsår	Turistkort 1 eller 3 dagar
Normalpris	JA	JA	JA	JA
Rabatterat pris	JA	NEJ	NEJ	NEJ
Reducerat pris ungdom	JA	JA	NEJ	JA
Reducerat pris lågtrafik	NEJ	JA för 1-zon	NEJ	NEJ
Prisberäkning	Pris per zon med takpris 3 zoner	1-zon eller län	1-zon eller län	1 zon eller län

2.3 Affärsvillkor

De villkor som skall gälla vid införande av Sörmlandstaxan skall omfatta regler för giltighet, åldersgränser och försäljningskanaler. De principer som redovisas i denna överenskommelse skall vara vägledande för myndighetens beslut om tidsgränser och försäljningskanaler. Vidare kan nya tekniska lösningar som möjliggörs genom ny biljetteringsteknik ge förutsättningar för andra

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page.

Överenskommelse angående Sörmlandstaxan, Ägarrådet den 19 november 2015

rabattformer och försäljningskanaler som successivt kan införas av myndigheten inom ramen för denna överenskommelse.

Inriktning för åldersregler: (slutliga detaljregler fastställs av myndigheten)

- Upp till två barn i sällskap med en betalande resenär reser avgiftsfritt till det datum de fyller sju år. Barn nummer tre betalar ungdomsavgift.
- Rabatt för ungdom (-20 år) och studerande (-26) år tillämpas på periodkort och enkelbiljetter.
- Alla andra betalar för vuxenbiljett

Inriktning för tidsregler: (slutliga detaljregler fastställs av myndigheten)

- För giltighet i lågtrafik gäller tiderna 9-14, 18-24 vardagar, samt lördagar, söndagar och helgdagar undantaget nattrafik och tillämpas på periodkort 30 dagar för 1-zon
- Enkelbiljetter prissätts per zon med 3 zoner som takpris. Enkelbiljetter gäller inom 1 zon för byten inom 1 timme och för resor som omfattar 2 och fler zoner med byten inom 2 timmar.

Inriktning för geografisk giltighet: (slutliga detaljregler fastställs av myndigheten)

Enkelbiljetter gäller för 1 zon, 2 zoner eller för län med all busstrafik som ingår i Sörmlandstrafiken. För resa med Sörmlandstrafiken till angränsande län gäller särskilda regler som beslutas av myndigheten.

Periodkort 30 dgr och turistkort som gäller för 1 zon kan användas inom zonen i all busstrafik i Sörmlandstrafikens regi. Periodkort 30 dagar eller turistkort som gäller för län kan användas i all busstrafik som ingår i Sörmlandstrafiken samt busstrafiken till zon Södertälje.

Inriktning för giltighet på tåg: (slutliga detaljregler fastställs av myndigheten)

För resor med tåg gäller operatörens biljetter.

Sörmlandstrafiken periodkort 30 dagar med länsgiltighet gäller för all regional tågtrafik inom länet. Giltighet avser enbart från och till station inom länet.



Överenskommelse angående Sörmlandstaxan, Ägarrådet den 19 november 2015

Inriktning för försäljningskanaler: (slutliga detaljregler fastställs av myndigheten)

Försäljning av Sörmlandstrafikens biljetter skall ske så att biljetter är enkelt tillgängliga. Myndigheten beslutar om försäljningskanaler och val av försäljningskanaler kan förändras och utvecklas under tid.

De kanaler som preliminärt avses införas i samband med ny teknik under 2016 omfattar följande:

FÖRSÄLJNINGSKANALER	Enkelbiljett	Periodbiljett 30 dagar	Skolkort läsåår	Turistkort 1 eller 3 dagar
Ombord med betalkort	JA	På sikt NEJ, utreds f n	NEJ	NEJ
Biljett inköpt hos ombud	JA	JA	NEJ	JA
Reskassa laddad hos ombud	JA	NEJ	NEJ	NEJ
Reskassa laddad via nätet	JA	NEJ	NEJ	NEJ
Ladda period via nätet	NEJ	JA	JA	NEJ
Mobilbiljett	JA	På sikt JA utreds f n	NEJ	NEJ
Reskort +faktura för företag	JA	NEJ	NEJ	NEJ
Reskort + Faktura för skolor	NEJ	NEJ	JA	NEJ

2.4 Priser och rabatter

Priser och nivå på rabatter skall beslutas i senare skede efter ytterligare ekonomiska bedömningar och avvägningar.

Vid ägarråd den 19 november 2015 har medlemmarna i Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet, företrädare av LSO och KSO, för sin del tillstyrkt den i detta dokument redovisade inriktningen för Sörmlandstaxan.

Landstinget Sörmland – Åsa Kullgren (LSO)

Eskilstuna kommun – Jimmy Jansson (KSO)

Flens kommun – Jan-Erik Larsson (KSO)

Gnesta kommun – Johan Rocklind (KSO)

Katrineholms kommun – Göran Dahlström (KSO)

Nyköpings kommun – Urban Granström (KSO)

Oxelösunds kommun – Catharina Fredriksson (KSO)

Strängnäs kommun – Jacob Högfeldt (KSO)

Trosa kommun – Daniel Portnoff (KSO)

Vingåker kommun – Anneli Bengtsson (KSO)

Överenskommelse angående Skolkort

Överenskommelse angående inriktning för skolkort inom ny prismodell för länet – Sörmlandstaxan - träffad mellan medlemmarna av Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet (Myndigheten) vid ägarrådet den 16 mars 2016.

Denna överenskommelse skall vara vägledande för Myndighetens beslut om principer för skolkort i länets kollektivtrafik.

1 Principer för skolkort

Inom ramen för Myndighetens uppdrag att utveckla kollektivtrafiken i länet har en översyn genomförts av struktur och prissättning av biljetter för resor med Myndighetens upphandlade trafik - Sörmlandstaxan. Införande av den nya Sörmlandstaxan avses ske under 2016 i samband med att nytt tekniskt system för biljettering införs.

Som en följd av införande av ny struktur för biljettpreiser i Sörmland påverkas också finansieringen av skolskjuts. Skolskjuts är ett primärkommunalt ansvar, men samtidigt utförs stor del av skolskjuts i linjetrafiken. Finansieringen av skolskjuts i linjetrafik har skett genom att kommunen köper skolkort av Myndigheten och ursprungligen med priser för att motsvara kostnad för att erbjuda skolskjuts. Dagens prismodell för kollektivtrafiken bygger på en avståndsbaserad prissättning generellt, där förenklingar för skolkort har införts med zon-priser.

För att uppnå övergripande syften med integrerat och samordnat trafiksystem måste skolresor så långt möjligt samordnas med linjetrafik. Det ger både förutsättningar att erbjuda ett bättre trafikutbud för allmänheten samtidigt som de samlade resurserna ger förutsättningar för effektivare och resurssnålare trafiklösningar.

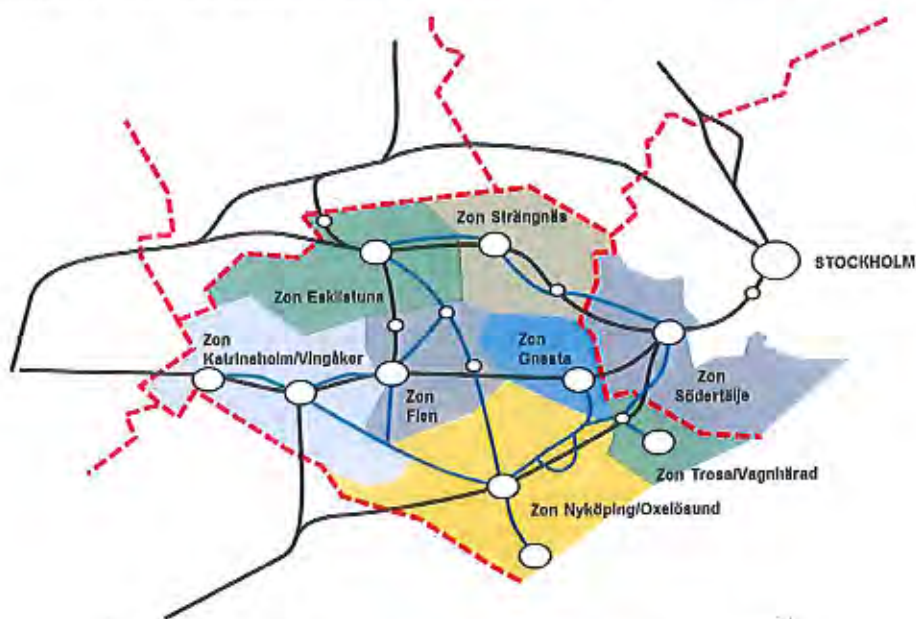
Den nya modellen för prissättning av skolkort skall ge incitament för Sörmlands läns kommuner (Kommunerna) att utnyttja den regionala linjetrafiken och Landstinget Sörmland (Landstinget) att erbjuda ett utbud som möter skolresandets behov. För skolresor i lokal trafik innebär kostnaden för skolkort en intäkt i linjetrafiken och stimulerar till rationella lösningar med ett samordnat trafikutbud. Kommunerna åtar sig att verka för att skolresor i första hand utnyttjar linjetrafiken och köper skolkort enligt denna överenskommelse.

Skolresandet, som ofta dimensionerar behovet av fordon, ger därmed förutsättningar att erbjuda ett större trafikutbud än vad som är möjligt utan dessa fordonsresurser även om intäkterna inte täcker kostnaderna för trafiken. Samtidigt måste intäktsnivån i linjetrafiken balansera kostnaderna på en rimlig nivå för att begränsa skattebidragen för stomlinjetrafiken med buss och tågtrafiken som Landstinget ansvarar för. Det erforderliga skattebidraget som följd av skolkortspriser enligt normal prissättning kan då motiveras av att ett önskat trafikutbud kan erbjudas – det vill säga ingå i ett integrerat och samordnat trafiksystem som möter de behov och krav som läggs fast i länets trafikförsörjningsprogram. En intäktsnivå som ligger i nivå med den generella intäktsnivån från allmänna resenärer i högt trafik bedöms därför rimlig och motiverar skolkortspriser relaterade till normalpris för periodkort.

Överenskommelse angående Skolkort, Ägarrådet den 16 mars 2016

1.1 Struktur för prissättning med zon-indelning

Vid Myndighetens direktionsammanträde i maj 2015 fastställdes förslaget till ny zon-indelning enligt figur nedan. Denna zon-indelning är samordnad med den kommande MÅLAB-taxan. Denna struktur och zon-indelning ligger till grund för slutliga beslut om skolkort inom ramen för Sörmlandstaxan.



1.2 Skolkort – principer för prissättning och giltighet

I samband med införande av den nya "Sörmlandstaxan" införs också nya regler för skolkort i linjetrafiken.

Detta innebär följande;

- Nuvarande modell, där kommuner köper skolkort av Myndigheten, behålls men kostnaden för skolkort kopplas till länets prismodell - "Sörmlandstaxan" med ny zon-indelning
- Samma prissättning gäller för grundskoleelever och gymnasieelever utifrån årspriset 9,5 månadspriser enligt normaltassa med fakturering per termin. Skolkort erbjuds för 1 zon eller för län i likhet med övriga periodkort.
- Det rabatterade priset för ungdomar gäller enbart för biljetter som köps direkt av ungdomar och oftast utnyttjas under lågtrafik som bland annat motiverar det lägre priset.
- Extra tillägg för tåg slopas och ger därmed incitament att utnyttja befintlig tågtrafik där så är möjligt.
- Möjlighet finns att komplettera skolkortet med ett lågtrafikkort som lagras på samma resekort.
- Genom länets finansieringsmodell återförs kommunens kostnad för skolkort som intäkt i lokal trafik och i regional trafik (tåg och stombuss). För skolkort som enbart utnyttjas i lokaltrafik återförs alltså hela kostnaden för skolkort som intäkt.
- Möjligheten för kommuner att erbjuda "elevkort" behålls och där prissättning beräknas separat baserat på samverkansavtalets huvudprinciper om ansvarsfördelning och finansiering.

I det nya betalsystemet, som införs hösten 2016, kommer skolelever resa med kontaktlösa resekort. Systemet kommer också underlätta administration av skolkort. I och med att ingen information lagras på kortet kommer det vara möjligt att via en webblösning aktivera, avaktivera och beställa nya kort. Det kommer gå att ladda andra produkter på skolkortet, exempelvis för resor på fritiden.

Överenskommelse angående Skolkort, Ägarrådet den 16 mars 2016

1.3 Villkor för skolkort

Skolkort avses i första hand utnyttjas för resor till och från skolan, men en utökad giltighet införs som ger en flexiblare användning av skolkorten. Avgränsning i giltighet måste samtidigt ske mot behovet av intäkter i linjetrafiken och utifrån likabehandlingsprincipen av elever som erhåller fria skolresor och elever som inte erhåller detta.

För skolkortens giltighet skall gälla att de kan användas för tre (3) resor per dag (varje resa inkluderar en påstigning med tid för övergång) måndag – fredag under terminstid. För 1-zon skolkort kan kommun införa utökad giltighet. Vid intäktsfördelning skall dock intäkter i regional trafik från dessa skolkort beräknas utifrån normal prissättning.

För giltighet under kvällar och helger kan skolkortet kompletteras med ett lågtrafikkort (eller sommarkort för sommarlovet) som lagras på samma resekort men köps individuellt via Myndighetens normala försäljningskanaler. Alternativt kan skolkort kompletteras med reskassa som också lagras på samma resekort.

För elever som ej erhåller skolkort kan biljetter köpas till reducerat pris eller lågtrafikkort köpas som ger resmöjligheter i lågtrafik.

1.4 Priser och rabatter

- Priser för skolkort följer Sörmlandstaxans normala, icke reducerade, periodkortspriser.
- Skolkortspriset skall uppgå till priset för ett 30-dagarskort multiplicerat med 9,5 och skall finnas för en zon eller för länet.
- Pris faktureras terminsvis med månadspris multiplicerat med 4,5 för höstterminen och månadspris multiplicerat med 5 för vårterminen.

Pris på periodkort beslutas i senare skede efter genomförda ekonomiska bedömningar och avvägningar.

Vid ägarråd 16 mars 2016 har medlemmarna i Myndigheten, företrädare av LSO och KSO, för sin del tillstyrkt den i detta dokument redovisade inriktningen för skolkort.

Landstinget Sörmland – Monica Johansson (LSO)

Eskilstuna kommun – Jimmy Jansson (KSO)

Flens kommun – Jan-Erik Larsson (KSO)

Gnesta kommun – Johan Rocklind (KSO)

Katrineholms kommun – Göran Dahlström (KSO)

Nyköpings kommun – Urban Granström (KSO)

Oxelösunds kommun – Catharina Fredriksson (KSO)

Strängnäs kommun – Jacob Högfeldt (KSO)

Trosa kommun – Daniel Portnoff (KSO)

Vingåker kommun – Anneli Bengtsson (KSO)

Monica Johansson

Jimmy Jansson

Jan-Erik Larsson

Johan Rocklind

Göran Dahlström

Urban Granström

Catharina Fredriksson

Jacob Högfeldt

Daniel Portnoff

Anneli Bengtsson

20

§ 94

KS 2018 / 110

Beslut om Sörmlandstaxan

Beslut

Kommunstyrelsen förslag till kommunfullmäktige:

Kommunfullmäktige godkänner Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets beslut om dels att avgiften för Sörmlandstaxans periodbiljett 30-dagar län höjs till 860 kronor för vuxna och 570 kronor för barn och ungdomar 7 till och med 19 år samt studenter till 26 år med start den 1 januari 2019, och dels att befintligt studenterbidande i Sörmlandstaxan från höstterminen 2019 ersätts med samma affärsvillkor som för Movingo och hos SL.

Ärendet

För nu gällande prisjustering och i enlighet med tidigare fastställd inriktning ska Sörmlands län i stor utsträckning följa SL:s sortiment med avseende på produkttyper och priser. Därför föreslås det att Sörmlandstaxans periodbiljett 30-dagar län höjs till 860 kronor för vuxna och 570 kronor för barn och ungdomar 7 till och med 19 år samt studenter till 26 år med start den 1 januari 2019.

Nuvarande studenterbidande i Sörmlandstaxan riktar sig till studenter upp till 26 år utan krav på studietakt och har visat sig avvika mot SL:s och Movingos affärsvillkor för studenter. Efter översyn föreslås, och främst i syfte att harmonisera affärsvillkor i Mälardalen, att befintligt studenterbidande i Sörmlandstaxan ersätts med samma villkor som för Movingo och SL.

Översynen kopplat till ett ytterligare antal frågeställningar i Sörmlandstaxan, om zonstrukturen, produkter samt om prisnivåer på övriga produkter i Sörmlandstaxan fortgår.

Ärendets beredning

Tjänsteskrivelse från kollektivtrafiksamordnare Ingemar Bergström, 2018-05-23.
Beslut från Sörmlands kollektivtrafikmyndighets direktion 2018-05-03, § 13.

Kopia till:
Kommunfullmäktige

Beslut om Sörmlandstaxan

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen förslag till kommunfullmäktige:

Kommunfullmäktige godkänner Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets beslut om dels att avgiften för Sörmlandstaxans periodbiljett 30-dagar län höjs till 860 kronor för vuxna och 570 kronor för barn och ungdomar 7 till och med 19 år samt studenter till 26 år med start den 1 januari 2019, och dels att befintligt studenterbudande i Sörmlandstaxan från höstterminen 2019 ersätts med samma affärsvillkor som för Movingo och hos SL.

Ärendet

För nu gällande prisjustering och i enlighet med tidigare fastställd inriktning ska Sörmlands län i stor utsträckning följa SL:s sortiment med avseende på produkttyper och priser. Därför föreslås det att Sörmlandstaxans periodbiljett 30-dagar län höjs till 860 kronor för vuxna och 570 kronor för barn och ungdomar 7 till och med 19 år samt studenter till 26 år med start den 1 januari 2019.

Nuvarande studenterbudande i Sörmlandstaxan riktar sig till studenter upp till 26 år utan krav på studietakt och har visat sig avvika mot SL:s och Movingos affärsvillkor för studenter. Efter översyn föreslås, och främst i syfte att harmonisera affärsvillkor i Mälardalen, att befintligt studenterbudande i Sörmlandstaxan ersätts med samma villkor som för Movingo och SL.

Översynen kopplat till ett ytterligare antal frågeställningar i Sörmlandstaxan, om konstrukturen, produkter samt om prisnivåer på övriga produkter i Sörmlandstaxan fortgår.

Ingemar Bergström
Kollektivtrafiksamordnare

Beslut till

Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet.



Protokoll från direktionens sammanträde i Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet den 3 maj 2018, Scandic Continental, Stockholm, kl. 14.30 – 16.20

Ajournering: § 15, kl. 15.25 – 16.10

Närvarande: Monica Johansson (S), ordförande
Christer Kax Sundberg (L), ersättare
Ingrid Jerneborg Glimne (M), ledamot
Mattias Claesson (C), ledamot
Christina Södling (S), ersättare
Daniel Portnoff (M), vice ordförande
Sarita Hotti (S), ledamot
Jan-Erik Larsson (S), ledamot
Ann-Sofie Lifvenhage (M), ledamot
Urban Granström (S), ledamot
Catharina Fredriksson (S), ledamot
Jacob Högfeldt (M), ledamot
Christer Nodemar, (M), ersättare
Ann-Sofie Soleby-Eriksson (S), ersättare

Förhindrade: Carl Werner (MP), ledamot
Annelie Bengtsson (S), ledamot
Magnus Leivik (M), ledamot
Göran Dahlström (S), ledamot
Lars Härnström (M), ersättare

Övriga närvarande: Greta Suvén, (MP), ersättare
Mårten Levin, MÄLAB, tjänsteperson
Tomas Bonér, Flens kommun, tjänsteperson
Kristina Welin, Strängnäs kommun, tjänsteperson
Helena Ekroth (SKTM), tjänsteperson
Carl Nordblom (SKTM), tjänsteperson
Helena Fransson (SKTM), tjänsteperson
Matthias Pfeil (SKTM), tjänsteperson
Hanna Bergström (SKTM), tjänsteperson
Åsa Bjerke (SKTM), tjänsteperson
Ulrika Åkerblom Sandberg (SKTM), tjänsteperson
Emma Ehrenkrona (SKTM), tjänsteperson
Johan Tollén (SKTM), tjänsteperson
Marcus Albertsson (SKTM), tjänsteperson



A. Sammanträdet öppnas

Ordförande öppnade sammanträdet.

B. Upprop

Helena Fransson genomförde uppropet.

C. Val av justerare för sammanträdet

Mattias Claesson valdes att justera protokollet jämte ordförande.

D. Godkännande av dagordning

Direktionen godkände dagordningen.

E. Ärenden

	 
--	---



§ 13 Beslut om Sörmlandstaxan

Föredragande: Åsa Bjerke

Beslut

Direktionen beslutade, under förutsättning att samtliga medlemmar fattar erforderliga beslut i respektive fullmäktige, att nivån på pris för Sörmlandstaxans periodbiljett 30- dagar län från den 1 januari 2019 bestäms till 860 kronor för vuxna och 570 kronor för barn och ungdomar (7 till och med 19 år) samt studenter. Utifrån detta anpassas också skolkorten enligt överenskommelsen angående skolkort kopplad till Sörmlandstaxan.

Direktionen beslutade, under förutsättning att samtliga medlemmar fattar erforderliga beslut i respektive fullmäktige, att befintligt studenterbidande i Sörmlandstaxan från höstterminen 2019 ersätts med samma affärsvillkor som för Movingo och hos SL. Det vill säga alla som studerar på minst 75 procents studietakt får ta del av våra studenterbidanden i stället för studenter upp till 26 år som i nuvarande villkor.

Direktionen beslutade vidare att föreslå respektive medlemsfullmäktige, Landstinget Sörmland, Eskilstuna kommun, Nyköpings kommun, Oxelösunds kommun, Strängnäs kommun, Gnesta kommun, Trosa kommun, Katrineholms kommun, Flens kommun och Vingåkers kommun, att godkänna Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet beslut dels om att avgiften för Sörmlandstaxans periodbiljett 30-dagar län höjs till 860 kronor för vuxna och 570 kronor för barn och ungdomar 7 till och med 19 år samt studenter till 26 år med start den 1 januari 2019, och dels att befintligt studenterbidande i Sörmlandstaxan från höstterminen 2019 ersätts med samma affärsvillkor som för Movingo och hos SL.

Ärende

Beslut om Sörmlandstaxan fattades dels vid direktionens sammanträde den 16 mars, dels vid direktionens extra sammanträde den 19 april 2016. Handlingar med förslag på ärendeskrivning distribuerades sedan till respektive medlemsfullmäktige som godkände myndighetens beslut om priser och nivå på rabatter för kommande Sörmlandstaxa inklusive skolkort och som följd av det trädde i kraft 1 oktober 2016. Vid direktionssammanträde den 16 november 2016 togs beslut om att dels om att avgiften för Sörmlandstaxans periodbiljett 30-dagar län höjs till 830 kronor för vuxna och 550 kronor för barn och ungdomar 7 till och med 19 år samt studenter till 26 år med start den 1 januari 2018, och dels att produkten Sommar-kort införs i Sörmlandstaxan. Även då distribuerades handlingar till respektive medlemsfullmäktige som godkände myndighetens beslut om förändringar i Sörmlandstaxan.

För nu gällande prisjustering och i enlighet med tidigare fastställd inriktning ska Sörmlands län i stor utsträckning följa SL:s sortiment med avseende på produkttyper och priser. Mot bakgrund av ovanstående, och under förutsättning att samtliga medlemmar fattar erforderliga beslut i respektive fullmäktige, föreslås direktionen besluta att avgiften för Sörmlandstaxans periodbiljett

--	--



30-dagar län höjs till 860 kr för vuxna och 570 kronor för barn och ungdomar (7 till och med 19 år) samt studenter.

Nuvarande studenterbidande i Sörmlandstaxan riktar sig till studenter upp till 26 år utan krav på studietakt och har visat sig avvika mot SL:s och Movingos affärsvillkor för studenter. Efter översyn föreslås, och främst i syfte att harmonisera affärsvillkor i Mälardalen, att befintligt studenterbidande i Sörmlandstaxan ersätts med samma affärsvillkor som för Movingo och hos SL, d.v.s. att det krävs studietakt 75 procent för att omfattas av studenterbidandet istället för ålder upp till 26 år. Mot bakgrund av ovanstående, och under förutsättning att samtliga medlemmar fattar erforderliga beslut i respektive fullmäktige, föreslås direktionen, att befintligt studenterbidande i Sörmlandstaxan ersätts med samma affärsvillkor som för Movingo och hos SL, d.v.s. att det krävs studietakt 75 procent för att omfattas av studenterbidandet istället för ålder upp till 26 år. För att minimera konsekvenserna av införandet är förslaget att förändringen sker en bit fram i tiden; inför höstterminen 2019.

Det kan avslutningsvis noteras att översynen kopplat till ett ytterligare antal frågeställningar i Sörmlandstaxan, om zonstrukturen, produkter samt om prisnivåer på övriga produkter i Sörmlandstaxan fortgår, i vart fall in på höstterminen.

	47/ <i>[Signature]</i> <i>[Signature]</i>
--	--



Vid direktionens senaste sammanträde den 1 mars godkändes inriktningen innebärande att anskaffa kommunikationsradiosystemet RAKEL. Systemet kommer att avropas så snart Sörmlandstrafiken ingår i Region Sörmland, då det är en förutsättning för att kunna nyttja Landstinget Sörmlands nuvarande avtal. Plan för införande av ny kommunikationsradio och utrangering av sådan är under övervägande och arbete kring detta kommer intensifieras efter sommaren 2018.

u) Återrapport i frågan om Löneväxling

Vid direktionens sammanträde den 6 oktober 2017 beslutades att Landstingets Sörmlands modell för löneväxling till pension ska gälla för myndighetens anställda från och med den 1 april 2018. Beslutet är numer verkställt och i samband med det skickades förnyad information om förmånen till alla medarbetare.

G. Övriga frågor

H. Avslutning

Ordföranden avslutade sammanträdet och önskade alla en trevlig sommar.

Vid protokollet

Helena Fransson
Sekreterare

Justeras

Monica Johansson
Ordförande

Mattias Claesson
Ledamot

--	--

21

§ 95

KS 2018/92

Prövning av frågan om ansvarsfrihet för regionstyrelsen – Regionförbundet Sörmland 2017

Beslut

Kommunstyrelsen förslag till kommunfullmäktige:

Kommunfullmäktige beviljar Regionförbundet Sörmlands styrelse ansvarsfrihet för år 2017.

Ärendet

Regionförbundet Sörmlands revisorer har granskat regionförbundets verksamhet och bokslut för 2017. Revisorerna förslår att årsredovisningen ska godkännas och tillstyrker att respektive fullmäktige beviljar ansvarsfrihet för styrelsen samt de enskilda ledamöterna.

Regionförbudets resultat för 2017 var 0,6 Mkr. Det egna kapitalet var vid årets slut 16,0 Mkr. Målet är 12 Mkr.

Ärendets beredning

Kommunstyrelsens arbetsutskott 2018-05-21.

Tjänsteskrivelse med bilagor från ekonomichef Marlene Bernfalk, 2018-05-15.

Jäv

Daniel Portnoff (M) och Ann-sofie Soleby-Eriksson (S) anmäler jäv och deltar inte i kommunstyrelsens behandling av ärendet.

Kopia till:

Kommunfullmäktige

Kommunkontoret
Marlene Bernfalk
Ekonomichef
0156-52092
Marlene.bernfalk@trosa.se

Tjänsteskrivelse
Datum
2018-05-15
Diarienummer
KS 2018/92



Prövning av frågan om ansvarsfrihet för regionstyrelsen – Regionförbundet Sörmland 2017

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beviljar Regionförbundet Sörmlands styrelse ansvarsfrihet för år 2017.

Sammanfattning

Regionförbundet Sörmlands revisorer har granskat regionförbundets verksamhet och bokslut för 2017. Revisorerna förslår att årsredovisningen ska godkännas och tillstyrker att respektive fullmäktige beviljar ansvarsfrihet för styrelsen samt de enskilda ledamöterna.

Regionförbudets resultat för 2017 var 0,6 Mkr. Det egna kapitalet var vid årets slut 16,0 Mkr. Målet är 12 Mkr.

Marlene Bernfalk
Ekonomichef

Bilagor

Revisionsberättelse
Årsredovisning från Regionförbundet

Beslut till

Regionförbundet

Datum
2018-04-24

Dnr
18-024

Regionförbundet Sörmlands
medlemmar

Begäran om ansvarsfrihet för regionstyrelsen

Enligt Regionförbundet Sörmlands förbundsordning ska medlemmarnas fullmäktige-församlingar behandla frågan om ansvarsfrihet för regionstyrelsen.

Regionstyrelsen har fattat beslut om årsredovisningen för år 2017 och revisorerna har lämnat sin revisionsberättelse. Därmed vill vi att medlemmarnas respektive fullmäktige behandlar frågan om regionstyrelsens ansvarsfrihet.

Följande formulering kan användas vid medlemmarnas beslut:

”Bakgrund:

Regionförbundet Sörmlands revisorer har granskat regionförbundets verksamhet och bokslut för år 2017. Revisorerna föreslår att årsredovisningen ska godkännas och att regionstyrelsen och dess ledamöter ska beviljas ansvarsfrihet.

Beslut:

Regionstyrelsen beviljas ansvarsfrihet för år 2017”.

REGIONFÖRBUNDET SÖRMLAND
Förbundskontoret



Cristine Dahlbom
Regiondirektör

Bilagor:

Revisionsberättelse

Protokollsutdrag från regionstyrelsen 2018-04-12 § 14, med årsredovisning



§ 14 Årsredovisning år 2017

Dnr 18-024

Sammanfattning

Av Regionförbundet Sörmlands årsredovisning framgår utfallet av förbundets verksamhet samt den ekonomiska ställningen vid utgången av år 2017.

I slutet av 2017 identifierades behovet av ett projekt för digital regional utveckling i Sörmland, digital transformation. En miljon kronor av 2017 års medel föreslås avsättas för genomförande av projektet 2018.

Regionförbundets revisorer granskar verksamheten och kommer enligt förbundsordningen att avge revisionsberättelse till medlemmarnas fullmäktige, vilka behandlar frågan om ansvarsfrihet för regionstyrelsen.

Beslutsunderlag

Arbetsutskottets protokoll 2018-03-22 § 11

Tjänsteskrivelse, 2018-02-19

Årsredovisning 2017, förbundskontoret 2018-02-19

Regionstyrelsens beslut

1. Årsredovisningen för år 2017 godkänns och översänds till regionförbundets medlemmar tillsammans med revisionsberättelsen med begäran om att fullmäktigeförsamlingarna behandlar frågan om ansvarsfrihet för regionstyrelsen.
2. En miljon kronor avsätts för projektet digital transformation.

Protokollsutdrag

Medlemmarna

Akten



Justeras

Protokollsutdraget intygas



Regionförbundets årsredovisning 2017



Innehållsförteckning

REGIONFÖRBUNDETS FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE	3
INLEDNING.....	3
REGIONFÖRBUNDETS ÄNDAMÅL ENLIGT FÖRBUNDSORDNINGEN	4
FÖRBUNDETS UPPGIFTER ENLIGT FÖRORDNINGEN OM REGIONALT TILLVÄXTARBETE	5
FÖRBUNDETS UPPGIFTER ENLIGT LAGEN (2002:34) OM SAMVERKANSORGAN I LÄNEN	6
REDOVISNING AV MÅLUPPFYLLELSE	6
HUVUDVERKSAMHET.....	8
MÅL 1: I SÖRMLAND FINNS GODA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR UNGA OCH VUXNA ATT UTBILDA SIG OCH ARBETA. ARBETSGIVARE HAR GODA MÖJLIGHETER ATT REKRYTERA RÄTT KOMPETENS.	8
<i>Strategi: Vi anpassar utbildningar bättre till rekryteringsbehoven genom att utbildningsanordnare och arbetsgivare tydligt och tillsammans formulerar vilka behov av kompetens som finns.....</i>	<i>8</i>
<i>Strategi: Vi ger unga och vuxna bättre möjligheter att gå från utbildning till arbete</i>	<i>10</i>
<i>Strategi: Vi genomför behovsanpassade insatser för grupper som har svårt att etablera sig på arbetsmarknaden.....</i>	<i>11</i>
MÅL 2: SÖRMLAND HAR STARKA SAMBAND MED OMVÄRLDEN	13
<i>Strategi: Vi utvecklar ett hållbart transportsystem</i>	<i>13</i>
<i>Strategi: Vi skapar en modern IT-infrastruktur i Sörmland.....</i>	<i>16</i>
MÅL 3: SÖRMLAND HAR ETT KONKURRENSKRAFTIGT NÄRINGSLIV	18
<i>Strategi: Vi påverkar attityder till entreprenörskap.....</i>	<i>18</i>
<i>Strategi: Vi utvecklar det regionala innovationssystemet med individen i fokus</i>	<i>19</i>
<i>Strategi: Vi bidrar till att utveckla strategiskt viktiga branscher.....</i>	<i>24</i>
MÅL 4: SÖRMLAND HAR HÅLLBARA OCH ATTRAKTIVA LIVSMILJÖER	27
<i>Strategi: Vi prioriterar en hållbar och attraktiv boendemiljö.....</i>	<i>27</i>
<i>Strategi: Vi skapar förutsättningarna för en god och jämlik hälsa hos sörmlänningarna.....</i>	<i>28</i>
REGIONFÖRBUNDETS INSATSER UTÖVER MÅL OCH STRATEGIER I SÖRMLANDS-STRATEGIN 2020	30
POLITISK STYRNING	36
FÖRBUNDSKONTORET OCH DET INTERNA UTVECKLINGSARBETET	38
REGIONFÖRBUNDETS RESULTAT OCH FINANSIELLA MÅL	40
BUDGETAVSTÄMNING I MKR.....	41
HUVUDVERKSAMHETENS EKONOMI.....	42
<i>Ekonomisk sammanställning av huvudverksamheten.....</i>	<i>43</i>
POLITISKA STYRNINGENS EKONOMI.....	45
FÖRBUNDSKONTORETS EKONOMI	45
RESULTATRÄKNING	49
BALANSRÄKNING.....	50
KASSAFLÖDESANALYS.....	51
NOTER	52

Regionförbundets förvaltningsberättelse

Inledning

Verksamhetsåret 2017 präglas av insatser som kraftsamlar Sörmland. Organisatoriskt sker detta genom att förbereda regionbildning 2019 tillsammans med landstinget och kollektivtrafikmyndigheten (SKTM). Ett omfattande arbete bedrivs i samverkan med de tre organisationerna och länets kommuner. Även länsstyrelsen berörs då en del av länsstyrelsens uppdrag och medel kopplade till dessa uppdrag överförs till den nya regionen. Med regionbildningen förväntas en effektivare hantering av det regionala utvecklingsarbetet och en tydligare och starkare organisation.

Kraftsamlingen av Sörmland sker även genom att länets regionala utvecklingsstrategi, Sörmlandsstrategin 2020, revideras. Detta är en långsiktig, strategisk plan för Sörmland in i framtiden där möjligheter och utmaningar identifieras och beskrivs. En särskild politisk beredning kopplad till regionstyrelsen har inrättats för att styra detta arbete.

Förankringsprocessen kring Sörmlandsstrategin är omfattande och dialogmöten genomförs med alla kommuner, landstinget, kollektivtrafikmyndigheten, länsstyrelsen med flera. Funktionella samband, tvärsektoriell samordning och storregionala kontexter är särskilt viktiga att värna för länets tillväxt. Det gäller särskilt kopplingen till Stockholm och andra närliggande län.

En ny, flerårig länstransportplan utarbetas under året. Den beskriver och prioriterar hur de statliga medel som tillförs Sörmland under den kommande perioden ska användas. Även denna process är omfattande och förankras med länets kommuner. Transportsystemet är avgörande för en god tillgänglighet inom länet och till andra län och måste samplaneras med byggandet av bostäder m m, som pågår i alla länets kommuner.

I juli invigdes Citybanan i Stockholm, vilken har byggts under flera år och finansierats bland annat med medel från Sörmlands kommuner och landsting. Citybanan avlastar regionaltågstrafiken, vilket är positivt för Sörmlands resenärer.

Inför 2017 permanentades de tre miljoner som Näringsdepartementet tidigare tilldelat regionförbundet som extra medel. De nya budgetmedlen används till att skapa tillväxt och konkurrenskraft i det sörmländska näringslivet, vilket stämmer överens med den nationella satsningen på nyindustrialisering.

Sörmland har under många år haft bland de lägsta statliga anslagen i landet för regional utveckling (s k 1:1-medel). Tilldelningen är fortfarande låg och detta är inte logiskt, eftersom Sörmland har hög arbetslöshet och låg utbildningsnivå jämfört med andra län och därför skulle behöva ett relativt högt anslag. Detta påtalas löpande av

såväl regionförbund som länsstyrelse och en särskild skrivelse, ”Läget i länet med läget”, har tillställts Sörmlands riksdagspolitiker och utmynnat i två motioner.

Arbetet med smart specialisering fortsätter och den beslutade strategin omsätts nu i en handlingsplan för att utveckla tillväxt och innovation, främst inom styrkeområdena:

- Avancerad tillverkning för krävande miljöer
- Biobaserade näringar, hållbar produktion och effektiv distribution
- Verksamhetsnära, digitala tjänster

Regionförbundet har också, på regeringens uppdrag, utarbetat handlingsplaner för klimat, miljö, jämställdhet och även jämlikhet, vilket ska genomsyra det regionala tillväxtarbetet.

Under året har arbetet med att mobilisera utvecklingsinsatser med finansiering från EU:s strukturfonder pågått. Regionalfonden medfinansierar ett flertal insatser inom områdena forskning, innovation och entreprenörskap. Inom området för att minska belastningen på miljön, bland annat CO₂-utsläpp, finns utrymme för fler finansierade insatser. Inom Socialfonden, som ska undanröja hinder för personer att hamna utanför arbetsmarknaden finns outnyttjat ekonomiskt utrymme. Tillsammans med länen i Östra Mellansverige sker en kraftsamling för att mobilisera utvecklingsprojekt i de delar av fonderna där medel finns kvar.

En stor utmaning för hela länet är att förverkliga den bredbandsstrategi som är antagen och Post- och telestyrelsen har bidragit till utbyggnaden av bredbandsnätet i Sörmland. Regionförbundets medlemmar har alla stora utmaningar där välfungerande bredband kan bidra till effektivare arbetssätt. Digitalisering är ett område som regionförbundet fördjupat sig i, bland annat i projektet ”Säker utskrivning”, som skapar förutsättningar för informationsöverföring mellan landstingets hälso- och sjukvård och kommunernas vård och omsorg.

En tematisk utvärdering av bredbandskoordinatorsfunktionen och fiberutbyggnaden i Sörmland har genomförts. Resultatet av 2016 års utvärdering av arbetet med destinationsutveckling i länet visar att det finns förtroende för arbetet men uppdrag, roller och uppföljning kan utvecklas.

Särskilt roligt är resultatet av regionförbundets varumärkesundersökning, som visar att kännedomen om verksamheten har ökat, att det allmänna intrycket har ökat i positiv riktning samt att personalen uppfattas som professionell.

Regionförbundets ändamål enligt förbundsordningen

Förbundet ska vara ett organ för kommunerna och landstinget i Sörmland för att ta vara på länets möjligheter och främja dess utveckling. I detta ska

medborgarnas/länsbefolkningens möjligheter till delaktighet och insyn i verksamheten beaktas liksom subsidiaritet, strävan efter en uthållig utveckling, jämställdhet samt de mervärden som verksamheten inom förbundet ger upphov till.

Förbundet ska vara medlemmarnas gemensamma organ för regional utveckling, samordna insatser inom området och vara medlemmarnas gemensamma företrädare i följande frågor:

- Särskilt främja inomregional samverkan beträffande trafik och infrastruktur, näringsliv och entreprenörskap samt kompetensutveckling och arbetskraftstillgång. Internationalisering, hållbar utveckling och ungdomars värderingar är perspektiv som ska genomsyra verksamheten.
- Verkställa regionala uppdrag från staten.
- Utse eller nominera representanter i regionala samverkansorgan inom förbundets uppgiftsområde.
- Ansvara för andra tillkommande regionala uppgifter från staten samt uppgifter som medlemmarna väljer att tillföra förbundet.

Förbundets uppgifter enligt förordningen om regionalt tillväxtarbete

Regeringen har under 2017 fattat beslut om en ny förordning för att stärka det regionala tillväxtarbetet (2017:583). Förordningen kopplar an till regeringens nationella strategi för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020.

Förordningen innehåller bestämmelser om det regionala tillväxtarbetet och statliga myndigheters medverkan samt tydliggör de olika aktörernas ansvar och roller. Den klargör att regionernas utvecklingsstrategier ska utarbetas och genomföras i samverkan med berörda kommuner, landsting, länsstyrelser och andra berörda statliga myndigheter. Även näringslivet och det civila samhällets organisationer ska erbjudas möjligheter till samverkan.

Förordningen pekar bland annat på att ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet ska vara en integrerad del i analyser, strategier, program och insatser i det regionala tillväxtarbetet. Detta har vi tagit fasta på i arbetet med att revidera Sörmlandsstrategin.

Förbundets uppgifter enligt lagen (2002:34) om samverkansorgan i länen

Regionförbundet omfattas av lagen om samverkansorgan och ska enligt denna utföra följande uppgifter:

- Utarbeta och fastställa en strategi för länets utveckling som kommuner och landsting avser att genomföra i samarbete med andra parter.
- Samordna insatser för genomförandet av strategin.
- Besluta om användningen av vissa statliga medel för regionalt tillväxtarbete.
- Upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur.
- Följa upp, låta utvärdera och årligen till regeringen redovisa resultaten av det regionala tillväxtarbetet.

I promemorian *Ett enhetligt regionalt utvecklingsansvar*, Ds 2017:61 föreslås att lagen om regionalt utvecklingsansvar i vissa län ändras så att lagen omfattar samtliga län. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2019, det vill säga i samband med den planerade regionbildningen i länet, varvid lagen (2002:34) om samverkansorgan i länen upphör att gälla vid utgången av 2018.

Redovisning av måluppfyllelse

Regionförbundets uppgift är att samordna Sörmlandsstrategin 2020 samt följa upp dess inriktning och mål. Förbundet har det övergripande ansvaret, men om tydliga resultat ska kunna nås behövs en långtgående samverkan med andra aktörer. Ett viktigt led i uppföljningen är att stämma av utvecklingen i länet med hjälp av Sörmlandsstrategins indikatorer.

Förbundet verkställer målen och strategierna i Sörmlandsstrategin genom projekt och aktiviteter (löpande verksamhet). Med utgångspunkt från Sörmlandsstrategins mål har i verksamhetsplanen för 2017 olika projekt och aktiviteter angivits, som regionstyrelsen beslutat att regionförbundet ska arbeta med under året. För dessa projekt och aktiviteter angavs mål som ska uppnås under året.

Resultatet (måluppfyllelsen) ska leda till effekter i ett längre perspektiv (Sörmlandsstrategins mål). Den långsiktiga utvecklingen kan följas genom Sörmlandsstrategins indikatorer, vilket ger en bild över hur regionförbundets verksamhet bidrar till den hållbara tillväxt och utveckling som beskrivs i Sörmlandsstrategin 2020.

Verksamheten och de mål som beskrevs i verksamhetsplanen följs nu upp på projekt- och aktivitetsnivå och redovisas i årsredovisningen. Under 2018 fattas beslut om antagande av en reviderad regional utvecklingsstrategi, Sörmlandsstrategin.



Huvudverksamhet

Nedan redovisas måluppfyllelse per mål och projekt. Eventuella ekonomiska avvikelser kommenteras under stycket ”Ekonomisk sammanställning av huvudverksamheten – Kommentarer till utfall, prognos och budgetavvikelser” längre fram i dokumentet.

Mål 1: I Sörmland finns goda förutsättningar för unga och vuxna att utbilda sig och arbeta. Arbetsgivare har goda möjligheter att rekrytera rätt kompetens.

Strategi: Vi anpassar utbildningar bättre till rekryteringsbehoven genom att utbildningsanordnare och arbetsgivare tydligt och tillsammans formulerar vilka behov av kompetens som finns.

Projekt	Regional kompetensplattform
Projektmål	Regeringsuppdrag med syfte att verka för en utvecklad samverkan inom kompetensförsörjning och utbildningsplanering på kort och lång sikt. Fortsatt kartläggning av kompetensbehov och fördjupade studier inom utbildning och arbetsmarknad ingår. I övrigt finansiering av ett antal aktiviteter som återfinns i kompetensberedningens handlingsplan. Aktiviteterna omfattar samtliga tre strategier inom mål 1.
Uppföljning av mål	Aktiviteter är påbörjade enligt plan, däribland 14 av 17 insatser som ingår i kompetensberedningens handlingsplan. Den regionala kompetensplattformens funktion har utvecklats i dialog med aktörer, bland annat angående samarbete med kompetensbehovsanalyser. Årets Kompetensforum hade temat utbildningssamverkan.
Budget	425 000 kronor
Utfall	408 600 kronor
Projektslut	2017-12-31

Projekt	Förstärkt regional kompetensplattform i Sörmland
Projektmål	Förstärkning av projekt Regional kompetensplattform, via medel från Tillväxtverket, med syfte att fastställa kompetensplattformens arbetssätt och struktur i Sörmland. Aktiviteterna omfattar samtliga tre strategier inom mål 1.
Uppföljning av mål	Projektet förlängdes med tre månader innan projektslut, med resultatet att kompetensplattformens funktion utretts och förankrats med aktörer i länet.
Budget	225 000 kronor (Delvis projektfinansierat: intäkter 225 000 kronor från Tillväxtverket och kostnader 450 000 kronor.)
Utfall	104 400 kronor
Projektslut	2017-10-31

Aktivitet	Politisk kompetensberedning
Aktivitetsmål	Styrgrupp för implementering av handlingsplanen och initiering av nya insatser i linje med det regionala kompetensplattformsuppdraget. De insatser som finns i handlingsplanen återfinns under regional kompetensplattform eller som egna poster.
Uppföljning av mål	Beredningen sammanträdde vid sex tillfällen och genomförde en studieresa till Västra Götaland för att lära om goda exempel på regionalt kompetensförsörjningsarbete inför regionbildningen. I övrigt har beredningen gett inspel på de nya nationella riktlinjerna för regionalt kompetensförsörjningsarbete som kommer att påverka regionförbundets regeringsuppdrag kommande år. Ordföranden har deltagit vid förbundets kommunchefsträff och informerat om beredningens arbete.
Budget	100 000 kronor
Utfall	99 200 kronor

Projekt	Satsning på Mälardalens högskola och samverkan med andra universitet och högskolor
Projektmål	Fortsatt stöd till Mälardalens högskola för att säkerställa akademiskt stöd inom framförallt områdena kompetens och innovation. Målet är att säkerställa Mälardalens högskolas status och dess möjlighet att vidareutveckla viktiga utbildningar och forskningsområden.

	Samverkan med universitet och högskolor är viktigt för att säkerställa länets behov av kompetens på många områden, särskilt de offentliga myndigheternas.
Uppföljning av mål	Spridning av forskning till länets kommuner är en viktig del och tillsammans med Mälardalens kompetenscentrum för lärande (MKL) har samproducerade forskningsprojekt medfinansierats. MKL arrangerar också SYV-nätverkets träffar och är processledare för skolchefsnätverkets testverksamhet för innovativ kompetensförsörjning i skolan. Ett fortsatt bidrag till uppstart av ett forskningsprojekt om vinster med införande av hälсотeknik i offentlig verksamhet har lämnats.
Budget	700 000 kronor
Utfall	700 000 kronor
Projektslut	2017-12-31

Strategi: Vi ger unga och vuxna bättre möjligheter att gå från utbildning till arbete

Projekt	Projekt #jagmed
Projektmål	Medverkan i det storregionala socialfondsprojektet #jagmed, som syftar till att fler unga i Östra Mellansverige ska slutföra sina gymnasiestudier alternativt hitta andra vägar till en varaktig etablering på arbetsmarknaden.
Uppföljning av mål	Sörmland har två #jagmed delprojekt, i Katrineholm respektive Nyköping/Oxelösund. Under 2017 har fler elever med stöd av projektet slutfört sin gymnasieutbildning. Metoder som provas inkluderar samverkan kring elever med extra stödbehov, tjänsten som elevstödjare, samt rutiner och arbetsmetoder för övergångar mellan stadier, kommuner och typ av huvudmän (offentlig/privat). Under året har projekten uppmärksammats lokalt och nationellt i media, vid konferenser och studiebesök. Inför sista verksamhetsåret har planering för implementering av arbetsmetoder i ordinarie verksamhet och spridning av resultat påbörjats.
Budget	350 000 kronor
Utfall	-239 000 kronor (intäkterna överstiger kostnaderna)
Projektslut	2018-12-31

Strategi: Vi genomför behovsanpassade insatser för grupper som har svårt att etablera sig på arbetsmarknaden.

Projekt	Arbetsplatsintegrerat lärande
Projektmål	Pilotprojekt för att utveckla arbetsplatsbaserad vuxenutbildning i länet, med vård och omsorg som bransch och nyanlända kvinnor och män som deltagare. Regionförbundet Sörmland är projektägare och pilotverksamheter genomförs i Eskilstuna, Trosa och Oxelösunds kommuner. Finansieras av Europeiska socialfonden.
Uppföljning av mål	Utbildning pågår i enlighet med projektmål. Kommunerna följer det löpande arbetet i de lokala styrgrupperna. Den regionala styrgruppen träffas regelbundet, projektet följs av externa utvärderare. Två workshops har genomförts med språkombud och reflektionsledare tillsammans med de lokala styrgrupperna och den regionala styrgruppen. Ett antal informationsinsatser för marknadsföring av projektet har genomförts.
Budget	0 kronor (Helt projektfinansierat: intäkter 800 000 kronor från socialfonden och kostnader 800 000 kronor.)
Utfall	104 300 kronor
Projektslut	2019-07-31

Aktivitet	ESF-projekt
Aktivitetsmål	I regionförbundets ambition att bistå medlemmarna med stöd i EU-arbetet har ett behov av förstudiemedel och medfinansiering av projekt identifierats. Målet är att mobilisera aktörer i Sörmland - myndigheter, näringsliv, kommuner, ideella organisationer med flera, för att genomföra utvecklingsprojekt som leder till ökad tillväxt och minskat utanförskap på den sörmländska arbetsmarknaden.
Uppföljning av mål	Två projekt som mobiliserats med dessa medel har beviljats från ESF-rådet. De två är "Integrationslyftet" och "Byggchansen". Under perioden har nya mobiliserings- och stödinsatser genomförts riktat till olika länsaktörer med egna intressen att ansöka inom pågående utlysningar.

	"Smart kompetens för industrin i Östra Mellansverige" är mobilisering för en kompetensomställning av anställda i industriföretag. "Kompetensutveckling inom hemtjänsten" handlar om arbetsplatsförlagd kompetensutveckling och anpassade kompetensutvecklingsmetoder, för utrikesfödd personal med brister i svenska språket. "Unga utrikes födda" är en ansökan som bygger vidare på framgångsrika metoder inom projektet #jagmed.
Budget	500 000 kronor
Utfall	630 300 kronor
Projektslut	2017-12-31

Mål 2: Sörmland har starka samband med omvärlden

Strategi: Vi utvecklar ett hållbart transportsystem

Aktivitet	Utvecklingsprocesser och löpande arbete
Aktivitetsmål	Regionförbundet driver, deltar och stödjer olika utvecklingsprocesser inom transport- och infrastrukturuområdet genom att genomföra strategier och aktivt arbeta med infrastrukturplanering. Målet är att stödja och vara verksam i organisationerna och på så sätt bevaka Sörmlands och medlemmarnas intressen nationellt, regionalt och lokalt. I arbetet ingår genomförandet av nu beslutad länstransportplan. Förbundet är delägare i Nyköping Östgötalänken AB, Biogas Öst och Råta linjen.
Uppföljning av mål	Inom det storregionala samarbetet "En bättre sats" har under året pågått storregional samverkan och påverkansarbete kopplat till den framtagna systemanalysen och förslaget till nationell plan. Bidrag och stöd till de olika organisationer regionförbundet stödjer och medverkar i har delvis betalats ut. Arbetet i Nyköping Östgötalänken AB bevakas löpande. Arbetet i Biogas Öst har en stark koppling till att skapa nödvändiga förutsättningar och kunskap om olika områden för att kunna skapa regionala bidrag för att uppnå klimat- och miljömålen i allmänhet och i förslaget till ny nationell plan.
Budget	520 000 kronor
Utfall	403 000 kronor

Aktivitet	Genomförande av länsplanen för regional transportinfrastruktur
Aktivitetsmål	Målet är att, utifrån den årliga beslutade processen, genomföra och följa upp den regionala planen i samverkan med Trafikverket, kommunerna, kollektivtrafikmyndigheten, länsstyrelsen och landstinget.
Uppföljning av mål	Länstransportplanen genomförs enligt årlig processmodell i vilken berörda aktörer ingår. Löpande möten har genomförts under året

	med den regionala transportgruppen med representanter från SKTM och Trafikverket. Kommunernas reviderade treårsplaner har inkommit till regionförbundet och en del av materialet ligger till grund för att prioritera statlig medfinansiering av olika kommunala objekt. Objekten syftar till att öka trafiksäkerheten, stärka gång- och cykelvägar samt åtgärder för att stödja kollektivtrafiken.
Budget	50 000 kronor
Utfall	6 000 kronor

Projekt	Digitalisering av arbetssättet med länstransportplanen
Projektmål	Målet är att skapa överblick, tydlighet och förenklad hantering genom att utveckla ett digitalt verktyg som stöd i kommunernas och regionförbundets löpande arbete i processen. Verktöget omfattar planering och ansökan om statlig medfinansiering till uppföljning av själva genomförandet på objektsnivå.
Uppföljning av mål	Första modulen med statlig medfinansiering på kommunalt vägnät är klar. Arbetet har tagits väl emot av både kommunerna och SKTM. Man ser helt klart nyttan med att samla all information om treårsplanerna på ett ställe. Alla kommuner och SKTM har beslutat sig för att använda modulen för ansökningsomgången 2019. Även Trafikverket har visat positivt intresse för resultatet av arbetet. Nästa steg är att kartlägga och digitalisera resterande tre delprocesser vilket planeras ske under 2018. Då detta arbete avslutats kan helt digitala treårsplaner upprättas och hållas aktuella samt att arbetet med nästa länstransportplan underlättas.
Budget	300 000 kronor
Utfall	522 600 kronor
Projektslut	2017-12-31

Projekt	Framtagande av ny länsplan för regional transportinfrastruktur i Södermanlands län 2018–2029
Projektmål	Regionförbundet Sörmland har i egenskap av formell planupprättare det statliga uppdraget att ta fram länsplanen för den regionala transportinfrastrukturen i Sörmland. Målet är att enligt det statliga uppdraget, upprätta och fastställa en ny länsplan med fördelning av medel för investeringar och förbättringsåtgärder i transportinfrastrukturen.

Uppföljning av mål	Processarbetet med länstransportplanen (LTP) har pågått sedan 2016. Under 2017 låg fokus på åtgärdsplaneringen och att arbeta fram ett förslag till länspan. Dialog och förankring med olika intressenter har fortsatt i åtgärdsplaneringen under året. Under våren 2017 hölls tre workshops och en konferens. Parallellt med framtagandet har också en hållbarhetsbedömning utarbetats som beskriver konsekvenser av planen för miljö, ekonomisk och social hållbarhet. Prioriteringsdiskussioner med länets politiker pågick fram till september då remissen skickades ut på remiss.
Budget	650 000 kronor
Utfall	548 400 kronor
Projektslut	2018-12-31

Aktivitet	Genomförande av regional cykelstrategi för Sörmland
Aktivitetsmål	Målet är att aktivt arbeta med processer och projekt i genomförandet kopplat till strategiområdena i cykelstrategin. Under 2017 har arbetet med vägplaner för regionala cykelstråk samt utveckling och förvaltning av Näckrosleden fortsatt.
Uppföljning av mål	Arbetet med den regionala cykelstrategin har varit en integrerad del av framtagandet av en ny länstransportplan under året. Medfinansiering och planarbete har säkrats och stråk har blivit prioriterade i nya länstransportplanen. Planering har också påbörjats för en framtida revidering av strategin. På turismcyklingsområdet har arbetet med Näckrosleden fortsatt. Avtalsskrivningar med enskilda väghållare har fortsatt. Ett förankringsarbete hos trafikverket har pågått under året för att säkerställa ett skyltprojekt när Näckrosleden blir en nationell turistcykelled. GIS-underlag om leden har tagits fram.
Budget	100 000 kronor
Utfall	49 500 kronor

Aktivitet	Utredningar och övrig verksamhet
Aktivitetsmål	Målet är att inom ramen för deltagandet i EU-projektet "Going local 2020" undersöka förutsättningarna och villkoren för Sörmland inom området cirkulär ekonomi. I arbetet ingår att verka för Sörmlands förutsättningar att utnyttja tidigare beviljade bidrag från Naturvårdsverket. Bidraget ska hjälpa till att skapa nödvändiga förutsättningar för produktionen av lokalproducerat förnyelsebar energi vilken kan användas i det sörmländska

	transportarbetet och på så sätt lämna bidrag till de nationella klimatmålen.
Uppföljning av mål	Regionförbundet har deltagit i projektet ”Laddinfra Öst” som leds av länsstyrelsen i Uppsala där huvudmålet har varit att ta fram en storregional strategi för laddinfrastruktur för elbilar. Inom området cirkulär ekonomi undersöks möjligheterna att genomföra en utredning för att bedöma vilka förutsättningar som finns för att på kommersiella grunder utveckla aquaponisk odling i länet.
Budget	300 000 kronor
Utfall	242 900 kronor

Aktivitet	Utveckling av Skavsta som internationell transportnod
Aktivitetsmål	Målet är att aktivt stödja arbetet med Skavstaområdets tillväxtpotential och hur flygplatsen kan utvecklas till en internationell nod för flyg, tåg och vägtransporter med koppling till Ostlänken. I arbetet ingår medverkan i EU-projektet ”Skavsta Access 2.0” och att arbeta utifrån avsiktsförklaringen mellan Nyköpings kommun, Skavsta och regionförbundet.
Uppföljning av mål	Regionförbundet har deltagit i utvecklingsgruppen och samverkat med kommunen och Stockholm-Skavsta flygplats för planering av ett långsiktigt kommunikations- och påverkansarbete kring flygplatsen. Det har också påbörjats diskussioner med flygplatsen om en ny projektansökan från europeiska CEF-fonderna kring ett nytt projekt för byggande av resecentrum Skavsta.
Budget	300 000 kronor
Utfall	229 300 kronor

Strategi: Vi skapar en modern IT-infrastruktur i Sörmland

Projekt	Digitalisering av informationsöverföring mellan vård- och omsorgsaktörer
Projektmål	Målet är att stödja kommunerna i deras digitaliseringsarbete genom att i samverkan utveckla digitala verksamhetsnära tjänster. Under verksamhetsåret kommer arbetet att inriktas på informationsöverföring mellan kommuner och landsting. Förbättrad informationsöverföring mellan huvudmännen bidrar till effektivare omhändertagande, förbättrad patientsäkerhet, sänkta kostnader och bättre resursutnyttjande av vårdplatser.

Uppföljning av mål	Projektet som engagerat samtliga Sörmlandskommuner och Landstinget har trots den ansträngda tidplanen genomförts och till övervägande del fullföljt målsättningarna i projektplanen. Projektet har formellt avslutats inom projekttiden. Beroende på faktorer utanför länets kontroll saknas vissa tekniska moduler. Ansvar för att bevaka kvarvarande moduler har lämnats över till Länsstyrgruppen. En slutrapport överlämnas till beställaren under januari månad 2018.
Budget	1 000 000 kronor
Utfall	970 300 kronor
Projektslut	2017-12-31

Aktivitet	Bredband/e-förvaltning
Aktivitetsmål	Aktiviteten har som huvudmål att stimulera utbyggnaden av den digitala tillgängligheten avseende både fast och mobilt nät. Regeringens nationella målsättning om 100 Mbit/s till 90 % av hushållen utgör delmål till 2020. Därefter ska Sörmlands regionala strategi om 100 % eftersträvas. Förbundet kommer även att, tillsammans med länsstyrelsen, fungera som regional bredbandssamordnare.
Uppföljning av mål	Under året har Sörmland bl.a. varit arrangör för en nationell bredbandskonferens och tagit fram "Nej-tack" undersökning som beskriver varför vissa hushåll tackar nej till fibererbjudanden. Förbundskontoret har deltagit i den framtidsgrupp som drivs av Post- och telestyrelsen (PTS), och lämnat kommentarer till den marknadsreglering som bereds på nationell nivå. Kontoret har dessutom ett antal samarbetsprojekt med PTS. Regelbundna möten genomförs i det regionala nätverket "Top Gear" där kommunernas bredbandssamordnare finns representerade. Regelbundna träffar genomförs också tillsammans med marknadens aktörer. Under året initierades ett nytt arbete med att förankra och starta ett center för digital transformation. Centret skall vara ett nav för länets kommuner och landstinget för digital utveckling (transformation).
Budget	500 000 kronor (Delvis externfinansiering: intäkter 857 000 kronor från Post- och telestyrelsen, kostnader 2 299 900 kronor).
Utfall	1 442 900 kronor

Aktivitet	Politisk beredning för infrastruktur- och bostadsfrågor
------------------	--

Aktivitetsmål	Målet med beredningen är att knyta ihop infrastrukturfrågor, långsiktiga bostadsstrategiska frågor och regional fysisk planering.
Uppföljning av mål	Beredningen har hållit sex möten under året. Fokus har legat på ny länstransportplan samt olika remissvar som berör ämnesområdet. Vidare har frågor som berör länets befintliga och planerade förutsättningar för tillgänglighet redovisats och diskuterats. Tillgänglighet är en mycket viktig komponent för den fysiska planeringen vilken i sin tur utgör en viktig grund för bostadsbyggande och tillväxt. En helhetssyn på området medför att risken för suboptimering minskas. Sambanden har diskuterats i beredningen utifrån förutsättningar för ett regionalt bostadsbyggande.
Budget	120 000 kronor
Utfall	24 700 kronor

Mål 3: Sörmland har ett konkurrenskraftigt näringsliv

Strategi: Vi påverkar attityder till entreprenörskap

Aktivitet	Ung företagsamhet (UF)
Aktivitetsmål	Målet är att medfinansiera Ung Företagsamhets verksamhet kring UF-företagande i länets gymnasieskolor. Visionen för Ung Företagsamhet är att alla elever i Sörmland som vill ska ha möjlighet att driva ett UF-företag under sin gymnasietid. Ett viktigt arbete för UF är att inspirera fler lärare till att handleda ungdomar i företagande.
Uppföljning av mål	UF arbetar med att öka intresset för entreprenörskap och företagande bland ungdomar och har framgångsrikt det senaste året fått en kraftig ökning av antalet deltagande elever.
Budget	285 000 kronor
Utfall	285 000 kronor

Aktivitet	Samarbete med Nyföretagarcentrum
Aktivitetsmål	Samverkan kring insatser för ökat nyföretagande i Sörmland.

Uppföljning av mål	Uppföljning sker genom avstämmningar. Nyföretagarcentrum finns till stöd för nya och blivande företagare och en rad olika aktiviteter genomförs för att nå målet att fler nya företag skall startas och leva vidare.
Budget	50 000 kronor
Utfall	46 100 kronor

Aktivitet	Almi Internationella invandrarförening (IFS)
Aktivitetsmål	Via IFS-verksamhet ska ett flertal företagare med utländsk bakgrund få rådgivning så att de kan starta företag. Även nystartade företag av denna typ ska få rådgivning. En speciell satsning på kvinnor med utländsk bakgrund ingår också. IFS ingår i Almis verksamhet och har till uppgift att främja företagandet för personer med utländsk bakgrund. Insatserna ska vara långsiktigt hållbara, både för ekonomi, jämställdhet och kulturell integration.
Uppföljning av mål	Flödet av nya kunder bedöms som högt. Kundtillströmningen är extra stor i Eskilstuna, Katrineholm, Vingåker och Flen. Majoriteten av kunderna är arabisktalande från Syrien och Irak. Nyföretagarrådgivning är dominerande.
Budget	900 000 kronor
Utfall	900 000 kronor

Strategi: Vi utvecklar det regionala innovationssystemet med individen i fokus

Projekt	Robotdalen (externt projekt, medfinansieras av regionförbundet)
Projektmål	Projektet har pågått i drygt tio år som en del i Vinnovas Vinnväxt-program. Finansiering erhålls även från EU:s regionalfond. Projektets områden är fältrobotik, industrirobotik och hälsorobotik. Regionförbundet följer projektet så att det uppnår de mål som Vinnova och EU:s regionalfond ställer.
Uppföljning av mål	Vinnova beslutade under året om fortsatt stöd även under perioden 2018-2019. Robotdalen har under året visat ett ökat engagemang i

	Sörmland. Samarbetet med MITC och projektet FriS (Framtidens Industri i Sörmland) gör projektet mera synligt i länet. Förstudier för robotisering pågår i ett mindre antal industriföretag och olika robotlösningar prövas inom den kommunala vård- och omsorgsverksamheten i Eskilstuna. Robotdalen deltar även i industrisamarbeten inom Smart Specialisering i Östra Mellansverige.
Budget	1 000 000 kronor
Utfall	1 000 000 kronor
Projektslut	2017-12-31

Projekt	Mälardalen Industrial Technology Center (MITC) (externt projekt, medfinansieras av regionförbundet)
Projektmål	Syftet är att utveckla samverkan mellan företag, akademi och samhälle inom området industriell teknisk utveckling och transformation, produktutveckling, digitalisering och innovation. I samarbetet ingår industriföretag i Mälardalen, från olika delar av Sörmland, samt Mälardalens högskola. Målet är att MITC, i samarbete med andra regionala och nationella aktörer, ska bidra till att stärka industriföretagens utveckling och konkurrenskraft.
Uppföljning av mål	MITC verkar nu inom hela länet, bl a genom FriS-projektet, där man tillsammans med Almi och Östsvenska Handelskammaren genomför behovsinventeringar och olika utvecklingsinsatser i industriföretag. I projekten Kickstart, Digilyftet och Digifuture bidrar man med kompetens för näringslivets digitalisering. Regionalfondsprojektet Transmission syftar till snabbare teknikomställning inom tung fordonsindustri. Inom industrisamarbetet i Östra Mellansverige är MITC en aktiv part.
Budget	500 000 kronor
Utfall	500 000 kronor
Projektslut	2017-12-31

Aktivitet	Utveckling av det regionala innovationssystemet
Aktivitetsmål	Syftet är att samordna ett väl fungerande innovationsstödsystem, som genom ett kundorienterat arbetssätt bidrar till att människor, organisationer och företag arbetar mera innovationsinriktat, för bättre konkurrenskraft och ökad tillväxt samt för att lösa angelägna samhällsutmaningar. Målet är att systemets aktörer, med länets fyra innovationsnoder som motor, ska samverka aktivt

	med varandra och med olika innovativa och akademiska miljöer, för att tillsammans ge ett så heltäckande stöd som möjligt. I posten ingår Innovationsnoderna, Almi innovationsrådgivning, Munktell Science Park, Create Business Incubator och Mötesplats Innovation.
Uppföljning av mål	Samverkansplattformarna FriS och Team Tillväxt (se nedan under rubriken Strong) har bidragit till ökad kännedom, tydligare roller aktörerna emellan och bättre samordning av det samlade företagsstödet. Samverkan företag-stödaktörer-akademi är fortfarande svag och behöver stärkas och utvecklas under de kommande åren. Munktell Science Parks regionala uppdrag innefattar driften av den digitala portalen för företagsstöd, verksam.se/sormland. Inkubatorn Create har ökat sitt inflöde av företag från Sörmland, tack vare extra satsningar i länet. "Mötesplats för innovationssystemet" har genomförts två gånger under året.
Budget	2 600 000 kronor
Utfall	2 196 600 kronor

Aktivitet	Insatser inom styrkeområden – ”Smart specialisering”
Aktivitetsmål	En strategi för ”Smart specialisering” i Sörmland förväntas antas av regionstyrelsen i början av 2017. Därefter påbörjas riktade insatser för utveckling av de styrkeområden som definierats i strategin. Målet är att de utpekade områdena utvecklas och ökar sin konkurrenskraft såväl nationellt som internationellt.
Uppföljning av mål	Strategin för Smart specialisering i Sörmland antogs av regionstyrelsen 2017-02-02. Riktade insatser har påbörjats inom alla de tre utpekade styrkeområdena. Inom området ”Avancerad industri” har aktörssamarbetet FriS (ALMI, MITC och Östsvenska Handelskammaren) startats för att stötta industriföretagens utveckling. Inom biobaserade näringar har mötes- och utvecklingsplattformen Agro Sörmland bildats, som påbörjat ett omfattande arbete med seminarier, möten, innovationssamarbeten och projekt för utveckling av de gröna näringarna. Inom verksamhetsnära digitala tjänster pågår skapandet av ett IT-

	kluster för utbyte och gemensam utveckling mellan företag och offentlig verksamhet.
Budget	1 100 000 kronor
Utfall	1 826 100 kronor

Projekt	ÖMS (Östra Mellansverige) Smart specialisering 1 och 2
Projektmål	Projekt under EU:s regionalfond för att ta fram gemensamma styrkeområden för fem län i Östra Mellansverige. Mål i projekt 1 är att identifiera och beskriva länsövergripande styrkeområden för ÖMS samt att etablera samverkansformer och processer mellan länens utvecklingsorganisationer, företagsnätverk och olika stödaktörer. Projekt 2 söks under året som ett fortsättningsprojekt kring fortsatt samarbete och insatser för gemensam utveckling inom de definierade styrkeområdena.
Uppföljning av mål	ÖMS-samarbetet kring smart specialisering utvecklas snabbt, ger större kraft åt de insatser som görs och bidrar även positivt till respektive regions egen verksamhet. Ett nytt regionalfondsprojekt, ECS Innovative Smart Region har nu beviljats för fortsatt samarbete 2018-2020. Fyra gemensamma samverkansområden har tagits fram och insatser påbörjats inom samtliga. Inom områdena "Smart Industri" och "Framtidens Energilösningar" pågår nu större projekt med aktörer från de olika regionerna. På området "Hållbar livsmedelsförsörjning" genomförs flera förstudier och inom "Life Science -Vård&Hälsa" diskuteras möjliga prioriteringar. Inom flera av områdena har samarbeten påbörjats med andra europeiska regioner och med Europakommissionens samverkansplattformar för smart specialisering(S3).
Budget	600 000 kronor
Utfall	156 900 kronor
Projektslut	2017-12-31

Projekt	Strong (Sörmland, tillväxtregion på gång)
Projektmål	Att skapa en "Sörmlandsmodell" för länsövergripande innovationsarbete i länets alla delar samt en aktörsplattform för gemensam hantering och stöd till företag som vill växa.

	Att skapa och vidareutveckla en länsgemensam innovationsdag för Sörmland.
Uppföljning av mål	Arbetet med att skapa en länstäckande Sörmlandsmodell för innovationsstöd fortsätter. Erfarenhetsutbyten med andra regioner sker löpande och flera pilotprojekt har genomförts. Ett forum "Team Tillväxt" har skapats, där tillväxtföretag några gånger årligen kan presentera sina behov och få stöd av en samlad panel ur innovationssystemet. Sörmlandsdagen, en entreprenörs- och innovationsdag för Sörmland genomförs årligen, i samarbete med länsstyrelsen och andra aktörer. Projektet har av Tillväxtverket beviljats förlängning t o m 31 augusti 2018.
Budget	0 kronor (Helt projektfinansierat: intäkter 1 400 000 kronor från Tillväxtverket och kostnader 1 400 000 kronor.)
Utfall	568 600 kronor
Projektslut	2018-08-31

Strategi: Vi bidrar till att utveckla strategiskt viktiga branscher

Aktivitet	Handlingsprogram för näringslivsutveckling
Aktivitetsmål	Målet är att utifrån handlingsprogrammet genomföra utvecklingsinsatser i samråd med länets kommuner och deras näringslivsfunktioner.
Uppföljning av mål	Regionförbundet samordnar gemensamma kommunala aktiviteter, främst är det inom nätverket för kommunala näringslivschefer. Denna samordning handlar om att hitta gemensamma mål, möjligheter, behov och problemställningar. Vi lyfter även aktuella frågeställningar och hittar lösningar gemensamt. Vi har ett brett engagemang från näringslivscheferna, vilket visar på ett stort intresse från kommunerna.
Utfall	132 000 kronor
Budget	100 000 kronor

Projekt	Det regionala turismutvecklingsuppdraget
Projektmål	Målet är att följa upp att det regionala uppdraget utförs enligt upphandling. I uppdraget ingår fortsatt arbete med destinationsutveckling, där en viktig del är att professionalisera näringen och att öka lönsamheten i företagen.
Uppföljning av mål	Uppdraget för regional turism är upphandlat och utförs av Stua. Liksom tidigare ligger fokus på destinationsutveckling med inriktning på den internationella marknaden. Arbetet sker i nära samarbete med kommunerna. Stua har lyckats få Sörmland att bli pilotlän bland annat i utformningen av nya digitala plattformar för besöksnäringen och har via medfinansiering från EU:s regionalfond startat projektet "Digital destinationsutveckling". Genom STUA finns Sörmland med i olika sammanhang utanför länet och på den internationella arenan och inom statistikområdet samverkar man med grannlänerna.
Budget	4 000 000 kronor
Projekt slut	2017-12-31
Utfall	4 000 000 kronor

Projekt	Utökat arbete med destinationsutveckling
Projektmål	Att genomföra en studie kring inkommande besökare till Sörmland som kan ligga till grund för kommande insatser. Stärka produktområdet kultur och historia. En kommunikations- och profileringsguide för "Sveriges slottsdestination" ska utarbetas med enhetligt Sörmlandsbudskap.
Uppföljning av mål	En studie kring inkommande besökare har genomförts kopplad till tillgänglighet. En del i detta har varit att knyta ihop det med den studie som Skavsta flygplats har gjort. Samarbete pågår med kulturaktörer för att skapa nya produkter. Fortsatt profileringsarbete utifrån "Sveriges slottsdestination" har bland annat utmynnat i filmer på Youtube kring turistisk fysisk planering samt digital destinationsutveckling. En profilerings- och kommunikationsguide förbereds och presenteras senvintern 2018.
Budget	800 000 kronor
Utfall	800 000 kronor
Projektslut	2017-12-31

Aktivitet	Almi Företagspartner Stockholm Sörmland AB, basuppdrag
Aktivitetsmål	Almis uppdrag är att främja utvecklingen av konkurrenskraftiga små och medelstora företag samt stimulera nyföretagande i syfte att skapa tillväxt och förnyelse. Verksamheten ska vara inriktad på företagsutveckling genom rådgivning och finansiering med utlåning till små och medelstora företag. Här ingår också tillväxtrådgivning och samverkan i Östra Mellansverige. I aktiviteten ingår att följa upp genomförandet av de politiskt beslutade ägardirektiven.
Uppföljning av mål	I Almis basuppdrag har ingått en kombination av lån och rådgivning till företag med tillväxtambitioner. Under året har ett nytt samverkansavtal som ska gälla de kommande fyra åren arbetats fram. Avtalet reglerar verksamheten och har tecknats mellan de tre ägarna, Almi Företagspartner AB, Stockholms läns landsting och Regionförbundet Sörmland. Almi har också under året arbetat vidare med sitt basuppdrag och tagit fram ett förslag på effektivisering av sitt arbete och sina insatser mot specifika kundsegment.
Budget	5 800 000 kronor
Utfall	5 744 700 kronor

Aktivitet	Almi, regionspecifikt uppdrag
Aktivitetsmål	Utforma ett regionspecifikt uppdrag kring företagsrådgivning för tillväxtföretag samt företag som står inför ett generationsskifte.
Uppföljning av mål	I det regionspecifika uppdraget har företagsrådgivning till tillväxtföretag genomförts i samverkan med länen i Östra Mellansverige. Arbetet medfinansieras av EU:s regionalfond under projektnamnet "Tillväxtlyftet". Inom projektet har man hittills levererat insatser till 63 unika kunder i Sörmland.
Budget	500 000 kronor
Utfall	500 000 kronor

Projekt	Almi invest
Projektmål	Medfinansiering av en gemensam investeringsfond i Östra Mellansverige. Fonden riktar sig till företag med tillväxtplaner och som är villiga att släppa in främmande kapital och externt ägande i verksamheten. Fonden medfinansieras av EU:s regionalfond.
Uppföljning av mål	Investeringsfonden omsluter 150 miljoner och är finansierad från EU:s regionalfond, Almi moderbolag samt regionerna i Östra Mellansverige. En viss del kommer även från återbetalningar från den tidigare Fond I. Sörmländska företag är fortfarande underrepresenterade när det gäller antal möjliga investeringsobjekt. Almi Invest arbetar aktivt med det sörmländska innovationssystemet i syfte att komma i kontakt med företag med behov av riskkapital. I det sörmländska näringslivet är andelen bolag som är lämpade för riskkapitalinvesteringar lägre än till exempel i Östergötland och Uppsala.
Budget	950 000 kronor
Utfall	920 000 kronor
Projekt slut	2019-12-31

Projekt	Insatser för att främja övergången till en koldioxidsnål ekonomi
----------------	---

Projektmål	Medfinansiering av pågående insatser inom området koldioxidsnål ekonomi som också får finansiering från EU:s regionalfond.
Uppföljning av mål	Regionförbundet är fortsatt medfinansiär i två regionalfondprojekt inom området koldioxidsnål miljö. De handlar om energieffektivisering inom företag samt solel. Vi är med i samtal kring nya gemensamma projekt med våra grannlän.
Budget	300 000 kronor
Utfall	338 500 kronor
Projektslut	2018-12-31

Mål 4: Sörmland har hållbara och attraktiva livsmiljöer

Strategi: Vi prioriterar en hållbar och attraktiv boendemiljö

Aktivitet	Regional fysisk planering
Aktivitetsmål	Med utgångspunkt från bland annat de storregionala planeringsunderlagen fortsätta arbetet med att ge Sörmlandsstrategin 2020 ett rumsligt perspektiv. En regional fysisk planering som kan sammanväga våra regionala planeringar som tillväxtplanering, infrastrukturplanering och kollektivtrafik. Detta ska ske genom en utvecklad inom- och mellanregional samverkan och dialog. Arbetet kommer i hög grad att bygga på en fortsatt utveckling av det gemensamma analysarbetet i länet och regionen.
Uppföljning av mål	I mars genomfördes ett uppskattat lärpas med fokus på fysisk planering och näringslivsfrågor/smart specialisering med tjänstepersoner från kommun och region. I uppdraget med att revidera Sörmlandsstrategin ingår framtagandet av en strukturbild. Diskussion och arbete har genomförts inom processen för revidering av Sörmlandsstrategin och resulterat i att två nivåer (av tre) i strukturbilden presenteras i remissversionen av strategin. Planeringsnätverket har under året haft fem träffar.
Budget	400 000 kronor
Utfall	230 000 kronor

Aktivitet	Storregionalt planeringssamarbete
Aktivitetsmål	Deltagandet innebär att aktivt medverka i den storregionala samverkansgruppen för Östra Mellansverige (ÖMS) och dess arbete med att ta fram gemensamma storregionala planeringsunderlag.
Uppföljning av mål	Befolkningsframskrivning och efterföljande strukturanalys har bearbetats och det storregionala planeringsunderlaget genomgått en slutredigering. En gemensam ÖMS-konferens för berörda regioner och kommuner genomfördes i december med utgångspunkt i det gemensamma storregionala planeringsunderlaget.
Budget	100 000 kronor
Utfall	17 000 kronor

Projekt	Landsbygdsutveckling, inklusive ”Stolt mat i Sörmland”
Projektmål	Att tillsammans med andra regionala parter som exempelvis länsstyrelsen, göra insatser för tillväxt på landsbygden. Ett projekt inom detta är ”Stolt mat i Sörmland”.
Uppföljning av mål	Vi fortsätter att samarbeta med länsstyrelsen inom landsbygdsutveckling. I projektet Stolt mat i Sörmland är även två regionala banker medfinansiärer. Vi har inlett arbetet tillsammans med länsstyrelsen att under år 2018 ta fram en ny regional livsmedelsstrategi samt att stärka de aktiviteter vi redan är aktiva inom.
Budget	475 000 kronor
Utfall	495 000 kronor
Projektslut	2017-12-31

Strategi: Vi skapar förutsättningarna för en god och jämlik hälsa hos sörmlänningarna

Projekt	Stöd till integrationsinsatser i länet
Projektmål	Målet är att stimulera till och medverka i insatser som lyfter fram integrationen som en tillväxtfaktor. Fokus ligger på

	medlemmarnas behov och att hitta möjligheter till samverkan i regionen kring frågan.
Uppföljning av mål	Kartläggning av nuläge och behov färdigställdes i början av året samt spreds i samband med färdigställandet. I samarbete med länsstyrelsens integrationsteam och några av regionförbundets nätverk genomfördes en konferens i oktober. Konferensens syfte var att sprida budskapet om att se integration som en tillväxtfaktor. Den baserades bland annat på den genomförda kartläggningen och utformades i samarbete med länsstyrelsen och Sörmlands Integrationsstrateginätverk. Regionförbundet har under hela året aktivt deltagit i Integrationsstrateginätverket och även upprätthållit ett tätt samarbete med länsstyrelsen.
Budget	175 000 kronor
Utfall	192 700 kronor
Projektslut	2017-12-31

Projekt	Jämställd regional tillväxt
Projektmål	Målet är att inom regeringsuppdraget för jämställd regional tillväxt verka för att kvinnor och män ska ha samma förutsättningar att nå inflytande i det regionala tillväxtarbetet och på likvärdiga villkor få tillgång till de resurser som finns för regionala satsningar på hållbar tillväxt.
Uppföljning av mål	Under perioden har två prioriterade områden utvecklats: Prio1, kommunikationsinsatsen. Under året har ett kommunikationsmaterial tagits fram i samarbete med jämställdhetsnätverket JÄMKOM. En första spridningspresentation har genomförts som bildat en bas för vidare utveckling av spridningen. Vidare har spridning och utvidgning av kommunikationsmaterial planerats under perioden. Prio 2, Jämställdhetsintegrering av regionalfondsprocesser i samarbete med de andra ÖMS-länen. Inom detta projekt har en kartläggning gjorts samt en modell tagits fram och testats under året. Förutom det har en arbetskonferens planerats att äga rum i början av 2018. Förutom regeringsuppdraget har även beslut i regionstyrelsen tagits om en handlingsplan för jämställd och jämlik regional tillväxt. Några första insatser enligt planen har genomförts.

Budget	0 kronor (Helt projektfinansierat: intäkter 600 000 kronor från Tillväxtverket, kostnader 600 000 kronor).
Utfall	800 kronor
Projektslut	2018-12-31

Aktivitet	Politisk beredning för jämlik hälsa
Aktivitetsmål	Målet med beredningen är att öka kunskapen om hälsosituationen i Sörmland och driva frågan om ett minskat gap i fråga om hälsa kontra ohälsa.
Uppföljning av mål	Beredningen har under perioden sammanträtt tre gånger. Beredningen har beslutat att delta med två representanter vid European Public Health Conference i Danmark i augusti. Beredningen och SKL har bjudit in politiker och tjänstemän i länet till en workshop för att arbeta med underlag till en nationell strategi för hälsa. Beredningen har också deltagit i dialogmöte inför framtagandet av den nya Sörmlandsstrategin. Beredningen har påbörjat ett analysarbete för att följa upp arbetet med hälsans bestämningsfaktorer och koppla det till det tvärssektoriella perspektivet. En av de mest avgörande faktorerna för jämlik hälsa är att man har ett arbete som försörjning och ingår i ett sammanhang med den tillhörighet det innebär.
Budget	100 000 kronor
Utfall	20 700 kronor

Regionförbundets insatser utöver mål och strategier i Sörmlandsstrategin 2020

Projekt	Morgonsoffor
Projektmål	Målet är att öka kännedomen om Regionförbundet Sörmland i ett positivt sammanhang när det gäller företagande, marknadsföring och regional utveckling i Nyköping/Oxelösund, KfV-regionen (Katrineholm, Flen och Vingåker) och Gnesta samt stärka vårt varumärke.

Uppföljning av mål	Regionförbundet har varit med och finansierat, planerat och genomfört totalt 16 Morgonsoffor i länet under det gångna året. Åtta i Nyköping/Oxelösund, fyra i KfV-området och fyra i Gnesta varav en av Gnestas soffor var en så kallad "Sörmlandssoffa" som genomfördes den 1 september med drygt 200 deltagare och där regionförbundet stod som värd tillsammans med Gnesta kommun. Under året har regionförbundet även varit värd för en av sofforna i KfV-området och en av sofforna i Nyköping/Oxelösund. I den sistnämnda delade även samtliga arrangörer av soffan på ett gemensamt värdskap i slutet av året. Länets tre olika soffor har under det gångna året lockat cirka 1 650 deltagare.
Budget	100 000 kronor (Delvis externfinansierat: intäkter 150 000 kronor och kostnader 250 000 kronor)
Utfall	131 300 kronor
Projektslut	2017-12-31

Aktivitet	Kraftsamling Sörmland
Aktivitetsmål	Målet är att stärka länet genom en översyn av Sörmlands regionala samverkansbehov. Revidering av Sörmlandsstrategin planeras, inkluderande utredningar och fördjupade analyser. Regionförbundet ska även delta i Reglabs framsynsprocess 2017-2018.
Uppföljning av mål	Dialogfasen i processen för revidering av Sörmlandsstrategin påbörjades 31 mars, därefter har länets kommuner, landsting, kollektivtrafikmyndigheten samt länsstyrelsen delgett projektgruppen sina synpunkter kring länets utmaningar och möjligheter. En remissversion av den reviderade strategin antogs av regionstyrelsen den 6 december. Under året har två (av projektets sammanlagt fyra) workshops genomförts med framsynsgruppen i Reglabs framsynsprocess 2017-2018. Även chefs- och politikerseminarier har genomförts. Regionförbundet har deltagit i den gemensamma processen för att skapa en kommande region Sörmland. Arbetet har drivits i projektform där regionförbundets, landstingets och kollektivtrafikmyndighetens ledande politiker och tjänstemän varit styrande.
Budget	1 820 000 kronor
Utfall	1 164 800 kronor

Aktivitet	Stödstruktur för ett effektivt nyttjande av EU:s strukturfonder
Aktivitetsmål	Målet är att stödja och underlätta för medlemmarna och andra aktörer att utnyttja befintliga EU-medel på ett effektivt sätt. En stödstruktur med både personella och ekonomiska resurser under hela programperioden ska fortsätta att byggas upp inom förbundskontoret. Mobilisering av både regionalfondsprojekt och socialfondsprojekt ska genomföras i länet och i Östra Mellansverige. Kunskap om EU:s möjliga finansieringsformer ska finnas på regionförbundet.
Uppföljning av mål	Regionförbundet medfinansierar en koordinator för det gemensamma strukturfondsarbetet i Östra Mellansverige (ÖMS). Inom länet tillhandahåller förbundet också hjälp och stöd till mobilisering av socialfondsprojekt. Under året har det inom ÖMS-området uppstått ett extraordinärt behov av att mobilisera inom området CO2 och för gemensamma insatser inom socialfondsområdet. Dessa har regionförbundet valt att medfinansiera.
Budget	2 000 000 kronor
Utfall	1 083 800 kronor

Aktivitet	Tematisk utvärdering
Aktivitetsmål	I uppdraget att följa upp Sörmlandsstrategin 2020 ingår att årligen göra en tematisk utvärdering av insatser som gjorts över tid inom något av strategins målområden. Under 2017 är målet att utvärdera bredbandsutbyggnaden i länet.
Uppföljning av mål	Regionförbundet har genomfört en tematisk utvärdering av arbetet med bredbandsutbyggnad. Rapporten kommer att redovisas i början av 2018. Utvärdering 2016 kring besöksnäringen blev något senarelagd, varför delar av kostnaderna belastar 2017 års budget.
Budget	300 000 kronor
Utfall	429 800 kronor

Aktivitet	Sörmlandsdatabasen
Aktivitetsmål	Målet är att tillhandahålla en statistikdatabas för regionens och kommunernas analysbehov samt att ansvara för att den återkommande uppdateras med relevanta data. Härigenom får användarna möjlighet att på ett kostnadseffektivt och mer mångfacetterat sätt analysera utvecklingen. Ett viktigt mål är också att uppfylla de åtaganden som följer av SCB:s krav på sekretess och att stödja övriga användare med kunskap i analysfrågor.
Uppföljning av mål	Den årliga uppdateringen av databasen med uppgifter för 2015/2016 genomfördes under våren. Enligt regionförbundets avtal med SCB ansvarar förbundet för utbildning och rådgivning i databashantering och sekretessregler för länets användare. Utbildningstillfällen anordnades i linje härmed under våren och hösten. Inför uppdateringen har offertunderlagen koordinerats med övriga län. SCB:s krav på sekretesshanteringen skärps också ytterligare. Användare av databasen är, förutom Regionförbundet, Sörmlands samtliga kommuner och landstinget.
Budget	125 000 kr (Delvis externfinansierad: intäkter 200 000 kronor och kostnader 325 000 kronor)
Utfall	100 000 kronor

Aktivitet	Nätverk för EU-samordnare
Aktivitetsmål	Målet är att driva och utveckla nätverket för länets EU-samordnare så att de kan stödja medlemmarnas politiker vid internationella kontakter på regional nivå och i strukturfondsarbetet.
Uppföljning av mål	Under året har inga nätverksträffar genomförts på grund av byte av administrativ handläggare. Mötena planeras återupptas under 2018.
Budget	50 000 kronor
Utfall	0 kronor

Aktivitet	Medlemskap i Stockholmregionens Europaförening (SEF) samt Nordiska skärgårdssamarbetet.
------------------	--

Aktivitetsmål	Utveckla regionförbundets engagemang och medlemskap i nämnda organisationer.
Uppföljning av mål	Regionförbundet har deltagit på styrelsemöten och informationstillfällen i SEF. Föreningen har tagit fram ett positionspapper kring nya sammanhållningspolitiken. Medlemskap i Nordiska skärgårdssamarbetet ingicks våren 2017.
Budget	150 000 kronor
Utfall	211 100 kronor

Aktivitet	Reglab
Aktivitetsmål	Medlemskap och deltagande i det nationella forumet för lärande om regional utveckling. I forumet möts bland annat regioner, myndigheter och forskare för att lära sig mer. Reglab driver gemensamma utvecklingsprojekt och fördjupar de regionala analyserna.
Uppföljning av mål	Regionförbundet är medlem i Reglab. Där ingår möjligheten att delta i och att ta del av de lärprojekt och kunskapsseminarier som arrangeras. Under året har regionförbundet deltagit i det så kallade "Framsynsarbete".
Budget	100 000 kronor
Utfall	100 200 kronor

Aktivitet	Övergripande extern kommunikation
Aktivitetsmål	Målet med förbundets kommunikation är att stärka varumärket Regionförbundet Sörmland samt bidra till att nå regionförbundets mål i Sörmlandsstrategin 2020. I samband med en eventuell regionbildning ska berörda målgrupper veta att vi kan regional utveckling; vi kan Sörmland, vi har kompetensen och vi vet hur det går till. Detta sker ur tre perspektiv, för regionförbundet, för Sörmland och för den regionala utvecklingen i länet. Den externa kommunikationen sker bland annat genom våra främsta kanaler såsom nyhetsbrev och hemsida och inte minst genom alla de möten och nätverk som vi aktivt medverkar i.

Uppföljning av mål	Under året har vi publicerat elva fullmatade nyhetsbrev. Hemsidan har uppdaterats kontinuerligt och veckans nyhet publiceras vanligtvis i slutet av veckan. Under året har vi även publicerat, i genomsnitt, minst tre inlägg på vår Facebooksida som nu har nästan 500 följare. Här har vi ökat antalet följare med drygt 100 under det gångna året. 2017 års varumärkesenkät visar att kännedomen om regionförbundet har ökat sedan den senaste mätningen och även förtroendet för våra medarbetare har ökat.
Budget	1 250 000 kronor
Utfall	772 000 kronor

Aktivitet	Den gemensamma nämnden för samverkan inom socialtjänst och vård
Aktivitetsmål	Nämnden är gemensam för landstinget och länets nio kommuner, med landstinget som värdkommun. Syftet är att tillvarata samverkanssynergier, öka effektivitet, förbättra kvalitet och skapa en så likvärdig service som möjligt inom regionen. Verksamheten delfinansieras av Regionförbundet Sörmland, vilket regleras i överenskommelse med nämnden.
Uppföljning av mål	NSV har haft sex sammanträden under året. Förutom beslut om verksamhetsberättelse 2016 och verksamhetsplan 2018 har nämnden fattat beslut om handlingsplaner, riktlinjer, yttranden och andra samverkansfrågor kring samtliga av nämndens målgrupper. På nämndens dagordning finns även informationspunkter som under 2017 handlat om patientnämndens arbete, hjälpmedelsfrågor, arbetet med vård- och omsorgscollege mm.
Budget	2 700 000 kronor
Utfall	2 700 000 kronor

Projekt	Ledningskonferens 2017
Projektmål	Syftet är att öka kunskapen om omvärlden och om hur Sörmland påverkas av de globala förändringarna. Ledningskonferensen ska även inspirera till nytänkande för Sörmland i ett storregionalt perspektiv samt utveckla relationerna mellan regionförbundet och dess medlemmar.

	Målet är att genomföra en Ledningskonferens i enlighet med de riktlinjer regionstyrelsen beslutade om 2007. Ambitionen är att öka deltagarnas kunskaper om framgångsrika strategier, vilka resultat man har nått, vilka processer som har lett framåt och vilka erfarenheter man har fått. Ledningskonferensen kommer att genomföras den 3–5 oktober.
Uppföljning av mål	Ledningskonferensens inriktning var att studera modern samhällsplanering i framkant, särskilt gällande besöksnäring, näringslivsutveckling, infrastruktur och hållbarhet och med behållning för såväl kommuner, landsting som regionala organ. Konferensen förlades till Manchester i England. Kommunernas och landstingets styrelsepresidier deltog. Deltagarantalet uppgick till 49 personer, inklusive två inbjudna personer från STUA. Skriftlig dokumentation sammanställdes efter konferensen och en utvärdering genomfördes bland deltagarna.
Budget	100 000 kronor (externa intäkter 450 000 kronor, kostnader 550 000 kronor)
Utfall	108 200 kronor
Projektslut	2017-11-28

Politisk styrning

Regionstyrelsen, det politiska organet för regional utveckling i Sörmland, består av 33 ledamöter och lika många ersättare. Av de 33 kommer 22 från länets nio kommuner och 11 från landstinget. Regionstyrelsen har under 2017, det tredje året under innevarande mandatperiod, haft sex sammanträden, vid vilka följande externa aktörer har medverkat:

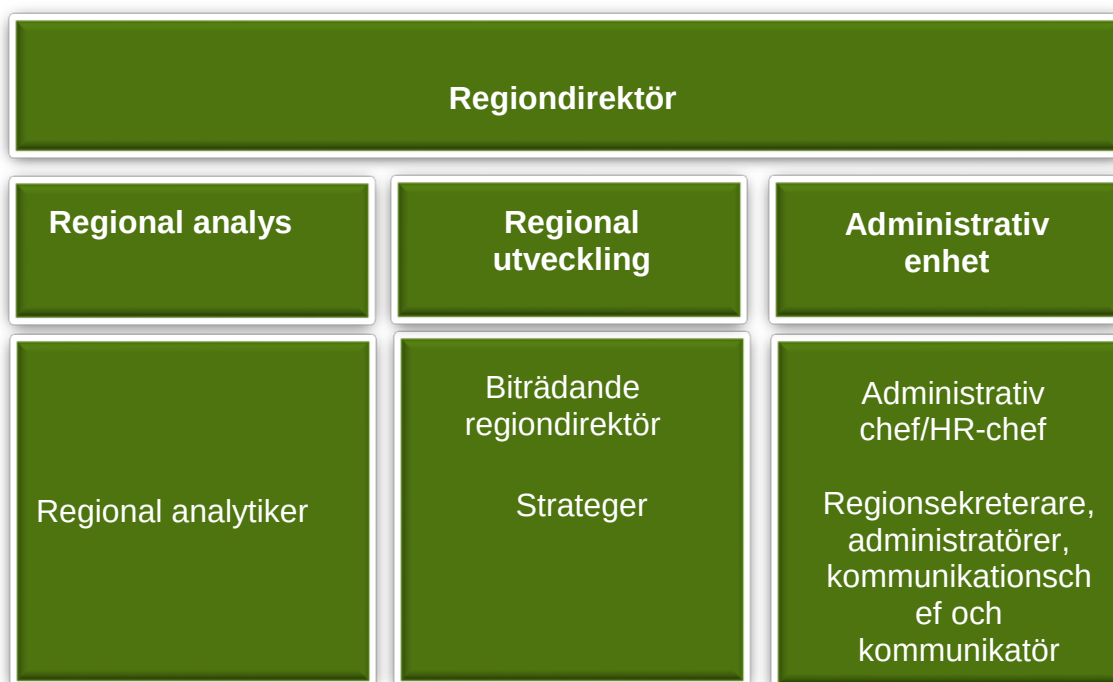
- Sörmlands Turismutveckling AB, STUA: Lägesrapport, utökat arbete med destinationsutveckling
- Progress Group: Tematisk utvärdering av det regionala turismuppdraget
- Doff & co: Omvärldsspaning – fordonsindustrins nuläge och globala, nationella och regionala omvärldstryck
- Almi företagspartner Stockholm Sörmland AB: Om Almi företagspartners verksamheter
- MITC, Mälardalen Industrial Technology Center tillsammans med Almi företagspartner Stockholm Sörmland AB: FRiS-projektet, Framtidens industri i Sörmland
- Energisk AB: Energiförsörjning – etablering i Sörmland

Regionstyrelsens arbetsutskott, vilket bereder styrelsens ärenden, har haft sex sammanträden under året.

Styrelsens tidigare beredningar; kompetensberedningen, beredningen för infrastruktur- och bostadsfrågor samt beredningen för jämlik hälsa, har under året haft sex, sex respektive tre sammanträden. En fjärde beredning, styrgruppen för Sörmlandsstrategin, har startats under 2017 och haft fem sammanträden. Ett gemensamt sammanträde med samtliga beredningar hölls därutöver i oktober.

Förbundskontoret och det interna utvecklingsarbetet

Förbundskontoret är regionförbundets tjänstemannaorganisation som leds av regiondirektören. Kontoret består av två enheter; enheten för regional utveckling med strateger och projektledare inom olika kompetensområden samt administrativa enheten, som ansvarar för förbundskontorets administration, strategisk kommunikation, stöd till den politiska ledningen och utveckling av interna rutiner. Därtill finns en funktion för regional analys.



Hösten 2017 anpassades organisationen till behovet av HR-kompetens och ekonomistöd, varvid den administrativa enhetens chef även är HR-chef och en särskild ekonomifunktion rekryteras. Samtidigt flyttades tjänsten som kommunikationsansvarig till den administrativa enheten med titeln kommunikationschef.

Arbete pågår med att utveckla de interna arbetsprocesserna tvärsektoriellt och därmed bättre ta tillvara kontorets kompetenser i ett helhetsperspektiv.

Under året har utvecklingen av förbundskontorets IT-miljö fortsatt. Syftet är att med IT som verktyg stödja regionförbundets arbetsprocesser utifrån tillgänglighet, mobilitet och säkerhet och därmed medföra effektivitet. Kontorets personal är mobila

och arbetar även på andra ställen än på kontoret. Samarbetet med regionförbundets medlemmar och andra organisationer i och utanför länet har ökat. Regionförbundets IT-miljö behöver därför stödja det arbetssättet bättre.

Sedan 2015 driver förbundskontoret ett löpande miljöarbete i syfte att tydliggöra och successivt minska kontorets miljöpåverkan. Miljöarbetet ska löpande följas upp internt i verksamheten och även rapporteras i delårs- och årsbokslut. Uppföljning görs genom mätning av nedanstående miljönyckeltal.

Under 2017 har utfallet för nedanstående miljönyckeltal varit:

- Elförbrukning på kontoret: 11 291 kWh 2017 (11 494 kWh, 2016)
- Tjänsteresor med bil, kilometerantal:
 - Hyrbilar: 16 844 km 2017 (18 198 km, 2016).
 - Privata bilar, politiker och tjänstemän: 83 023 km 2017 (89 491 km, 2016).
- Kopiering och pappersförbrukning på kontoret:
 - Kopiering och utskrift: 126 355 ex 2017 (106 363 stycken, 2016, innehåller även skannade dokument).
 - Pappersförbrukning: 55 500 ex 2017 (75 000 stycken, 2016).

Regionförbundets resultat och finansiella mål

Enligt kommunallagen 8 kap 5 § ska en kommun, varmed jämställs kommunalförbund, för sin verksamhet ange mål och riktlinjer som är av betydelse för en god ekonomisk hushållning. För ekonomin ska anges de finansiella mål som är av betydelse för en god ekonomisk hushållning.

Regionförbundets finansiella mål:

- Budget i balans (om inte synnerliga skäl finns).
- Eget kapital på en nivå som ger finansiell handlingsberedskap, det vill säga 12 miljoner kronor.
- Nivån för kassalikviditet (betalningsförmåga på kort sikt) ska överstiga 100 procent. Avser kvoten kortfristiga fordringar + kassa + bank och kortfristiga skulder.

För regionförbundet gäller som finansiellt mål att i enlighet med kommunallagen (8 kap 4 §) ha en budget i balans och intäkterna ska därmed överstiga kostnaderna.

Undantag från kommunallagens krav att ha en budget i balans och att intäkterna därmed ska överstiga kostnaderna, får göras restriktivt om synnerliga skäl finns (Kommunallagen 8 kap 5 b §). Synnerliga skäl kan vara ett eget kapital med realiserbara tillgångar som överstiger vad som bedöms utgöra rimliga krav på finansiell handlingsberedskap.

Sedan 2015 har den verksamhet inom socialtjänst och delar av hälso- och sjukvården i Sörmland som tidigare år ingått i regionförbundets verksamhet, övergått till en gemensam nämnd där landstinget är värdkommun. Regionstyrelsen har beslutat att regionförbundet under 2016 och 2017 ska lämna ett ekonomiskt stöd på 2,7 miljoner till nämnden, vilket för 2017 inryms inom förbundets driftbudgetram.

Regionförbundets uppvisar ett överskott 2017 om 565 000 kronor, vilket ska jämföras med delårsbokslutets resultat om 340 000 kronor.

Det egna kapitalet vid årets slut är 16,03 miljoner och överstiger därmed det fastställda målet på 12 miljoner. Kapitalet för 2016 var i årsredovisningen 15,46 miljoner kronor. Kassalikviditeten för perioden är 235,7 procent och överstiger därmed målet på 100 procent. I budgetavstämningen nedan framgår avvikelser mot budget samt jämförelse med utfallet för 2016 för de olika områdena.

Budgetavstämning i mkr

	Utfall 2017	Budget 2017	Budget- avvikelse	Utfall 2016
Intäkter				
Medlemsavgifter	40,79	40,79	0,00	38,62
Ersättning personal Länsstyrelsen	2,03	2,00	0,03	2,00
Externa intäkter projekt och aktiviteter huvudverksamhet	6,91	4,68	2,80	5,77
Övrigt ¹	0,47	0,30	0,17	0,17
Summa	50,20	47,77	2,43	46,56
Projektfinansiering statliga regionala medel 1:1 Tillväxtverket ²	15,51	15,51	0	15,11
Summa	15,51	15,51	0	15,11
Summa intäkter	65,71	63,28	2,43	61,67
Kostnader				
Huvudverksamhet	-42,41	-41,46	-0,95	-37,96
Politisk styrning	-2,23	-2,30	0,07	-2,25
Förbundskontoret	-19,86	-18,70	-1,16	-19,07
Övrigt ³	-0,65	-0,78	0,13	-1,06
Summa kostnader	-65,15	-63,24	-1,91	-63,04
Resultat	0,56	0,04	0,52	-1,37

¹ Bland annat ränteutgifter, ersättning för strukturfondspartnerskapet, externa föreläsningar och försäljning inventarier.

² Särskild projektbudget. De statliga regionala medlen ingår inte i regionförbundets budgetomslutning.

³ Bland annat medlemsavgift för Mälardalsrådet, kommunchefsträffar, regionfrågan och utredning av FoU.

Huvudverksamhetens ekonomi

Huvudverksamhetens kostnader har varit något högre än budget, men samtidigt har intäkterna varit högre än budgeten.

Förbundets totala nettokostnader för huvudverksamheten uppgick till 33,9 miljoner kronor, vilket är en ökning med 3,2 miljoner kronor jämfört med föregående år.

Finansieringen har skett främst med det statliga så kallade 1:1-anslaget som utbetalas via Tillväxtverket samt med regionförbundets egna budgeterade medel.

Huvudverksamhetens nettokostnader var i regionförbundets budget fastställda till 19,29 miljoner kronor för hela året (23,97 miljoner kronor i kostnader och 4,68 miljoner kronor i externa intäkter). Till detta i budgeten kom de statliga, regionala utvecklingsmedlen på 15,51 miljoner kronor som regionförbundet disponerar för projektverksamhet (1:1-anslaget). Dessa medel ingår inte i förbundets budgetomslutning utan är en särskild projektbudget där regionförbundet har beslutanderätt över anslaget samt administrerar och redovisar utfallet till Tillväxtverket.

Under 2016 beslutade regeringen att öka 1:1 anslaget för Sörmland från 12,48 miljoner (2015) till 15,51 miljoner för 2016. Projekten som fått stöd från anslaget finns med i verksamhetsplanen för 2017.

Inrapportering av genomförda, förbrukade projektmedel har skett till Tillväxtverket och regionförbundet har fått del av det anvisade regionala, statliga utvecklingsanslaget med 15,29 miljoner kronor.

Ekonomisk sammanställning av huvudverksamheten

Mål	Budget helår	Utfall Helår	Prognos i delårsbokslut	Avvikelse budget- utfall
Mål 1 - I Sörmland finns goda förutsättningar för unga och vuxna att utbilda sig och arbeta. Arbetsgivare har goda möjligheter att rekrytera rätt kompetens	2 300 000	1 807 800	2 100 000	492 200
Mål 2 - Sörmland har starka samband med omvärlden	3 840 000	4 439 600	3 790 000	-599 600
Mål 3 - Sörmland har ett konkurrenskraftigt näringsliv	19 485 000	19 914 500	19 285 000	-429 500
Mål 4 - Sörmland har hållbara och attraktiva livsmiljöer	1 250 000	958 000	750 000	292 000
Övriga insatser	8 695 000	6 801 200	8 835 000	1 893 800
TOTAL NETTOKOSTNAD	35 570 000	33 921 100	34 760 000	1 648 900

Kommentar till utfall, prognos och budgetavvikelser

Huvudverksamheten når inte budgeterat resultat utan uppvisar ett överskott. Detta beror delvis på att avsatta medel för Sörmlandsstrategin inte har förbrukats. Härutöver har några projekt med extern finansiering högre intäkter än kostnader.

Mål 1

De två ESF-projekten "Arbetsplatsintegrerat lärande" och "#Jagmed" har finansiering från ESF-rådet. Det ena redovisar vid bokslutstillfället ett positivt resultat och det

andra ett negativt resultat. Båda projekten bedöms dock vara i balans vid projekttidens slut. Mobilisering av ESF-projekt har under året intensifierats då Socialfondens medel inte använts enligt plan. Regionförbundet har därför lagt ner mer arbete för att få till projekt än vad som var budgeterat.

Mål 2

Flera av målområdets aktiviteter kom inte att påbörjas förrän under senare delen av året då framtagandet av en ny länstransportplan tagit mycket personella resurser i anspråk. Några aktiviteter uteblev också helt. Det storregionala samarbetet i Mälardalsrådets "En bättre sits" genererade inga kostnader under året. Beredningen för infrastruktur och bostadsfrågor träffades ett flertal gånger men hade inga aktiviteter som belastade budgeterade medel. Satsningen på digitalisering av länstransportplanens treårsplaner har fortskridit betydligt snabbare än förväntat och har också kostat mer än budget. Under slutet av året påbörjades ett nytt digitaliseringsinitiativ som beräknas löpa 2018 - 2020. Uppstartskostnader om en miljon kronor belastar årets resultat.

Mål 3

Inom ramen för innovationsarbetet har inriktningen mot styrkeområdena från strategin för smart specialisering fått genomslag. Tydligast är styrkeområdet industri där flera initiativ har startats både inom länet och gemensamt i Östra Mellansverige. Här har medel både från nationellt håll och EU:s strukturfonder beviljats och bidragit till finansieringen av aktiviteterna. Dessa kommer att utbetalas i efterhand mot redovisade kostnader. Det har medfört att kostnaderna i vissa fall har överskridit budget och i andra fall har aktiviteterna kommit i gång sent och inte genererat de kostnader som budgeterats i år. I övrigt följer insatserna inom målområdet den budget som lagts.

Mål 4

Arbetet med regional fysisk planering har samordnats med projektet kring framtagandet av en ny Sörmlandsstrategi och delar av kostnaderna redovisas där. Det gäller bland annat visualisering av data. De insatser som gjorts inom området storregionalt samarbete har inte genererat de kostnader som budgeterats. Beredningen för jämlik hälsa har träffats under året men hade inga aktiviteter som belastade budgeterade medel.

Insatser utöver Sörmlandsstrategins mål

I posten Kraftsamla Sörmland ingick både aktiviteter för regionbildningen och revidering av Sörmlandsstrategin. Vad gäller Sörmlandsstrategin har inte alla aktiviteter för detta som planerats genomförts under året då projektet löper till juni 2018. Några större kostnader för regionbildningen har inte uppstått under året. De avsatta medlen för EU:s stödstruktur har bl a nyttjats för att samordna det ÖMS-

övergripande arbetet samt för att mobilisera fler projekt under socialfonden samt regionalfondens område för CO2-snål ekonomi. Det upplevs fortfarande som svårt att hitta lämpliga projektägare bland våra medlemmar och övriga aktörer i länet. Här har inte hela budgetposten nyttjats. Ett initiativ har tagits inom ÖMS-länet för att engagera större städer som projektägare. Den tematiska utvärderingen 2016 kom igång sent, varför även dessa kostnader belastar 2017 års resultat. Uteblivna kommunikationsaktiviteter medför ett visst överskott.

Politiska styrningens ekonomi

Kostnaderna för den politiska styrningen avser sammanträdesarvoden till regionförbundets förtroendevalda, fasta arvoden till styrelsens presidium och arbetsutskott samt övriga kostnader relaterade till det politiska uppdraget. Kostnader för regionförbundets revisorer, arvoden till politiker i kompetensberedningen, beredningen för infrastruktur- och bostadsfrågor, beredningen för jämlik hälsa och beredningen som styrgrupp för Sörmlandsstrategin samt representation i Nordiska Skärgårdsstiftelsen ingår också.

För år 2017 var 2,30 miljoner kronor budgeterade för den politiska styrningen och utfallet blev knappt 2,27 miljoner kronor.

Förbundskontorets ekonomi och personalredovisning

Årsbudgeten för förbundskontorets kostnader uppgår till 19,78 miljoner kronor. Kostnaden för förbundskontoret blev 20,97 miljoner kronor. I prognosen vid delårsbokslutet beräknades ett utfall vid årets slut på 18,55 miljoner. Kostnaderna blev cirka 1,19 miljoner kronor högre i jämförelse med budget. Det förklaras främst av en extra avsättning till pensionsstiftelsen (se vidare om pensionsskuld).

Personal

Den huvudsakliga kostnaden för förbundskontoret är personalkostnader. Personal-kostnaderna för förbundskontoret var 2017 budgeterade till 15 miljoner kronor och resultatet blev 18,38 miljoner kronor. Det beror på beslutade nyrekryteringar i samband med kraftsamlingsarbetet samt en extra avsättning till pensionsstiftelsen.

Antalet tillsvidareanställda vid kontoret var vid årets slut 20 personer, varav fjorton kvinnor och sex män. Regionförbundet har också kompletterat sin fasta bemanning med tidsbegränsade anställningar för olika projekt.

Sjukfrånvaron har varit 4,79 procent, vilket är lägre jämfört med föregående år (5,10 procent, 2016). Regionförbundet är anslutet till företagshälsovården och subventionerar kostnaden för olika friskvårdsaktiviteter. Det finns också en process för hur rehabilitering ska ske.

Statlig ersättning för personal

Länsstyrelsen överförde även under 2017 statliga medel till regionförbundet på 2,03 miljoner kronor, vilket är beräknat utifrån kostnaden för tre handläggartjänster.

Pensionsskuld

Den framräknade pensionsskulden för regionförbundet uppgick vid 2017 års slut till cirka 15,01 miljoner kronor samt 0,51 miljoner för den avgiftsbestämda delen.

Behållningen i SKL:s pensionsstiftelse, där regionförbundets pensionsreserv är placerad, har under året ökat med cirka 854 000 kronor och uppgick vid årsskiftet till 15,04 miljoner kronor. I och med att räntorna spås ligga kvar på låga nivåer, är förväntningarna blyga för 2018 års avkastning från stiftelsens ränteportfölj. En avsättning med 2,1 miljoner kronor föreslås.

Övriga kostnader

Övriga kostnader för förbundskontoret som till exempel kostnader för lokaler, kontorsmaterial och tjänster var budgeterade till 3,7 miljoner. Utfallet är 2,59 miljoner.

Förbundet har under året köpt tjänster för bland annat löne- och ekonomi-administration samt för drift och underhåll av datasystem och datakommunikation. Även kontorstjänster i form av bland annat post- och kopieringsservice har köpts externt. Regionförbundet hyrde under året lokaler av Klöver Magasinet AB.

Allmänna redovisningsprinciper

Regionförbundet Sörmland tillämpar Kommunal Redovisningslag (KRL) och följer de förslag och rekommendationer som Rådet för kommunal redovisning (RKR) lämnar liksom övrig redovisningspraxis.

Årsredovisningen

Årsredovisningen är uppställd enligt KRL, men uppställningen på resultaträkningen är annorlunda eftersom verksamheten finansieras med medlemsavgifter och olika former av uppdragsintäkter. Den använda uppställningsformen bedöms ge en mer rättvisande bild av verksamhetens utfall.

Värderingsprinciper

Tillgångar, avsättningar och skulder tas i balansräkningen upp till anskaffningsvärdet med tillägg för värdehöjande investeringar och med avdrag för gjorda avskrivningar samt eventuella nedskrivningar. Erhållna investeringsbidrag reducerar anskaffningsvärdet.

Avskrivningar

Som anläggningstillgångar avses investeringar med en ekonomisk livslängd på minst tre år.

Huvudsakligen tillämpas följande avskrivningstider:
Datorer och inventarier - fem år.

Finansiella anläggningstillgångar

Aktier och räntebärande värdepappersinnehav tas upp till anskaffningsvärde eller till beräknat marknadsvärde om detta är lägre.

Löner

Löner redovisas enligt kontantmetoden. Semesterlöneskuld och skuld för okompenserad övertid redovisas som kortfristig skuld. Avläsning sker i december varje år. Förändringen av skulden redovisas under verksamhetens kostnader.

Sociala avgifter interndeberas med procentuella omkostnadspålägg vid lönebokföringen.

Pensionsförpliktelser

KLR anger att det endast är nyintjänade pensionsförmåner från och med 1998 som ska redovisas som avsättning i balansräkningen (blandmodellen).

Regionförbundets samtliga pensionsförpliktelser är intjänade efter 1998. Regionförbundet har avsatt medel i SKL:s pensionsstiftelse och tillgångarna där överstiger beräknad skuld i bokslutet 2017.

Ansvarsförbindelser

Leasingavgifter enligt befintliga kontrakt redovisas som åtagande och ska betalas inom ett till fem år.

Leasingavtalen betraktas som operationella, och redovisas under övriga ansvarsförbindelser. Inget av leasingavtalens längd överstiger tre år. En tilläggsupplysning om leasingavtal och deras giltighetstid redovisas enligt rekommendationen från RKR.

Bidrag

Regionförbundet beviljar bidrag för projekt i samband med att verksamhetsplanen beslutas och även löpande under året. Kostnaden för bidraget bokförs när utbetalning sker i samband med att regionförbundet har fakturerats eller bidrag har rekviderats från projektet. Det innebär att regionförbundet kan ha åtagande för beviljade medel som inte utbetalats.

Resultaträkning (tkr)	Not	2017	2016
Rörelsens intäkter mm			
Nettointäkter	1	65 647	61 519
Övriga rörelseintäkter	2	59	155
Summa intäkter mm		65 705	61 674
Rörelsens kostnader			
Övriga externa kostnader	3	-42 406	-41 905
Personalkostnader	4	-22 577	-21 015
Avskrivningar	5	-128	-110
Summa rörelsens kostnader		-65 111	-63 030
Rörelseresultat		594	-1 355
Resultat från finansiella poster			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		-3	10
Räntekostnader och liknande resultatposter		-25	-19
Summa resultat från finansiella poster		-29	-10
Resultat efter finansiella poster		565	-1 365
Periodens resultat		565	-1 365
Balanskravsutredning			
Redovisat resultat enligt resultaträkning		565	-1 365
Avgår realisationsvinster, mm			
Justerat resultat enligt balanskrav KRL 4 § 4		565	-1 365

Balansräkning (tkr)	Not	2017-12-31	2016-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Inventarier, datorer och installationer	6	407	431
Finansiella anläggningstillgångar	7	519	519
Summa anläggningstillgångar		926	950
Omsättningstillgångar			
Kundfordringar	8	2 895	2 935
Övriga fordringar	9	970	886
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	10	3 247	3 180
Likvida medel	11	14 747	11 988
Kortfristiga placeringar	12	6 112	6 126
Summa omsättningstillgångar		27 971	25 116
SUMMA TILLGÅNGAR		28 897	26 066
SKULDER OCH EGET KAPITAL			
Eget kapital	13	16 029	15 465
- därav periodens resultat		565	-1 365
Avsättningar	14	1 000	0
Långfristiga skulder		0	0
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder	15	5 143	5 601
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	16	6 725	5 000
Summa kortfristiga skulder		11 867	10 601
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL		28 897	26 066
Ställda panter			
Ansvarsförbindelser 31 dec			
Pensionsförpliktelser enl Skandia	17	18 656	16 958
Tillgångar i pensionsstiftelse		17 140	14 186
Regionförbundets leasingavtal är operationella	18	2 393	939

Kassaflödesanalys (tkr)

	2017	2016
Likvida medel vid periodens början 1 jan	18 114	11 093
Periodens resultat	565	-1 365
Avskrivningar som belastar detta resultat	128	110
Summa tillförda medel	693	-1 255
Förändring av rörelsekapital exkl likvida medel		
Ökning (-) eller minskning (+) av kortfristiga fordringar	-110	11 825
Minskning (-) eller ökning (+) av kortfristiga skulder	1 266	-3 193
Summa förändring av rörelsekapital	1 156	8 632
Medel från den löpande verksamheten	1 849	7 377
Nettoinvesteringar		
Investeringar i aktier och andelar	0	0
Investeringar i övriga anläggningstillgångar	-104	-355
Summa nettoinvesteringar	-104	-355
FINANSIERING		
Ökning (-) eller minskning (+) av långfristiga fordringar	0	0
Minskning (-) eller ökning (+) av långfristiga skulder	1 000	0
Summa finansiering	1 000	0
Förändring av likvida medel	2 745	7 022
Likvida medel inkl kortfristiga placeringar vid årets slut	20 859	18 114

Noter

	2017	2016
Not 1 Nettointäkter		
Medlemsavgifter ⁴	40 786	38 618
Regionala medel länsstyrelsen	2 028	1 997
Uppdragsintäkter och regionala medel	22 779	20 892
Övriga bidrag	53	13
Summa nettointäkter	65 647	61 519
Not 2 Övriga rörelseintäkter		
Konferensintäkter	0	18
Övriga intäkter	59	137
Summa övriga rörelseintäkter	59	155
Not 3 Övriga externa kostnader		
Bidrag och medfinansiering	-19 715	-17 230
Konsultkostnader för projekt	-15 057	-16 984
Gemensamma konsultkostnader	-329	-285
Lokalkostnader	-945	-888
Kontors och förbrukningsmaterial	-522	-533
Reparation och underhåll	-71	-112
Datakommunikation, telefon, porto och kopiering	-266	-256
Redovisning-, löne- och revisionstjänster	-681	-494
Konferenser och sammanträden som arrangerats	-1 741	-1 902
Resekostnader	-767	-1 184
Information	-910	-816
Övriga kostnader	-1 402	-1 222
Summa övriga externa kostnader	-42 406	-41 905

4

Medlem	Avgift för 2017 helår (kr)	Medlem	Avgift för 2017 helår (kr)
Landstinget Sörmland	32 378 848	Flens kommun	496 842
Eskilstuna kommun	3 078 614	Trosa kommun	338 094
Nyköpings kommun	1 589 884	Oxelösunds kommun	322 553
Katrineholms kommun	1 010 059	Gnesta kommun	305 923
Strängnäs kommun	998 016	Vingåkers kommun	267 358

Not 4 Personalkostnader

Löner och ersättningar till anställda	-12 364	-11 766
Arvoden, uppdragstagare	-1 229	-1 210
Bilersättningar, traktamenten	-330	-433
Delsumma löner och ersättningar	-13 923	-13 409
Sociala avgifter enligt lag och avtal	-5 015	-4 465
Pensionskostnader	-2 956	-2 230
Övriga personalkostnader	-684	-910
Summa soc. Avgifter och pensioner	-8 654	-7 606
Summa personalkostnader	-22 577	-21 015

Medelantalet anställda, sjukfrånvaro m m

<u>Antal tillsvidareanställd</u>	<u>Antal</u>	<u>Antal</u>
Män	6	5
Kvinnor	14	13
Totalt	20	18

Sjukfrånvaro i %

<u>Ålder</u>		
0-29	0,00%	0,00%
30-49	3,24%	4,75%
50	1,55%	0,36%
Totalt	4,79%	5,10%
Män	0,20%	0,20%
Kvinnor	4,59%	4,90%
Totalt	4,79%	5,10%

Varav sjukfrånvaro > 60 dagar av total sjukfrånvaro	73,04%	87,80%
---	--------	--------

Not 5 Avskrivningar

Årets avskrivningar	-128	-110
Nedskrivningar	0	0
Summa avskrivningar	-128	-110

Not 6	Materiella anläggningstillgångar		
	Ingående ack. anskaffningsvärde	1 161	806
	Årets anskaffningar	104	355
	Utrangeringar, försäljningar m m	-456	0
	Utgående ack. anskaffningsvärden	809	1 161
	Ingående ack. avskrivningar	-730	-620
	Årets avskrivningar	-128	-110
	Utrangeringar, försäljningar m m	456	0
	Utgående ack. avskrivningar	-402	-730
	Utgående planenligt restvärde	407	431
Not 7	Finansiella anläggningstillgångar, aktier		
	Nyköping-Östgötalänken Aktiebolag org nr 556612-6636 ägarandel 18,6%	20	20
	ALMI Företagspartner Stockholm Sörmland AB Org.nr 556141-8392 ägarandel 8,5%	499	499
		519	519
Not 8	Kundfordringar	2 895	2 935
Not 9	Övriga fordringar		
	Redovisad moms	966	882
	Övriga fordringar	4	4
		970	886
Not 10	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		
	Förutbetalda kostnader övrigt	900	900
	Upplupna intäkter projekt	1 796	2 054
	Upplupna intäkter övrigt	0	24
	Periodiserade leverantörsfakturor	551	202
		3 247	3 179
Not 11	Likvida medel		
	Bankmedel likvidkonto	14 746	11 988
	Handkassa	1	0
	Summa	14 747	11 988

Not 12	Kortfristiga placeringar		
	Penningmarknadsfond Mega	6 112	6 126
Not 13	Eget Kapital		
	Ingående eget kapital	15 465	16 830
	Periodens resultat	565	-1 365
	Utgående eget kapital	16 029	15 465
Not 14	Avsättningar		
	Andra avsättningar	-1 000	0
Not 15	Leverantörsskulder		
	Enligt leverantörsreskontrajournal 31 dec	5 143	-5 601
Not 16	Upplupna kostnader o förutbetalda intäkter		
	Personalens källskatt	-386	-379
	Upplupna sociala avgifter och pensioner	-2 965	-2 122
	Semesterlöneskuld och upplupna löner	-814	-989
	Upplupna kostnader	-1 725	-910
	Förutbetalda intäkter	-835	-600
	Summa	-6 725	-5 000
Not 17	Pensionsförpliktelser		
	Avsatt till pensioner	15 014	13 647
	Löneskatt 24,26 %	3 642	3 311
	Summa	18 656	16 958
	Pensionsreserv i SKL:s pensionsstiftelse	15 040	12 920
	Avsättning i bokslut	2 100	1 266
	Summa	17 140	14 186
Not 18	Leasingavtal mm		
	Regionförbundets samtliga leasingavtal är operationella. Inget av leasingavtalen överstiger 3 år.	2 393	939



Granskning av bokslut och årsredovisning per 2017-12-31

Revisionsrapport

Regionförbundet Sörmland

KPMG AB

2018-03-26

Antal sidor 5



Regionförbundet Sörmland

Granskning av bokslut och årsredovisning per 2017-12-31

KPMG AB

2018-03-26

Innehållsförteckning

1	Inledning och syfte	2
1.1	Syftet med granskningen	2
1.2	Omfattning	2
2	Förvaltningsberättelsen	3
2.1	Finansiella mål	3
2.2	Verksamhetsmål	3
3	Resultat- och balansräkning	3
3.1	Resultaträkning	3
3.2	Balansräkningen	4
4	Intern kontroll	5

1 Inledning och syfte

Vi har på uppdrag av revisorerna i Regionförbundet Sörmland granskat intern kontroll, bokföring och förvaltning i förbundet för räkenskapsåret 2017. Rapporten innehåller iakttagelser från bokslutsgranskningen med avseende på väsentliga poster, och för övriga poster endast om det ansetts nödvändigt mot bakgrund av utförda noteringar i samband med granskningsarbetet.

Vi har tidigare lämnat var rapport från granskning av delårsrapporten för året.

Alla belopp är angivna i tusentals kronor (tkr) om inte annat anges.

1.1 Syftet med granskningen

Granskningens syfte är att pröva om årsredovisningen är upprättad i enlighet med den kommunala redovisningslagen, att årsredovisningen i allt väsentligt ger en rättvisande bild av verksamhetens resultat och ställning samt att beskrivningen av verksamhetens resultat och måluppfyllelse är fullgod.

Med rättvisande avses:

- att tillgångar och skulder existerar och avser förbundet,
- att tillgångar och skulder värderats och klassificerats korrekt,
- att förbundets samtliga tillgångar och skulder medtagits,
- att inkomster och utgifter i allt väsentligt periodiserats korrekt, d v s avser verksamhetsåret.
- att god redovisningssed i övrigt uppfylls, bl. a vad gäller krav på information i förvaltningsberättelse och tilläggsupplysningar (noter)

Vidare är syftet att granska om en tillfredsställande redovisning ges utifrån kommunallagens krav på att mål och riktlinjer som är av betydelse för en god ekonomisk hushållning ska anges.

1.2 Omfattning

Granskningen av årsredovisningen har inriktats mot väsentliga poster och avvikelser samt omfattar även bedömning av förbundets ekonomiska ställning och utveckling. Granskningen omfattar såväl analytisk granskning som substansgranskning av verifierande underlag.

Granskningen har utförts i enlighet med kommunallag, kommunal redovisningslag samt god revisionssed för kommuner, landsting och kommunala förbund.

2 Förvaltningsberättelsen

Förvaltningsberättelsen ska enligt den kommunala redovisningslagen (kap 4) ge en samlad bild över förbundets utveckling under året samt framtida utveckling. Vidare ska förvaltningsberättelsen innehålla en redovisning av hur utfallet förhåller sig till den budget som fastställts för verksamheten samt ange på vilket sätt ett eventuellt underskott ska regleras. Uppgift om personalförhållanden och sjukfrånvaro skall lämnas.

Förvaltningsberättelsen ska även innehålla en samlad redovisning av förbundets investeringsverksamhet samt en utvärdering av målen för god ekonomisk hushållning.

2.1 Finansiella mål

Förbundets finansiella mål är följande:

- Budget i balans
- Eget kapital på minst 12 mnkr
- Kassalikviditet överstigande 100 %

Årets resultat uppgår till 565 tkr och balanskravet är uppfyllt.

Eget kapital uppgår till 16 mnkr och målet är uppfyllt. Även målet för kassa likviditet är uppfyllt (236 %).

För övrigt bedöms förvaltningsberättelsen ge en tydlig bild av de verksamheter som förbundet bedriver.

2.2 Verksamhetsmål

I årsredovisningen anges mål, uppföljning av mål, budget, utfall och projektslut för varje projekt. Utfallet kommenteras och det finns grund för ekonomisk uppföljning. Vi bedömer att förbundet har god ekonomisk uppföljning. Vi anser att det är viktigt att analysera nyttan med genomfört projekt och eventuella förändringar och konsekvenser som projektet bidragit till.

3 Resultat- och balansräkning

3.1 Resultaträkning

Förbundet redovisar ett positivt resultat på 565 tkr jämfört med -1 365 tkr för år 2016. I delårsbokslutet per 31 augusti prognostiserades ett resultat på 340 tkr vid årets slut.

Årets intäkter uppgår till 65 705 tkr (föregående år 61 674 tkr) att jämföra med budgeterade intäkter på 63 280 tkr. Avvikelsen mot budget förklaras främst med högre intäkter avseende projektfinansierade statliga regionala medel och externa intäkter för projekt och aktiviteter för huvudverksamhet.



Regionförbundet Sörmland

Granskning av bokslut och årsredovisning per 2017-12-31

KPMG AB

2018-03-26

Verksamhetens kostnader uppgår till 65 150 tkr (föregående år 63 030 tkr) att jämföra med budgeterade kostnader på 63 270 tkr. Kostnadsökningen jämfört mot budget är framför allt hänförlig till huvudverksamheten samt Förbundskontoret.

3.2 Balansräkningen

Nedan kommenteras iakttagelser från granskning av balansposter.

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till ett bokfört värde av 407 tkr (föregående år 431 tkr). Årets investeringar uppgår till 104 tkr.

Vår bedömning är att avskrivningstiderna följer gällande redovisningsprinciper. En analys har gjorts av resultatkonton för bokföring av förbrukningsinventarier. Det finns inga väsentliga anmärkningar.

Kundfordringar

Årets kundfordringar uppgår till 2 895 tkr (föregående år 2 935 tkr). Kundfordringarna har stämts av mot reskontran utan väsentlig anmärkning. Vi har även granskat eventuellt behov av reserveringar och bedömt att det inte finns något behov.

Övriga fordringar

Kortfristiga fordringar uppgår till 4 217 tkr (föregående år 4 066 tkr). De största förändringen jämfört med föregående år beror på högre förutbetalda intäkter för projekt som kommer att avslutas under 2018.

Kassa, bank och kortfristiga placeringar

Likvida medel 14 747 tkr (11 988 tkr) är högre än föregående år och förklaras med lägre upplupna kostnader föregående år jämfört med i år då motsvarande var inbetalade. Posten har stämts av mot engagemangsbesked. Kortfristiga placeringar 6 112 tkr (6 126 tkr) ligger i nivå med föregående år och har stämts av mot underlag från bank.

Leverantörsskulder

Vi har granskat posten mot reskontran och även utfört en åldersanalys på leverantörsskulderna i syfte att säkerställa att förbundet inte har gamla oreglerade skulder som uppgår till väsentliga belopp. Inga belopp har noterats i åldersanalysen.



Regionförbundet Sörmland

Granskning av bokslut och årsredovisning per 2017-12-31

KPMG AB

2018-03-26

Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

Posten består av personalrelaterade kostnader på 4 165 tkr (föregående år 3 490 tkr) samt övriga poster 2 560 tkr (1 510 tkr). Vi har utfört periodiseringskontroll för att säkerställa att kostnaderna och intäkterna hänför sig till rätt år och har noterat att en faktura som inkom under januari 2018 från Nyköpings kommun om 179 tkr som avser lönekostnader för mars-april 2017 inte blivit periodiserad. Böckerna var stängda vid ankomsten av faktura och därav är ingen reservering gjord.

Eget kapital

Balanserade vinstmedel från tidigare år uppgår till 15 465 tkr (59 % soliditet). Årets resultat visar ett överskott på 565 tkr och balanserade vinstmedel uppgår till 16 029 tkr per balansdagen vilket innebär en soliditet på 55 %. I budgeten för 2017 har styrelsen beslutat om ett kapital på minst 12 000 tkr och målet är härmed uppfyllt.

Allmänt

Årets överskott har beslutats hanteras så att 2,1 mnkr sätts av till extra pensionsavsättning och 1 mnkr överförs till 2018 och ska användas för ett digitaliseringsprojekt.

4 Intern kontroll

Enligt Kommunallagen ska förbundet säkerställa att den interna kontrollen är tillräcklig inom sitt område. Vi har granskat väsentliga processer i förbundet. Följande processer har granskats:

- Bokslutsprocessen
- Intäktsprocessen

Vi har även tagit del av och läst samtliga protokoll, granskat moms och andra skatter och avgifter på helårsbasis.

Inga brister noterats och den interna kontrollen bedöms på en övergripande nivå som tillfredsställande

KPMG, den 26 mars 2018

Susann Eriksson

Auktoriserad revisor

Till: fullmäktige i respektive Eskilstuna, Flen, Gnesta, Katrineholm, Nyköping, Oxelösund, Strängnäs, Trosa och Vingåkers kommun samt Landstinget i Sörmland

Revisionsberättelse för år 2017

Vi har granskat den verksamhet som bedrivits i Regionförbundet Sörmland (organisationsnummer 222000-1545) av dess styrelse.

Styrelsen ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande mål, beslut och riktlinjer samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. De ansvarar också för att det finns en tillräcklig intern kontroll i verksamheten.

Revisorerna ansvarar för att granska verksamhet, intern kontroll och räkenskaper och pröva om verksamheten bedrivits enligt de uppdrag, mål, lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten.

Granskningen har utförts enligt kommunallagen, god revisionssed i kommunal verksamhet, förbundsordningen och revisionsreglementet. Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och ansvarsprövning.

Vi bedömer sammantaget att styrelsen i Regionförbundet Sörmland har bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt.

Vi bedömer att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande.

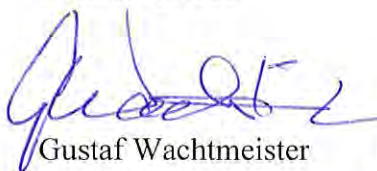
Vi bedömer att styrelsens interna kontroll har varit tillräcklig.

Vi bedömer sammantaget att resultatet enligt årsredovisningen är förenligt med de finansiella mål och verksamhetsmål som styrelsen uppställt.

Vi tillstyrker att respektive fullmäktige beviljar ansvarsfrihet för styrelsen samt de enskilda ledamöterna i densamma.

Vi tillstyrker att årsredovisningen godkänns.

Nyköping 2018-


Gustaf Wachtmeister


Marita Bengtsson


Leif Jilsmo

22

§ 96

KS 2018/107

Prövning av frågan om ansvarsfrihet för samordningsförbundet RAR 2017

Beslut

Kommunstyrelsen förslag till kommunfullmäktige:

Kommunfullmäktige beviljar Samordningsförbundet RAR ansvarsfrihet för år 2017.

Ärendet

Trosa kommun är medlem i samordningsförbundet RAR vars syfte är att verka för att främja samverkan mellan myndigheter och organisationer i länet inom området arbetsinriktad rehabilitering. Förbundet finansieras med 25 procent av länets kommuner, 25 procent av Landstinget och 50 procent av Försäkringskassan.

Årsredovisning för samordningsförbundet har upprättats och granskats av förbundets revisorer. Revisorerna tillstyrker i upprättad revisionsberättelse att förbundets ledamöter bör beviljas ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2017. Förbundet redovisar ett positivt resultat med 0,7 Mkr 2017.

Trosa kommun har delgivits samordningsförbundets årsredovisning och revisorernas revisionsberättelse och föreslår att ledamöterna i förbundet beviljas ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2017.

Ärendets beredning

Kommunstyrelsens arbetsutskott 2018-05-21.

Tjänsteskrivelse med bilagor från ekonomichef Marlene Bernfalk, 2018-05-17.

Jäv

Bengt-Eric Sandström (L) och Christer Pålsson (S) anmäler jäv och deltar inte i kommunstyrelsens behandling av ärendet.

Kopia till:

Kommunfullmäktige

Kommunstyrelsen

Kommunkontoret
Marlene Bernfalk
Ekonomichef
0156-52092
Marlene.bernfalk@trosa.se

Tjänsteskrivelse

Datum
2018-05-17
Diarienummer
KS 2018/107



Prövning av frågan om ansvarsfrihet för samordningsförbundet RAR 2017

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens förslag till Kommunfullmäktige:

Kommunfullmäktige beviljar Samordningsförbundet RAR ansvarsfrihet för år 2017.

Sammanfattning

Trosa kommun är medlem i samordningsförbundet RAR vars syfte är att verka för att främja samverkan mellan myndigheter och organisationer i länet inom området arbetsinriktad rehabilitering. Förbundet finansieras med 25 procent av länets kommuner, 25 procent av Landstinget och 50 procent av Försäkringskassan.

Årsredovisning för samordningsförbundet har upprättats och granskats av förbundets revisorer. Revisorerna tillstyrker i upprättad revisionsberättelse att förbundets ledamöter bör beviljas ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2017. Förbundet redovisar ett positivt resultat med 0,7 Mkr 2017.

Trosa kommun har delgivits samordningsförbundets årsredovisning och revisorernas revisionsberättelse och föreslår att ledamöterna i förbundet beviljas ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2017.

Marlene Bernfalk
Ekonomichef

Bilagor

- Årsredovisning 2017 - RAR
- PM Granskning av årsredovisning 2017 för RAR i Sörmland
- Revisionsberättelse för 2017
- Styrelseprotokoll från Förbundsstyrelsen 2018-03-26

PROTOKOLL

fört vid sammanträde med Förbundsstyrelsen RAR i Sörmland

Datum: 2018-03-26 kl 10-12.30

Plats: Hotell Malmköping

Närvarande: Marie Svensson, Ingrid Jerneborg Glimne, Britta Bergström, Gunilla Bergman Larsson, , Bengt-Eric Sandström, Daniel Ljungkvist, Patrik Renfors, Robert Skoglund, Robin Karlsson, Helen Wretling, Gunilla Andersson, Christer Sundqvist, Birgitta Wennerberg, Morten Lidström, Christer Pålsson, Inge Ståhlgren, Carl Werner och Ola Wiktorson, förbundschef

Ej närvarande: Katarina Enqvist Bolin, Kristina Bengtsson, Camilla Liberg, Anne-Marie Wallin, Gunilla Magnusson, Donald Wedel, Irene Sandqvist

Övrig närvarande Tobias Mård

Sekreterare: Ann Lundqvist

§1 Mötets öppnande

Ordförande Marie Svensson hälsade alla välkomna och riktade ett särskilt välkomnande till Försäkringskassans representant Gunilla Bergman Larsson, som efterträder Cecilia Trehn. Därefter förklarades dagens möte öppnat.

En kort presentationsrunda gjordes.

§2 Dagordningens godkännande

Dagordningen godkändes.

§3 Föregående protokoll 2017-11-27

Föregående protokoll 2017-11-27 godkändes och lades till handlingarna.

§4 Årsredovisning 2017

Samordningsförbundet ska enligt förbundsordningen årligen sammanställa en redovisning av årets verksamhet. Årsredovisningen ska fastställas av styrelsen och sändas till medlemmarna.

Årsredovisning RAR med bokslut 2017 presenterades och kommenterades – bland annat informerades Ola Wiktorson om en justering som behöver göras.

Ordföranden tackade för en tydlig och bra skriven årsredovisning.

Beslut: Styrelsen beslutade fastställa årsredovisning RAR med bokslut 2017 efter gjort justering samt att därefter sända den till förbundets medlemmar.

Ann Lundqvist

§5 Granskningsrapport

Deloitte har på uppdrag av revisionen i RAR granskat och lämnat rapport avseende granskning av årsbokslut och årsredovisning 2017.

Ordföranden beskrev och kommenterade granskningsrapporten. Ola Wiktorson informerade om att Deloitte skriver i rapporten att alla mål inte följts upp. Ola informerade styrelsen om att i den slutliga versionen av årsredovisningen är detta gjort och behöver därför inte kommenteras.

Revisionsberättelsen lämnas efter att styrelsen fastställt årsredovisningen.

Beslut: Förbundsstyrelsen har tagit del av granskningsrapport avseende årsbokslut och årsredovisning 2017 och beslutade att lägga den till handlingarna.

§6 Delegationsordning 2018

Styrelsen ska årligen fastställa samordningsförbundets delegationsordning att ersätta den tidigare.

Utsänt förslag till delegationsordning för år 2018 godkändes av styrelsen. Förslaget innebär samma delegation som under 2017.

Patrik Renfors menade att delegationen medför att styrelsens sammanträden blir informationsmöten då i stort sett alla beslut tas i arbetsutskottet. Därför bör styrelsen se över beloppen i kommande delegation.

Beslut: Efter en justering av redaktionell karaktär beslutade styrelsen om delegationsordning 2018 enligt följande:

Styrelsen beslutar om:

- ✓ Belopp överstigande 3.000 tusen kronor avseende insats

Arbetsutskottet beslutar om:

- ✓ Belopp överstigande 100 tusen kronor avseende köp av tjänst
- ✓ Belopp upp till 3.000 tusen kronor avseende insats

Förbundschefen beslutar om:

- ✓ Belopp upp till 100 tusen kronor avseende köp av tjänst
- ✓ Belopp upp till 1.000 tusen kronor

§7 Medel 2019 samt 2018-20

Ola Wiktorson presenterade förslag till budget och plan 2018-2020 samt hemställan om medelstildelning från medlemmarna 2019.

Styrelsen godkände presenterat förslag, vilket innebär en budget på 16 miljoner kronor för 2019 – det vill säga oförändrad.

Beslut: Styrelsen beslutade föreslå medlemsmötet att – utifrån presenterat förslag - tillstyrka en oförändrad budget på 16 miljoner kronor för 2019.

§8 TUNA

TUNA började som projekt 2008 i Eskilstuna och nu finns TUNA-verksamhet i hela länet. Ola Wiktorsson beskrev den process avseende TUNA som nu pågår.

I februari 2018 genomfördes ett seminarium avseende TUNA:s finansiering efter 2018. Samtliga parter deltog i seminariet, då TUNA:s verksamhet, resultat och ekonomi samt förslag till finansiering efter 2018 redovisades. Parterna enades då om ett ställningstagande senast den 15 juni.



Arbetsförmedlingen och kommunerna Eskilstuna och Gnesta liksom lands-
tinget och försäkringskassan har lämnat besked att de avser att inte finansi-
era TUNA efter 2018, vilket innebär att det i dagsläget är oklart om verk-
samheten kommer att fortsätta efter 2018. Oavsett om TUNA fortsätter eller
ej behöver verksamheten finansieras under hela 2018. Arbetsutskottet be-
slutade därför vid möte 13 mars att förlänga finansieringen för samordning
av TUNA under 2018 i västra och norra länsdelen.

Vid styrelsens diskussion om ovanstående konstaterades att TUNA påver-
kan RAR:s inriktning. Styrelsen enades därför om behovet av att tillsätta en
arbetsgrupp för att se över RAR:s framtida inriktning. Vidare att processen
måste styras utifrån medlemmarnas viljeinriktning - det vill säga "Vad vill
medlemmar med RAR?"

§10 Medlemsmötet

Styrelsen godkände redovisat program och upplägg för medlemsmötet.

§11 NNS, Nationella Nätverket för Samordningsförbund

Nominering

Nationella Nätverket för Samordningsförbund, NNS, genomför sitt årsmöte
2018-04-17 i samband med den nationella Finsam-konferensen i Göteborg
17-18 april. Nomineringar inför val av NNS styrelse skulle vara valbered-
ningen tillhanda senast 6 mars.

Ingrid Jerneborg Glimne har föreslagit att RAR nominerar Marie Svensson
som ordförande i NNS styrelse. Förslaget sändes ut via mail till RAR:s ordi-
narie ledamöter, som enhälligt tillstyrkte förslaget 2018-03-02 och sändes
till NNS valberedning.

Beslut Per Capsulam: Samordningsförbundet RAR i Sörmland beslutade
att nominera Marie Svensson som ordförande i NNS.

Marie Svensson - som inte deltog i beslutet - tackade styrelsen för förtroen-
det.

Representant till NNS årsmöte

RAR bör utse en representant till NNS årsmöte. Marie Svensson föreslogs
till ordinarie representant och Ingrid Jerneborg Glimne föreslogs vara ersät-
tare.

Beslut: Styrelsen beslutade att utse Marie Svensson till ordinarie represen-
tant för RAR på NNS årsmöte 2018-04-17 samt att utse Ingrid Jerneborg
Glimne att vara ersättare för Marie S.

Info

Marie Svensson gav en rapport från NNS arbete – bland annat:

- ✓ NNS har producerat en rapport "Hur samordningsförbunden skapar
kvalitet och hållbarhet i välfärden". Rapporten kommer att vara
tryckt till Finsam-konferensen i Göteborg
- ✓ En ännu inte offentliggjord rapport över orsaker och möjligheter för
ett eget kapital i balans hos samordningsförbunden har samman-
ställts inom SKL¹.
NNS har tillsatt en arbetsgrupp för att genomföra analysarbetet av

¹ SKL = Sveriges kommuner och landsting

samordningsförbundens ekonomi – ett arbete som påbörjas när SKL har avslutat sitt arbete och offentliggjort rapporten.

- ✓ Förslag till ändrad modell för NNS verksamhetsplanering inför mandatperioden 2019-2022 har sänts ut på remiss till medlemmarna och föreläggs årsmötet 2018.

Marie S informerade också om att NNS protokoll hädanefter kommer att sändas som bilaga med kallelsen inför RAR-styrelsens möten.

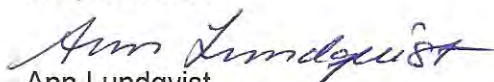
§11 Övriga frågor

Marie Svensson framförde en hälsning från Anna-Lena Carlsson, som tackar RAR för den fina avskedsgåvan.

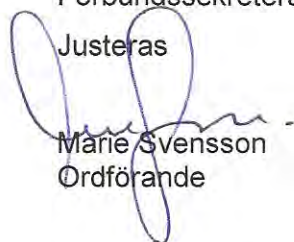
§12 Avslutning

Ordföranden tackade för visat intresse och avslutade därefter sammanträdet.

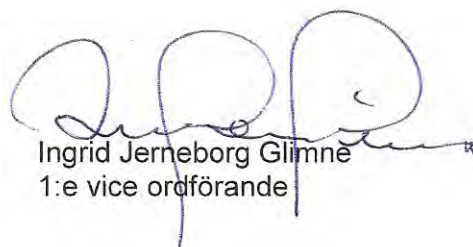
Vid protokollet



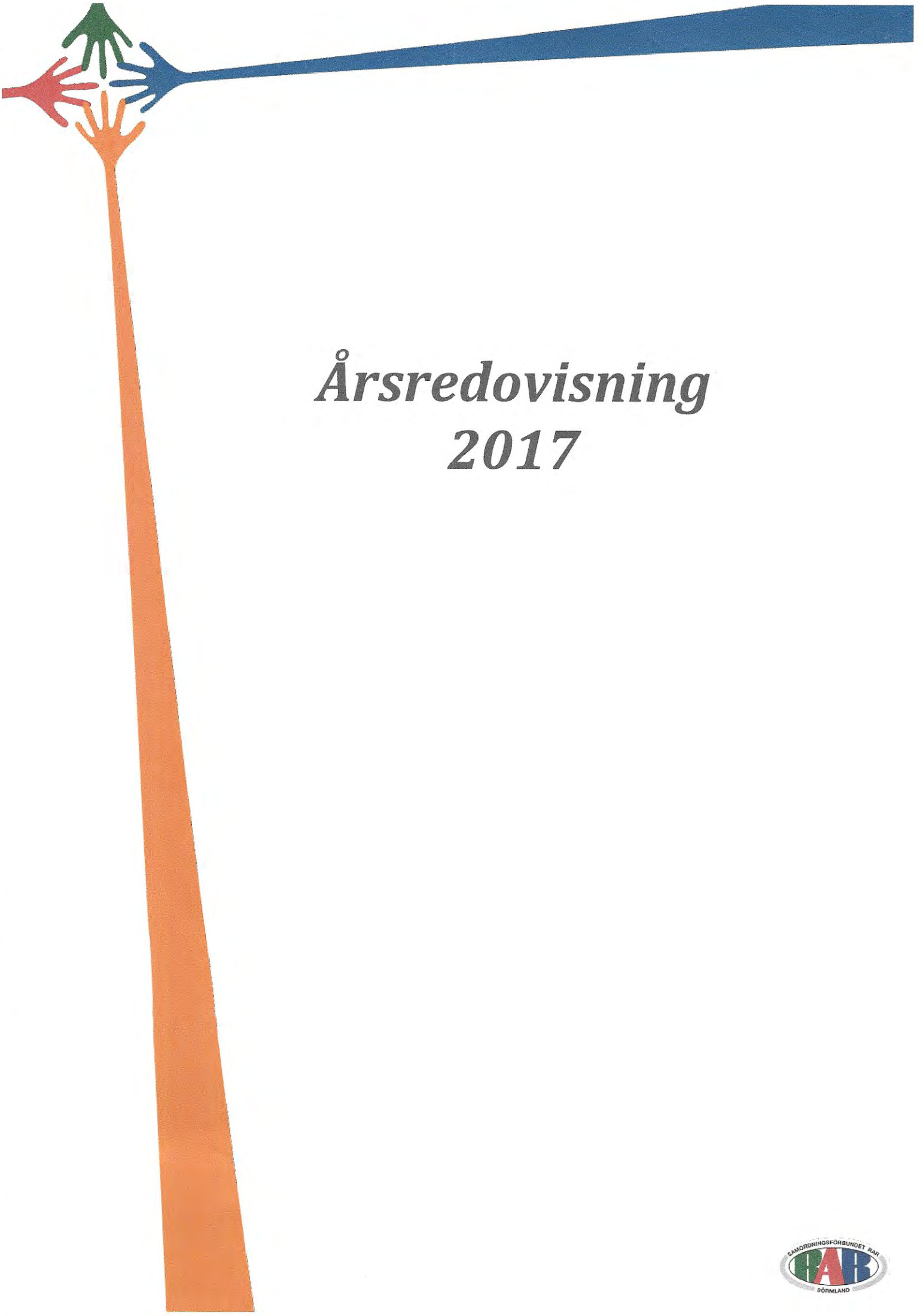
Ann Lundqvist
Förbundssekreterare



Justeras
Marie Svensson
Ordförande



Ingrid Jerneborg Glimne
1:e vice ordförande



Årsredovisning 2017

1. Inledning

Samordningsförbundet erhåller ett anslag från de tolv medlemmarna i syfte att främja samverkan mellan aktörerna inom området arbetslivsinriktad rehabilitering.

2. Förvaltningsberättelse

2.1 Budget

Respektive medlems fullmäktige eller motsvarande har fastställt budgeten för 2017 till 16.000 tkr vilket är en utökning med 1 mkr jämfört med år 2016. Fördelning av finansieringen anges i lagstiftningen till 50% från försäkringskassan/staten, 25% från landstinget och 25 % gemensamt från länets nio kommuner. Kommunernas andel baseras på antalet innevånare.

on 4/2

Dnr RAR18-02

GW 42-

Kommentarer till avvikelser:

Inledning

Medlemmarna enades under 2016 att öka Förbundets årsbudget från 15 mkr till 16 mkr. Den ingående balansen var 1 764 tkr mkr 2017, medlemsavgifterna 16 000 tkr och övriga budgeterade intäkter 257. Totalt hade Samordningsförbundet 18 021 tkr att disponera under 2017. Under året förbrukades totalt 15 556 tkr vilket medför en utgående balans på 2 446 tkr. Årets resultat, medlemsavgifter och intäkter minus kostnader, är 682 tkr. Nationella Rådets rekommendation avseende utgående balans, budget 16 000 tkr, är att den ska vara maximalt 2 700 tkr.

Styrelse och kansli

Kostnaden för personal avviker beroende på att kostnaden för pensionsavsättningar inte ökat i den omfattning som budgeterats. Under de kommande åren medför det en högre personalkostnad jämfört med tidigare år förutsatt att det inte sker förändringar i personalgruppen. Kostnader för administration är högre än budgeterat beroende ökade kostnader för IT.

Övrigt anslaget omfattar information mm, anslaget är svårt att budgetera.

Samverkansstöd

Posten samverkansstöd avser löpande aktiviteter som aktualiseras under året. Större poster är stöd till ESF-ansökningar samt personalomställning i projekt.

Stöd till insatser

TRIS. En mindre avvikelse, aktiviteter har huvudsakligen genomförts i enlighet med plan. Från och med 2018 finansieras TRIS helt av medlemmarna.

TUNA. Mindre avvikelser i Eskilstuna och KfV (Katrineholm-Flen-Vingåker). I Södra delen, Nyköping-Oxelösund, är det ett större överskott, 587 tkr, vilket beror på personalvakanser.

Processledare Södra-Norra-Västra. Avser stöd till de Lokala Samverkansgrupperna (LSG). Mindre avvikelser inom respektive område, överskott 54 tkr på en total budget om 2 368 tkr.

Stöd ESF-projekt avser Förbundets stöd till pågående ESF-projekt.

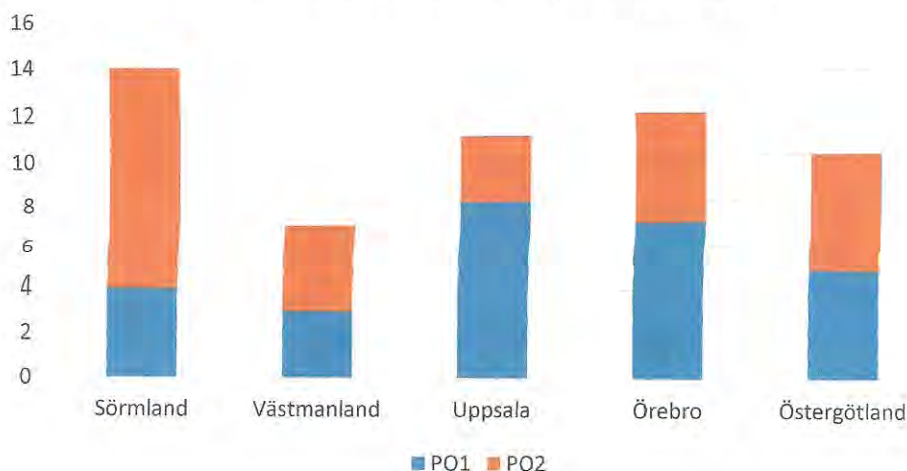
Aktivitetspeng. Möjlighet främst för LSG:na att genomföra seminarier, planeringsdagar mm. Drygt hälften av medlen har förbrukats. Det avser främst den del som riktas till LSG. TRIS del av avvikelserna är mindre.

Utvärdering av insatser. 196 tkr av 300 tkr har förbrukats. Den utvärderingsinsats som genomförts under 2017 avser processledare LSG.

Utrymme nya insatser. Vid verksamhetsårets start har Samordningsförbundet medel för att finansiera nya insatser. De budgeteras under rubriken "Nya insatser". Under året har de beslut som fattats berört redan befintliga insatser som TUNA, Vinka IN och processledare LSG. När beslut fattas har budgeten för de insatserna justerats. Beslut om nya insatser avser Drivhuset i Oxelösund samt Ungdomens Hus i Nyköping-Oxelösund. Dessutom har Samordningsförbundet beslutat att förlänga pågående projekt samt stödja utveckling

- Om faktiska projekt beaktas har Norra länsdelen sju pågående, Västra och Södra fem vardera. Utöver projekten sker mindre insatser som förberedelser av ansökningar och interna rutiner för samverkan.
- *Minst tre utvecklingsprojekt som omfattar mer än en kommun.*

- Samordningsförbundet har medverkat till två godkända ansökningar till socialfonden under 2017. Det är projekten Integrationslyftet med Samordningsförbundet som projektägare och projektet MIKA med Katrineholms kommun som projektägare. Ansökningarnas innehåll finns att läsa på parterna hemsidor. Budgetarna för projekten uppgår tillsammans till 12,1 miljoner kr.
- Samordningsförbundet och Regionförbundet i Sörmland startade 2014 en satsning i syfte att stödja och uppmuntra parterna i länet till att söka Socialfondpengar vilket har varit framgångsrik. Resultat till och med 31 december 2017 är 14 beviljade ansökningar som kommer att generera 135,1 miljoner kr. Nedanstående diagram visar antalet beviljade ansökningar i jämförelse med de övriga länen i Östra Mellansverige och beviljade medel i jämförelse med övriga län.



Region	PO1	PO2
Sörmland	20	115
Västmanland	18	67
Uppsala	78	50
Örebro	58	60
Östergötland	32	53

- Mallen för ansökning av medel från Förbundet har förtydligats avseende långsiktighet och tillvaratagande. En förutsättning för att erhålla finansiering

2.3.3 Resultat i RAR-finansierade aktiviteter

TUNA

Projekt IBIS, ESF

Projekt SSI, ESF

Integrationslyftet syftar till att utbilda 600 personer anställda hos medlemmarna för att öka förståelsen avseende kultur & norm i andra länder. Dessutom ska 25 personer utbildas för att kunna hålla i kommande Hälsoskolor för nyanlända. Integrationslyftet och projekt IBIS samarbetar väldigt nära där resultaten från IBIS beaktas vid planeringen av utbildningarna inom Integrationslyftet. Förbundet är projektägare.

Sedan 2015 har förbundet finansierat processledare i norra respektive västra länsdelen. I oktober 2016 anställdes en processledare även i södra länsdelen. Det har medfört en tydligare enhetlighet avseende tillvägagångssätt och genomförande av samverkansinsatser. De lokala inriktningarna kvarstår då samtliga tre processledare har sin anställning hos förbundet medan det är respektive LSG som är uppdragsgivare. Den konstruktionen har funnits under ca tre år och erfarenheterna av det är positiva. Förutsättningarna att skapa en mer sammanhållen länsstruktur har förbättrats.

- Esf-projekt IBIS
- TRIS
- TUNA
- Projekt RIGA, nollplacerade
- Utveckling av handläggarnätverk MISAM (Unga funktionshinderade)

- Ansökan projekt Vinka In samt stöd till projektet
- TRIS
- TUNA
- IBIS
- RIGA, nollplacerade

- Drivhuset
- Ungdomens Hus
- TUNA
- IBIS
- TRIS
- Ansökan utveckling av samverkan Gnesta-Trosa. (Ej uppfyllt ansökningskraven enligt mall)

Den länsgemensamma överenskommelsen som reglerar parternas åtaganden mm i TRIS sades upp av Förbundet inför årsskiftet 2016/17. Motivet var att justera formuleringen avseende finansiering dock inte med intentionen att inte finansiera. Som ett resultat av det har parterna diskuterat inriktningen i en ny överenskommelse och som en del i den enades man om att landstinget övertar finansieringen av processledare under 2018, en tjänst som Förbundet

Under året har parterna närvaro i TRIS-teamen försämrats något. Samtidigt har de lokala teamen genomfört planeringsdagar och dialogdagar i syfte att kvalitetssäkra och utveckla modellen.

Projekt Vinka In startade i oktober 2016 i syfte att skapa en samverkansplattform dit unga kan vända sig för att bli hänvisade till "rätt" instans oberoende av vilken myndighet som avses. Utvärderingen konstaterade att anslaget är rätt och att det finns ett behov av insatsen. Utvärderingen konstaterade samtidigt att projektet har behov av förtydligande inom flera områden. Under 2017 har man utvecklat och förankrat verksamheten och i slutet av 2017 beslutade Förbundet att finansiera samverkansdelen under åren 2018 och 2019. De operativa delarna finansieras av parterna.

Socialt företagande Under året har det inte genomförts några planerade insatser i syfte att stärka socialt företagande.

Måttet har presenterats i Årsredovisningen tidigare år. Underlagen avseende 2017 lämnas från Statistiska Centralbyrån först i september 2018 varför måttet inte presenteras nu.



[illegible]

2.5 Redovisning av beslutade insatser

Beslut/insats nr	Insats - namn	Beslut i kronor	Utfall per 2017	Utfall Totalt	Avslutas
21-2015	TUNA i KfV	4 716	1 201	3 921	2017-12-31
06-2015	Förlängning TUNA i Eskilstuna	1 943	1 297	1 297	2018-06-30
37-2015	TUNA Nyköping-Oxelösund	4 635	2 501	3 565	2018-01-31
04-2015	Processledare KfV	1 718	905	1 585	2018-03-31
13-2016	Förlängning processledare Norra länsdelen	1 721	700	1 065	2018-06-30
12-2016	Vinka-In Katrineholm	983	901	901	2017-12-31
	TRIS	2 184	934	1 797	2017-12-31
	Utvärdering av insatser	300	196	196	2017-12-31
40-2016	Processledare Södra länsdelen	1 721	805	971	2018-06-30
	Stöd ESF-Projekt	780	750	750	2017-12-31
	IMA	300	100	200	2018-12-31
	Aktivitetsspeng	500	274	274	2017-12-31
	Summa 2017-12-31	21 501	10 564	16 522	
04-2018	Förlängning Processledare LSG i KfV	220			2018-06-30
41-2017	Ungdomens Hus Nyköping-Oxelösund	4 285			2019-12-31
12-2017	Förlängning Vinka In i Katrineholm/Vingåker	1 498			2019-12-31
37-2017	Förlängning TUNA Nyköping-Oxelösund	1 606			2018-12-31
21-2017	Förlängning TUNA KfV	786			2018-03-31
42-2017	Drivhuset Oxelösund	1 640			2019-12-31
	Summa Beslutade insatser	10 035			

OH

Dnr RAR18-02

RESULTATRÄKNING (TKR)	Not	2017-01-01 2017-12-31	2016-01-01 2016-12-31
Verksamhetens intäkter		16238	15173
varav medlemsavgifter		16000	15000
EU-bidrag			
övrigt		238	173
Verksamhetens kostnader		-15557	-17015
varav styrelsen		-409	-467
personal		-3434	-3374
lokaler		-218	-216
administration		-307	-213
revision		-61	-64
utbetalningar för projekt/Insatser	1	-10 564	-11 846
utbildning			
Information		0	-5
Förvaltning/Övrigt		-21	-131
Avskrivningar		-1	-7
Samverkansstöd Övrigt		-542	-615
EU-projekt			-78
Verksamhetens nettoresultat		682	-1 842
Finansiella intäkter		0	0
Finansiella kostnader		0	0
Resultat före extraordinära poster		682	-1842
Extraordinära intäkter			
Extraordinära kostnader			
Årets resultat		682	-1842
Balanskravsutredning			
Redovisat resultat enligt resultaträkning		682	-1842
Avgår realisatinsvinster, mm			
Justerat resultat		682	-1842

on 11/

Dnr RAR18-02

Dnr RAR18-02

4. Redovisnings- och värderingsprinciper

Allmänna redovisningsprinciper

ON 11/11/2019

~~~~~ Dnr RAR18-02

|                                           |                |        |        |
|-------------------------------------------|----------------|--------|--------|
| Not 1                                     |                |        |        |
| <b>Utbetalningar för projekt/Insatser</b> | <b>proj nr</b> |        |        |
| Aktivitetspeng                            |                | -274   | -190   |
| Tuna Eskilstuna                           | 06-2014        | -1297  | -1201  |
| Tris                                      |                | -934   | -863   |
| Processtöd Norra                          | 13-2014        | -700   | -731   |
| Processtöd Västra                         | 04-2014        | -905   | -680   |
| Processtöd Södra                          |                | -805   | -166   |
| Tuna KfV                                  | 21-2015        | -1201  | -2057  |
| TUNA Nyköping Oxelösund                   | 37-2015        | -2501  | -1064  |
| Stöd IBIS och #jagmed                     |                | -750   | -653   |
| Utvärderingar av insatser                 |                | -196   | -180   |
| IMA                                       |                | -100   | -100   |
| Vinka-In KV                               |                | -901   | -1135  |
| Avslutade projekt                         |                |        | -2826  |
| Summa                                     |                | -10564 | -11846 |

| Not 2: Förändring Eget Kapital | Balanserat resultat | Årets resultat | Summa Eget kapital |
|--------------------------------|---------------------|----------------|--------------------|
| Belopp vid årets ingång        | 3 604 922           | - 1 842 493    | 1 762 429          |
| Förändring under året          | - 1 842 493         | 1 842 493      | -                  |
| Årets resultat                 |                     | 681 879        | 681 879            |
| Belopp vid årets utgång        | 1 762 429           | 681 879        | 2 444 308          |

|                                                                |               |
|----------------------------------------------------------------|---------------|
| <b>Not 3</b>                                                   |               |
| <b>Specifikation av beviljade insatser, återstående belopp</b> |               |
| Beslutade medel pågående insatser 2017                         | 21 501        |
| Utbetalda medel pågående insatser 2017                         | -10 564       |
| Medel som ej utbetalats för insatser som avslutats under 2017  | -1434         |
| Beslutade insatser 2017                                        | 10035         |
| <b>Återstående beslutade medel per 171231</b>                  | <b>19 538</b> |

**Förkortningar:**

- ESF - Europeiska Socialfonden
- IBIS - Integrations Bygget I Sörmland
- SSI -Suggestopedisk SpråkInärning
- IMA - Individuella Möjligheter till Arbete
- IPS - Individual Placement Support
- MISAM - Myndigheter I Samverkan
- RIGA - Rätt Insats Gemensamt Ansvar
- TRIS - Tidig Rehabilitering I Samverkan
- TUNA - Träning Utveckling Nära Arbetslivet



Dnr RAR18-02

Nyköping 2018-03



Unterzeichner



Donald L Norman

Kalarius lugens Bde

W. K. R. M.

Quilley

*[Signature]*

Isabel Peres

David Ismail

Robert Shapiro

Oxelösunds kommun Flens

Vår revisionsberättelse har avgivits 2018-05-02

*[Handwritten signature]*

  
Viveka Kittredge

Revisor utsedd av Nyköpings kommun

## Revisorerna i Samordningsförbundet RAR i Sörmland

Till

Styrelsen i Samordningsförbundet RAR i Sörmland,

Fullmäktige i respektive

medlemskommun

Försäkringskassan

Arbetsförmedlingen

### Revisionsberättelse för år 2017

Vi har granskat räkenskaperna, årsredovisningen och förbundsstyrelsens förvaltning i Samordningsförbundet RAR i Sörmland (organisationsnummer 222000-1792) för verksamhetsåret 2017.

Förbundsstyrelsen ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande mål, beslut och riktlinjer samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. Styrelsen upprättar en årsredovisning som ger en rättvisande bild samt svarar för att det finns en tillräcklig intern kontroll i verksamhet och räkenskaper.

Vi ansvarar för att pröva om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredställande sätt, om årsredovisningen ger en rättvisande bild och om den interna kontrollen som styrelsen bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter.

Vi har utfört vår granskning utifrån lagen om finansiell samordning, kommunallagen, förbundsordningen, god revisionssed samt revisionsreglementet. Granskning enligt god revisionssed innebär för den auktoriserade revisorn att han eller hon utfört revisionen enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige. Dessa standarder kräver att den auktoriserade revisorn följer yrkesetiska krav samt planerar och utför revisionen för att uppnå rimlig säkerhet att årsredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter.

Vår granskning av årsredovisningen innefattar att genom olika åtgärder inhämta underlag om belopp och annan information i årsredovisningen. Revisorn väljer *vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.* Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur förbundet upprättar årsredovisningen för att ge en rättvisande bild i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i förbundets interna kontroll. Granskningen innefattar också en utvärdering av ändamålsenligheten i de redovisningsprinciper som har använts och av rimligheten i styrelsens uppskattningar i redovisningen, liksom en utvärdering av den övergripande presentationen i årsredovisningen.

**Vi bedömer** sammantaget att styrelsen i Samordningsförbundet RAR i Sörmland har bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt att den interna kontrollen har varit tillräcklig.

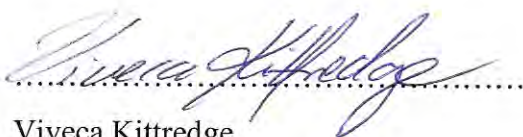
**Vi bedömer** att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande och att årsredovisningen har upprättats enlighet med tillämpliga delar av lagen om kommunal redovisning och god redovisningssed.

**Vi bedömer** sammantaget att resultatet enligt årsredovisningen är förenligt med de finansiella mål och verksamhetsmål som är uppställda.

**Vi tillstyrker att styrelsen och dess ledamöter beviljas ansvarsfrihet.**

Vi återopar bifogad PM Samordningsförbundet RAR i Sörmland – granskningsrapport 2017.

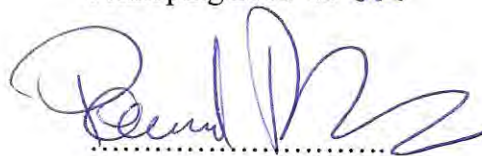
Nyköping den 2018-05-02



Viveca Kittredge

Revisorer från kommuner och landsting

Jönköping 2018-05-02



Pernilla Rehnberg

Auktoriserad revisor från  
staten

**Bilagor:**

**De sakkunnigas rapport**

PM - granskning av  
årsredovisning och interna  
kontroller avseende  
räenskapsår 2017  
Samordningsförbundet  
RAR i Sörmland



## Uppdraget

På uppdrag av revisorskollegiet i samordningsförbundet RAR i Sörmland har vi granskat årsredovisningen och den interna kontrollen för räkenskapsåret 2017. Syftet med granskningen är att bedöma om styrelsen haft tillräcklig kontroll över verksamheten samt om årsredovisningen är rättvisande. Vidare har granskningen syftat till att säkerställa att verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt.

Kontrollmålen är följande:

- Har styrelsen beslutat om ekonomiska och verksamhetsmässiga mål för verksamheten och finns en tillräcklig uppföljning, utvärdering och rapportering till styrelsen? Fattar styrelsen aktiva beslut i tillräcklig utsträckning?
- Sker attester på angivet sätt? Har styrelsen system och rutiner för intern kontroll, tillämpas de och är de tillräckliga?
- Är räkenskaperna rättvisande?

## Metod

Genomgång av protokoll och tillhörande handlingar, årsredovisning och verksamhetsberättelse, projektredovisningar och räkenskapsmaterial. Samtal har förts med förbundschefen och ekonomiansvarig.

## Iakttagelser

### Ekonomiska och verksamhetsmässiga mål

Styrelsen har beslutat om ekonomiska och verksamhetsmässiga mål för verksamheten i sin verksamhetsplan för året, denna godkändes på styrelsemöte den 29 november 2016. Det ekonomiska målet bestod av en planerad budget för året. De verksamhetsmässiga målen bestod dels av ett långsiktigt mål och sju kortsiktiga mål. Det finns en tillräcklig uppföljning, utvärdering samt rapportering till styrelsen. Styrelsen fattar aktiva beslut i tillräcklig utsträckning.

Styrelsen har haft regelbundna styrelsemöten under året, totalt 4 stycken. Styrande för verksamheten har under 2017 varit den verksamhetsplan som styrelsen antog på möte den 29 november 2016. Samordningsförbundet har även ett arbetsutskott som regelbundet sammanträder och beslutar i väsentliga verksamhetsfrågor, totalt 5 sammanträden. Utskottets förvaltningsrätt har reglerats i delegationsordningen och är framtagen för att möjliggöra ett effektivare beslutstagande vid löpande förvaltningsåtgärder.

### **Intern kontroll - attester**

Samordningsförbundet har en tydlig instruktion för vem som attesterar förbundschefens utlägg, lön osv. I samband med granskningen av en månads lön och utlägg för förbundschefen har vi noterat att en detaljkontroll av underlagen mot redovisning görs av ekonomiavdelningen. Utbetalningsfilen godkänns via mejl av ordförande.

Samordningsförbundets projektkostnader för de beslutade insatserna attesteras i enlighet med den av styrelsen framtagna delegationsordningen. Utbetalning för de redovisade kostnaderna godkänns av två i förening.

### **Rättvisande räkenskaper**

Revision av samordningsförbundets resultat och balanser har utförts för verksamhetsåret 2017. Inga avvikelser har noterats i samband med revisionen.

Vår övergripande bedömning är att samordningssamordningsförbundets styrelse har haft en tillräcklig kontroll över verksamheten under år 2017.

### **Räkenskaperna – Årsredovisningen för 2017**

Årets resultat uppgår till 682 tkr. Samordningsförbundets utgående egna kapital uppgår till 1 763 tkr. I årsredovisningen för 2016 har samordningsförbundet kommenterat hur styrelsen tog ett aktivt beslut att förbruka delar av det ackumulerade överskottet av fria medel. Detta förhållningssätt fortsätter även detta år. I årsredovisningen kommenteras också de mindre budgetavvikelser som förekommer.

Samordningsförbundet har presenterat måluppfyllelsen av de verksamhetsmässiga målen i årsredovisningen, noteras dock att inte samtliga mål presenteras. Majoriteten av målen var uppfyllda per bokslutet.

Årsredovisningen för år 2017 har upprättats i enlighet med den kommunala redovisningslagen.

### Sammanfattande bedömning

Vi bedömer att samordningsförbundets styrelse har haft en tillräcklig kontroll över verksamheten under år 2017. Vi bedömer att uppföljning av verksamhetsmässiga och ekonomiska mål sker regelbundet och på ett ändamålsenligt sätt.

Vi bedömer att årsredovisningen är i allt väsentligt uppställd i enlighet med kommunal redovisningslag och bedöms som rättvisande.

Vi bedömer sammantaget att resultatet enligt årsredovisningen är förenligt med de finansiella mål och verksamhetsmål som är satta.

Jönköping, 19 mars 2018

Deloitte AB



Torbjörn Bengtsson

Certifierad kommunal Revisor



Tomislav Condric

Revisor

23

**§ 97**

**KS 2018/108**

## Budget 2019 för samordningsförbundet RAR i Sörmland

### Beslut

Kommunstyrelsen förslag till kommunfullmäktige:

Kommunfullmäktige godkänner samordningsförbundet RAR:s budget för 2019.

-----

### Ärendet

Samordningsförbundet RAR i Sörmland har 2018-04-12 kommit in med en hemställan till förbundets medlemmar om att fastställa 2019 års budget för förbundet. Vid samordningsförbundets medlemsmöte föreslås budgeten vara oförändrad med totalt 16 Mkr.

Sörmlands kommuner svarar för 25 procent av medlemsinsatserna, totalt 4 000 tkr. Varje kommuns medlemsinsatser baseras på antal invånare 16-64 år 1 november 2017. För Trosas del innebär det en kostnad på 170 871 kr, vilket är en ökning med knappt 4 tkr jämfört med budget 2018. Landstinget svarar för 25 procent av medlemsinsatserna och staten för 50 procent.

### Ärendets beredning

Kommunstyrelsens arbetsutskott 2018-05-21.

Tjänsteskrivelse med bilagor från ekonomichef Marlene Bernfalk, 2018-05-17.

### Kopia till:

Kommunfullmäktige



**Kommunkontoret**  
Ekonomienheten  
Marlene Bernfalk  
Ekonomichef  
0156-52092  
Marlene.bernfalk@trosa.se

Tjänsteskrivelse  
Datum  
2018-05-17  
Diarienummer  
KS 2018/108



## Budget 2019 för samordningsförbundet RAR i Sörmland

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsens förslag till Kommunfullmäktige:

Kommunfullmäktige godkänner samordningsförbundet RAR:s budget för 2019.

-----

### Sammanfattning

Samordningsförbundet RAR i Sörmland har 2018-04-12 kommit in med en hemställan till förbundets medlemmar om att fastställa 2019 års budget för förbundet. Vid samordningsförbundets medlemsmöte föreslås budgeten vara oförändrad med totalt 16 Mkr.

Sörmlands kommuner svarar för 25 procent av medlemsinsatserna, totalt 4 000 tkr. Varje kommuns medlemsinsatser baseras på antal invånare 16-64 år 1 november 2017. För Trosas del innebär det en kostnad på 170 871 kr, vilket är en ökning med knappt 4 tkr jämfört med budget 2018. Landstinget svarar för 25 procent av medlemsinsatserna och staten för 50 procent.

Marlene Bernfalk  
Ekonomichef

### Bilagor

Fastställande av 2019 års budget för samordningsförbundet RAR i Sörmland.

### Beslut till

Samordningsförbundet RAR i Sörmland  
Ekonomienheten



## PROTOKOLL

### fört vid sammanträde med Förbundsstyrelsen RAR i Sörmland

Datum: 2018-03-26 kl 10-12.30

Plats: Hotell Malmköping

Närvarande: Marie Svensson, Ingrid Jerneborg Glimne, Britta Bergström, Gunilla Bergman Larsson, , Bengt-Eric Sandström, Daniel Ljungkvist, Patrik Renfors, Robert Skoglund, Robin Karlsson, Helen Wretling, Gunilla Andersson, Christer Sundqvist, Birgitta Wennerberg, Morten Lidström, Christer Pålsson, Inge Ståhlgren, Carl Werner och Ola Wiktorson, förbundschef

Ej närvarande: Katarina Enqvist Bolin, Kristina Bengtsson, Camilla Liberg, Anne-Marie Wallin, Gunilla Magnusson, Donald Wedel, Irene Sandqvist

Övrig närvarande Tobias Mård

Sekreterare: Ann Lundqvist

#### §1 Mötets öppnande

Ordförande Marie Svensson hälsade alla välkomna och riktade ett särskilt välkomnande till Försäkringskassans representant Gunilla Bergman Larsson, som efterträder Cecilia Trehn. Därefter förklarades dagens möte öppnat.

En kort presentationsrunda gjordes.

#### §2 Dagordningens godkännande

Dagordningen godkändes.

#### §3 Föregående protokoll 2017-11-27

Föregående protokoll 2017-11-27 godkändes och lades till handlingarna.

#### §4 Årsredovisning 2017

Samordningsförbundet ska enligt förbundsordningen årligen sammanställa en redovisning av årets verksamhet. Årsredovisningen ska fastställas av styrelsen och sändas till medlemmarna.

Årsredovisning RAR med bokslut 2017 presenterades och kommenterades – bland annat informerades Ola Wiktorson om en justering som behöver göras.

Ordföranden tackade för en tydlig och bra skriven årsredovisning.

**Beslut:** Styrelsen beslutade fastställa årsredovisning RAR med bokslut 2017 efter gjort justering samt att därefter sända den till förbundets medlemmar.

Ann Lundqvist

## §5 Granskningsrapport

Deloitte har på uppdrag av revisionen i RAR granskat och lämnat rapport avseende granskning av årsbokslut och årsredovisning 2017.

Ordföranden beskrev och kommenterade granskningsrapporten. Ola Wiktorson informerade om att Deloitte skriver i rapporten att alla mål inte följts upp. Ola informerade styrelsen om att i den slutliga versionen av årsredovisningen är detta gjort och behöver därför inte kommenteras.

Revisionsberättelsen lämnas efter att styrelsen fastställt årsredovisningen.

**Beslut:** Förbundsstyrelsen har tagit del av granskningsrapport avseende årsbokslut och årsredovisning 2017 och beslutade att lägga den till handlingarna.

## §6 Delegationsordning 2018

Styrelsen ska årligen fastställa samordningsförbundets delegationsordning att ersätta den tidigare.

Utsänt förslag till delegationsordning för år 2018 godkändes av styrelsen. Förslaget innebär samma delegation som under 2017.

Patrik Renfors menade att delegationen medför att styrelsens sammanträden blir informationsmöten då i stort sett alla beslut tas i arbetsutskottet. Därför bör styrelsen se över beloppen i kommande delegation.

**Beslut:** Efter en justering av redaktionell karaktär beslutade styrelsen om delegationsordning 2018 enligt följande:

*Styrelsen beslutar om:*

- ✓ Belopp överstigande 3.000 tusen kronor avseende insats

*Arbetsutskottet beslutar om:*

- ✓ Belopp överstigande 100 tusen kronor avseende köp av tjänst
- ✓ Belopp upp till 3.000 tusen kronor avseende insats

*Förbundschefen beslutar om:*

- ✓ Belopp upp till 100 tusen kronor avseende köp av tjänst
- ✓ Belopp upp till 1.000 tusen kronor

## §7 Medel 2019 samt 2018-20

Ola Wiktorson presenterade förslag till budget och plan 2018-2020 samt hemställan om medelstildelning från medlemmarna 2019.

Styrelsen godkände presenterat förslag, vilket innebär en budget på 16 miljoner kronor för 2019 – det vill säga oförändrad.

**Beslut:** Styrelsen beslutade föreslå medlemsmötet att – utifrån presenterat förslag - tillstyrka en oförändrad budget på 16 miljoner kronor för 2019.

## §8 TUNA

TUNA började som projekt 2008 i Eskilstuna och nu finns TUNA-verksamhet i hela länet. Ola Wiktorsson beskrev den process avseende TUNA som nu pågår.

I februari 2018 genomfördes ett seminarium avseende TUNA:s finansiering efter 2018. Samtliga parter deltog i seminariet, då TUNA:s verksamhet, resultat och ekonomi samt förslag till finansiering efter 2018 redovisades. Parterna enades då om ett ställningstagande senast den 15 juni.





Arbetsförmedlingen och kommunerna Eskilstuna och Gnesta liksom lands-  
tinget och försäkringskassan har lämnat besked att de avser att inte finansi-  
era TUNA efter 2018, vilket innebär att det i dagsläget är oklart om verk-  
samheten kommer att fortsätta efter 2018. Oavsett om TUNA fortsätter eller  
ej behöver verksamheten finansieras under hela 2018. Arbetsutskottet be-  
slutade därför vid möte 13 mars att förlänga finansieringen för samordning  
av TUNA under 2018 i västra och norra länsdelen.

Vid styrelsens diskussion om ovanstående konstaterades att TUNA påver-  
kan RAR:s inriktning. Styrelsen enades därför om behovet av att tillsätta en  
arbetsgrupp för att se över RAR:s framtida inriktning. Vidare att processen  
måste styras utifrån medlemmarnas viljeinriktning - det vill säga "Vad vill  
medlemmar med RAR?"

## **§10 Medlemsmötet**

Styrelsen godkände redovisat program och upplägg för medlemsmötet.

## **§11 NNS, Nationella Nätverket för Samordningsförbund**

### *Nominering*

Nationella Nätverket för Samordningsförbund, NNS, genomför sitt årsmöte  
2018-04-17 i samband med den nationella Finsam-konferensen i Göteborg  
17-18 april. Nomineringar inför val av NNS styrelse skulle vara valbered-  
ningen tillhanda senast 6 mars.

Ingrid Jerneborg Glimne har föreslagit att RAR nominerar Marie Svensson  
som ordförande i NNS styrelse. Förslaget sändes ut via mail till RAR:s ordi-  
narie ledamöter, som enhälligt tillstyrkte förslaget 2018-03-02 och sändes  
till NNS valberedning.

**Beslut Per Capsulam:** Samordningsförbundet RAR i Sörmland beslutade  
att nominera Marie Svensson som ordförande i NNS.

Marie Svensson - som inte deltog i beslutet - tackade styrelsen för förtroen-  
det.

### *Representant till NNS årsmöte*

RAR bör utse en representant till NNS årsmöte. Marie Svensson föreslogs  
till ordinarie representant och Ingrid Jerneborg Glimne föreslogs vara ersät-  
tare.

**Beslut:** Styrelsen beslutade att utse Marie Svensson till ordinarie represen-  
tant för RAR på NNS årsmöte 2018-04-17 samt att utse Ingrid Jerneborg  
Glimne att vara ersättare för Marie S.

### *Info*

Marie Svensson gav en rapport från NNS arbete – bland annat:

- ✓ NNS har producerat en rapport "Hur samordningsförbunden skapar  
kvalitet och hållbarhet i välfärden". Rapporten kommer att vara  
tryckt till Finsam-konferensen i Göteborg
- ✓ En ännu inte offentliggjord rapport över orsaker och möjligheter för  
ett eget kapital i balans hos samordningsförbunden har samman-  
ställts inom SKL<sup>1</sup>.  
NNS har tillsatt en arbetsgrupp för att genomföra analysarbetet av

<sup>1</sup> SKL = Sveriges kommuner och landsting

samordningsförbundens ekonomi – ett arbete som påbörjas när SKL har avslutat sitt arbete och offentliggjort rapporten.

- ✓ Förslag till ändrad modell för NNS verksamhetsplanering inför mandatperioden 2019-2022 har sänts ut på remiss till medlemmarna och föreläggs årsmötet 2018.

Marie S informerade också om att NNS protokoll härnäst kommer att sändas som bilaga med kallelsen inför RAR-styrelsens möten.

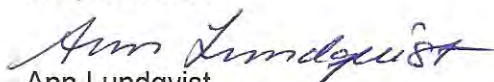
#### §11 Övriga frågor

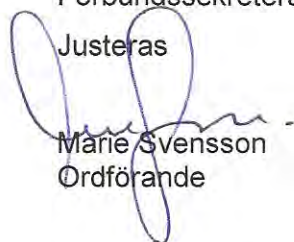
Marie Svensson framförde en hälsning från Anna-Lena Carlsson, som tackar RAR för den fina avskedsgåvan.

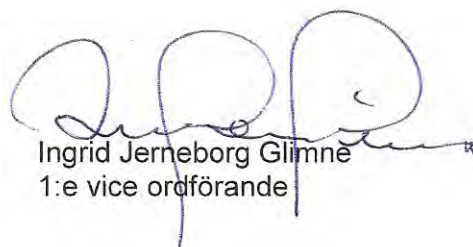
#### §12 Avslutning

Ordföranden tackade för visat intresse och avslutade därefter sammanträdet.

Vid protokollet

  
Ann Lundqvist  
Förbundssekreterare

  
Marie Svensson  
Ordförande

  
Ingrid Jerneborg Glimne  
1:e vice ordförande



Samordningsförbundet RAR i Sörmlands medlemmar – fullmäktige eller motsvarande

### Fastställande av 2019 års budget för Samordningsförbundet RAR i Sörmland

Samordningsförbundet bjöd in till medlemsmöte den 26 mars 2018 för att presentera förbundets verksamhet och ekonomi samt för att diskutera framtida inriktning och budget.

Medlemsmötet tillstyrkte Samordningsförbundet hemställan om en total budget på 16 mkr, samma nivå som 2018. Medlemsmötet är inte beslutande och en formell hemställan sänds, som tidigare år till respektive medlem.

Utifrån ovanstående föreslår Samordningsförbundet att budgeten för 2019 ska uppgå till 16 mkr och hemställer att respektive fullmäktige eller motsvarande fastställer budget 2019 i enlighet med nedanstående tabell.

| Fördelning av medlemsinsatser per inv 16-64 år, per 1 nov 2017 |               |             |                   |                  |
|----------------------------------------------------------------|---------------|-------------|-------------------|------------------|
| Huvudman                                                       | Antal inv     | Andel       | kr/år 2018        | kr/kvartal       |
| Vingåker                                                       | 5105          | 3,0%        | 120 234           | 30 058           |
| Gnesta                                                         | 6277          | 3,7%        | 147 837           | 36 959           |
| Nyköping                                                       | 31899         | 18,8%       | 751 289           | 187 822          |
| Oxelösund                                                      | 6620          | 3,9%        | 155 915           | 38 979           |
| Flen                                                           | 9242          | 5,4%        | 217 669           | 54 417           |
| Katrineholm                                                    | 19802         | 11,7%       | 466 379           | 116 595          |
| Eskilstuna                                                     | 63407         | 37,3%       | 1 493 370         | 373 343          |
| Strängnäs                                                      | 20229         | 11,9%       | 476 436           | 119 109          |
| Trosa                                                          | 7255          | 4,3%        | 170 871           | 42 718           |
| <b>Summa kommuner</b>                                          | <b>169836</b> | <b>100%</b> | <b>4 000 000</b>  | <b>1 000 000</b> |
| Kommuner                                                       |               | 25%         | 4 000 000         | 1 000 000        |
| Landstinget                                                    |               | 25%         | 4 000 000         | 1 000 000        |
| Staten                                                         |               | 50%         | 8 000 000         | 2 000 000        |
| <b>Totalt</b>                                                  |               |             | <b>16 000 000</b> | <b>4 000 000</b> |

Samordningsförbundet RAR i Sörmland



Ola Wiktorson  
Förbundschef

Ann Lundqvist

611 84 Nyköping · besök Östra Rundgatan 11 – hemsida: [www.rarsormland.se](http://www.rarsormland.se)  
mobiltel 070 – 390 58 58 - e-post [ann@rarsormland.se](mailto:ann@rarsormland.se)

24



**§ 72**

**KS 2018/77**

## Prövning av frågan om ansvarsfrihet för Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet 2017

### Beslut

Kommunstyrelsen förslag till kommunfullmäktige:

Kommunfullmäktige beviljar Sörmlands kollektivtrafikmyndighet ansvarsfrihet för år 2017.

-----

### Ärendet

Årsredovisning för kollektivtrafikmyndigheten har upprättats och granskats av förbundets revisorer. Revisorerna tillstyrker i upprättad revisionsberättelse att myndighetens direktion bör beviljas ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2017. Trosa kommun har delgivits myndighetens årsredovisning och revisorernas revisionsberättelse och föreslår att direktionen i Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet beviljas ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2017.

### Ärendets beredning

Kommunstyrelsens arbetsutskott 2018-05-02.

Tjänsteskrivelse från ekonomichef Marlene Bernfalk, 2018-04-17.

Årsredovisning 2017 för Sörmlands kollektivtrafikmyndighet

Granskning av årsbokslut 2017 för Sörmlands kollektivtrafikmyndighet

Revisionsberättelse för år 2017 för Sörmlands kollektivtrafikmyndighet

### Jäv

Daniel Portnoff (M) och Ann-sofie Soleby-Eriksson (S) anmäler jäv och deltar inte i kommunstyrelsens behandling av ärendet.

### Kopia till:

Kommunfullmäktige

**Kommunkontoret**  
Marlene Bernfalk  
Ekonomichef  
0156-52092  
Marlene.bernfalk@trosa.se

Tjänsteskrivelse  
Datum  
2018-04-17  
Diarienummer  
KS 2018/77



## Prövning av frågan om ansvarsfrihet för Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet 2017

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen förslag till kommunfullmäktige:

Kommunfullmäktige beviljar Sörmlands kollektivtrafikmyndighet ansvarsfrihet för år 2017.

### Ärendet

Årsredovisning för kollektivtrafikmyndigheten har upprättats och granskats av förbundets revisorer. Revisorerna tillstyrker i upprättad revisionsberättelse att myndighetens direktion bör beviljas ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2017. Trosa kommun har delgivits myndighetens årsredovisning och revisorernas revisionsberättelse och föreslår att direktionen i Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet beviljas ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2017.

Marlene Bernfalk  
Ekonomichef

### Bilagor

Årsredovisning 2017 för Sörmlands kollektivtrafikmyndighet  
Granskning av årsbokslut 2017 för Sörmlands kollektivtrafikmyndighet  
Revisionsberättelse för år 2017 för Sörmlands kollektivtrafikmyndighet



## Protokoll från direktionens sammanträde i Sörmlands Kollektivtrafik- myndighet den 1 mars 2018, Hotell Malmköping, Malmköping, kl. 13.00 – 15.45

Justerad paragraf: § 8 justerades omedelbart vid sammanträdet.

**Närvarande:**

Monica Johansson (S), ordförande  
Christer Kax Sundberg (L), ersättare  
Daniel Portnoff (M), vice ordförande  
Sarita Hotti (S), ledamot,  
Carl Werner (MP), ledamot  
Christina Södling (S), ersättare  
Urban Granström (S), ledamot  
Catharina Fredriksson (S), ledamot  
Annelie Bengtsson (S), ledamot  
Lars Härnström (M), ersättare

**Förhindrade:**

Magnus Leivik (M), ledamot  
Ingrid Jerneborg Glimne (M), ledamot  
Mattias Claesson (C), ledamot  
Jacob Högfeldt (M), ledamot  
Leif Lindström (S), ersättare  
Göran Dahlström (S), ledamot  
Ann-Sofie Lifvenhage (M), ledamot  
Johan Rocklind (S), ersättare  
Jan-Erik Larsson (S), ledamot  
Roger Tiefensee (C), ersättare

**Övriga närvarande:**

Christer Nodemar, (M), ersättare  
Dag Bergentoft (M), ersättare  
Tomas Bonér, Flens kommun, tjänsteperson  
Kristina Welin, Strängnäs kommun, tjänsteperson  
Jacob Annerfors, Landstinget, tjänsteperson  
Helena Ekroth (SKTM), tjänsteperson  
Carl Nordblom (SKTM), tjänsteperson  
Helena Fransson (SKTM), tjänsteperson  
Matthias Pfeil (SKTM), tjänsteperson  
Hanna Bergström (SKTM), tjänsteperson  
Åsa Bjerke (SKTM), tjänsteperson  
Helene Lundkvist Lontos (SKTM), tjänsteperson  
Ulrika Åkerblom Sandberg (SKTM), tjänsteperson  
Emma Ehrenkrona (SKTM), tjänsteperson  
Mathias Hjelte (SKTM), tjänsteperson  
Zana Zgog (SKTM), tjänsteperson  
Emil Berglund (SKTM), tjänsteperson

*Handwritten signature and number 417*



**A. Sammanträdet öppnas**

Ordföranden öppnade sammanträdet.

**B. Upprop**

Helena Fransson genomförde uppropet

**C. Val av justerare för sammanträdet**

Urban Granström valdes att justera protokollet jämte ordförande.

**D. Godkännande av dagordning**

Direktionen godkände dagordningen med tillägg av övrig fråga om lokalisering för kommande sammanträde.

**E. Ärenden**

Ull  
407





## § 2 Fastställande av Årsredovisning 2017 för Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet

Föredragande: Emma Ehrenkrona m.fl.

Bilaga: [Förslag till Årsredovisning 2017 för Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet](#)

### Beslut

Direktionen godkände årsredovisning 2017 för Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet.

Årsredovisning 2017 för Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet sänds till medlemmarna för erforderlig hantering.

### Sammanträdet

Vid sammanträdet överenskoms om ett antal redaktionella justeringar som kommer att göras innan årsredovisningen sänds till medlemmarna.

### Ärende

Den samlade bedömningen av verksamhetens måluppfyllelse är att Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet även verksamhetsåret 2017 i stora delar uppfyller en god ekonomisk hushållning.

Anledningarna till bedömningen är flera, och återfinns bland annat i en fortsatt ökad resandeutveckling i tåg- och i busstrafiken, en ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken i enlighet med nationella kriterier, åtgärder för ökad digitalisering samt förbättrade miljönyckeltal. Även de faktum att det under året genomförts aktiviteter som gett Sörmlands medborgare ytterligare förutsättningar att kunna leva, växa och verka i Sörmland och Mälardalen bidrar till måluppfyllelsen. Citybanans öppnande, Ostlänkens projektering, driftsättning av nytt resecentrum i Strängnäs och det fortsatta arbetet med dubbelspår på Svealandsbanan i höjd med Härad är alla exempel på sådana bidrag som skapar förutsättningar för myndighetens verksamhet. Utöver det har det varit byggstart för tågdepån i Eskilstuna, lansering av Programmet Ny trafik 2017 med flertur med regionaltåg samt pendlarbiljetten Movingo, öppnande av Movingo kundservice samt förberedelser för etapp 2 i tågtrafiken där de första av de beställda 33 tågen levereras under 2019. Totalt väntas satsningarna på Ny Trafik ge betydande effekt på länets utveckling och leda till en ytterligare integrerad arbetsmarknad i Mälardalen.

Under året har Myndighetens deltagit i nationella och storregionala forum för kollektivtrafikens utveckling såsom SKL (Sveriges Kommuner och Landsting), Mälardalsrådet och dess process En Bättre Sits samt MÅLAB. Myndigheten har även under året arbetat aktivt för att synliggöra att fördelningsmodellen för tågens tillträde till spår och i synnerhet de så kallade prioriteringskriterierna behöver anpassas till rådande lagstiftning och resandeutveckling.





### **Ett sammanhållet och integrerat trafiksystem - byggt på gemensamma affärer**

Samordningen av kollektivtrafiken tog fortsatta steg under 2017. Fler kommuner gav Myndigheten i uppdrag att ansvara för upphandling och samordning av sin skolskjuts genom att lägga till den övriga avtalsportfölj som Myndigheten förfogar över. Allt i enlighet med det uppdrag som Myndigheten har att få länets kollektivtrafik att utgöra ett sammanhållet och integrerat trafiksystem inom Sörmland och till angränsande län.

Under året genomfördes en formell uppstart för Program Trafik 2019-2021. Under en tre års period ska all i stort all kollektivtrafik som Myndigheten ansvar för upphandlas på nytt. Under året arbetades intensivt med kravställning för nya busstrafikavtal och direkt på nyåret 2018 publicerades det första upphandlingsunderlaget i en serie av kommande busstrafikupphandlingar. Myndighetens strukturerade arbete med upphandlingar, genomförda och kommande, ger samtliga förutsättningar för fortsatt goda affärer, samordning, merutnyttjande av fordon, kostnadseffektivitet och tar miljöhänsyn i enlighet med funktionsmålen.

Även förvaltningen och underhållet av våra depåer och fastigheter fortsatte så att de håller en god standard och på så sätt bidrar till en god arbetsmiljö för förare och hela och rena fordon. Utöver det fick en oväntad insats genomföras vid Katrineholmsdepån.

Under året har reseantalet fortsatt att öka. Antal påstigande i den regionala tågtrafiken i Sörmland ökade till cirka 3 miljoner. I busstrafiken registrerades drygt 11,6 miljoner påstigande, en ökning med sex procent jämfört med 2016. Det gör att de satta målen för resandeutveckling nåtts. Även resandet i den särskilda kollektivtrafiken ökade. Antalet resor inom den anropsstyrda allmänna kollektivtrafiken uppgick till 13 997. 2017 har Myndigheten för första gången ansvarat för den särskilda kollektivtrafiken på helårsbasis. Här har totalt 406 053 resor genomförts under året jämfört med 343 000 resor under 2016 och beror av att Strängnäs kommun anslöt sina färdtjänstresor till samordningen i starten av 2017.

För den allmänna kollektivtrafiken besvarades 43 980 samtal och cirka 6 120 kundsynpunkter registrerades. Det är en minskning jämfört med föregående år på cirka 2 respektive 20 procent. Under året har 396 reklamationer om förseningsersättningar registrerats, en minskning med närmare 20 procent. För den särskilda kollektivtrafiken har Servicecenter tagit emot 2 157 kundsynpunkter och har besvarat ca 257 000 samtal för serviceresor. Kundsynpunkterna var 150 färre än 2016. Samtalen var markant fler och kan förklaras med samma anledning som ovan, att Strängnäs anslöt sig till samordningen.

Under året etablerade Myndigheten på uppdrag av MÄLAB, kundtjänstfunktion även för Movingo. Movingo Kundservice öppnade 4 september och är en integrerad del av Myndighetens befintliga kundservice. Mellan 1 oktober-31 december 2017 besvarades 2473 samtal och 611 kundsynpunkter har registrerats för Movingo Kundservice. De vanligaste frågorna som ställs från kunderna handlar om biljettköp, priser och giltighet. Den nya pendlarbiljetten Movingo lanserades 1 oktober 2017. Med Movingo möjliggörs resor såväl i tågtrafiken som med angränsande lokal kollektivtrafik i hela Mälardalen. Även resor med Trosabussen ingår. Under lanseringsmånaden såldes 25 procent fler månadsbiljetter än motsvarande år innan.





Den digitala utvecklingen i våra försäljningskanaler har tagit stora kliv framåt under året. Antal besökare på sormlandstrafiken.se ökade med 62,9 procent jämfört med 2016 och landade på 343 000 besök. Antalet registrerade användare på Mina sidor har under året nästan dubblats från 10 000 till 19 157. Antalet sökningar i appen Sörmlandstrafiken har ökat från 6,5 miljoner under 2016 till 17,5 miljoner. Nya funktioner som införts i appen under året är förköp, företagskonto och swish. I slutet av året smyglanserades betalsättet Swish i appen.

Appen för den särskilda kollektivtrafiken, Serviceresor Sörmland, uppdaterades med en ny förbättrad version i slutet av året i syfte att erbjuda resenärer fler sätt att kunna boka sin resa men även för att ge bättre realtidsinformation samt överblick över sina beställda och genomförda resor.

En tidigare milstolpe i arbetet med att förbättra tillgängligheten var införandet under 2016 av audiovisuella utrop i busstrafiken. 2017 var första året med helårseffekt av denna satsning då Myndighetens busstrafik enligt nationell standard betecknades som tillgänglig och målet om 98 procent tillgänglighetsanpassade fordon uppnåddes.

Myndigheten har under året genom nätverk och bilateralt arbetat med Trafikverket för att även fortsatt säkerställa en god tillgänglighet - såväl fysisk som digital. Under året har Myndigheten beviljats medel ur den regionala planen för transportinfrastruktur för att öka digitaliseringen och förbättra trafikinformationen. Detta genom att utrusta resecentra och andra kollektivtrafiknoder i länet med skyltar för trafik- och realtidsinformation. Först ut att utrustas med denna fysiska infrastruktur av dessa medel var nya Strängnäs resecentrum.

Tågtrafiken bedrevs under året på miljömärkt el och busstrafiken i länet i stort på förnybara drivmedel. Måluppfyllelsen för förnybara drivmedel i busstrafiken nådde 2017 till det satta målvärdet 98 procent och så även målen för energianvändning. De nya elbussarna i Eskilstuna stadstrafik har inneburit att energianvändningen har sjunkit. Även koldioxidutsläppen i den allmänna trafiken har sjunkit. Samtliga myndighetens nya avtal för serviceresor och skolskjuts har krav på 100 procent förnybara drivmedel. Totalt uppgick andelen förnybara drivmedel i den särskilda kollektivtrafiken på helårsbasis 2017 till 88 procent vilket är en ökning från 25 procent för helåret 2016.

Kunder ger Servicecenter fortsatt höga betyg. Att de som svarar på Servicecenter är trevliga, tillmötesgående och professionella gavs betyget 4,81 på en 5-gradig skala. Kundnöjdheten för Serviceresor uppgick till 4,17 med en förväntad måluppfyllelse på 4,6. För bokningar av Serviceresor uppgick nöjdhetsvärdet till 4,28 och med målvärde om 4,9 för 2017. Utfallet på motsvarande frågor i den nationella mätningen ANBARO var 92 respektive 86 procent. I den allmänna kollektivtrafiken var 60 procent av resenärerna nöjda och 49 procent av allmänheten. Utfallet på motsvarande frågor i den nationella mätningen KOLLBAR var 58 respektive 51 procent. Myndighetens mål för 2017 var 62 respektive 51 procent.

Den 31 december 2017 hade Myndigheten 74 månadsavlönade medarbetare vilket är fem fler än vid samma tid 2016. HME (Hållbart Medarbetar Engagemang) ökade med sex enheter, från 74 vid utgången av 2016, till 80 vid motsvarande mätning 2017 där samtliga tre variabler i HME - Motivation, Ledarskap och Styrning - har ökat. Målet för 2017 vad gäller HME var just 80 vilket tillika är årets resultat.





Myndigheten har bedrivit verksamheten inom den beslutade budgeten. 2017 års ekonomiska resultat uppgick till 156 kronor och det ekonomiska utfallet till 18 808 tkr. Myndighetens omsättning under 2017 uppgår till 797 627 tkr. Myndighetens medlemmar har enligt budget betalat 637 875 tkr i medlemsbidrag under året, varav medlemsbidrag för den allmänna kollektivtrafiken 506 910 tkr och medlemsbidrag för den särskilda kollektivtrafiken 130 864 tkr. Totala medlemsbidraget är 12 631 tkr lägre än budgeterat och pengar som i enlighet med avtal om ansvar och kostnader för kollektivtrafiken i Sörmland återbördats till medlemmarna.

Även för 2018 är den förväntade utvecklingen att måluppfyllelse i all väsentlighet bedöms som positiv. Från den 1 januari 2019 kommer Sörmlands kollektivtrafikfrågor och övriga regionala utvecklingsfrågor att organiseras genom Region Sörmland.

Ekonomisk fördelning per medlem i enlighet med Avtal för fördelning av ansvar och kostnader för kollektivtrafiken i Sörmland respektive Planeringsprocess- och beslutsordning för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet medför att Eskilstuna kommun får i jämförelse med budget sammantaget åter drygt 5,9 mnkr, Landstinget Sörmland 2,8 mnkr, Gnesta 2,4 mnkr, Katrineholm 1,8 mnkr, Vingåker 0,7 mnkr, Strängnäs 0,6 mnkr samt Oxelösund 0,5 mnkr. Flen, Nyköping och Trosa kommun har samtliga en negativ avvikelse för 2017 gentemot budget om respektive -1,0 mnkr, -0,6 mnkr samt -0,4 mnkr. Nedan visas avvikelsen mot budget i tabeller för myndighetens totala verksamhet samt fördelad till den allmänna respektive särskilda kollektivtrafiken.

| Total nettokostnad |                |                |                |                         |
|--------------------|----------------|----------------|----------------|-------------------------|
| Medlem             | Budget 2017    | DÅR2 2017      | Utfall 2017    | Avvikelse budget/utfall |
| Eskilstuna         | 146 115        | 145 104        | 140 191        | 5 924                   |
| Flen               | 18 033         | 19 447         | 19 100         | -1 067                  |
| Gnesta             | 20 653         | 18 578         | 18 223         | 2 430                   |
| Katrineholm        | 28 291         | 27 044         | 26 460         | 1 831                   |
| Nyköping           | 66 411         | 68 996         | 67 058         | -647                    |
| Oxelösund          | 4 095          | 3 923          | 3 635          | 460                     |
| Strängnäs          | 40 194         | 40 722         | 39 580         | 614                     |
| Trosa              | 9 377          | 9 762          | 9 740          | -363                    |
| Vingåker           | 12 385         | 12 088         | 11 708         | 677                     |
| Landstinget        | 304 951        | 308 125        | 302 179        | 2 772                   |
| <b>SUMMA</b>       | <b>650 505</b> | <b>653 789</b> | <b>637 874</b> | <b>12 631</b>           |

Total nettokostnad/medlemsbidrag för myndighetens medlemmar.



| Nettokostnad allmän |                |                |                |                         |
|---------------------|----------------|----------------|----------------|-------------------------|
| Medlem              | Budget 2017    | DÅR2 2017      | Utfall 2017    | Avvikelse budget/utfall |
| Eskilstuna          | 106 715        | 110 125        | 105 830        | 885                     |
| Flen                | 12 874         | 13 292         | 12 906         | -32                     |
| Gnesta              | 17 367         | 15 771         | 15 363         | 2 004                   |
| Katrineholm         | 23 797         | 23 263         | 22 611         | 1 186                   |
| Nyköping            | 59 879         | 60 917         | 58 822         | 1 057                   |
| Oxelösund           | 2 233          | 2 151          | 1 891          | 342                     |
| Strängnäs           | 34 535         | 33 601         | 32 664         | 1 871                   |
| Trosa               | 6 634          | 7 031          | 6 896          | -262                    |
| Vingåker            | 10 785         | 10 623         | 10 298         | 487                     |
| Landstinget         | 249 959        | 243 140        | 239 629        | 10 330                  |
| <b>SUMMA</b>        | <b>524 778</b> | <b>519 914</b> | <b>506 910</b> | <b>17 868</b>           |

Total nettokostnad/medlemsbidrag för myndighetens medlemmar avseende den allmänna kollektivtrafiken.

| Nettokostnad särskild |                |                |                |                         |
|-----------------------|----------------|----------------|----------------|-------------------------|
| Medlem                | Budget 2017    | DÅR2 2017      | Utfall 2017    | Avvikelse budget/utfall |
| Eskilstuna            | 39 400         | 34 979         | 34 361         | 5 039                   |
| Flen                  | 5 159          | 6 155          | 6 195          | -1 036                  |
| Gnesta                | 3 286          | 2 807          | 2 860          | 426                     |
| Katrineholm           | 4 494          | 3 781          | 3 849          | 645                     |
| Nyköping              | 6 532          | 8 079          | 8 236          | -1 704                  |
| Oxelösund             | 1 862          | 1 772          | 1 744          | 118                     |
| Strängnäs             | 5 659          | 7 121          | 6 916          | -1 257                  |
| Trosa                 | 2 743          | 2 731          | 2 843          | -100                    |
| Vingåker              | 1 600          | 1 465          | 1 409          | 191                     |
| Landstinget           | 54 992         | 64 985         | 62 550         | -7 558                  |
| <b>SUMMA</b>          | <b>125 727</b> | <b>133 875</b> | <b>130 963</b> | <b>-5 236</b>           |

Total nettokostnad/medlemsbidrag för myndighetens medlemmar avseende den särskilda kollektivtrafiken.

Som komplement till Årsredovisning 2017 upprättar myndigheten ett särskilt trafikbokslut, vilket behandlas nedan i § 4 "Trafikbokslut 2017 med årlig rapport". Trafikbokslutet fungerar även såväl som underlag inför medlemmarnas trafikbeställningar som årlig rapport utifrån gällande krav i EU-lagstiftningen.

Direktionen föreslås med anledning av ovanstående godkänna årsredovisning 2017 för Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet.

Direktionen föreslås även besluta att Årsredovisning 2017 för Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet sänds till medlemmarna för erforderlig hantering.





## F. Övriga frågor

Direktionen beslutade att flytta direktionsmötet den 3 maj från Hotell Malmköping i Malmköping till Stockholm i anslutning till Mälardalsrådets möte.

## G. Avslutning

Ordföranden avslutade sammanträdet.

Vid protokollet

Helena Fransson  
Sekreterare

Justeras

Monica Johansson

Justeras

Urban Granström





KOMMUNALFÖRBUNDET  
Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet

**2017**

Årsredovisning







Per den 31 december

# Nyckeltal 2017

## Påstigande bussresenärer

Ökning med 6 %  
jämfört med 2016

**11, 6 milj**

## Servicecenter

Mottagna  
samtal - Allmänna  
kollektivtrafiken:

**43 980**

För serviceresor:

**257 000**

## Nöjd kund

Allmänna  
kollektivtrafiken –  
minskning med 7 % jmf  
med 2016. KOLBAR för  
riket: 58 %

**60 %**

## HME-index

Ökning med 6 punkter  
jämfört med 2016

**80**

## Antal medarbetare

61 % kvinnor  
39 % män

**74**

## Total sjukfrånvaro

**6,3 %**

## Påstigande tågresenärer i Sörmland

Januari-augusti\*, ökning  
med 5 % jmf med 2016

**1 657 932**

\* Under 2018 återkommer myndigheten med en detaljerad redovisning av de faktiska års siffrorna

## Registrerade användare på Mina Sidor

Ökning med 99 %  
under året

**19 157**

## Antal genomförda serviceresor

Februari-december, ökning  
med 29 853 resor jämfört  
med 2016

**406 053**

## Förnybara drivmedel

Allmänna kollektivtrafiken:

**98 %**

Särskilda kollektivtrafiken:

**88 %**

## Intäktsutveckling

Försålda produkter exkl.  
skolkort, jmf med 2016:

**– 4 %**

Jmf med budget:

**– 8 %**

## Årets resultat

Innan slutreglering  
medlemsavgifter:

**18 808 tkr**

Efter slutreglering:

**156 kr**

# INNEHÅLL

|                                                              |           |
|--------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Myndighetens ordförande har ordet</b>                     | <b>5</b>  |
| <b>Vår förvaltningsberättelse</b>                            | <b>6</b>  |
| Inledning och sammanfattning                                 | 7         |
| Direktionens arbete under året                               | 10        |
| <b>Strategisk samverkan för en bättre kollektivtrafik</b>    | <b>13</b> |
| Väsentliga händelser under året                              | 14        |
| Verksamheten ur olika perspektiv                             | 16        |
| Medborgarperspektiv                                          | 17        |
| Trafikförsörjningsperspektivet                               | 25        |
| Medarbetarperspektivet                                       | 38        |
| Ekonomiskt perspektiv                                        | 41        |
| Verksamhetens måluppfyllelse                                 | 44        |
| Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning                | 45        |
| Funktionell kollektivtrafik                                  | 46        |
| Attraktiv kollektivtrafik                                    | 48        |
| Effektiv kollektivtrafik                                     | 51        |
| Tillgänglig kollektivtrafik                                  | 53        |
| Riskbedömning avseende verksamhetens framtida måluppfyllelse | 55        |
| <b>Årets arbete med intern kontroll</b>                      | <b>56</b> |
| <b>Verksamhetens förväntade utveckling</b>                   | <b>57</b> |
| <b>Finansiell redovisning</b>                                | <b>59</b> |
| Driftredovisning                                             | 59        |
| Resultaträkning och Balansräkning                            | 62        |
| Kassaflödesanalys                                            | 63        |
| Noter                                                        | 75        |
| Redovisningsprinciper                                        | 79        |
| <b>Revisionsberättelse</b>                                   | <b>80</b> |

## MYNDIGHETENS ORDFÖRANDE HAR ORDET



2017 har varit ett år då myndigheten tagit enorma steg framåt inom flera olika områden.

Gemensamt för alla är att all utveckling har inneburit stora förbättringar för resenärerna.

Tack vare vårt arbete har det aldrig varit lättare, enklare och smidigare att åka kollektivt i Sörmland än vad det är idag.

Inte nog med att vi under året fick pris för världens smartaste biljettsystem, vi har även lanserat en rad smarta digitala funktioner i vår app. Bland annat förköpsfunktion, tjänsten företagskonto samt möjligheten att betala med Swish. Den tekniska utvecklingen går fort. Vi har under det gångna året visat att vi ligger i framkant och är med och leder resan mot framtidens kollektivtrafik. Samtidigt har vi varit noga med att se till att alla får chansen att följa med på den här spännande resan genom att aktivt arbeta för att motverka digitalt utanförskap. Bland annat genom kampanjen "Kollektivtrafika" där seniorer i lugn och ro fått lära sig om våra digitala tjänster. Smarta lösningar för att enklare kunna resa miljövänligt – oavsett förutsättningar. Så agerar en myndighet som är hållbar, professionell och lyhörd.

Vidare var 2017 året då pendlarna äntligen kan kombinera tåg och lokal kollektivtrafik på en och samma biljett. Movingo-biljetten har tagits emot väl av resenärerna och vi på Sörmlandstrafiken har spelat en stor roll i detta. Inte minst sedan vi med kort varsel fick ansvar för biljettens kundservicefunktion och på rekordtid implementerade den i vår verksamhet.

*"2017 – året då vi visade  
vägen mot framtidens  
kollektivtrafik"*

Tillsammans med invigningen av Citybanan, utökade avgångar samt synkade tidtabeller mellan tåg och buss finns det nu toppförutsättningar för den som har behov av att arbetspendla både inom och utanför länets gränser. Något som är direkt avgörande för hela den regionala utvecklingen.

Under 2018 kommer vi ta ytterligare steg framåt. Den regionbildning som står för dörren kommer att ge oss verktyg för att tillsammans utveckla kollektivtrafiken i Sörmland ytterligare. Pendlarna kommer att få en egen Movingo-app och snart nog står också 33 nya toppmoderna tåg redo att användas. Bland mycket, mycket annat.

Slutligen vill jag rikta ett stort tack till alla som har varit delaktiga och bidragit till den starka utveckling som skett under året.

Tack också till er resenärer som fortsätter att välja det smarta och miljövänliga alternativet att resa tillsammans. Vi kommer fortsätta arbeta för en ännu bättre kollektivtrafik även under 2018!

Monica Johansson  
Ordförande



# VÅR FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Här berättar vi om myndighetens arbete och vad som har hänt under det gångna året 2017. Vi redogör också för verksamheten ur olika perspektiv samt om årets måluppfyllelse innan vi slutligen blickar framåt mot de utmaningar som ligger framför oss i den närmaste framtiden.



# INLEDNING OCH SAMMANFATTNING

Den samlade bedömningen av verksamhetens måloppfyllelse är att Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet även vad gäller verksamhetsåret 2017 i stora delar uppfyller en god ekonomisk hushållning. Anledningarna till den bedömningen är flera, och återfinns bland annat i en fortsatt ökad resandeutveckling i tåg- och i busstrafiken, en ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken i enlighet med nationella kriterier, åtgärder för ökad digitalisering samt förbättrade miljönyckeltal. Även de faktum att det under året genomförts aktiviteter som gett Sörmlands medborgare fler förutsättningar att kunna leva, växa och verka i Sörmland och Mälardalen bidrar till måloppfyllelsen. Citybanans öppnande, Ostlänkens projektering, driftsättning av nytt resecentrum i Strängnäs och det fortsatta arbetet med dubbelspår på Svealandsbanan i höjd med Härad är alla exempel på sådana bidrag.

Utöver det har det varit byggstart för tågdepån i Eskilstuna, lansering av Programmet Ny trafik 2017 med fler turer med regionaltåg samt pendlarbiljetten Movingo, öppnande av Movingo kundservice och förberedelser för etapp 2 i tågtrafiken inklusive byggande av de 33 beställda tågen som driftsätts under 2019. Totalt väntas satsningarna på Ny Trafik ge betydande effekt på länets utveckling och leda till en ytterligare integrerad arbetsmarknad i Mälardalen.

Under året har myndighetens deltagit i nationella och storregionala forum för kollektivtrafikens utveckling, utöver SKL (Sveriges Kommuner och Landsting), även Mälardalsrådet och dess process En Bättre Sits samt MÅLAB. Myndigheten har även under detta år arbetat aktivt för att synliggöra att affärsmodellen för tågens tillträde till spår och i synnerhet de så kallade prioriteringskriterierna behöver anpassas till rådande lagstiftning och resandeutveckling.

## **Ett sammanhållet och integrerat trafiksystem - byggt på gemensamma affärer**

Samordningen av kollektivtrafiken tog fortsatta steg under 2017. Fler kommuner gav myndigheten i uppdrag att ansvara för upphandling och samordning av deras särskilda skolskjutsar att lägga till den övriga avtalsportfölj som myndigheten förfogar över. Allt i enlighet med det uppdrag som myndigheten har att få länets kollektivtrafik att utgöra ett sammanhållet och integrerat trafiksystem inom Sörmland och till angränsande län.

Under året genomfördes en formell uppstart för Program Trafik 2019-2021 och genom vilken samtliga kommande trafikupphandlingar ska säkerställas. Under året arbetades intensivt med kravställning för nya busstrafikavtal och direkt på nyåret 2018 publicerades det första upphandlingsunderlaget i en serie av kommande busstrafikupphandlingar.

Myndighetens strukturerade arbete med upphandlingar, genomförda och kommande, ger samtliga förutsättningar för fortsatt goda affärer, samordning, merutnyttjande av fordon, kostnadseffektivitet och tar miljöhänsyn i enlighet med funktionsmålen.

Även förvaltningen och underhållet av våra depåer och fastigheter fortsatte så att de håller en god standard och på så sätt bidrar till en god arbetsmiljö för trafikföretagens anställda. Dessutom bidrar det till hela och rena fordon. Utöver det fick en oväntad insats genomföras vid Katrineholmsdepån.

## **Resandeutveckling**

Under året har reseantalet fortsatt att öka. Antal påstigande i den regionala och lokala tågtrafiken i Sörmland beräknas uppgå till närmare 3 miljoner under 2017, en ökning med drygt 4 % jämfört med motsvarande period 2016. Det gör att de satta målen för resandeutveckling nåtts med råge. Antalet resor inom den anropsstyrda allmänna kollektivtrafiken uppgick till 13 997.

Även resandet i den särskilda kollektivtrafiken ökade. 2017 har myndigheten för första gången svarat för den särskilda kollektivtrafiken på helårsbasis. Här har totalt 406 053 resor genomförts under året jämfört med 343 000 resor under 2016.

## **Kundservice**

För den allmänna kollektivtrafiken besvarades 43 980 samtal och ca 6 120 kundsynpunkter registrerades. Det är en minskning jämfört med förgående år på cirka 2 respektive 20 procent. Under året har 396 reklamationer om förseningsersättningar registrerats, en minskning med närmare 20 procent. För den särskilda kollektivtrafiken har servicecenter tagit emot 2 157 kundsynpunkter har besvarat ca 257 000 samtal för serviceresor. Kundsynpunkterna var 150 färre än 2016. Samtalen var markant fler och kan förklaras med att Strängnäs kommun från 1 januari 2017 anslöt sina färdtjänstbokningar till servicecenter.

Under året etablerade myndigheten på uppdrag av MÅLAB, kundtjänstfunktion även för Movingo. Movingo Kundservice öppnade 4 september och är en integrerad del av Sörmlands trafikens befintliga kundservice. Den nya pendlarbiljetten Movingo lanserades 1 oktober 2017. Med Movingo möjliggörs resor såväl i tågtrafiken som med angränsande lokal kollektivtrafik i hela Mälardalen. Även resor med Trosabussen ingår. I lanseringsmånaden oktober såldes 25 procent fler månadsbiljetter än motsvarande år innan. Mellan 1 oktober-31 december besvarades 2 473 samtal och 611 kundsynpunkter har registrerats för Movingo Kundservice. De vanligaste frågorna som ställs från kunderna handlar om biljettköp, priser och giltighet.

## Digital tillgänglighet

Den digitala utvecklingen i våra försäljningskanaler har tagit stora kliv framåt under året. Antalet registrerade användare på Mina sidor har under året nästan dubblats från 10 000 till 19 157. Antalet sökningar i appen Sörmlandstrafiken har ökat från 6,5 miljoner under 2016 till 17,5 miljoner. Nya funktioner som införts i appen under året är förköp, företagskonto och Swish. Förköp gör det möjligt för resenären att köpa sin biljett upptill 7 dagar i förväg. I slutet av året smyglanserade vi betalsättet Swish i appen. Redan har 2 936 resenärer valt att betala med Swish, till ett totalt värde av 67 856 kr. Och appen för den särskilda kollektivtrafiken, Serviceresor Sörmland, uppdaterades med en ny förbättrad version i slutet av året i syfte att erbjuda resenärer fler sätt att kunna boka sin resa men även realtidsinformation och överblick över beställda och genomförda resor. Antal besökare på sörmlandstrafiken.se ökade med 62,9 procent jämfört med 2016 och landade på 343 000 besök.

## En tillgänglig kollektivtrafik enligt nationella kriterier

En tidigare milstolpe i arbetet med att förbättra tillgängligheten var införandet under 2016 av audiovisuella utrop i busstrafiken. 2017 var första året med helårseffekt av denna satsning då myndighetens busstrafik enligt nationell standard betecknades som tillgänglig och målet om 98 procent tillgänglighetsanpassade fordon uppnåddes.

Myndigheten har under året genom nätverk och bilateralt arbetat med Trafikverket för att även fortsatt säkerställa en god tillgänglighet - såväl fysisk som digital. Under året har myndigheten beviljats medel ur den regionala planen för transportinfrastruktur för att öka digitaliseringen och förbättra trafikinformationen. Detta genom att utrusta resecentra och andra kollektivtrafiknoder i länet med skyltar för trafik- och realtidsinformation. Först ut att utrustas med denna fysiska infrastruktur av dessa medel var nya Strängnäs resecentrum.

## Fortsatt god måluppfyllelse även på miljöområdet

Tågtrafiken bedrevs under året på miljömärkt el och busstrafiken i länet i stort på förnybara drivmedel. Måluppfyllelsen för förnybara drivmedel i busstrafiken nådde 2017 till det satta målvärdet 98 procent och så även målen för energianvändning. Det är de nya el-bussarna i Eskilstuna stadstrafik som är förklaringen till att energianvändningen har sjunkit. Även koldioxidutsläppen i den allmänna trafiken har sjunkit. Serviceresorsavtalen bedrivs även de på förnybara drivmedel och de senast upphandlade avtalen för skolskjutsar

likaså. Totalt uppgick andelen förnybara drivmedel i den särskilda kollektivtrafiken på helårsbasis 2017 till 88 procent. En ökning från 25 procent för helåret 2016.

## Missnöjda kunder

Kunder ger servicecenter fortsatt höga betyg. Att de som svarar på servicecenter är trevliga, tillmötesgående och professionella gavs betyget 4,81 på en 5-gradig skala. Kundnöjdheten för Serviceresor var 4,17 med en förväntad måluppfyllelse på 4,6. För bokningar av Serviceresor uppgick nöjdhetsvärdet till 4,28 och med målvärde om 4,9 för 2017. Utfallet på motsvarande frågor i den nationella mätningen ANBARO var 92 respektive 86 procent. I den allmänna kollektivtrafiken var 60 procent av resenärerna nöjda och 49 procent av allmänheten. Utfallet på motsvarande frågor i den nationella mätningen KOLBAR var 58 respektive 51 procent. Myndighetens mål för 2017 var 62 respektive 51 procent.

## HME visar på fler nöjda medarbetare

Inom medarbetarperspektivet ökade nyckeltalet HME (Hållbart Medarbetar Engagemang) med sex enheter, från 74 vid utgången av 2016, till 80 vid motsvarande mätning 2017 där samtliga tre variabler i HME - Motivation, Ledarskap och Styrning - har ökat. Målet för 2017 vad gäller HME var just 80 vilket då tillika är årets resultat. Den 31 december 2017 hade myndigheten 74 månadsavlönade medarbetare vilket är fem fler än vid samma tid 2016.

## Verksamheten har bedrivits inom den beslutade budgeten

Myndigheten har bedrivit verksamheten inom den beslutade budgeten. 2017 års ekonomiska resultat uppgick till 156 kr och det ekonomiska utfallet till 18 808 tkr. Myndighetens omsättning under 2017 uppgår till 797 627 tkr. Myndighetens medlemmar har enligt budget betalat 637 875 tkr i medlemsbidrag under året, varav medlemsbidrag för den allmänna kollektivtrafiken 506 910 tkr och medlemsbidrag för den särskilda kollektivtrafiken 130 864 tkr. Totala medlemsbidraget är 12 631 tkr lägre än budgeterat och pengar som i enlighet med avtal om ansvar och kostnader för kollektivtrafiken i Sörmland återbördats till medlemmarna.

## Verksamhetens förväntade utveckling

Även för 2018 är den förväntade utvecklingen att måluppfyllelse i all väsentlighet bedöms som positiv. Från 1 januari 2019 kommer Sörmlands kollektivtrafikfrågor och övriga regionala utvecklingsfrågor att organiseras genom Region Sörmland.



| Total nettokostnad |                |                |                |                         |
|--------------------|----------------|----------------|----------------|-------------------------|
| Medlem             | Budget 2017    | DÅR2 2017      | Utfall 2017    | Avvikelse budget/utfall |
| Eskilstuna         | 146 115        | 145 104        | 140 191        | 5 924                   |
| Flen               | 18 033         | 19 447         | 19 100         | -1 067                  |
| Gnesta             | 20 653         | 18 578         | 18 223         | 2 430                   |
| Katrineholm        | 28 291         | 27 044         | 26 460         | 1 831                   |
| Nyköping           | 66 411         | 68 996         | 67 058         | -647                    |
| Oxelösund          | 4 095          | 3 923          | 3 635          | 460                     |
| Strängnäs          | 40 194         | 40 722         | 39 580         | 614                     |
| Trosa              | 9 377          | 9 762          | 9 740          | -363                    |
| Vingåker           | 12 385         | 12 088         | 11 708         | 677                     |
| Landstinget        | 304 951        | 308 125        | 302 179        | 2 772                   |
| <b>SUMMA</b>       | <b>650 505</b> | <b>653 789</b> | <b>637 874</b> | <b>12 631</b>           |

| Nettokostnad allmän |                |                |                |                         |
|---------------------|----------------|----------------|----------------|-------------------------|
| Medlem              | Budget 2017    | DÅR2 2017      | Utfall 2017    | Avvikelse budget/utfall |
| Eskilstuna          | 106 715        | 110 125        | 105 830        | 885                     |
| Flen                | 12 874         | 13 292         | 12 906         | -32                     |
| Gnesta              | 17 367         | 15 771         | 15 363         | 2 004                   |
| Katrineholm         | 23 797         | 23 263         | 22 611         | 1 186                   |
| Nyköping            | 59 879         | 60 917         | 58 822         | 1 057                   |
| Oxelösund           | 2 233          | 2 151          | 1 891          | 342                     |
| Strängnäs           | 34 535         | 33 601         | 32 664         | 1 871                   |
| Trosa               | 6 634          | 7 031          | 6 896          | -262                    |
| Vingåker            | 10 785         | 10 623         | 10 298         | 487                     |
| Landstinget         | 249 959        | 243 140        | 239 629        | 10 330                  |
| <b>SUMMA</b>        | <b>524 778</b> | <b>519 914</b> | <b>506 910</b> | <b>17 868</b>           |

| Nettokostnad särskild |                |                |                |                         |
|-----------------------|----------------|----------------|----------------|-------------------------|
| Medlem                | Budget 2017    | DÅR2 2017      | Utfall 2017    | Avvikelse budget/utfall |
| Eskilstuna            | 39 400         | 34 979         | 34 361         | 5 039                   |
| Flen                  | 5 159          | 6 155          | 6 195          | -1 036                  |
| Gnesta                | 3 286          | 2 807          | 2 860          | 426                     |
| Katrineholm           | 4 494          | 3 781          | 3 849          | 645                     |
| Nyköping              | 6 532          | 8 079          | 8 236          | -1 704                  |
| Oxelösund             | 1 862          | 1 772          | 1 744          | 118                     |
| Strängnäs             | 5 659          | 7 121          | 6 916          | -1 257                  |
| Trosa                 | 2 743          | 2 731          | 2 843          | -100                    |
| Vingåker              | 1 600          | 1 465          | 1 409          | 191                     |
| Landstinget           | 54 992         | 64 985         | 62 550         | -7 558                  |
| <b>SUMMA</b>          | <b>125 727</b> | <b>133 875</b> | <b>130 963</b> | <b>-5 236</b>           |

Tabellerna ovan visar medlemmarnas kostnader för sin verksamhet i myndigheten. I tabellerna redovisas budget, prognos och utfall för 2017 samt budgetavvikelse / slutreglering. Tabellerna redovisar total nettokostnad samt en uppdelning av nettokostnaden på allmän och särskild kollektivtrafik.

# DIREKTIONENS ARBETE UNDER ÅRET

Myndighetens direktion, som är vårt beslutande organ, har under 2017 sammanträtt vid fyra ordinarie tillfällen.

Utöver detta har direktionen även kallat till ägarråd vid två tillfällen samt till ett strategiseminarium. Vid bägge ägarråden har Sörmland som länsregion diskuterats. Även inriktning för arbetet med Ny Trafik – etapp 2 (tågen) och status i Program Trafik 2019-2021 med inriktning för krav-

ställning i (buss-) trafikupphandlingar diskuterades. Vid strategiseminariet låg fokus på framtidens kollektivtrafik i Mälardalen och Sörmland.

Vid direktionens samtliga sammanträden har det bland annat informerats om frågor kring arbetet med Program Trafik 2019-2021, Ny Trafik, arbetet inför Sörmland som länsregion samt om status i trafik och avtal.

## Ordinarie sammanträden

Här följer en sammanfattning av de viktigaste punkterna som behandlats på direktionens ordinarie sammanträden.

### 16 mars 2017

Fastställande av årsredovisning 2016 för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet samt godkännande av Trafikbokslut 2016 med årlig rapport.

#### Övriga beslut om:

- Samråd om Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20)
- Uppdrag till myndighetschefen att initiera ett förberedelsearbete av Sörmland som länsregion
- Nominering av styrelseledamöter med mera i Länstrafiken Sörmland AB
- Instruktioner till stämmoombud vid årsstämma i Länstrafiken Sörmland AB
- Instruktioner till stämmoombud vid årsstämma i Mälardalstrafik AB (MÄLAB)
- Instruktioner till stämmoombud vid årsstämma i AB Transitio
- Reviderad internkontrollplan
- Lönepolicy
- Godkännande av uppdaterad planeringsprocess- och beslutsordning för myndigheten

#### Information om bland annat:

- Återrapportering internkontroll 2016
- Regionalt trafikförsörjningsprogram för Sörmlands län 2017-2030 – samrådsredogörelse
- Återrapportering status länstransportplan (TLP) 2018-2029
- Status i arbetet med implementering av nya tekniska system, zoner, priser, produkter mm

### 12 maj 2017

Beslut om Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20) avseende länsgemensam verksamhet och kostnader samt beslut om Delårsrapport 1 2017 för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet.

#### Övriga beslut om:

- Fastställande av Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram
- Trafikplikt kopplat till överenskommelse om Periodkortsavtal
- Inriktning för kravställning i upphandlingar inom ramen för Program Trafik 2019-2021

#### Information om bland annat:

- Revisorernas granskning av Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets årsredovisning 2016
- Status i tågplaneprocessen T18
- Status i trafik och avtalen
- Katrineholmsdepån



Foto: Emil Berglund



## 6 oktober 2017

Fastställande av Delårsrapport 2 januari-augusti 2017 för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet.

### Övriga beslut om:

- Årsmötesplan 2018
- Instruktion till stämoombud vid årsstämma i Samtrafiken i Sverige AB
- Reviderade allmänna resevillkor
- Justering av priser i Movingo
- Allmän trafikplikt för busstrafik i område Gnesta, Nyköping, Oxelösund och Trosa
- Allmän trafikplikt för busstrafik i område Flen, Katrineholm och Vingåker
- Att inleda upphandling av busstrafiken i område Gnesta, Nyköping, Oxelösund och Trosa kommun respektive Flen, Katrineholm och Vingåkers kommun

### Information om bland annat:

- Lönevaxling
- Finansieringen av fordon och tecknande av avtal EIB
- Rapport om etablering av Movingo kundservice
- Fastställd tågplan T18
- Trafikbeställningar och status i trafiken och avtalen
- Pågående process avseende Nationell plan och Regional länstransportplan för perioden 2018-2029 samt regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF 2050

## 22 november 2017

Fastställande av Verksamhetsplan 2018 (2019-20) samt kompletterande beslut om budget 2018 (2019-20).

### Övriga beslut om:

- Att avsluta arbetet med revidering av förbundsordningen
- Allmän trafikplikt för skärgårdstrafiken
- Att inleda upphandling av skärgårdstrafik
- Tecknande av tilläggsavtal för skolskjutsplanering
- Förbättrad skolkortshantering

### Information om bland annat:

- Information från AB Transitio
- Revisionens utlåtande av Delårsrapport 2, 2017
- Status i arbetet med frågan om Sörmland som länsregion samt uppdrag om genomförande av regionbildning i Sörmland
- Svar på remiss – Nationell plan för Transportsystemet 2018-2029
- Svar på remiss – Länsplan för regional transportinfrastruktur för Södermanlands län 2018-2029
- Status i arbetet med fastställd tågplan 2018 (T18)
- Status i arbetet med fastställd busstidtabell (T18)
- Program Trafik 2018-2021
- TUPP05: Busstrafik Södra och Västra Sörmland
- Pågående arbete med designmanual kopplat till fordon



# MYNDIGHETENS LEDAMÖTER OCH ERSÄTTARE

(per 1 januari 2018)

## Landstinget Sörmland

*Ledamöter:* Monica Johansson (S), tillika ordförande  
Mattias Claesson (C), Carl Werner (MP), Magnus Leivik  
(M) och Ingrid Jerneborg Glimne (M)

*Ersättare:* Greta Suvén (MP), Christer Kax Sundberg  
(L), Jan Norberg (Våfp), Christina Södling (S) och Ulf  
Westerberg (M)

## Eskilstuna kommun

*Ledamot:* Sarita Hotti (S)

*Ersättare:* Ingrid Sermeno Escobar, (-)

## Flens kommun

*Ledamot:* Jan-Erik Larsson (S)

*Ersättare:* Roger Tiefensee (C)

## Gnesta kommun

*Ledamot:* Ann-Sofie Lifvenhage (M)

*Ersättare:* Johan Rocklind (S)

## Katrineholms kommun

*Ledamot:* Göran Dahlström (S)

*Ersättare:* Lars Härnström (M)

## Nyköpings kommun

*Ledamot:* Urban Granström (S)

*Ersättare:* Anna af Sillén (M)

## Oxelösunds kommun

*Ledamot:* Catharina Fredriksson (S)

*Ersättare:* Dag Bergentoft (M)

## Strängnäs kommun

*Ledamot:* Jacob Högfeldt (M)

*Ersättare:* Leif Lindström (S)

## Trosa kommun

*Ledamot:* Daniel Portnoff (M), tillika vice ordförande

*Ledamot:* Ann-sofie Soleby-Eriksson (S)

## Vingåkers kommun

*Ledamot:* Anneli Bengtsson (S)

*Ersättare:* Christer Nodemar (M)

Under sommaren avgick Ann-Sofie Jacobsson (MP) som  
ersättare för Landstinget Sörmland och ersattes av  
Greta Suvén (MP).

# HEL- OCH DELÄGDA BOLAG, INTRESSEBOLAG OCH MEDLEMSFÖRENINGAR

## Länstrafiken Sörmland AB

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet äger aktier i  
Länstrafiken Sörmland AB till 100 procent. Länstrafiken  
Sörmland AB äger i in tur Länstrafiken Mälardalen AB till 33  
procent.

Styrelsen för Länstrafiken Sörmland AB har under året  
sammanträtt vid två ordinarie tillfällen samt vid ett extra  
sammanträde. Vid sammanträdena hanterades bland annat  
Årsredovisning 2016, Verksamhetsplan och budget 2018  
(2019-20), ny attestordning, arbetsordning och årsmötes-  
plan 2018. Därutöver har styrelsen informerats om bland  
annat fastighetsplan, Citybaneavtalet och Katrineholms-  
depån. Vid det extra sammanträdet hanterades finansiering  
av investeringar gällande Katrineholmsdepån.

Vid årsstämman hanterades sedvanliga bolagsstämmo-  
ärenden. Styrelseledamöter i Länstrafiken Sörmland AB var  
under året Monica Johansson (styrelseordförande), Daniel  
Portnoff och Sarita Hotti.

## Mälardalstrafik AB (MÄLAB)

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet äger aktier i Mälardals-  
trafik AB (MÄLAB) till 13 procent. Styrelsen i MÄLAB har  
under året sammanträtt vid fem tillfällen samt haft en  
ordinarie årsstämma. Beredning inför styrelsens samman-  
träden sker vid träffar med förvaltningschefer och  
motsvarande i Mälardalen.

## Trafik i Mälardalen AB (TiM)

SJ och MÄLAB har som en följd av att TiM-avtalet löpt ut beslutat  
att avveckla bolaget.

## AB Transitio

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet äger aktier i AB Transitio  
till fem procent och äger tillsammans med 20  
landsting/regioner och kollektivtrafikmyndigheter AB  
Transitio. Myndighet har inget engagemang i ägarråd eller  
styrelse hos AB Transitio men deltar i styrgruppen kopplat till  
upphandlingen av fordon för AMT-projektet.

## Samtrafiken Sverige AB

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet är aktieinnehavare i  
Samtrafiken Sverige AB men har inte något engagemang i  
styrelsen. Under året sas SPA -09 upp av en part och arbete  
för ett nytt partneravtal, SPA-10, pågår.

# STRATEGISK SAMVERKAN FÖR EN BÄTTRE KOLLEKTIVTRAFIK

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet har samarbete både internt med myndighetens medlemmar och med övriga regionala organ i Sörmland och Mälardalen. Samarbete sker också på en nationell nivå. Våra relationer med trafikföre-

tag och övriga leverantörer ska hela tiden präglas av samverkan för att skapa förutsättningar för en god leverans. Hela tiden med resenärernas intressen i fokus.

## Prioriterade ordinarie forum som myndigheten deltog i eller sammankallade till 2017

### En Bättre Sits

En Bättre Sits (EBS) är ett transportpolitiskt samarbete mellan ett stort antal intressenter i sju län som arbetar tillsammans för en sammanhållen hållbar region med infrastruktur och kollektivtrafik.

### SKL

Sveriges kommuner och landsting (SKL) ger stöd i form av intressebevakning, rådgivning och verksamhetsutveckling i arbetet med mål för länens kollektivtrafik. SKL bjuder tillsammans med Svensk Kollektivtrafik in förvaltningscheferna till nationella RKTm-träffar.

### MÄLAB

MÄLABs uppdrag är förvaltning och utveckling av regional tågtrafik i Mälardalsregionen. Myndigheten har under året deltagit vid tjänstemannaberedningar och styrelsesammanträden enligt plan.

### Länspensionärsråd och rådet för funktionshinderfrågor

Under perioden har myndigheten ordnat ett antal studiebesök på servicecenter Sörmland samt besökt olika rådsgrupper runt om i länet.

### Kollektivtrafikhandläggarnätverket

Prioriterat forum för information och beredning av kollektivtrafikfrågor som representanterna tar vidare hos respektive medlem.

## Regionala transportgruppen

Regionförbundet sammankallar gruppen som främst arbetar med infrastrukturplanering och prioritering i samverkan.

## Diverse nätverk

Representanter från myndigheten deltar i planeringschefsnätverk, juristnätverk, ekonomichefsnätverk, kommunsekreterarnätverk samt kommunikationschefsnätverk tillsammans med deltagare från exempelvis Landstinget Sörmland, Regionförbundet Sörmland, Länsstyrelsen samt kommuner.





# VÄSENTLIGA HÄNDELSE UNDER ÅRET

## Januari

- Trafikstart för nya avtal med serviceresor i Sörmland.
- I och med nya avtal för serviceresor ökar andelen fordon som drivs med förnybara drivmedel.
- Efter ett politiskt initiativ tog Landstingsstyrelsen i Sörmland ett beslut om att utreda förutsättningarna kring att bilda en region i Sörmland.
- Första spadtaget tas för den nya tågdepån i Eskilstuna som beräknas invigas 1 september 2018.
- Program Trafik 2019-2021, som omfattas av samtliga kommande trafikupphandlingar fram till 2021, startas upp.
- Myndigheten och leverantören Ridango prisas internationellt för världens smartaste biljettsystem.
- Kommunikationskampanj för att sprida information om den nya realtidskartan. Bland annat genom annonser och pressmeddelande.
- Samtliga chefer och medarbetare inom myndigheten slutförde utbildningsinsatsen kring lönebildning.

*I januari prisas myndigheten och leverantören Ridango internationellt för världens smartaste biljettsystem.*

## Februari

- Servicecenter Sörmland firar att verksamheten varit igång ett år.
- Målet för servicenivåerna på servicecenter Sörmland uppnås för första gången sedan starten i februari 2016.
- Hela myndigheten genomförde en utbildning kring diskriminering, normer och fördomar.

## Mars

- Direktionen beslutade om två policies; informationssäkerhetspolicy och lönepolicy.
- Första upphandlingen i Program Trafik 2019-2021 publiceras. Upphandlingen omfattar serviceresor i områdena Flen och Nyköping med trafikstart vid årsskiftet 2018.
- I rättsprocessen, avseende direktupphandlade avtal för serviceresor i områdena Flen och i Nyköping, meddelas dom till myndighetens förmån.

## April

- "Kollektivtrafika" startas upp. Kampanjen är en del i myndighetens satsning på att minska det digitala utanförskapet. Denna går ut på att vi bjuder seniorer på fika samtidigt som vi i lugn och ro demonstrerar våra digitala tjänster.
- Myndigheten fick ett utökat uppdrag avseende pendlarbiljetten Movingo. Uppdraget omfattar ansvar för kundservicetjänster för kunder i Mälardalen.

*I maj används för första gången sociala medier som huvudsaklig kanal då "Jakten på sommarkortet" lanseras på facebook.*

## Maj

- Strategiseminarium genomfördes med fokus på planering för framtidens kollektivtrafik i Mälardalen och i Sörmland.
- Tilldelning av nya trafikavtal för serviceresor i Flen och i Nyköping med trafikstart årsskiftet 2018.
- En klarspråksutbildning börjar inom myndigheten med syfte att skriva tydligt, enkelt och vårdat.
- Den första av årets två planerade medarbetarenkäter genomförs med fokus på HME (Hållbart Medarbetar-engagemang).
- Direktionen beslutar om Sörmlands Regionala Trafikförsörjningsprogram.
- Kampanjstart för sommarkortet. För första gången används sociala medier som huvudsaklig kanal då "Jakten på sommarkortet" lanseras på facebook.

## Juni

- Trafikupphandlingen av skolskjuts i Katrineholms och Vingåkers kommuner med trafikstart juli 2018, publiceras.
- Tilldelning av nytt avtal för betalkortsterminaler i Sörmland med avtalsstart årsskiftet 2018.
- Samtliga remissinstanser säger ja till att gå vidare med ansökan om att bilda region Sörmland som kollektivtrafikmyndigheten föreslås bli en del av.

## Juli

- Den 10 juli öppnar Citybanans underjordiska pendeltågspår och stationer och spårkapaciteten fördubblas för både pendeltåg och andra tåg genom Stockholms innerstad.

## Augusti

- Startskott för myndighetens gemensamma friskvårdsaktiviteter för medarbetarna.
- Under augusti lanserades tio nya el-bussar i Eskilstunas stadstrafik. Med totalt tolv el-bussar i trafik är Eskilstuna därmed "el-busstätast" i landet.
- Rekordförsäljning för produkter via Sörmlandstrafikens app.

*I september tas Movingo kundservice i drift.*

## September

- Movingo kundservice tas i drift 4 september.
- Nytt avtal tecknat för kontrollverksamheten.

## Oktober

- Movingo, den nya pendlarbiljetten, börjar gälla.
- Direktionen beslutar att Landstingets Sörmlands modell för löneväxling till pension ska gälla för myndighetens anställda från och med 1 april 2018.

## November

- Utvärdering av Sörmlandstrafikens webb ur ett tillgänglighetsperspektiv. Utifrån rapporten har en åtgärdsplan tagits fram och utvecklingsarbete påbörjats.
- Kampanj för att öka registreringen på Mina sidor.
- Lansering av företagskonto.
- Närvaro på seniormässan i Katrineholm.
- Eskilstuna kommun fick internationell uppmärksamhet för sina el-bussar. Delegation från Frankrike på studiebesök.

*I november får Eskilstuna kommun internationell uppmärksamhet för sina el-bussar när en delegation från Frankrike på kom på studiebesök.*

## December

- Ny tidtabell.
- 19 157 registrerade användare på Mina sidor vid årets slut. Nära en dubbling mot de 10 000 som fanns när året inleddes.
- Invigning av Strängnäs resecentrum.
- Sverigeförhandlingen avslutas i samband med att de överlämnade sin slutrapport till regeringen 20 december 2017.
- Nytt avtal om betalkortsterminaler att gälla från 1 januari 2018 tecknas.

## De första veckorna 2018

- Trafikstart inom ramen för TUPP 01
- Förfrågningsunderlaget för TUPP 05 publiceras
- Invigning av Katrineholmsdepån.
- Efter beslut från Transportstyrelsen får autonoma testfordon börja testköras.



## VERKSAMHETEN UR OLIKA PERSPEKTIV

I det här avsnittet redovisas verksamheten ur fyra perspektiv; medborgarperspektivet om information, nöjdhet och attityder, trafikförsörjningsperspektivet om trafiken, samordningen och

avtalen, medarbetarperspektivet om vår personalsituation och kompetensförsörjning samt det ekonomiska perspektivet om vår ekonomiska hushållning och intäktsutveckling.



# MEDBORGARPERSPEKTIVET

All vår verksamhet syftar i grunden till att skapa bästa tänkbara förutsättningar för våra medborgare. Kontakt, dialog och information till resenärerna är viktiga verktyg för att uppnå detta. Myndighetens nyckelfunktioner för att

svara upp mot de höga krav som medborgarna har på tillgänglighet, information och dialog är servicecenter Sörmland samt kommunikations- och försäljningsenheten.

## Servicecenter Sörmland – medborgarnas kontaktyta för allmän och särskild kollektivtrafik

Servicecenter Sörmlands mål är att verksamheten ska kännetecknas av hög servicekänsla, tillgänglighet och ett gott bemötande. Servicecenter har öppet dygnet runt och medarbetarna i verksamheten tillhandahåller trafikupplysning och information, hanterar kundsynpunkter samt tar emot bokningar. Verksamheten planerar, samordnar och utför även trafikledning för den särskilda kollektivtrafiken.

2017 fick servicecenter utökade uppdrag och arbetsuppgifter i form av nya trafikavtal, inte minst genom att kundtjänstfunktionen Movingo Kundservice etablerades. Movingo Kundservice öppnade 4 september och är en integrerad del av Sörmlandstrafikens befintliga kundservice. Syftet med verksamheten är att ge service och information till resenärer i hela Mälardalen om pendlarbiljetten Movingo. Biljetten började säljas 1 oktober med giltighet inom Mälardalen och samtliga medarbetare genomgick omfattande utbildningar inför lanseringen.



Servicecenter har under året fokuserat på intern kvalitetskontroll och individuell coaching, dels för att främja medarbetares utveckling, och dels för att säkerställa att medarbetarna arbetar enhetligt och kvalitativt i kontakten med våra kunder. Under året har flera medarbetare

rekryterats till verksamheten, ett digitalt formulär för reklamationer vid försening har upprättats för att förenkla för kunderna och servicecenters planeringssystem för den särskilda kollektivtrafiken har uppdaterats.

Movingo Kundenservice arbete fortlöper i takt med att kunder hör av sig till verksamheten. Mellan 1 oktober-31 december besvarades 2473 samtal och 611 kundsynpunkter har registrerats. De vanligaste frågorna som ställs från kunderna handlar om biljettköp, priser och giltighet. En tydlig trend är att kunder hör av sig till verksamheten i början av veckan och att samtalen blev allt färre efter november månad, vilket är en naturlig följd efter en lansering. Samtalen förväntas dock öka när Movingo lanserar egna försäljningskanaler under 2018.

***”Under sista kvartalet 2017  
besvarades 2 473 samtal hos  
Movingo kundservice”***

För den allmänna kollektivtrafiken besvarades 43 980 samtal och ca 6 120 kundsynpunkter registrerades. Det är en minskning jämfört med förgående år då 45 050 samtal besvarats och ca 7670 kundsynpunkter registrerats. Minskningen beror framförallt på att kunder inte har lika många frågor om Sörmlandstaxan längre.

Mellan januari-december har 396 reklamationer om förseningssättningar registrerats. Förgående år inkom 479 reklamationer till servicecenter. Servicecenters mål är att handlägga reklamationerna inom sju arbetsdagar vilket har uppnåtts.

För den särskilda kollektivtrafiken har servicecenter tagit emot 2 157 kundsynpunkter vilket är något lägre än motsvarande år när 2 309 kundsynpunkter mottogs.

Servicecenter har besvarat ca 257 000 samtal för service-resor vilket är en markant ökning jämfört med förgående år då ca 190 000 samtal besvarades mellan februari-december. En jämförelse med januari månad kan dock inte göras eftersom servicecenter etablerades först i februari 2016. Ökningen kan förklaras med att servicecenter från 1 januari 2017 fick ett nytt uppdrag och tar numera emot färdtjänst-bokningar även för Strängnäs kommun.

Servicecenter svarar i genomsnitt på 19 900 samtal per månad och har som mål att 80 procent av samtalen ska besvaras inom 60 sekunder. Det totala resultatet för året hamnade på ca 75 procent och decembers avvikande resultat hamnade på 55 procent. Under december inkom fler samtal än beräknat och uppdateringen av servicecenters planeringssystem för den särskilda kollekttrafiken genererade merarbete på grund av att ofullständiga funktioner.

Trafikledningen för den särskilda kollektivtrafiken har svarat på 68 228 samtal under 2017, vilket uppskattas ligga i nivå med förgående år.

| Jan - dec 2017   | Service-resor | Trafikledning | Allmänna kollektivtrafiken (TU, Växel, LB) |
|------------------|---------------|---------------|--------------------------------------------|
| Inkomna samtal   | 256 880       | 68 228        | 53 512                                     |
| Besvarade samtal | 238 991       | 62 291        | 43 980                                     |
| < 30 sek         | 148 040       | 44 144        | 27 645                                     |
| 30-60 sek        | 30 733        | 6 406         | 4 445                                      |
| 1-5 min          | 47 176        | 8 877         | 10 404                                     |
| 5-10 min         | 12 990        | 2 316         | 1 496                                      |
| >10 min          | 699           | 75            | 148                                        |
| Medel kötid      | 00:56         | 00:43         | 01:00                                      |
| Service-nivå     | 74,87 %       | 81,15 %       | 72,96 %                                    |

| Kategori        | Jan | Feb | Mars | April | Maj | Juni | Juli | Aug | Sep | Okt | Nov | Dec | Totalt |
|-----------------|-----|-----|------|-------|-----|------|------|-----|-----|-----|-----|-----|--------|
| Bemötande       | 41  | 40  | 24   | 18    | 17  | 10   | 8    | 2   | 4   | 8   | 9   | 8   | 189    |
| Beröm           | 12  | 8   | 18   | 7     | 12  | 5    | 4    | 3   | 5   | 8   | 4   | 3   | 89     |
| Bom (felaktigt) | 5   | 5   | 4    | 6     | 2   | 3    | 1    | 0   | 1   | 1   | 1   | 0   | 29     |
| Borttappat      | 15  | 10  | 10   | 14    | 15  | 6    | 5    | 6   | 17  | 7   | 10  | 11  | 126    |
| Egenavgift      | 17  | 6   | 9    | 10    | 6   | 6    | 16   | 6   | 8   | 7   | 3   | 9   | 103    |
| Felbokning      | 11  | 16  | 23   | 19    | 27  | 10   | 17   | 8   | 11  | 14  | 13  | 11  | 180    |
| Fordon          | 12  | 15  | 19   | 14    | 8   | 3    | 8    | 3   | 3   | 5   | 5   | 5   | 100    |
| Försening       | 42  | 26  | 29   | 18    | 27  | 17   | 18   | 7   | 8   | 13  | 12  | 15  | 232    |
| Legitimering    | 3   | 9   | 0    | 6     | 10  | 3    | 5    | 1   | 6   | 6   | 3   | 4   | 56     |
| Regelverk       | 9   | 2   | 4    | 7     | 1   | 3    | 4    | 1   | 8   | 4   | 1   | 1   | 45     |
| Resan           | 18  | 20  | 14   | 14    | 7   | 5    | 6    | 4   | 7   | 3   | 8   | 4   | 110    |

Tabellen ovan visar ett antal av de vanligaste synpunkterna som kunderna frågar om.

## Digital delaktighet för alla

Det nya betal- och biljettsystemet som infördes 2016 ger tillgång till nya digitala tjänster som myndigheten behöver informera om. Ungefär 1 miljon av Sveriges befolkning beräknas finnas i det så kallade digitala utanförskapet varför myndigheten under året gjort en satsning på att stödja resenärer och invånare i att använda våra digitala tjänster. En aktivitet är kampanjen "Kollektivtrafika" där vi kommit ut till grupper, bjudit på fika samtidigt som vi i lugn och ro berättar om hur våra digitala tjänster fungerar. Vi har

genomfört åtta sådana workshops under året. Dessa har varit väl utspridda i hela länet då vi varit i Eskilstuna, Flen, Katrineholm och Sködinge.

Myndigheten har också närvarat på seniormässor i länet. Under året har vi varit på tre seniormässor i Katrineholm, Eskilstuna och Nyköping. Förutom att berätta om vår tjänst och våra biljetter har vi kunnat visa hur våra e-tjänster fungerar. På mässorna har vi också marknadsfört Kollektivtrafika-kampanjen samt tagit in synpunkter och förbättringsförslag.



Ännu en aktivitet för att stödja användandet av de digitala e-tjänsterna har varit att delta i Get-online-week. Myndigheten fanns representerad hos de kommuner som deltog i eventet. I vår egen butik Station360 hade vi extra fokus på digital delaktighet under hela veckan.

Myndigheten har under året skickat ut elva nyhetsbrev till hela myndigheten och ägarna. Brevet utkommer en gång i månaden med undantag för semesteruppehåll i juli. Under året har brevet kompletterats till att också innehålla podd och rörliga videoinslag. Nyhetsbrevet för november 2017 skickades ut till 248 mottagare och har öppnats 242 gånger. Siffror som visar att mottagarna tycker att innehållet och informationen är relevant.

### Kontinuerligt arbete med att informera om Sörmlandstaxan

Under året har myndigheten på olika sätt informerat om den nya taxan, Sörmlandstaxan. Genom kampanj på bussarna, genom utskick i tidningar till nyinflyttade och studenter, genom personliga möten på olika slags event samt via digitala kanaler såsom sörmlandstrafiken.se och facebook-kampanjen "Jakten på sommarkortet".

Inga ambassadörer är så effektiva budbärare som den egna bekantskapskretsen. Därför lanserade vi Bussogram-kampanjen tillsammans med Eskilstuna kommun i oktober. Innehavare av våra periodbiljetter fick möjlighet att skicka ett grönt kort med reskassa på 48 kr tillsammans med en hälsning till valfri person. Paketet levererades i lyxig presentförpackning. Totalt 92 bussogram skickades – utvärdering av påladdningskvoten kommer ske i början av 2018.



Foto: Emelie Otterbeck

### Förbättrad trafikinformation

Inför tidtabellsskiftet 10 december genomförde vi en stor informationskampanj i alla våra kanaler för att nå ut med informationen till våra resenärer. Kommunikations- och trafikförsörjningsavdelningarna pratade tidigt ihop sig kring kommunikationsbehovet och tog fram en kommunikationsplan för hela länet utifrån de olika kommunernas förutsättningar. En informationsfilm togs fram där bland annat trafikutvecklare från Sörmlandstrafiken och kollektivtra-

fiksamordnare från Strängnäs kommun berättade om de viktigaste ändringarna på de olika orterna i länet. Filmen fick stor spridning, inte minst genom kommunernas sociala mediekkanaler. Tillsammans med lokalt anpassade pressmeddelanden bidrog filmen också till att skapa stort intresse i lokal media. Samtliga länets lokaltidningar skrev om tidtabellsskiftet och representanter från trafikförsörjning fick också vara med och intervjuas i direktsänd radio.

Olika versioner av filmen rullade på bussarnas digitala informationsskärmar i anslutning till tidtabellsskiftet. Också här med lokalt anpassade budskap för att ge relevant information till resenärerna på den aktuella linjen. Även under resten av året har de digitala skärmarna fungerat som en effektiv informationskanal ut mot resenärer, både när det gäller trafik- och störningsinformation samt marknadsföringskampanjer. Vi annonserade som komplement även i länets lokalpress för att även nå de resenärer som vi inte når i digitala kanaler.

### **Lyckad lansering av nya biljetten Movingo**

Lanseringen av nya pendlarbiljetten Movingo, Mälardals-taxan, har tagit mycket tid och kraft under hela året. Förutom att vara med och planera den breda lanseringskampanjen samt sitta med i redaktionsrådet för Movingos kundtidning har myndigheten också genomfört egna kampanjer på stationerna i Nyköping, Strängnäs, Katrineholm och Eskilstuna under lanseringsveckan. Fokus har legat på att komma ut och möta resenärerna ansikte mot ansikte för att ta dialog, svara på frågor samt handgripligen hjälpa till med biljettköp. Försäljningssiffrorna visar att det jämfört med oktober förra året har sålts 25 procent fler månadsbiljetter. I genomsnitt köps ca 500 Movingobiljetter varje dag.

### **Myndigheten i media**

Kommunikationsavdelningen har skickat ut totalt tolv pressmeddelanden under 2017. Utöver dessa har tre mer informella pressinbjudningar genomförts, via telefon eller mejl. Sammantaget har pressaktiviteterna resulterat i 35 publiceringar i lokal media. Med en sammanlagd respons på nästan tre publiceringar per utskick kan vi konstatera att både media och invånare finner vår verksamhet angelägen. Många är intresserade och påverkas av det arbete som vi gör med att fortsätta förbättra kollektivtrafiken.

Det som har kommunicerats via pressmeddelande under året är:

- Lansering realtidskarta i app
- Biljettsystemet prisat på gala i London
- Rekordår för busstrafiken i Sörmland
- Resenärernas attityder till kollektivtrafiken har förbättrats
- Nytt avtal för serviceresor Flen/Nyköping
- Eskilstuna får Movingo kundservice
- Lansering handbollsbusen
- Pressträff om Scaniapendlarna
- Lansering av Movingobiljetten
- Internationellt intresse för el-bussarna och Treparts-samarbetet
- Pressträff: lösningen för Scaniapendlarna
- Tidtabellsskifte 10 december

Utöver dessa pressmeddelanden där Sörmlandstrafiken stått som avsändare, har vi också tillsammans med våra samarbetspartners publicerat pressmeddelande kring el-bussar och att Trosabussen inkluderas i Movingo-samarbetet.

Totalt har 16 insändare besvarats under året. Dessa har fördelats på följande lokaltidningar:

- Eskilstunakuriren: 7
- Katrineholmskuriren: 4
- Sörmlands nyheter: 5

Insändarna har handlat om alltifrån säkerhet och bältesanvändning ombord, bussförare som inte stannat och hämtat upp resenärer till biljettpreiser och skolkorts-hantering.

Samtliga insändare har hanterats samma dag som vi uppmärksammat dem. Myndigheten tar fram ett svar tillsammans med berörd verksamhet eller samarbetspartner. Därefter går svaret ut till direktion, kollektivtrafikhandläggarnätverk och myndighetens samtliga medarbetare. I flera fall har vi också fått möjlighet av tidningarna att se insändaren innan den går i tryck och ta fram ett svar i direkt anslutning till publicering.

***”Totalt har 16 insändare besvarats under året. I flera fall har vi fått möjlighet att svara direkt i anslutning till publicering.”***



## Utveckling av sörmlandstrafiken.se

Under året har det skett en löpande uppdatering av gammal och inaktuell information. Flera nya funktioner har tagits fram, bland annat en kategori för företagsförsäljning där arbetsgivare kan skicka in intresseanmälningar för tjänsten via ett digitalt formulär.

Vi har också tagit fram bildpuffar som gör det möjligt att på ett tydligt sätt lyfta information och kampanjer med bilder. Utan att besökaren ska behöva klicka sig runt i olika menyer. Denna yta har varit mycket effektiv, bland annat i samband med Movingo-lanseringen och tidtabellsskiftet i december.

Myndigheten har också tagit fram nya rutiner för ansökning om förseningsersättning där ett nytt formulär ersätter den tidigare mejlfunktionen.

Den största satsningen på externa webben under året har varit att tillgänglighetsanpassa webbplatsen. Vi har låtit branschledande experter genomföra en totalgranskning över webbsidan ur ett tillgänglighetsperspektiv och återkopplat detta med slutsatser och förslag på åtgärder. Tillsammans med vår webbutvecklare har vi utifrån denna tagit fram en åtgärdsplan som vi nu påbörjat arbetet kring. Vidare har vi tillsatt en referensgrupp med representanter från synskadades riksförbund som kommer ha en kontinuerlig dialog med oss angående sajten tillgänglighet.

Sajten har under året haft 343 000 besökare, vilket är en ökning med 62,9 procent jämfört med förra året. Största andelen besökare använder mobila enheter (58,2 procent), medan 32,5 procent använder dator och 6,6 procent använder surfplatta. En besökare stannar i snitt 2 minuter och 29 sekunder på sajten och reseplaneraren fortsätter att vara den mest använda funktionen.

Målet på Mina sidor var att nå 20 000 registrerade användare under 2017. Kampanj för mina sidor pågick under december med information på bussarnas reklamtyor samt digital annonsering i lokal media. Vid årets slut hade Mina sidor 19 157 registrerade användare.

## Sörmlandstrafiken syns allt mer

Under året har aktiviteter i utbytesplanen av namnet, från Länstrafiken till Sörmlandstrafiken, genomförts. De allra flesta bussarna har omstrajpats och fått på den nya loggan. I stort sett alla hållplatstoppar är utbytta. I busskurer har också arbetet med att ta bort det gamla namnet från lister påbörjats.

## Trepartsarbete

Tillsammans med Eskilstuna Kommun och Transdev har vi under året tagit fram konceptet handbollsbussen. Där har

extrainsatta linjer tagit handbollspubliken till och från matcherna i Stiga Sports arena. Totalt har 601 resenärer rest med dessa bussar under hösten (från premiären 9 oktober till och med 12 december). Säsongskortsinnehavare till Guifs matcher har åkt med utan avgift, medan övriga har betalat enligt ordinarie taxa.

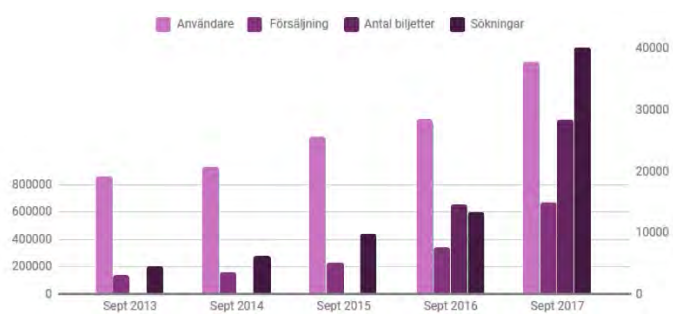
Marknadsgruppen inom Trepert har också beställt en resenärsundersökning för att kartlägga resandet med nattbussarna i Eskilstuna. Resandestatistiken har gått ner på dessa bussar och undersökningen syftar till att ta reda på varför. I nästa steg kommer marknadsgruppen sätta in lämpliga åtgärder utifrån den analys som görs av undersökningsresultatet.

## Effekter av realtidsinformationen

En effekt som vi härleder till realtidsinformationsfunktionen, som infördes i slutet av 2016, är att vi har 96 989 fler aktiva användare av appen. I appen gjordes under året 17,5 miljoner sökningar, vilket är 11 miljoner fler jämfört med 2016.

De nya funktionerna som införts under året är förköp, företagskonto och Swish. Förköp gör det möjligt för resenären att köpa sin biljett upptill sju dagar i förväg. Det är möjligt att välja en specifik avgång, då aktiveras biljetten automatiskt 20 minuter innan avgångstid eller att välja en helt öppen biljett och själv aktivera den innan resenären kliver på bussen. I slutet av året smyglanserade vi betalsättet Swish i appen. Redan har 2 936 resenärer valt att betala med Swish, till ett totalt värde av 67 856 kr.

Tack vare de satsningar som gjorts i appen, har vi slagit nya rekord i både försäljning, antal sökningar och aktiva användare av appen:



Tabellen visar en klar ökning både när det gäller försäljning, antal sökningar och aktiva användare från och med 2013-2017



### **Företagskonto – förenklad och förbättrat sätt att resa i tjänsten**

Som en metod för att öka resandet och i syfte att förenkla resor i tjänsten har betalsättet företagskonto tagits fram och lanserats under hösten 2017.

I dagsläget har fyra företagsavtal tecknats och myndighetens önskemål är att även samtliga kommuner tecknar företagskontoavtal, så att vi kan leva som vi lär och verka som ambassadörer för vår egen trafik ute i kommunerna – initiativ har tagits ifrån myndigheten för att möjliggöra detta och dialog pågår.

Som tidigare söker och bokar användaren sina resor i appen, men enda skillnaden är att välja det nya betalsättet. Arbetsgivaren får månadsvis alla utförda resor på en faktura

men kan administrera sitt företagskonto via vår webbklient. Företagskonto är ett effektivt komplement till övriga alternativ att resa med Sörmlandstrafiken och det är helt kostnadsfritt att ansluta sig. Under 2018 kommer vi satsa på målgruppen företagsresenärer för att få flera att ansluta sig till tjänsten och resa smidigare med kollektivtrafiken.

### **Station360 – myndighetens butik i Eskilstuna**

Under året har butiken haft cirka registrerade 70 000 besökare, vilket är en lägre siffra än 2016 då butiken hade 80 000 registrerade besökare. Butiken ser att allt fler resenärer efterfrågar endast information, vilket innebär att de inte alltid tar en kölpapp och att registreringen därför kan vara missvisande vad gäller reellt kundflöde. Fokus på station har därför varit kundservice – att hjälpa till med busstidtabeller och annan info i appar och att guida in besökare på mina sidor.

Butiken etablerade under året en back-office-funktion som hanterat skolsupporten, bokningar av reklam på Sörmlands trafikens bussar och service till ombuden.

## Attityder och nöjdhet

För att kunna erbjuda bästa möjliga reseupplevelse för alla, oavsett behov och förutsättningar, arbetar vi ständigt med undersökning och uppföljning av attityder och nöjdhet. Dessa mätningar genomför både för den allmänna- och den särskilda kollektivtrafiken. Resultatet ger oss en vägledning i vårt fortsatta utvecklingsarbete.

### Allmänna kollektivtrafiken

Hösten 2017 mätte Sörmlandstrafiken nöjdheten med den allmänna kollektivtrafiken bland resenärer och allmänhet för andra gången i egen regi. Motsvarande mätning gjordes också hösten 2016. Innan dess användes Svensk Kollektivtrafiks Kundbarometer KOLBAR. Resultaten av våra mätningar från 2017 har förändrats i negativ riktning jämfört med 2016. Även om det finns osäkerhetsfaktorer i och med att olika skalor har använts i de olika undersökningarna bland resenärer är det siffror som vi tar på stort allvar. Vi kommer här att beskriva undersökningen i detalj, titta på anledningar till utfallet samt presentera förbättringsåtgärder med utgångspunkt från resultatet.

#### Undersökningen:

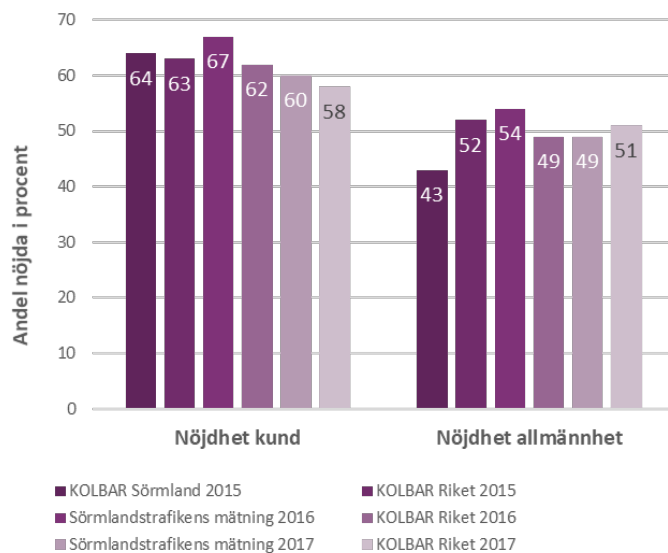
Sörmlandstrafikens mätning består av två delar, där den ena undersöker kundernas attityder och den andra undersöker allmänhetens (medborgarnas) attityder, vare sig de reser kollektivt eller inte.

För att ta reda på *kundernas* uppfattningar genomfördes en ombordundersökning i november och december månad. Totalt gjordes då 5 344 intervjuer med resenärer ombord på Sörmlandstrafikens bussar. På frågan "Om du tänker på all erfarenhet du har av Sörmlandstrafiken, hur nöjd är du sammanfattningsvis med Sörmlandstrafiken?" svarade 60 procent att de är nöjda. År 2016 uppgick detta värde till 67 procent.

För att ta reda på *allmänhetens* uppfattningar genomfördes 1 000 telefonintervjuer med boende i Sörmland. På frågan "Om du tänker på all erfarenhet du har av Sörmlandstrafiken, hur nöjd är du sammanfattningsvis med Sörmlandstrafiken?" svarade 49 att de är nöjda. Motsvarande siffra för 2016 var 54 procent.

Vad gäller undersökningen bland resenärer så har svars-skalan förändrats mellan 2016 och 2017 från att ha en

7-gradig skala till en 5-gradig skala. Anledningen till denna förändring var att resultaten skulle vara mer jämförbara med andra kollektivtrafikmyndigheter som har en 5-gradig skala i Svensk Kollektivtrafiks Kundbarometer KOLBAR. Detta möjliggör även en bättre jämförbarhet med Sörmlands historiska värden som gjordes inom KOLBAR. Detta medför dock att jämförelsen mellan 2016 och 2017 ska göras med försiktighet då en skaländring kan ändra resenärens sätt att svara.



#### Jämförelser:

Grafen ovan visar att Sörmlandstrafikens egna kundundersökning från 2016 sticker ut ifrån övriga resultat med en kundnöjdhet på 67 procent. Den höga siffran kan vara en indikation på att resultatet från 2016 års mätning är en överskattning av hur verkligheten ser ut. Men även om man bortser från detta är 2017 års siffra på 60 procent också en minskning jämfört med KOLBAR-mätningen för Sörmland från 2015 då siffran var 64 procent. Dock är siffran högre än KOLBAR för riket 2017 som uppgår till 58 procent.

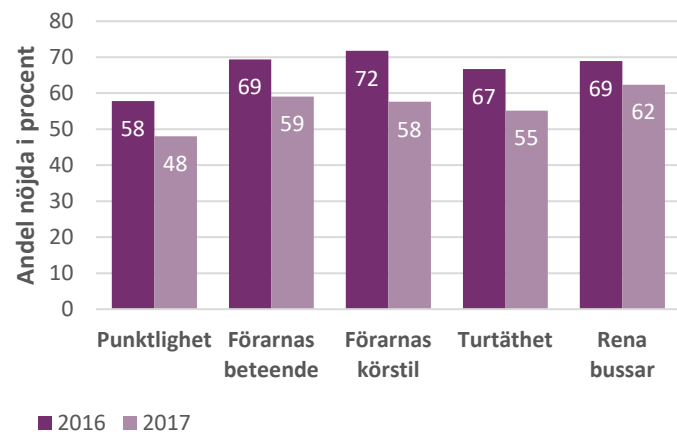
Vad gäller allmänheten sker en ökning i nöjdhet vid jämförelse mellan 2015 och 2017, medan en minskning sker mellan 2016 och 2017. Sörmlandstrafikens mätning 2017 är på samma nivå som KOLBARs mätning för riket 2016. En femgradig skala har använts vid samtliga mätningar, myndighetens egna och i KOLBAR.

## Nyckelfaktorerna bakom resultatet:

Nedan följer en utvecklad analys där vi tittar närmare på de faktorer som i högst grad har påverkat resultatet. Det finns fem huvudsakliga områden där resenärernas nöjdhet minskat. Detta kopplas till vad resenären anser vara viktigast för att de ska vara nöjda i sin helhetsbedömning. De fem områdena som sticker ut är:

- Punktlighet
- Förarnas beteende, huruvida de är trevliga och serviceinriktade
- Förarens körstil
- Turtäthet
- Rena bussar

Med utgångspunkt i undersökningens resultat har en åtgärdsplan tagits fram för att förbättra kundnöjdheten under 2018.



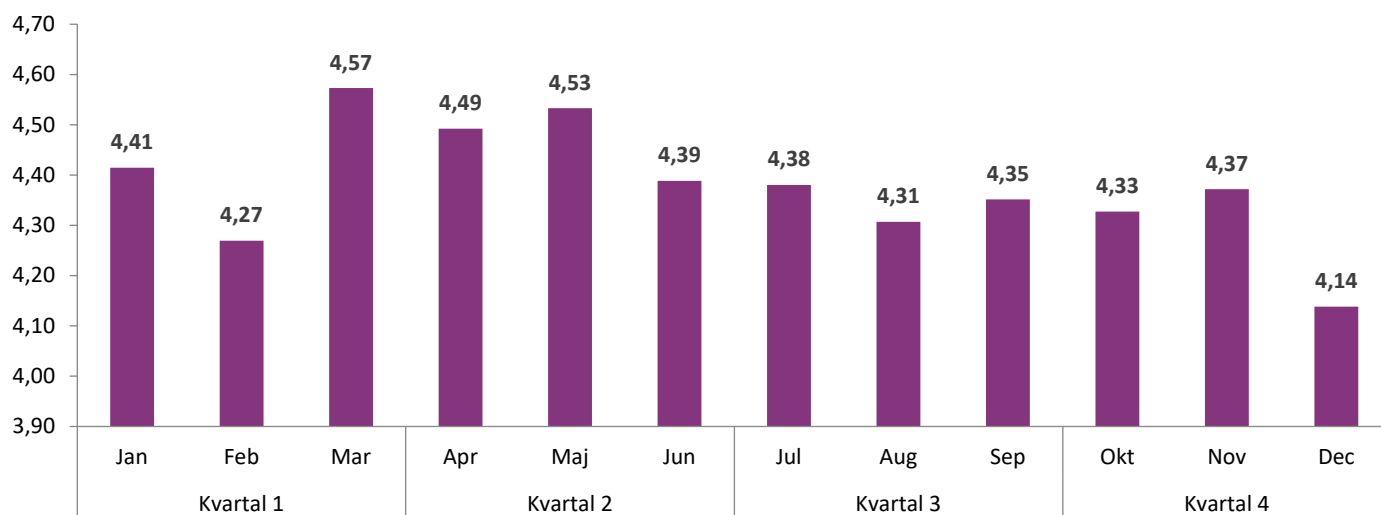
## Särskilda kollektivtrafiken

För den särskilda kollektivtrafiken utförs varje månad en kundundersökning med 100 resenärer via telefon i syfte att mäta kundnöjdheten inom serviceresor som inkluderar både färdtjänst och sjukresor. Kundundersökningen omfattar sju frågor och kunderna får möjlighet att betygsätta verksamheten. Betygsättningen sker på en skala 1-5, där 1 är det lägsta betyget och 5 det högsta. Jämfört med 2016 har några frågor bytts ut under året för att bättre anpassas efter myndigheten och servicecenters mål om kundnöjdhet.

Följande frågor ställs i kundundersökningen:

1. Det är lätt att komma i kontakt med servicecenter?
2. De som svarar är trevliga, tillmötesgående och professionella?
3. Jag upplevde en hög servicekänsla i kontakten med servicecenter?
4. Hur nöjd är du med bokningen av dina resor?
5. Hur upplevde du resan från att den påbörjades till dess att den slutfördes?
6. När jag beställer "senast framme tid", kommer jag fram i tid?
7. Förarna är trevliga och tillmötesgående?

KOLBAR för riket uppgår till 92 procents nöjdhet med resan och 86 procents nöjdhet med bokningen



Diagrammet ovan visar den totala sammanställningen per månad av frågorna 1-7 för hur kunderna har betygsatt verksamheten. Frågorna 3, 4 och 5 har ett resultat med start 1 juli. Diagrammet visar resultat med ett värde som totalt sett aldrig understiger 4 där fråga två fick ett slutgiltigt resultat på 4,81. Fråga 5 som handlar om nöjdheten med resan uppgick under året till värde 4,17 av 5. Fråga 4 som handlar om nöjdhet med bokning av resan fick värde 4,28 av 5.

# TRAFIKFÖRSÖRJNINGS- PERSPEKTIVET

Trafikförsörjningsperspektivet redogör för trafiken samt för trafikstödjande funktioner och system. Detta innefattar nytt regionalstågssystem i Mälardalen– Ny Trafik 2017 – samt tåg- och busstrafikavtalen. Här ingår också verksamhetsgrenen serviceresor. Avsnittet redogör även för samordning av den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken, om produkt-

och intäktsutveckling samt om upphandlingsarbetet inom ramen för Program trafik 2019-2021. Under våren fattades ett inriktningsbeslut för samtliga kommande trafikupphandlingar, vilket syftar till att skapa grundförutsättningar och vägledning inför det nu pågående och kommande arbetet med trafikupphandlingar.



## Ett samordnat trafiksystem

Ett av myndighetens uppdrag är att få länets kollektivtrafik att utgöra ett sammanhållet och integrerat trafiksystem. I enlighet med myndighetens uppdrag och medlemmarnas ambition om att öka samordningen mellan den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken har de nya avtalen för serviceresor och skolskjuts för den särskilda kollektivtrafiken möjliggjort att samordna resor inom den allmänna anropsstyrda kollektivtrafiken och den anropsstyrda särskilda kollektivtrafiken. Från 1 januari 2017 körs den allmänna anropsstyrda kollektivtrafiken och kompletteringstrafiken med fordon inom avtalen för den särskilda kollektivtrafiken. Detta möjliggör ett användande av befintliga fordon mer effektivt med en högre belägningsgrad och mer samåkning mellan resenärgrupper.

## Den viktiga infrastrukturen – förutsättningen för en förbättrad trafik

I juli månad invigdes Citybanan, den nya tunneln för pendeltågen under centrala Stockholm. Citybanan utgör ett efterlängtat kapacitetstillskott i och med att den tidigare hårt belastade Getingmidjan strax söder om Stockholm central numera inte längre trafikeras av den täta pendeltågstrafiken.

Detta ger ett bättre flöde i den dagliga trafiken och minskar störningsrisken. Också tidtabellsplaneringen underlättas, men det blir också tydligt att ytterligare kapacitetsförstärkningar längre ut i systemet är absolut nödvändiga.

Alldeles i slutet av 2017 öppnades också Strängnäs nya resecentrum. Effekter på restid och kapacitet väntas dock först när dubbelspårsbygget mellan Strängnäs och Härad blir klar till hösten 2018.

## Citybaneavtalet

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet, genom det helägda bolaget Länstrafiken Sörmland AB, är tillsammans med motsvarigheter i Uppsala, Västmanlands och Örebro län samt Norrköpings och Linköpings kommuner part i "Avtal om medfinansiering av Citybanan m m" gentemot staten. Betalningsflöden påbörjades 2012, sista inbetalning gjordes under inledningen av 2017. På grund av gynnsam indexutveckling gjordes senare en återbetalning till de medfinansierande länen. För Sörmland blev återbetalningen på 1 088 993 kr, vilket fördelades på alla kommuner och landstinget. Länet har därmed bidragit med 722 444 365 kr till Citybanans genomförande.



## Tågtrafiken

### Tågplan 2017: Större utbud, ny pendlarbiljett Movingo och Citybanan

Efter flera år av förberedelser lanserades programmet Ny Trafik 2017 till tidtabellsskiftet den 11 december 2016 med utökad regionaltågstrafik i Mälardalen. Grunden för trafiken är nu timmestrafik på de flesta sträckor i stort sett hela dagen förstärkt med insatståg morgon och kväll.

Jämfört med tidtabellsåret 2016 har satsningen inom ramen för Ny Trafik 2017 inneburit en utökning av trafiken med cirka 30 procent. Den positiva resandeutvecklingen under året tyder på att satsningen har fallit väl ut. Trots övervägande positiva kundreaktioner upplevdes en del förändringar också som negativa, det gäller främst Svealandsbanan där direkttåget Örebro-Eskilstuna-Stockholm ersattes genom ett vanligt stomtåg. Men också förändrad fordonsanvändning på Svealandsbanan med lok och vagnar istället för SJ:s dubbeldäckare X40 ledde till en del kritik bland annat beroende på att WiFi inte fanns på loktågen. I slutet av året 2017 började SJ att installera Wifi även på tåg med lok och vagnar vilket under 2018 kommer att öka tågtrafikens attraktivitet inte bara utmed Svealandsbanan, utan även på Nyköpingsbanan och Sörmlandspilen. På sikt planeras även för Wifi i UVEN-stråket Sala-Eskilstuna-Linköping.

För en del pendlare från Stockholm till Eskilstuna respektive Nyköping har justeringarna av tidtabellen i december 2016 medfört försämringar, något som tillfälligt parerades genom extra insatta tågussar. Vid tidtabellsskiftet i december 2017 justerades dock avgångstiderna för att bemöta önskemålen från pendlarna, och tågussarna kunde därmed slopas.



I oktober lanserades den nya pendlarbiljetten Movingo. Med Movingo blir det enklare att resa kollektivt, hela vägen från hemmet till jobbet i och med att anslutande lokaltrafik alltid ingår, till skillnad från tidigare SJ/TiM-biljetter. Movingo gäller på SJs regionaltåg, TrosaBussen samt i all lokaltrafik i Mälardalen som bedrivs av SL, Sörmlandstrafiken, UL, VL, Länstrafiken Örebro och Östgötatrafiken. Vid jämförelse med hösten 2016 har försäljningen av pendlarbiljetter ökat vilket tyder på att satsningen på Movingo var uppskattad.

### Planeringen inför Tågplan 2018: Kapacitetsbrist och Trafikverkets tilldelningsprocess ett hinder för stabil trafik

För att fortlöpande följa upp tidtabellsarbetet hade myndigheten, tillsammans med främst MÅLAB, ett stort antal avstämningar under året. Huvudsakligen har arbetet fokuserat på att få en körbar tidtabell för samtliga turer, i möjligaste mån utan tidskrävande förbigångar (omkörningar). Processen präglades återigen av den stora trängseln i Stockholmsområdet. Citybanan underlättar visserligen, men det har blivit tydligt att flaskhalsen nu istället finns utmed Västra stambanan. Trängseln, i kombination med Trafikverkets prioriteringskriterier som missgynnar tåg med stort inslag av pendlare till förmån för snabbtåg, får negativa effekter för framför allt Sörmlandspilen Stockholm-Katrineholm-Hallsberg och i viss mån även Gnestapendeln. Restiden för ett antal tåg i dessa system förlängs. Ett tåg på Sörmlandspilen har blivit tilldelat en från ansökan kraftigt avvikande avgångstid från Stockholm på eftermiddagen vilket har lett till kritik från pendlare.

Efter samtal med Trafikverket och SJ har de negativa konsekvenserna kunnat minskas något i och med att SJ tillfälligt upplåter ett kommersiellt Intercitytåg för pendlare mellan Södertälje och Katrineholm. Trafikverket har i dialogen också bekräftat att kapacitetsförstärkande trimningsåtgärder kommer att utföras på Västra stambanan med start redan under 2018.

För våra övriga banor, det vill säga Svealandsbanan, Nyköpingsbanan och UVEN var tidtabellsarbetet enklare då regionaltågen på dessa banor inte behöver dela spårkapacitet med lika många tåg som på Västra stambanan.

## Trafikavtalen

Den av MÅLAB upphandlade regionalstågstrafiken drivs av SJ inom ramen för övergångsavtalet 2017-20. Avtalet gäller för följande linjer:

- Svealandsbanan (Uppsala/Arlanda) Stockholm-Eskilstuna-Arboga (Örebro)
- Sörmlandspilen Stockholm-Katrineholm-Hallsberg
- UVEN Sala-Eskilstuna-Norrköping-Linköping
- Nyköpingsbanan Stockholm-Nyköping-Norrköping (Linköping)

Syftet med övergångsavtalet är att möjliggöra en säker övergång från den befintliga till den nya trafiken och exempelvis minimera risken för trafikstörningar i samband med att de nya fordonen och att den nya depån i Eskilstuna tas i drift.

Övergångsavtalet innebär att SJ inledningsvis utför trafik åt MÅLAB med i huvudsak SJ:s befintliga tåg i form av lokdragna personvagnar. I slutet av avtalsperioden fasas loktågen ut ur trafik och ersätts med de nyanskaffade tåg som MÅLAB tillhandahåller. Som säkerhet mot eventuella förseningar i leverans av de nya tågen finns också två optionsår, 2021 och 2022.

Det finns ytterligare ett tågtrafikavtal, nämligen mellan Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet och Stockholms läns landsting (SLL). Det avser trafiken och övriga tjänster på Gnestapendeln - Södertälje Centrum-Järna-Gnesta.

Sörmlands kostnader för regionalstågen och Gnesta-pendeln uppgick under 2017, inklusive banavgifterna, till drygt 111 miljoner kr, varav Svealandsbanan nära 14 miljoner kr, Sörmlandspilen 29,5 miljoner kr, UVEN drygt 26 miljoner kr, Nyköpings-banan 25,5 miljoner kr samt Gnestapendeln 16,5 miljoner kr. Avtalet för länskorts-giltighet på regionalstågen medförde ytterligare kostnader på drygt 14 miljoner kr.

## Resandet med tågtrafik

Resandeutvecklingen i den av MÅLAB upphandlade trafiken med regionalståg var genomgående bra under perioden januari-september (SJ:s redovisning av utfallet för kvartal 4 släpar efter). Utfallet ska ses mot bakgrund av de utbuds-förbättringar som skedde i december 2017 inom ramen för Ny trafik 2017 med fler avgångar utmed samtliga linjer. Antalet påstigande med SJ biljett har ökat från alla

sörmländska järnvägsstationer. Den största absoluta ökningen skedde från Eskilstuna i UVEN systemet där antalet påstigande ökade med 23 000 till 192 000 under perioden januari till september. Fler kollektiva resor mellan Västerås och Eskilstuna, där tågtrafiken innan utbudsförbättringen var kraftigt underdimensionerad, är en förklaring bakom ökningen. De relativt sett största förändringarna redovisas för Vagnhärad och Gnesta som båda ökade med 17 procent. Sett per bana är det UVEN stråket, främst genom ökat resande Eskilstuna-Västerås, som utmärker sig. Men också Sörmlandspilen har utvecklats bra, framför allt ökar resandet från Katrineholm. Svealandsbanans utveckling är däremot bara måttlig, antalet påstigande från Eskilstuna ligger på samma nivå som året innan.

Om man vidgar det geografiska perspektivet och analyserar resandet utmed hela linjesträckningen, det vill säga inte bara i länet, kan konstateras att Sörmlandspilen ökar mest, med 13 procent. Här ligger antalet påstigande från Hallsberg, Södertälje och Flemingsberg runt 30 procent över fjolårets nivå. Anslutningsresor i Hallsberg samt ökat antal inom länsresor Södertälje-Stockholm kan vara förklaringar. Flemingsberg ökar från relativt låga absoluta tal. Också UVEN och Svealandsbanan hade en positiv utveckling (+ 11 respektive 4 procent). För Nyköpingsbanan är siffrorna inte direkt jämförbara mot 2016 då siffrorna tidigare delvis inkluderade resandet med SJ: kommersiella Ostpendel.

Innehavare av Sörmlandstrafikens månadskort, inklusive skolkort län, kan använda regionalstågen för resor inom länet. Antalet påstigande med dessa kort räknas normalt bara en vecka per år och räknas sedan upp för att erhålla ett årsvärde. Knappt 400 000 sådana resor antas ha genomförts under 2017, men det finns en osäkerhet kring detta värde och ett behov av en ny ombordräkning.

För Gnestapendeln, som handlas upp av Trafikförvaltningen i Stockholms län landsting som del av SL:s pendeltågssystem, registrerades färre resor 2017. Det är antagligen en kombination av det kraftigt ökade priset för pendlare till Södertälje, samtidigt som restiden för ett antal tåg ökade på grund av trängselproblematiken på Västra stambanan. Också kvalitetsproblem med några inställda turer under främst hösten kan ha påverkat resandet. Sänkt pris för enkelbiljetter har antagligen dämpat nedgången något.

| Resandet med regionaltåg från Sörmland med SJ färdbevis januari-september 2017             | Påstigande       | Förändring (%) |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|----------------|
| Påstigande Svealandsbanan från stationerna Eskilstuna, Strängnäs och Läggesta              | 662 180          | 1 %            |
| Påstigande Sörmlandspilen från stationerna Vingåker, Katrineholm, Flen och Gnesta          | 246 107          | 9 %            |
| Påstigande Nyköpingsbanan från stationerna Nyköping och Vagnhärad                          | 301 457          | 5 %            |
| Påstigande UVEN från stationerna Katrineholm, Flen, Hälleforsnäs, Eskilstuna och Kvikksund | 448 188          | 9 %            |
| <b>Totalt påstigande i Sörmland</b>                                                        | <b>1 657 932</b> | <b>5 %</b>     |

| Resandet med regionaltåg från Sörmland med Sörmlandstrafikens periodkort januari-december 2017 | Påstigande | Förändring (%) |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|----------------|
| Påstigande i Sörmland (baserad på uppräkningsstickprov)                                        | 392 000    | 1 %            |

| Resandet med Gnestapendeln januari-december 2017 | Påstigande | Förändring (%) |
|--------------------------------------------------|------------|----------------|
| Påstigande i Gnesta                              | 270 000    | - 6 %          |

På årsbasis uppskattas det totala antalet påstigande med tåg från stationerna i Sörmland till cirka 2,96 miljoner. Uppskattning baseras bl. a. på en schablonuppräkningsgällande resandet med SJ färdbevis.

## Busstrafiken – en överblick

Det regionala busslinjenätet i Sörmland utgörs av landsbygdstrafik och stadstrafik. Landsbygdstrafiken består i sin tur av regionala stomlinjer och lokala linjer. Regional stomlinjetrafik trafikeras mellan länets kommunhuvudorter medan de lokala linjerna i huvudsak körs inom respektive kommun. Stadstrafik finns i Eskilstunas, Nyköpings, Strängnäs, Katrineholms och Flens tätorter. Trafiken mellan Trosa/Vagnhärad och Liljeholmen i södra Stockholm ("Trosabussen") bedrivs sedan juli 2015 helt i kommersiell regi. Under 2017 har option för busstrafiken i Eskilstuna utlöst vilket innebär att nuvarande transportör, Transdev, kommer att bedriva trafik fram till december 2020. Inom program trafik 2019-2020 har ett omfattande arbete bedrivits avseende den första upphandlingen för buss-rafiken i södra och västra Sörmland med trafikstart i augusti 2019. Publicering utav förfrågningsunderlag genomfördes i mitten av januari med planerad tilldelning i månadsskiftet april/maj. Tidtabellsplaneringen för 2017 innebar en justering i tidsplanen samt ett beslut om att tre separata tidtabeller ska produceras för 2018. Detta med anledning av att förändringarna i tågtrafiken, på grund av ombyggnationer, påverkar planeringen av tidtabellen i stor utsträckning och gör det svårt att på ett tydligt sätt kommunicera förändringarna i en tabell.

Under augusti månad sattes tio nya el-bussar i trafik i Eskilstunas stadstrafik. Detta innebar att Eskilstuna blev el-busstätast i Sverige. Driftsättningen fick stor uppmärksamhet både nationellt och internationellt. I november kom en delegation från den franska staden Beauvais till Eskilstuna för att informera sig om el-bussprojektet.

## Resandet i busstrafiken

Totalt registrerades drygt 11,6 miljoner påstigande i den av myndigheten upphandlade busstrafiken. Detta motsvarar en ökning på 6 procent jämfört med 2016.

| Resandet med buss 2017             | Påstigande | Förändring mot 2016 |
|------------------------------------|------------|---------------------|
| <b>Totalt (Landsbygd och Stad)</b> | 11 611 640 | + 6 %               |
| <b>Exklusive skolkort</b>          | 7 043 982  | + 6 %               |

Resandeökningen ligger över nivån för viktiga nyckeltal som påverkar den underliggande utvecklingen. Till exempel har antalet körda busskilometer, totalt sett, inte ökat alls 2017.

| Nyckeltal som påverkar resandet 2016                    | Antal      | Förändring mot 2016 |
|---------------------------------------------------------|------------|---------------------|
| <b>Folkmängd totalt per 1 november (från SCB)</b>       | 290 997    | + 1,4 %             |
| <b>Folkmängd 6-18 åringar per 1 november (från SCB)</b> | 45 106     | + 2,8 %             |
| <b>Busskilometerproduktion (km)</b>                     | 16 024 000 | - 0,2 %             |

Ett antal nyckelsiffror för den "underliggande" utvecklingen 2017. Siffror om utvecklingen avseende förvärsarbetande och BNP-utvecklingen släpar tyvärr efter.

Sett på femårsperioden 2013-2017 har antalet påstigande ökat med 21 procent samtidigt som en förskjutning mot stadstrafiken sker. Mätt i absoluta tal har dock också resandet med landsbygdstrafiken ökat under perioden.

| År   | Påstigande buss | Förändring mot föregående år | Andel påstigande i stadstrafiken |
|------|-----------------|------------------------------|----------------------------------|
| 2013 | 9 586 197       | + 1 %                        | 63 %                             |
| 2014 | 9 752 082       | + 2 %                        | 63 %                             |
| 2015 | 10 248 954      | + 5 %                        | 64 %                             |
| 2016 | 10 933 000      | + 7 %                        | 64 %                             |
| 2017 | 11 611 640      | + 6 %                        | 66 %                             |

Efter den stora trafikomläggningen inom landsbygdstrafiken vid årsskiftet 2012/13 präglades första halvåret 2013 av en svag utveckling med minskat resande. Sedan hösten 2013 har resandet vänt upp och den positiva utvecklingen har accelererat sedan hösten 2015. Överlag har befolkningsutvecklingen samt det ökade antalet asylboenden i länet bidragit positivt till resandeutvecklingen, framför allt 2015 och 2016.

En närmare genomgång av statistiken för 2017 visar att ökningen huvudsakligen genereras av Eskilstunas stadstrafik. Linjerna med störst resandetillväxt under året har alla betydande uppdrag inom stadstrafiken Eskilstuna där linjerna 1-9 totalt ökade med 15 procent. Antagligen är en viss (mindre) del av resandeökningen av teknisk karaktär då valideringsbenägenheten har ökat: Det är betydligt smidare att validera biljetterna nu i det nya tekniska systemet. I det gamla systemet har förare ibland valt att vinka igenom påstigande i situationer med stor trängsel vilket ha lett till ett visst bortfall av valideringar på linjer med stort resande. Även införandet av avgiftsfria resor för seniorer är en bidragande orsak. I Nyköpings stadstrafik har resandet med skolkort halverats jämfört med året innan, medan resandet med övriga produkter har ökat markant. Minskning av skolkortresandet kan delvis förklaras med ändrade regler (nu max. 3 resor per skoldag med skolkort). Då antalet resor med reducerade 30 dagars kort ökar i Nyköping kan dessutom antas att elever i större omfattning väljer denna produkt med möjlighet till obegränsat resande.



Foto: Emil Berglund



Landsbygdstrafiken utvecklades totalt något svagare, om än positivt. Eskilstuna sticker ut med en ökning på 11 procent, där har landsbygdslinjer betydande uppdrag även i stadstrafiken. Också resandet i Nyköpings kommun har utvecklats bra, främst tack vare en kraftig ökning på linje 715 inom kommunen. Trosas svaga utveckling måste ses mot bakgrund av neddragningar i trafiken, här minskade busskilometerproduktionen med drygt 40 procent i den lokala trafiken, även om en del turer har ersatts med taxi istället. Också i Flen och Katrineholm har resandet i landsbygdstrafiken utvecklats negativt, något som framför allt hänger ihop med minskat resande på linjerna 700 och 780. Flens minskning ska också ses mot bakgrund av den mycket kraftiga ökningen under 2015 och 2016.

Utvecklingen på landsbygden har generellt påverkats av en överflyttning till parallellgående regionaltåg, där nu även skolkorten har giltighet, samt minskat resande från och till flyktningsboenden vars antal har minskat succesivt under året.

Några av de stora linjerna med många resenärer har en betydligt sämre utveckling än året innan, samtliga återfinns i landsbygdstrafiken:

- L 780 (Flen-Katrineholm) - 18 procent, kan vara en konsekvens av viss överflyttning till tågen,
- L 563 (Nyköping-Ålberga/Stavsjö) - 17 procent, beror främst på minskat resandet med skolkort, huvudanledning är stängning av flyktningsboendet i Stavsjö,
- L 820 (Strängnäs-Eskilstuna) -12 procent, beror främst på minskat resandet med skolkort, antagligen (delvis) pga. överflyttning till tågen samt
- L 700 (Vingåker-Flen-Eskilstuna) - 11 procent, alla produkter minskar.

Observera att jämförelsesiffrorna avser perioden januari till augusti då det på grund av införandet av ett nytt tekniskt system saknas tillförlitliga uppgifter för hösten 2016.

| Landsbygdstrafiken (buss)         | Påstigande       | Förändring |
|-----------------------------------|------------------|------------|
| Eskilstuna, totalt                | 727 823          | 11 %       |
| exkl. skolkort                    | 376 889          | 6 %        |
| exkl. skolkort och Fria resor 65+ | 361 761          | 2 %        |
| Flen, totalt                      | 356 762          | -6 %       |
| exkl. skolkort                    | 242 885          | -3 %       |
| Gnesta, totalt                    | 186 067          | 0 %        |
| exkl. skolkort                    | 127 303          | 6 %        |
| Katrineholm, totalt               | 411 824          | -7 %       |
| exkl. skolkort                    | 265 728          | -3 %       |
| Nyköping, totalt                  | 1 014 075        | 3 %        |
| exkl. skolkort                    | 658 324          | 13 %       |
| Oxelösund, totalt                 | 230 447          | -6 %       |
| exkl. skolkort                    | 182 822          | -3 %       |
| Strängnäs, totalt                 | 545 431          | -1 %       |
| exkl. skolkort                    | 341 591          | 6 %        |
| Trosa, totalt (exkl. Trosabussen) | 165 921          | -2 %       |
| exkl. skolkort                    | 124 390          | -3 %       |
| Vingåker, totalt                  | 197 635          | 0 %        |
| exkl. skolkort                    | 128 136          | 6 %        |
| Utanför länet                     | 73 422           | 3 %        |
| exkl. skolkort                    | 62 759           | 2 %        |
| <b>Landsbygd, totalt</b>          | <b>3 909 407</b> | <b>1 %</b> |
| <b>exkl. skolkort</b>             | <b>2 510 827</b> | <b>4 %</b> |
| resor med regionala linjer (tot.) | 1 699 779        | 0 %        |

| Stadstrafiken (buss)           | Påstigande | Förändring |
|--------------------------------|------------|------------|
| Eskilstuna, totalt             | 6 045 521  | 12 %       |
| exkl. skolkort                 | 3 133 171  | 7 %        |
| exkl. skol- och Fria resor 65+ | 2 769 353  | -6 %       |
| Katrineholm, totalt            | 196 299    | -1 %       |
| exkl. skolkort                 | 156 757    | 2 %        |
| Nyköping, totalt               | 1 078 203  | -3 %       |
| exkl. skolkort                 | 955 992    | 8 %        |
| Strängnäs, totalt              | 358 167    | 2 %        |
| exkl. skolkort                 | 265 919    | 4 %        |
| Flen, totalt                   | 24 043     | ny trafik  |
| exkl. skolkort                 | 21 316     |            |



### **Anropsstyrd allmän kollektivtrafik**

Resandet i den allmänna anropsstyrda kollektivtrafiken har under perioden fortsatt varit en liten del av myndighetens verksamhet. Sedan 1 januari 2017 utförs den anropsstyrda trafiken inom avtalen för servicersor och skolskjuts. På så sätt samplaneras resorna vilket är ett led i myndighetens uppdrag att samordna kollektivtrafiken. Under 2017 genomfördes 13 997 resor inom den anropsstyrda allmänna kollektivtrafiken. Det pågår en utredning av den anropsstyrda allmänna kollektivtrafiken. Den anropsstyrda allmänna trafiken som idag finns inom myndighetens uppdrag består av skärgårdstrafik i Nyköpings kommun, kompletteringstrafik och linjelagd trafik där resan måste bokas på förhand. Förutom skärgårdstrafiken, som fortsatt beställs direkt hos skepparen, sker bokningarna via servicecenter. Under hösten 2017 har upphandling av skärgårdstrafiken inletts med planerad publicering i mars 2018.

### **Anropsstyrd särskild kollektivtrafik**

Från 1 januari 2017 har, av myndigheten upphandlade, nya avtal för servicersor implementerats i hela Sörmland. Vid samma tidpunkt blev Strängnäs kommun en del av myndighetens uppdrag. Särskilda insatser har gjorts för Strängnäs kommun för att säkerställa en god leverans av trafiken, både under uppsatsprojektet och löpande under året. Efter en lyckad uppstart och intrimningsmånad i januari, levererar de nya avtalen en stabil trafik.

Under våren har internrevision genomförts hos samtliga trafikföretag för att säkerställa att tjänsten levereras enligt avtal. I enlighet med myndighetens uppdrag bedrivs kontinuerlig förvaltning och uppföljning av avtalen. I den löpande avtalsuppföljningen genomförs stickprovskontroller och besök ute hos respektive trafikföretag.

Vad gäller myndighetens avtal om servicersor i områdena Flen och Nyköping, så beslutade myndigheten i november 2016 att säga upp trafikavtalen med den dåvarande

leverantören. Uppsägningen och följande direktupphandling av ny leverantör, för trafikåret 2017, blev föremål för en rättsprocess. Rättsprocessen avgjorts till myndighetens fördel av såväl förvaltningsrätten som kammarrätten. För att säkra trafiken från 2018 och framåt har myndigheten under våren 2017 genomfört en öppen upphandling av trafiken. Myndigheten tilldelade i denna upphandling områdena Flen och Nyköping Personbilar till leverantören AB Trendtaxi, och området Nyköping Specialfordon till Taxi 10 000 AB. Avtal för områdena Flen och Nyköping Specialfordon tecknades i maj, medan område Nyköping Personbilar begärdes överprövat. Under början av hösten avgjordes denna rättsprocess till myndighetens fördel och avtal tecknades den 12 september 2017. Under tiden som rättsprocessen pågick beslutade myndigheten att säkerställa trafiken i inledningen av 2018 genom att förlänga avtalet med leverantören Taxi Nyköping-Oxelösund AB. Denna förlängning gäller till och med 12 mars 2018, varvid avtalet med leverantören AB Trendtaxi tar vid.

Under hösten har arbetet med trafikstart för områdena Flen och Nyköping Specialfordon fortlöpt enligt uppstartsplan. Uppstarten av trafiken gick bra under nyårsnatten till 1 januari 2018. Under 2017 har det en gång i månaden genomförts förarcertifieringsutbildningar för att möta trafikföretagens behov vid nyanställning. Under 2017 har 101 förare certifierats.

Vidare har även fortbildning för förare genomförts för område Eskilstuna. Fortbildningen har innefattat genomgång av rutiner, utbildning tillsammans med hjälpmedelscentralen och resande utifrån brukarperspektiv. Inom ramen för den särskilda kollektivtrafiken kan nämnas att myndigheten upphandlat under hösten 2017 har arbete skolskjuts för Katrineholm och Vingåker. Avtalen omfattar fem områden i Katrineholm och Vingåker med trafikstart juli 2018. Under hösten 2017 har arbete för ytterligare skolskjutsupphandlingar inletts.

## Resandet inom den anropsstyrda särskilda kollektivtrafiken

Myndigheten har för första gången under 2017 ansvarat för den särskilda kollektivtrafiken på helårsbasis och med möjlighet att göra jämförelse över tid. Under 2017 har totalt 406 053 resor utförts. För perioden februari till december 2017 genomfördes totalt 372 674 resor. Detta kan jämföras med samma period föregående år då 342 821 resor genomfördes. Den huvudsakliga förklaringen till ökningen är att Strängnäs kommun har tillkommit i uppdraget. För vissa medlemmar har 2017 inneburit ett ökat resande. Detta

omfattar färdtjänstresor, sjukresor, omsorgsresor, skolresor samt övriga resor som omfattar tjänsteresor och budresor. Utav dessa är 163 665 färdtjänstresor, vilket motsvarar drygt 40 procent av resorna. 102 703 är sjukresor, som utgör drygt 25 procent av resorna. Under sommarmånaderna minskar antalet resor till följd av att skolverksamhet och annan planerad verksamhet. Nedan tabeller redovisas det totalt antal utförda serviceresor under 2017.

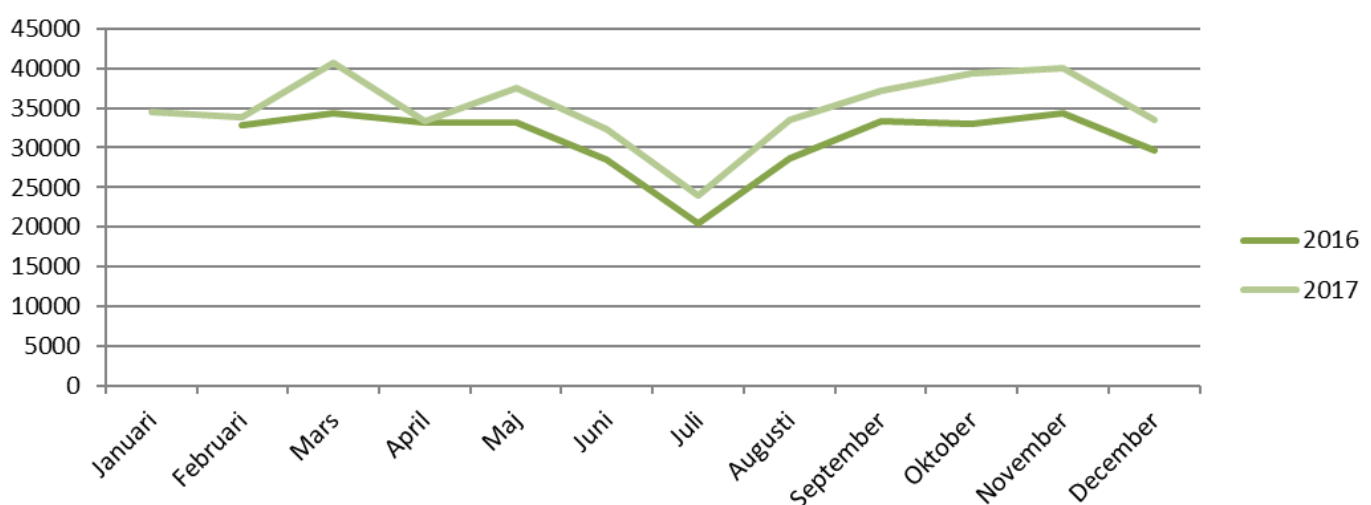
| Antal genomförda resor 2017   | jan           | feb           | mar           | apr           | maj           | jun           | jul           | aug           | sep           | okt           | nov           | dec           | Totalt         |
|-------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| <b>Totalt</b>                 | <b>33 379</b> | <b>32 729</b> | <b>39 341</b> | <b>32 279</b> | <b>36 435</b> | <b>31 272</b> | <b>22 917</b> | <b>32 257</b> | <b>35 965</b> | <b>38 231</b> | <b>38 747</b> | <b>32 501</b> | <b>406 053</b> |
| Varav färdtjänst              | 12 625        | 12 511        | 14 707        | 13 177        | 14 035        | 13 526        | 11 644        | 13 495        | 14 021        | 14 881        | 15 030        | 14 013        | 163 665        |
| Varav omsorgsresor            | 6 866         | 6 672         | 8 017         | 6 135         | 7 005         | 6 261         | 2 801         | 6 632         | 7 316         | 7 718         | 7 899         | 5 743         | 79 065         |
| Varav sjukresor               | 8 481         | 8 531         | 9 767         | 8 142         | 9 280         | 8 447         | 6 480         | 8 088         | 8 454         | 9 384         | 9 611         | 8 038         | 102 703        |
| Varav skol- och sarskoleresor | 4 137         | 3 778         | 5 471         | 3 680         | 4 818         | 1 948         | 831           | 2 655         | 4 796         | 4 755         | 4 675         | 3 344         | 44 888         |
| Varav övrigt                  | 1 270         | 1 237         | 1 379         | 1 145         | 1 297         | 1 090         | 1 161         | 1 387         | 1 378         | 1 493         | 1 532         | 1 363         | 15 732         |

## Samordningsvinst – ett mått på effektivitet

Nedan tabell redogör för samordningsvinsten i kronor per månad under 2016 och 2017. Måttet visar uteblivna kostnader i kronor som följd av samplanering av resor och fordon, en förtjänst i jämförelse med om varje resa skulle utföras för enskild resenär. Under året har samplaneringen

inneburit en minskad kostnad på nästan 24 miljoner kr. Möjligheten till samordning minskar under sommarmånaderna när antalet resor är färre.

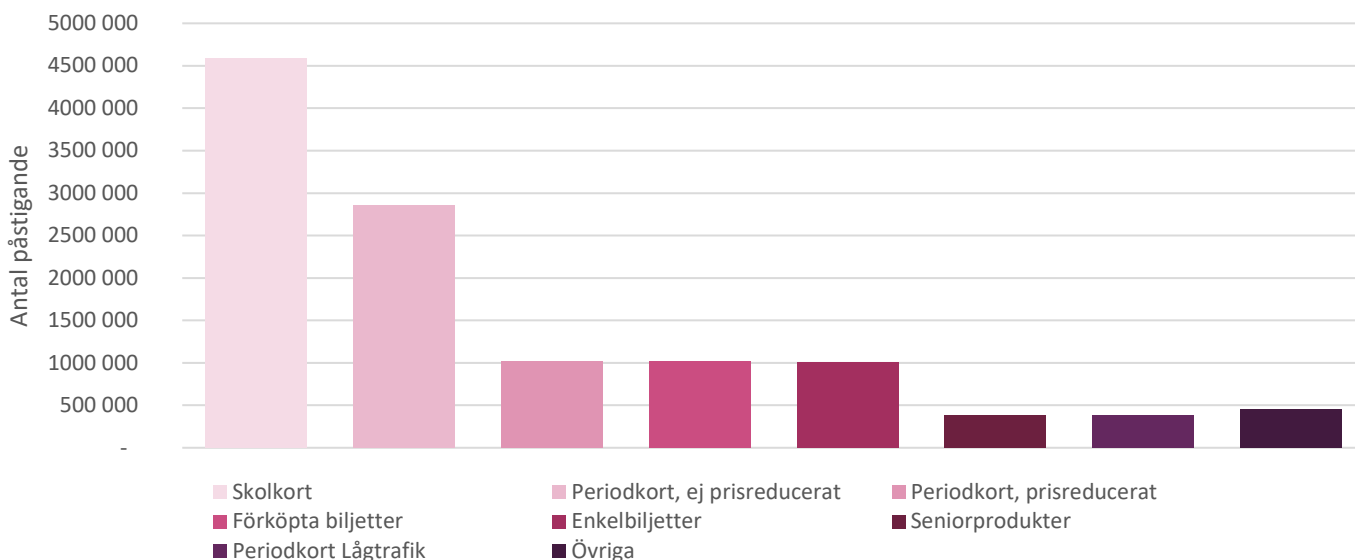
## Antal genomförda resor 2016 och 2017



## PRODUKT- OCH INTÄKTSUTVECKLING

Med över 4,5 miljoner påstigningar under året är skolkorten fortfarande den mest använda produkten i den av myndigheten upphandlade busstrafiken. Med de klassiska

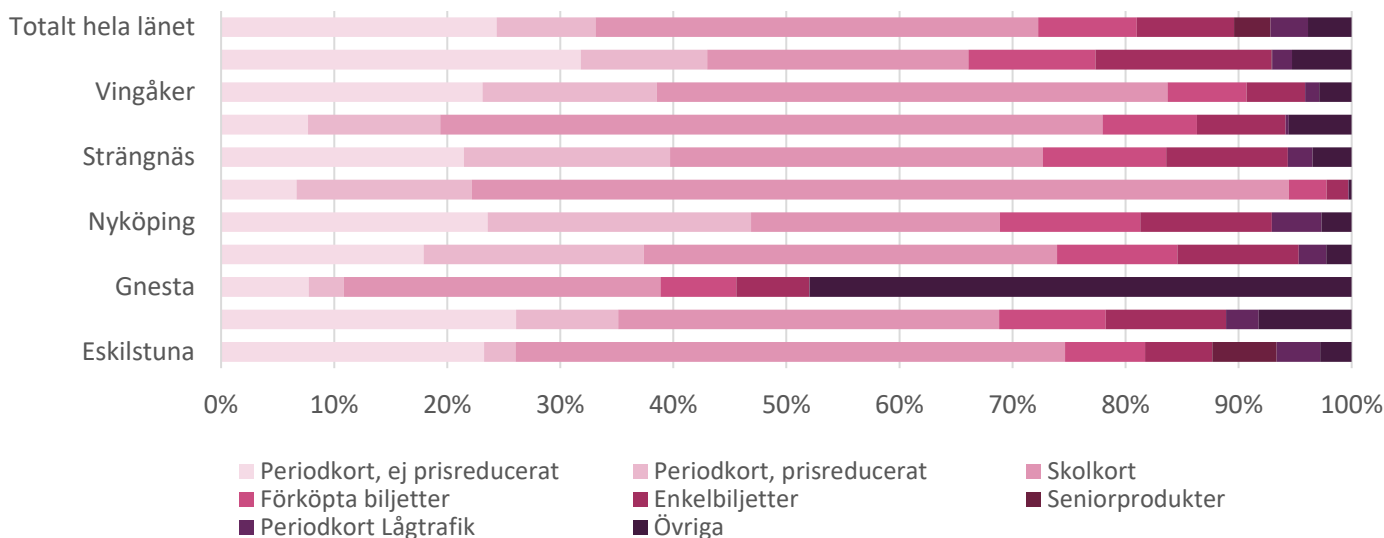
periodkortet, d.v.s. månadskorten för pendlare, gjordes knappt 3,9 miljoner resor och med olika typer av enkelbiljetter drygt 2 miljoner. De två helt nya produkterna Fria resor 65+, som en Seniorprodukt, och periodkortet lågtrafik står tillsammans för cirka 750 000 resor.



Antal påstigande 2017 per typ av färdbevis

Med hjälp av nedanstående diagram kan de olika produkternas popularitet i respektive medlems trafik jämföras. Det syns tydligt att skolkorten är av mycket stor betydelse överallt, Oxelösund sticker ut då kommunen enbart finansierar en linje (615) med primärt uppdrag för transport till och från skolorna. Pendlarkorten är mest populära i Nyköpings kommuns trafik, delvis p.g.a. en överflyttning från skolkorten till prisreducerade periodkort

(se även kommentar under resandeutveckling). Också Landstingets mer regionala linjer har en högre andel resenärer med pendlarprodukter. Däremot utmärker sig Eskilstuna genom en låg andel resor med prisreducerade periodkort vilket beror på att de så kallade elevkortet ges till samtliga skolelever. I Gnestas trafik står "Övrigt" för nästan varannan resa och där är det SL-korten, som gäller i kommunen, som ligger bakom denna avvikelse.



Antal påstigande per färdbevis i respektive medlems trafik, uttryckt i procent

Eftersom det saknas pålitliga uppgifter från hösten 2016 på grund av bytet av biljett- och betalsystemet baseras nedanstående analyser och jämförelser på perioden januari-

augusti. På så sätt blir också överströmningseffekter efter implementeringen av Sörmlandstaxan tydligare.

| Typ av Färdbevis<br>(samlingsbegrepp) | Ingående biljettyper<br>(gammalt biljettsystem)                           | Antal<br>påstigande<br>jan-aug 2016 | Ingående biljettyper<br>(nytt biljettsystem)                            | Antal<br>påstigande<br>jan-aug 2017 | Förändring |
|---------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|------------|
| Periodkort, ej prisreducerat          | Stads-, Pendlar-, Sörmlandskort                                           | 1 925 000                           | 30 dagars zon- & länskort                                               | 1 791 40                            | -7 %       |
| Periodkort, prisreducerat             | Ungdomskort                                                               | 340 500                             | 30 dagars zon- & länskort reducerat pris (ungdom & student)             | 600 400                             | 76 %       |
| Skolkort                              | Elevkort, Grundskolekort län & kommun, Gymn. Län & kommun, halvdagarskort | 2 483 400                           | Elevkort, Skolkort län & zon                                            | 2 666 900                           | 7 %        |
| Förköpta enkelbiljetter               | Rabattkort ungdom/vuxen, mobilbiljett                                     | 617 700                             | Reskassa Vuxen & Ungdom/student, mobilapp                               | 650 900                             | 5 %        |
| Seniorprodukter                       | Rabattkort senior                                                         | 161 500                             | Fria resor 65+ Eskilstuna                                               | 244 800                             | 52 %       |
| Enkelbiljetter                        | Kontant vuxen & skolorgdom                                                | 695 500                             | Enkel Vuxen & ungd/student                                              | 668 300                             | -4 %       |
| Periodkort Lågtrafik                  | (fanns ej)                                                                | -                                   | Lågtrafikkort                                                           | 224 800                             | -          |
| Reskort offentlig sektor              | Reskort Enkelresa kommun & län                                            | 126 100                             | UltraLight kort                                                         | 26 100                              | -79 %      |
| Övriga                                | TiM, Resplus, SL kort Gnesta, byten, shoppingkort, sommarlovskort         | 439 700                             | TiM, Resplus, SL kort Gnesta, byten, 24/72 timmars kort, sommarlovskort | 304 500                             | -31 %      |
| <b>Totalt</b>                         |                                                                           | <b>6 789 400</b>                    |                                                                         | <b>7 178 100</b>                    | <b>6 %</b> |

Skolkorten är också efter lanseringen av Sörmlandstaxan den vanligaste produkten i länet med närmare 2,7 miljoner resor mellan januari och augusti. Det är en ökning jämfört med i fjol, men ökningen kan enbart förklaras med betydligt fler skol-/elevkortsresor i Eskilstuna. Ökningen där är delvis av teknisk karaktär då valideringsbenägenheten har ökat efter implementeringen av ny ombordutrustning för avläsning av biljetter. I övriga områden utvecklas resor med skolkort svagt eller rentav negativt. Antalet resor med de klassiska pendlarprodukterna (30 dagars kort, ej prisreducerade) har minskat, men resor med prisreducerade periodkort har ökat markant, då korten nu också gäller för studenter. Antal resor med enkelbiljetter köpta med bankkort ombord på bussarna minskar något, men resor med förköpta biljetter (reskassa, appen) ökar tack vare appens ökade popularitet. Det genomfördes betydligt fler resor med avgiftsfria Fria resor 65+ jämfört med antalet resor med Rabattkort Senior.

Antalet resor med enkelkort som säljs till offentliga organisationer för exempelvis tjänsteresor och skolklassresor i länet, men även till Migrationsverket, har minskat kraftigt. Det kan förklaras med att försäljningen av dessa kort inom ramen för nya Sörmlandstaxan kom igång ganska sent,

men även genom att Migrationsverkets inköp har minskat markant.

Övriga produkter minskar främst på grund av att bytesresor nu kan registreras mer noggrant under respektive färdbevis. Under Övrigt ligger också resandet med Sommarlovskorten som ökade med 2 procent.

För november och december 2016 finns pålitliga data och en jämförelse med samma period 2017 visar att resandet med Lågtrafikkorten och App ligger på markant högre nivå nu vilket tyder på att dessa nya produkter ur Sörmlandstaxans portfölj har "upptäckts" under året. Reskassa har minskat något, likaså 30 dagars zonbiljett. Sistnämnda kan korrelera med införandet av Movingobiljetterna, en ny pendlarbiljett för regionaltågen där även anslutande busstrafik ingår. Detta behöver analyseras närmare under 2018 när ett säkrare dataunderlag finns. Totalt validerades drygt 16 000 Movingobiljetter i november och december. Linjerna med högst andel är 302, 304 och 306 (samtliga med tågpassning i Läggesta) samt 550 Vagnhärads-Trosa, även den med matarfunktion till och från tågen.

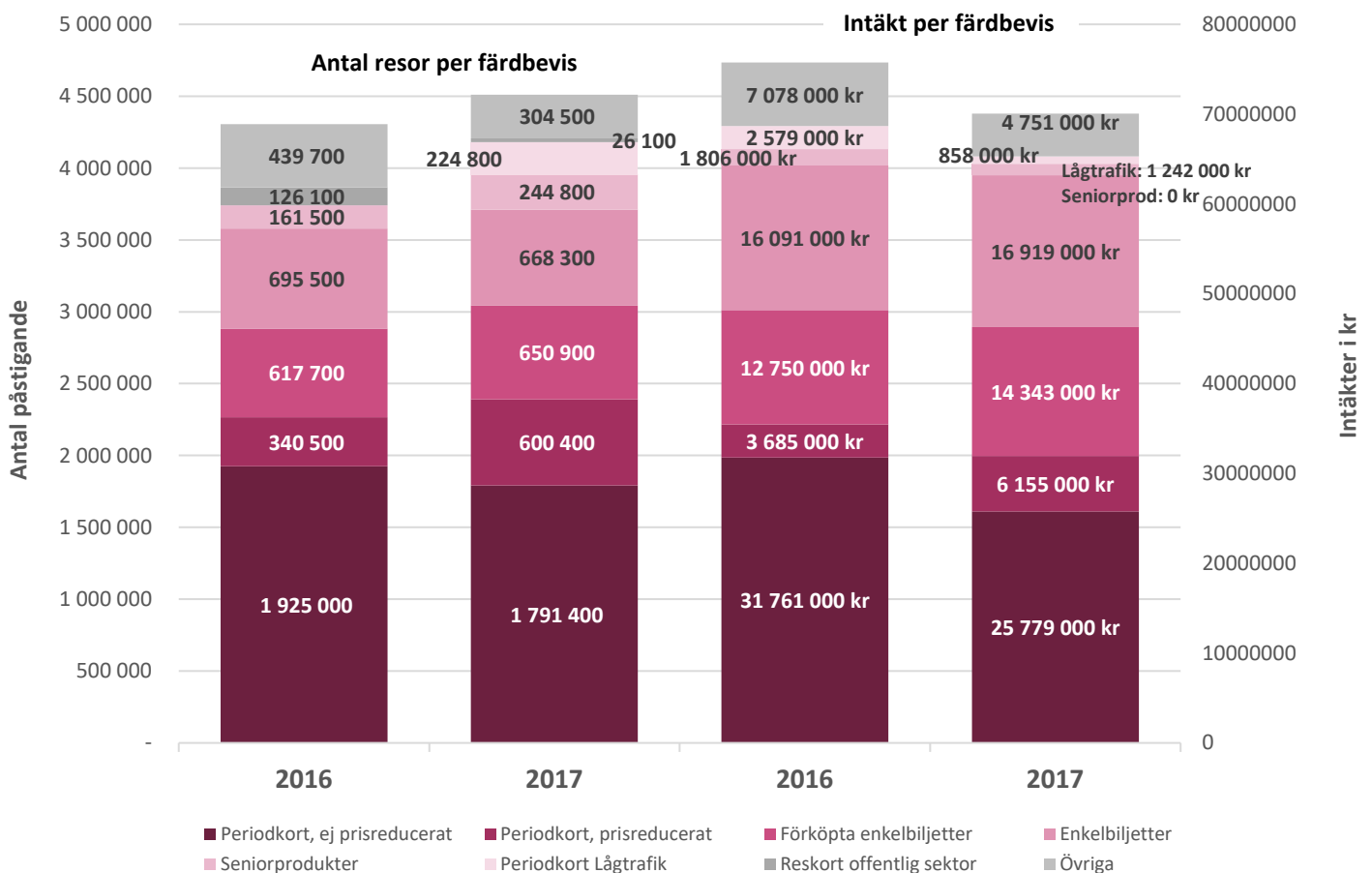
Biljettintäkterna från allmänheten uppgick under året till drygt 106 mnkr, en minskning med 4 procent. Även intäkterna från skolkorten minskade, med 6 procent, till knappt 53 mnkr. Huvudförklaringen bakom denna utveckling är nya Sörmlandstaxan inklusive ny zonindelning som totalt sett innebär en taxesänkning, också för skolkorten.

Bytet av biljett- och teknisksystemet hösten 2016, med uteblivna uppgifter som följd, omöjliggör i princip en jämförelse av intäktsutveckling per produkt varför nedanstående analys enbart avser perioden januari – augusti 2016 (med det gamla systemet) och perioden januari-augusti 2017 (med det nya systemet). Vid en jämförelse av intäktsutveckling per produkt kan konstateras att intäkterna från ej prisreducerade periodkort minskat kraftigt – med nästan 20 procent. Orsaken är dels sänkta priser för periodkort för längre sträckor. Men det kan också ses som en följd av en överflyttning till nya, ännu mer prisvärda periodkort såsom prisreducerade periodkort, vilka nu även gäller för studenter, samt de nya lågtrafikkorten. Detta är en viktig del i förklaringen varför intäkterna minskar trots ökat resande. Även införandet av avgiftsfria resor för pensionärer i Eskilstuna har förstärkt denna tendens. Visserligen

genererades många fler resor, men utan biljettintäkter. Intäkterna minskade även från försäljningen av resekort till offentliga organisationer vilket korrelerar med en negativ resandeutveckling med denna produkt.

Intäktsmassan från enkelbiljetterna, inklusive de förköpta, har ökat. Här ingår även försäljningen av mobilbiljetter (genom appen) som har utvecklats riktigt bra.

Under Övriga produkter ligger huvudsakligen intäkter från Resplus- och TiM-kortsförsäljningen (svag minskning) samt i princip oförändrade intäkter från sommarlovskorten. Att intäktsmassan från Övriga produkter krymper är också av "teknisk" karaktär då det nya biljettsystemet möjliggör en tydligare direktallokering av intäkterna till respektive produkt. Därmed är det återstående beloppet, det vill säga differensen till det totala bokförda värdet, betydligt lägre i år. För årets sista månader oktober-december kan konstaterats att intäkterna från Movingo försäljningen har ökat jämfört med intäkterna från TiM-korten (som i oktober ersattes av Movingo).



Resandet (t.v.) samt Intäkter (t.h.) per färdbevis Januari-augusti 2016 jmf med januari-augusti 2017



## Fastigheter och depåer

Genom myndighetens fastighetsplan arbetas det systematiskt med förvaltning av de fastigheter som myndigheten är fastighetsägare till. Planen som beskriver behoven av åtgärder på 10 års sikt har inneburit att vi nu har en bra bild över åtgärder som genomförs årligen och vissa även med allvarlighetsgrad. Fastighetsplanen omfattar samtliga åtta fastigheter; depåerna i Vingåker, Katrineholm, Flen, Strängnäs, Trosa, Eskilstuna och i Nyköping samt Kaffestugan, som är en raststuga främst för förare i Nyköping. Med hjälp av fastighetsplanen finns en bra översikt vad gäller uppskattade kostnader under de närmsta 10 åren per fastighet.

Eskilstunadepån har under 2017, tillsammans med Eskilstuna kommun och Transdev byggt infrastrukturen för ytterligare tio el-bussar som driftsattes i augusti 2017. På Eskilstuna depån har även genomförts ett första steg av en utvidgning av depåns ytor. Under 2018 kommer ytterligare steg tas för att framtidssäkra depåns storlek.

På Katrineholmsdepån har ett projekt av en större ombyggnad genomförts med anledning av att det under 2015 upptäcktes sprickbildningar i tak och golv. Efter analys av byggnadens konstruktion kunde konstateras att verkstadsdelen och kontorsdelen har två skilda konstruktionssätt, där verkstadsdelen består av en pålad grund och kontorsdelen av ett flytande golv, vilket har fått till följd att bottenplattan under kontorsdelen sjunker. Det gamla golvet i kontorsdelar revs ut under slutet av 2016. Under 2017 har uppbyggnad av nytt golv med golvvärme genomförts och det blir en ny kundanpassad konstruktion som följer dagens miljökrav på energieffektivitet och med möjlighet till att enkelt kunna anpassa den inre ytan, då de flesta innerväggar inte blir bärande. Myndigheten ser också över möjligheten att komplettera fastigheten med solcellspaneler, för att ha som mål att kontorsdelen blir självförsörjande på energi. Invigning av de nya lokalerna skedde 8 januari 2018.



## De tekniska systemen

### Betal- och realtidssystemet

Under 2017 har mycket arbete ägnats åt stabilitetsförbättringar av betal- och realtidssystemet som implementerades under hösten 2016. Bland annat har funktioner så som förarmeddelanden tagits i drift.

### Projektet BORIS

Arbete har inletts tillsammans med Landstinget Sörmland för att göra individanpassade statistikuttag och analyser från Landstingets system BORIS istället för genom enbart statiska rapporter från biljettsystemets backofficemiljö. Lösningen innebär att vi tar hem samtlig statistik från betal- och realtidssystemet för att kunna göra bättre statistiska analyser över längre tid.

### Appen för allmänna kollektivtrafiken

I och med utvecklingen av företagsförsäljning i appen har även en integration med ekonomisystemet (Raindance) genomförts i syfte att underlätta fakturering av försäljning.

### Planeringssystem för den särskilda kollektivtrafiken

Under december skedde en stor uppdatering av planeringssystemet Alfa för att möjliggöra nya typer av samplanering samt ny kostnadsmodell för nya transportörsavtal i serviceresor trafiken.

### Appen och webb för särskild kollektivtrafik

Appen för serviceresor har byggts om och fått nytt grafiskt utseende som matchar med Sörmlandstrafikens grafiska profil. Detta för att tydliggöra vem avsändaren är. Även webbplatsen för serviceresor har genomgått denna förändring och fått ny adress ([serviceresor.sormlandstrafiken.se](http://serviceresor.sormlandstrafiken.se))

### Informationsskärmar sjukresor

Under året har skärmar för avgångsinformation för sjukresor monterats på länets sjukhus. Totalt åtta stycken skärmar är placerade på de större entréerna.

### Informationsskärmar på resecentrum

Myndigheten har under året beviljats medel från Trafikverket för att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken och förenkla resandet genom att sätta upp realtidsskyltar på resecentrum och andra kollektivtrafiknoder i Sörmland. Först ut var nya skyltar på Strängnäs resecentrum som invigdes i december.

### Kommunikationsradiosystem

Komradiansystemet är mycket driftsäkert och få felavhjälpande insatser har gjorts i förhållande till antalet enheter och användning. Förebyggande underhåll har genomförts på samtliga bussar i länet under året.

Komradiomasten i Eskilstuna har under året flyttats från vattentornet i Hällby till en fastighet på Årbygatan.

# MEDARBETARPERSPEKTIVET

Vår myndighet är en levande och lärande organisation med mål att skapa en attraktiv kollektivtrafik för hållbar tillväxt och utveckling. Våra ledstjärnor är att ha kunden i centrum, inta en strategisk ledning av kollektivtrafiken, ta tydligt ansvar för uppdraget och skapa en effektiv organisation.

Vårt arbete kännetecknas av stolthet och engagemang över att bidra till samhällsutvecklingen.

Våra medarbetare och ledare är vår främsta tillgång för att verksamheten ska nå resultat och utvecklas i rätt riktning. Därför är vi en arbetsgivare som ständigt verkar för att ohälsa och olycksfall i arbetet förebyggs och att en tillfredsställande arbetsmiljö uppnås.

Det är viktigt för oss att vara en attraktiv arbetsgivare. Hos oss är vi måna om varandra, vi har roligt på arbetet och vi har en sund balans mellan arbete och privatliv. Vi är lyhörda och visar medkänsla med varandra inom myndigheten. Vi vill att våra medarbetare ska trivas och må bra.

| HME                           | 2017   | 2016   |
|-------------------------------|--------|--------|
| <b>Engagerade medarbetare</b> | HME 80 | HME 74 |
| Delfråga Motivation           | 80     | 74     |
| Delfråga Ledarskap            | 85     | 78     |
| Delfråga Styrning             | 76     | 70     |
| <b>Attraktiv arbetsgivare</b> |        |        |
| Rekommenderar arbetsgivaren   | 87 %   | 86 %   |

## Arbetet under 2017 – lugn i verksamheten, gemensamma utbildningar och intern samverkan

### Medvetet arbete

Under 2017 gav de nya avtalen för serviceresor ett större lugn i verksamheten. Vi genomförde också stora utbildningsinsatser där samtliga medarbetare till exempel fick utbildning i antidiskriminering, lönebildning och klarspråk. Vi har också arbetat med att förtydliga myndighetens mål – ett arbete vi håller i under 2018 med fokus på uppföljning samt de individuella målen.

Ett annat viktigt område är arbetet med intern samverkan – att träffas både formellt och informellt. Att utveckla den interna samverkan har under 2017 varit ett mål och vi har därför till exempel haft frukostmöten i Nyköping och

Eskilstuna med öppen inbjudan och vi har även kommit igång med de sedan tidigare mycket uppskattade verksamhetsdagarna för alla medarbetare. Medvetet har vi också blandat medarbetare med olika stationeringsort och från olika enheter/avdelningar när vi genomför utbildningar eller andra aktiviteter.



Foto: Emil Berglund

## HME

Målet 2017 för HME (Hållbart medarbetarengagemang) lyckades vi nå. Förbättringar syns inom alla tre delområden så som Motivation, Ledarskap och Styrning.

### Kompetensförsörjning

Under 2017 vi kämpade vi hårt med att säkra kompetensförsörjningen. Ledningen inledde ett arbete att löpande se över det samlade kompetensförsörjningsbehovet för att kunna arbeta strategiskt i den frågan. Målet med denna kompetensförsörjningsstrategi är att verksamheten

har den kompetens och den medarbetarvolym den behöver för att uppnå myndighetens mål.

### Lönebildning

Vi genomförde utbildningssatsningen för alla medarbetare, tog fram och beslutade lönepolicy, riktlinjer för lön samt lönesamtalsmallar med kriterier. Ett nytt överskådligt lönekartläggningsverktyg infördes där vi både genomför och sparar våra kartläggningar. I verktyget är det även lätt och överskådligt att genomföra lönestrukturanalyser i samband med löneöversyner.

| Frisknärvaro, flexetid<br>Månadsavlönade           | 2017 | 2016 |
|----------------------------------------------------|------|------|
| Andel med högst fem sjukfrånvarodagar under året   | 57 % | 56 % |
| Medelflexetid för de som låg över 30 h 31 december | 57 h | 73 h |

### Målarbete

En del i arbetet med lön och prestation är att kunna koppla prestation till mål och lön. Arbete med att bryta ned mål till enhets- och avdelningsnivå och vidare till individuella mål har pågått under 2017 och fortsätter under 2018.

Vid utgången av 2017 var styrningsindex förbättrat i jämförelse med samma period 2016.

### Ledarskap

Under 2017 genomförde flera chefer ett ledarprogram för chefer och gruppleddare ledarskapsutbildning riktat till grupp- och ledare. Utbildningarna är gemensamma för myndigheten och Landstinget Sörmland.

Vid utgången av 2017 var ledarskapsindex förbättrat i jämförelse med samma period 2016.

### Delaktighet och samverkan

Under 2017 har vi arbetat för en god intern samverkan i hur vi arbetar tillsammans, i våra enhets- och avdelningsmöten i avstämningar respektive samtal chef och medarbetare samt i vår fackliga samverkan. Vi har också genomfört uppskattade frukostmöten i Nyköping och i Eskilstuna med öppen inbjudan och även verksamhetsdagar för alla medarbetare.

## Hållbar arbetsmiljö

Under 2016 ökade sjukfrånvaron dramatiskt vilket ställde höga krav på oss som arbetsgivare att arbeta med åtgärder att motverka detta.

Flera åtgärder har genomförts inom den schemalagda verksamheten där chef följt upp varje medarbetare som varit sjuk mer än fyra gånger under 12 månader och erbjudit hjälp via företagsvården enligt våra riktlinjer vid sjukfrånvaro. Vi har också utöver detta erbjudit hjälp från företagshälsovården till medarbetare när det funnits behov.

## Sjukfrånvaro

2017 ligger sjukfrånvaron på samma nivå som 2016 men med en större andel korttidsfrånvaro. Frisknärvaron är marginellt högre än 2016 och de som rekommenderar arbetsgivaren är fler än samma period 2016.

Vid uppföljning av flexitid och vid avstämning 31 december med möjlighet att reglera till och med trettonhelgen har endast två medarbetare haft några timmar över avtalad maxtid. Medelflexitid för de som ligger över avtalad ram är lägre jämfört med samma period 2016

## Statistik

| Sjukfrånvaro<br>% av ordinarie arbetad tid för ånadsavlönade | 2017<br>Helår                       | 2016<br>Helår                       |
|--------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| <b>Totalt</b>                                                | 6,3 %                               | 6,2                                 |
| <b>kvinnor</b>                                               | 5,5 % sjukfrånvaro i gruppen        | 5,0 % sjukfrånvaro i gruppen        |
| <b>män</b>                                                   | 7,4 % sjukfrånvaro i gruppen        | 7,9 % sjukfrånvaro i gruppen        |
| <b>personer upp till 29 år</b>                               | 14,4 % sjukfrånvaro i åldersgruppen | 17,1 % sjukfrånvaro i åldersgruppen |
| <b>Personer mellan 30-49 år</b>                              | 3,2 % sjukfrånvaro i åldersgruppen  | 4,2 % sjukfrånvaro i åldersgruppen  |
| <b>Personer 50 år och äldre</b>                              | 3,8 % sjukfrånvaro i åldersgruppen  | 1,7 % sjukfrånvaro i åldersgruppen  |
| <b>Dag 1-14</b>                                              | 75 % av den totala sjukfrånvaron    | 53 % av den totala sjukfrånvaron    |
| <b>&gt;60 dagar</b>                                          | 11,6 % av den totala sjukfrånvaron  | 32 % av den totala sjukfrånvaron    |

| Attraktiv arbetsgivare<br>Månadsavlönade                   | 2017   | 2016   |
|------------------------------------------------------------|--------|--------|
| <b>Engagerade medarbetare</b>                              | HME 80 | HME 74 |
| <b>Rekommenderar arbetsgivaren</b>                         | 87 %   | 86 %   |
| <b>Frisknärvaro - max fem sjukfrånvarodagar under året</b> | 57 %   | 56 %   |

| Antal medarbetare<br>Månadsavlönade | 2017<br>31 december | 2016<br>31 december |
|-------------------------------------|---------------------|---------------------|
| <b>Totalt</b>                       | 74                  | 69                  |
| <b>Kvinnor</b>                      | 45                  | 39                  |
| <b>Män</b>                          | 29                  | 30                  |
| <b>Könsfördelning %</b>             | Kvinnor 61 %        | Kvinnor 56 %        |
|                                     | Män 39 %            | Män 44 %            |



# EKONOMISKT PERSPEKTIV

Under det ekonomiska perspektivet finns information om myndighetens ekonomiska resultat, ekonomiska hushållning och samlad redovisning; om budgetföljsamhet, om

balanskrav, om intäktsutveckling, om pensionskostnader, om soliditet och likviditet, om anläggningstillgångar och om finansiella mål.

## Årets resultat

Det ekonomiska utfallet för 2017 uppgick till 18 808 tkr. Efter slutreglering av medlemsavgifter uppgick årets resultat för myndigheten till 156 kr. Myndighetens medlemmar har betalat 637 875 tkr i medlemsbidrag under året, varav medlemsbidrag för den allmänna kollektivtrafiken 506 910 tkr och medlemsbidrag för den särskilda kollektivtrafiken 130 864 tkr. Totala medlemsbidraget är 12 631 tkr lägre än budgeterat. I budgetavstämningen nedan framgår utfall 2017 jämfört med budget 2017.

### Budgetföljsamhet

Trafikkostnaderna, som utgör den i särklass största delen av myndighetens kostnader, har ökat med 10 procent jämfört med 2016. Ökningen beror dels på myndighetens ökade verksamhet för särskild kollektivtrafik men även en kostnadsökning för tågtrafik. Trafikkostnaderna 2017, vilka utgörs av kostnader hänförliga till dels den allmänna kollektivtrafiken, dels den särskilda kollektivtrafiken, uppgick till 726 135 tkr. Kostnader inom den allmänna kollektivtrafiken har gynnats av en för myndigheten fördelaktig indexutveckling. Ökade kostnader i busstrafiken för förstärkningstrafik och extra beställningar som har tillkommit under året balanseras av den låga indexutvecklingen.

| Allmän kollektivtrafik<br>Trafikkostnader | Budget  | Utfall  | Avvikelse |
|-------------------------------------------|---------|---------|-----------|
| Landsbygdstrafik                          | 320 225 | 316 463 | -1,2 %    |
| Stadstrafik                               | 173 931 | 172 538 | -0,8 %    |
| Eskilstuna                                | 122 668 | 121 675 | -0,8 %    |
| Katrineholm                               | 6 843   | 6 714   | -1,9 %    |
| Nyköping                                  | 34 028  | 33 650  | -1,1 %    |
| Strängnäs                                 | 10 392  | 10 498  | 1,0 %     |

För den särskilda kollektivtrafiken syns däremot en motsatt trend med en högre indexutveckling än budgeterat under året.

| Särskild kollektivtrafik<br>Trafikkostnader | Budget  | Utfall  | Avvikelse |
|---------------------------------------------|---------|---------|-----------|
| Serviceresor                                | 104 533 | 108 039 | 3,2 %     |
| Riksfärdtjänst                              | 3 376   | 3 034   | -11,3 %   |

Förvaltningskostnader och övriga trafikrelaterade kostnader, vad gäller den allmänna kollektivtrafiken, har varit lägre jämfört med budget. Förvaltningskostnaderna uppgick till 35 241 tkr och uppvisar en positiv avvikelse mot budget motsvarande 3 946 tkr. Den positiva budgetavvikelsen kan främst förklaras av lägre kostnader inom övrigt kontorsrelaterat.

De trafikrelaterade nettokostnaderna uppgick till 16 360 tkr 2017, vilket kan jämföras med 39 404 tkr för samma period föregående år. Den lägre kostnaden jämfört mot föregående år beror främst på att banavgifter tidigare kategoriserades som en trafikrelaterad nettokostnad men har under året flyttats till trafikskostnader för tåg.

Förvaltningskostnader vad gäller den särskilda kollektivtrafiken, har varit högre jämfört med budget. Förvaltningskostnaderna uppgick till 16 911 tkr och uppvisar en negativ avvikelse mot budget motsvarande 2 304 tkr. Budgetavvikelsen kan förklaras av både ökade personalkostnader samt en ökning inom konsultarvoden m.m.

De trafikrelaterade nettokostnaderna uppgick till 2 979 tkr, vilket kan jämföras med 3 211 tkr i budget 2016.

### Intäktsutveckling

Biljettintäkter från medborgarna består av färdbevisförsäljning samt intäkter från avtal och uppdrag där betalare inte består av myndighetens medlemmar. Biljettintäkterna uppgick till 106 238 tkr vilket motsvarar en sänkning med 4 procent jämfört med 2016. Trots en positiv utveckling av resandet minskar intäkterna och förklaringen till detta återfinns kring effekterna av den sedan hösten 2016 introducerade nya Sörmlandstaxan och nya produkter. Trots att resandeutvecklingen är positiv drivs den till stor del av rabatterade produkter vilket gör att biljettintäkterna inte ökar i samma takt. Därutöver har även försäljningen av resekort till offentliga organisationer minskat markant.

Intäkterna från skolkort uppgick till 52 958 tkr vilket är drygt 2 000 tkr högre än budgeterat men lägre än utfall 2016. Orsaken till lägre intäkter jämfört med föregående år är främst effekterna av den nya skolkortsmodellen som togs i kraft under 2016.

En orsak till resultatet 2017 är viten från trafikföretagen avseende brister i trafiken. Myndigheten budgeterar inte för viten från trafikföretagen även om viten med stor sannolikhet betalas ut. Viten för 2017 uppgick totalt till 5 542 tkr, fördelat med 3 856 tkr för busstrafiken och 1 686 tkr för tåg.

### Fördelning av intäkter och kostnader

Myndigheten använder sig av så kallade fördelningsnycklar för att både fördela intäkter och kostnader inom och mellan allmän och särskild kollektivtrafik men också mellan medlemmar. Dessa används för att adressera intäkter och kostnader på ett bra sätt och för att på så sätt spegla verkligheten.

### Balanskrav

Balanskravsutredningen visar att myndighetens balanskravsresultat för 2016 klarar kommunallagens balanskrav, det vill säga intäkterna överstiger kostnaderna. I resultatet ingår inte några underskott från tidigare år som ska återföras och inga realisationsvinster.

### Pensionskostnader

Myndighetens pensionskostnader uppgick till 4 991 tkr vilket kan jämföras med 2 771 tkr för samma period föregående år. En stor del av denna summa avser den avgiftsbestämda ålderspensionen som årligen betalas ut för placering av den enskilde arbetstagaren.

Myndigheten har inga ansvarsförbindelser för pensioner intjänade före 1998. Pensionsförmåner inklusive särskild löneskatt redovisas som kostnad i resultaträkningen och som avsättning i balansräkningen. Den avgiftsbestämda ålderspensionen i pensionsavtalet KAP-KL/AKAP-KL redovisas som en kostnad i resultaträkningen och som en upplupen kostnad i balansräkningen.

| Pensionskostnader (tkr)                              | 2017 | 2016 |
|------------------------------------------------------|------|------|
| Avsättningar till pensioner inkl. särskild löneskatt | 3196 | 1336 |
| Finansiell kostnad                                   | 51   | 15   |
| Avgiftsbestämd ålderspension                         | 1380 | 1078 |
| Löneskatt, avgiftsbestämd ålderspension              | 333  | 262  |
| Övriga pensionskostnader                             | 31   | 80   |

### Soliditet och likviditet

Soliditeten beskriver hur mycket av tillgångarna som är finansierade med eget kapital. Myndigheten har en soliditet på 17 procent vilket kan jämföras med 10 procent före-

gående år. Soliditet mäter hur stor andel tillgångarna som är finansierat av eget kapital.

Likviditeten visar myndighetens kortsiktiga betalningsförmåga, det vill säga förmågan att kunna betala de löpande utgifterna. Vid periodens utgång hade myndigheten en likviditet på 84 procent, vilket kan jämföras med föregående års 98 procent. Betalningsförmågan på kort sikt är god.

### Anläggningstillgångar och investeringar

Anläggningstillgångarna har värderats till anskaffningsvärdet med avdrag för planmässiga avskrivningar. Årets avskrivningar uppgår till 5 536 tkr vilket kan jämföras med 636 tkr för samma period föregående år. De ökade avskrivningskostnaderna jämfört med tidigare år beror främst på investeringar i tekniska system, företrädesvis betal- och realtidssystemet.

### Borgensförbindelse

Myndighetens åtagande avseende borgensförbindelse uppgår till 1 909 091 tkr per sista december 2016. Myndigheten har i november 2015 ingått borgen såsom för egen skuld för AB Transitos låneförpliktelser till ett högsta belopp om 1 909 091 tkr jämte ränta, dröjsmålsränta och övriga kostnader.

Risken för myndighetens borgensåtaganden ses som låg.

### Samlad redovisning

I kommunkoncernen ingår myndighetens helägda dotterbolag Länstrafiken Sörmland AB. Länstrafiken Sörmland AB har till föremål för sin verksamhet att på uppdrag av Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet biträda myndigheten förvalta, förvärva och sälja fastigheter samt förvalta ingångna avtal till stöd för den regionala kollektivtrafik som myndigheten ansvarar för enligt lag (2010:1 065) om kollektivtrafik.

I kommunkoncernens resultat ingår avskrivningar motsvarande 9 279 tkr varav 3 407 tkr är en effekt av förvärvet av Länstrafiken Sörmland AB. Länstrafiken Sörmland AB:s fastigheter uppskattas ha ett övervärde motsvarande 8 411 tkr som årligen skrivs av i kommunkoncernen. En stor del av investeringarna består av investeringar i Länstrafiken Sörmland AB:s depåer.

Likviditeten vid periodens utgång uppgår till 84 procent för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet och Länstrafiken Sörmland AB gemensamt. Kommunkoncernens soliditet är 18 procent per sista december 2016, vilket kan jämföras med 10 procent föregående år.

### Finansiella mål

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets utgångspunkt är att säkerställa en långsiktig stabil ekonomi och en trygghet för myndighetens medlemmar. Som vägledning för att uppnå god ekonomisk hushållning har förbundsdirektionen antagit nedanstående finansiella mål.

- Årets resultat ska vara positivt.
- Verksamheten ska bedrivas inom den beslutade budgeten.
- Kassalikviditeten ska överstiga 100 procent.

Årets resultat uppgick till 156 kr. En viktig del i myndighetens finansiella kontroll utgörs av budgetföljsamhet och arbetet med budget i balans kommer fortsätta under kommande år för att fortsätta skapa en långsiktig stabilitet i ekonomin.

Därtill kan konstateras att verksamhet har bedrivits inom den beslutade budgeten. Kassalikviditeten för myndigheten respektive kommunkoncernen uppgår dock enbart till 84 procent.

Enbart två av de tre finansiella mål som förbundsdirektionen fastställt i Verksamhetsplan och budget 2017 (18-19) uppfylls, men givet det förhållandet att likviditeten för myndigheten inkluderar kortfristiga skulder om 18 808 tkr hänförliga till den positiva budgetavvikelsen är det ändå myndighetens uppfattning att vi har en god betalningsförmåga.



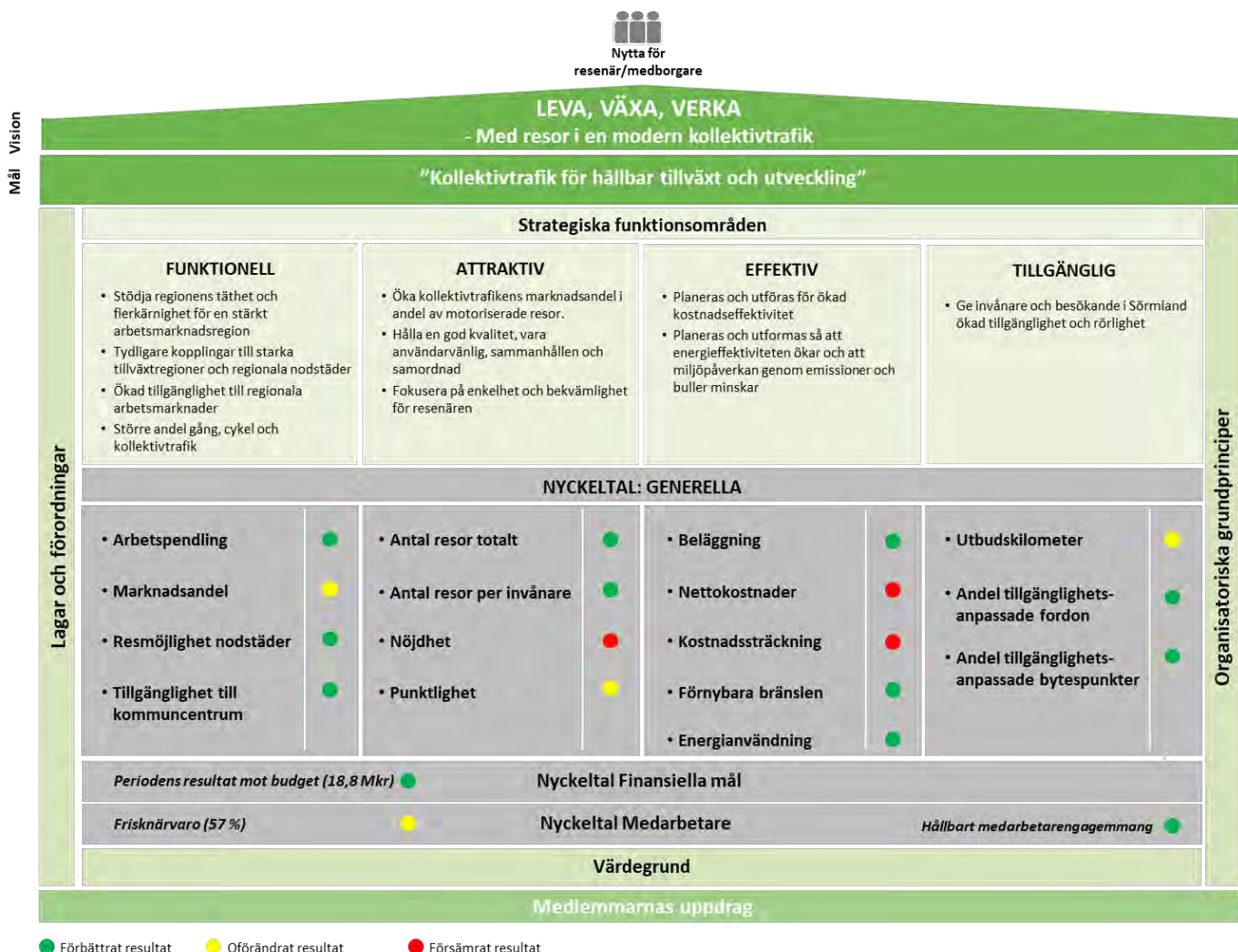


# VERKSAMHETENS MÅLUPPFYLLELSE

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet ska svara för att den regionala kollektivtrafiken utförs på ett kvalitativt och kostnadseffektivt sätt så att den bidrar till regional utveckling, god miljö och tillgodoser invånarnas behov av kollektivtrafik. Det övergripande målet för myndigheten är att skapa en attraktiv kollektivtrafik för hållbar tillväxt och utveckling. Vår värdegrund, den moderna myndigheten som är hållbar, professionell och lyhörd, och våra designprinciper är ledstjärnor på vägen. Kunden i centrum, Strategisk ledning för kollektivtrafiken, Ansvar för uppdraget och Effektiv organisation är myndighetens designprinciper.

På följande sidor kan du läsa mer om den samlade bedömningen av god ekonomisk hushållning. Bedömningen görs ur perspektiven; medarbetarperspektivet, ekonomiskt perspektiv och ur de fyra funktionerna funktionell, attraktiv, effektiv respektive tillgänglig kollektivtrafik.

Kapitlet avslutas med en riskbedömning av verksamhetens måluppfyllelse.



Huset illustrerar verksamhetens måluppfyllelse 2017.

## Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning

Myndighetens ekonomiska hushållning bedöms ur olika perspektiv och med utgångspunkt från den fastställda Verksamhetsplan och budget 2017 (2018-19). Det är dock främst måluppfyllelse inom de fyra funktionsmålen; funktionell, attraktiv, effektiv och tillgänglig kollektivtrafik samt medarbetarperspektivet och det ekonomiska perspektivet som utgör grunden för samlad bedömning av myndighetens hushållning.

Beskrivning och bedömning av respektive funktionsmål; funktionell, attraktiv, effektiv och tillgänglig kollektivtrafik och dess nyckeltal, beskrivs närmare i kommande avsnitt och utgör grunden för denna samlade bedömning av god ekonomisk hushållning.

Vad gäller verksamhetens måluppfyllelse är den samlade bedömningen att Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet även vad gäller verksamhetsåret 2017 i stora delar uppfyller en god ekonomisk hushållning. Bedömningen är densamma för koncernen – när verksamheterna i Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet och Länstrafiken Sörmland AB – bedöms sammantaget.

Anledningarna till den bedömningen är flera, och återfinns bland annat i en fortsatt ökad resandeutveckling i tåg- och i busstrafiken, en ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken i enlighet med nationella kriterier, åtgärder för ökad digitalisering samt förbättrade miljönyckeltal och då främst kopplat till satsningen på el-bussar och förnybara bränslen.

Även de aktiviteter, som företagits främst inom ramen för målområde funktionell kollektivtrafik, såsom genom en utökad tågtrafik inom ramen för Ny Trafik, byggstart för tågdepå, lansering av Movingo, öppnande av Movingo kundservice, och förberedelser för etapp 2 bidrar alla till måluppfyllelse och regionens position som nav för Mälardalens tågtrafik förstärks. Avgörande påverkan för måluppfyllelsen har sommarens driftsättning av Citybanan och de övriga aktiviteter som förbättrar kollektivtrafikens möjligheter. Här kan även nämnas invigningen av nytt funktionellt resecentrum i Strängnäs och det fortsatta arbetet med dubbelspår på Svealandsbanan i höjd med Härad.

Till den samlade måluppfyllelsen hör även tidigare fattade beslut som möjliggör samordning, optimering och effektivisering av länets samlade resurser, vilket återspeglas i såväl trafikslagen tåg, buss och de anropsstyrda Serviceresorna som den sedan tidigare genomförda etableringen av servicecenter Sörmland och därtill hörande tjänster som bokning, kundtjänst, trafikledning och avtalsuppföljning. Därtill har även trafikstart för flera nya avtal för serviceresor skett. 2017 var året då Strängnäs färdtjänstresor var med i verksamheten med helårseffekt.

Under året startade Program Trafik 2019-2021 formellt och genom vilken samtliga kommande trafikupphandlingar ska säkerställas. Under året arbetades intensivt med kravställning för nya busstrafikavtal och direkt på nyåret 2018 publicerades det första upphandlingsunderlaget i serien av kommande busstrafikupphandlingar i länet.

Även förvaltningen och underhållet av våra depåer och fastigheter fortsätter så att de håller en god standard och på så sätt bidrar till en god arbetsmiljö för förare och hela och rena fordon. Utöver det fick en oväntad insats genomföras vid Katrineholmsdepån om än med låg påverkan på trafiken.

Inom medarbetarperspektivet har nyckeltalet HME (Hållbart Medarbetar Engagemang) ökat med sex enheter, från 74 vid utgången av 2016, till 80 vid motsvarande mätning 2017. Vi har därmed nått vårt HME-mål för 2017. Utöver det uppgår sjukfrånvaron till 6,3 procent som i stort sett är samma värde som för 2016. Frisknärvaron har marginellt ökat under 2017.

Myndigheten har bedrivit verksamheten inom den beslutade budgeten. 2017 års ekonomiska resultat uppgick till 156 kr. Myndighetens medlemmar har betalat 637 875 kr i medlemsbidrag vilket är 12 631 tkr lägre än budgeterat och pengar som i enlighet med avtal om ansvar och kostnader för kollektivtrafiken i Sörmland återbördats till medlemmarna. Intäktsutvecklingen från färdbevis-försäljningen nådde inte upp till målsättningen utan landade på fyra procent lägre utfall än föregående år. Bidragande är dels att det ökande resandet främst genomförs med rabatterade produkter, dels en under året genomförd periodisering av biljettintäkter med engångseffekt gjord för att säkerställa en rättvisande intäktsredovisning.



# FUNKTIONELL KOLLEKTIVTRAFIK

## Mål för funktionell kollektivtrafik

Kollektivtrafiken ska utvecklas för att stödja regionens täthet och flerkärnighet samt stärka förutsättningarna för en sammanhållen och utvidgad arbetsmarknadsregion.

Kollektivtrafiken ska utvecklas med tydligare kopplingar till starka tillväxtregioner och regionala nodstäder.

Kollektivtrafiken ska utgöra ett verktyg för en positiv utveckling i länets kommuner genom att skapa ökad tillgänglighet till regionala arbetsmarknader.

Kollektivtrafiken ska utvecklas för att underlätta utveckling av attraktiva städer och hållbara lokala trafiksystem med större andel gång, cykel och kollektivtrafik.

### En kollektivtrafik som stödjer regional- och lokal utveckling

*Den samlade bedömningen, med grund från kvalitativ beskrivning och kvantitativa data, är positiv måloppfyllelse vad gäller området funktionell kollektivtrafik*



Sörmland som län är starkt knutet till angränsande län i Östra Mellansverige, i synnerhet Stockholms län. Mer än 50 procent av den dagliga pendlingen går över länsgräns, utöver till och från Stockholm och Södertälje, mellan attraktiva noder såsom Eskilstuna-Västerås/Örebro, Nyköping- Norrköping/Linköping, Flen/Katrineholm/Norrköping och Strängnäs-Enköping/Uppsala.

Under året har ett antal aktiviteter genomförts som gett Sörmlands medborgare fler förutsättningar att kunna leva, växa och verka i Sörmland och Mälardalen. Citybanans öppnande, Ostlänkens projektering, driftsättning av nytt funktionellt resecentrum i Strängnäs och det fortsatta arbetet med dubbelspår på Svealandsbanan i höjd med Härad är alla exempel på bidrag till måloppfyllelsen.

Utöver det har det under året varit byggstart för en tågdepå i Eskilstuna, lansering av Programmet Ny trafik 2017 med flerturer med regionalståg samt pendlarbiljetten Movingo, öppnande av Movingo kundservice och förberedelser för etapp 2 i tågtrafiken inklusive byggande av de 33 beställda tågarna som driftsätts under 2019. Totalt väntas satsningarna på Ny Trafik ge betydande effekt på länets utveckling och leda till en ytterligare integrerad arbetsmarknad i Mälardalen.

Under året har myndighetens deltagit i nationella och storregionala forum för kollektivtrafikens utveckling, utöver SKL (Sveriges Kommuner och Landsting) även Mälardalsrådet och dess process En Bättre Sits samt MÅLAB genom såväl politisk som tjänstemannanärvaro. Myndigheten har även

under detta år arbetat aktivt för att synliggöra att affärsmodellen för tågens tillträde till spår och i synnerhet de så kallade prioriteringskriterierna behöver anpassas till rådande lagstiftning och resandeutveckling.

Den kommersiella trafiken fortsätter vara närvarande i länet främst genom SJAB, Trosabussen och Swebus som angör Eskilstuna men framförallt Nyköping. Även den av Mälardalens högskola upphandlade trafiken mellan Eskilstuna och Västerås har fortsatt trafikera med möjlighet för allmänheten att resa.

### Uppföljning av indikatorer kopplat till funktionell kollektivtrafik

Samtliga delmål gäller uppföljningen av svårhanterliga processer, samtidigt som mätmetoderna är ganska komplexa. Uppföljningstal kommer inte att kunna eller behöva aktualiseras årligen.

**Arbetspendling** Följs upp som andel inpendlare av dagbefolkning samt andel utpendlare av nattbefolkningen och baseras på uppgifter från SCB. Värderas endast kvalitativt för att ge en indikation över kommunernas kopplingar till övriga länet och till storregionen.

Pendlingsbenägenheten påverkas av en rad faktorer, bland annat av tillgången till attraktiv kollektivtrafik och infrastruktur. I samtliga kommuner har både andelen in- och utpendlare ökat mellan 2006 och 2016 (statistik för 2017 erhålls först 2019). Det kan ses som ett tecken på en allt mer integrerad region. För framför allt kommuner med högt pendlingsberoende som Gnesta och Trosa är väl fungerande och stabila kommunikationer fundamentalt avgörande för kommunernas attraktivitet.

| Kommun                                                    | Andel inpendlare<br>dagbefolkning |             | Andel utpendlare<br>nattbefolkning |             |
|-----------------------------------------------------------|-----------------------------------|-------------|------------------------------------|-------------|
|                                                           | 2016                              | 2006        | 2016                               | 2006        |
| Eskilstuna                                                | 16 %                              | 14 %        | 18 %                               | 15 %        |
| Flen                                                      | 27 %                              | 24 %        | 36 %                               | 33 %        |
| Gnesta                                                    | 28 %                              | 25 %        | 57 %                               | 55 %        |
| Katrineholm                                               | 23 %                              | 21 %        | 25 %                               | 23 %        |
| Nyköping                                                  | 21 %                              | 19 %        | 26 %                               | 24 %        |
| Oxelösund                                                 | 44 %                              | 37 %        | 41 %                               | 34 %        |
| Strängnäs                                                 | 22 %                              | 19 %        | 45 %                               | 42 %        |
| Trosa                                                     | 30 %                              | 27 %        | 54 %                               | 51 %        |
| Vingåker                                                  | 30 %                              | 25 %        | 43 %                               | 39 %        |
| <b>Länet totalt (pendlare över kommun- och länsgräns)</b> | <b>21 %</b>                       | <b>19 %</b> | <b>29 %</b>                        | <b>27 %</b> |
| Enbart pendlare över länsgräns                            | 9 %                               | 8 %         | 19 %                               | 17 %        |

Definition dagbefolkning: Förvärsarbetande personer 16+ år med arbetsplats i regionen (=resp. kommun i länet). Definition nattbefolkning: Förvärsarbetande personer 16+ år med bostad i regionen (=resp. kommun i länet).

Uppgifterna från SCB.

### Marknadsandel

Mäts som andelen resor med kollektivtrafik och taxi sett till det totala resandet med kollektivtrafik, taxi och privata motoriserade fordon (bil, moped och motorcykel). Analys av marknadsandel utgår från pendlings- och biljettstatistik och ska ses som en grov indikation. Uppdelning görs lämpligen i starka stråk och total marknadsandel för alla resor. Nuläge uppskattas till 24 procent i de starka stråken och mellan 10 och 15 procent totalt. Marknadsandelen ska öka utifrån målet om ökad marknadsandel.

År 2014 lät myndigheten tillsammans med Regionförbundet Sörmland göra en mer noggrann studie ("Hållbart resande") över marknadsandelar per stråk och utfallet visade en marknadsandel på i snitt 20–25 procent i starkare stråk med högre trafikutbud. De relationer som har absolut högst marknadsandel trafikeras med tåg, såsom Katrineholm–Södertälje/Stockholm och Eskilstuna–Stockholm. Lägst marknadsandel har ett antal relationer utan direkt tåg-förbindelse och hög restidskvot, exempelvis Nyköping–Oxelösund, Nyköping–Katrineholm samt Mariefred/ Åkers Styckebruk–Södertälje.

En ny studie med uppdaterade siffror planeras kring 2019.

### Resmöjligheter mellan nodstäder

Mäts som andel av länets invånare som når regionens tillväxtområden inom en bestämd tidsrymd med ett minsta antal kollektivtrafikförbindelser per vardagsdygn. Antalet resmöjligheter ska öka utifrån målet om att utveckla kopplingar till starka tillväxtregioner och regionala stadskärnor.

Tack vare utbudsökningen i tågtrafiken har resmöjligheterna förbättrats avsevärt. För övrigt pågår metodutveckling, första redovisning med referenssiffror planerad till DÅR 2 2018.

### Tillgänglighet till kommuncentrum

Mäts som andel av länets invånare som når sitt eget kommuncentrum inom en bestämd tidsrymd med ett minsta antal kollektivtrafikförbindelser per vardagsdygn. Ska öka utifrån målet att kollektivtrafiken ska ge alla invånare och besökande i Sörmland ökad tillgänglighet och rörlighet.

Metodutveckling pågår, första redovisning med referenssiffror planerad till DÅR 1 2018.

# ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

## Mål för attraktiv kollektivtrafik

Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna i Sörmland ska öka.

Kollektivtrafiksystemet ska hålla en god kvalitet, vara användarvänligt, sammanhållet och samordnat.

Kollektivtrafiken ska utvecklas med fokus på enkelhet och bekvämlighet för resenären.

### En kollektivtrafik som är användarvänlig med hög kvalitet



*Den samlade bedömningen vad gäller området attraktiv kollektivtrafik ges sammantaget, och efter övervägande, om än svag positiv måluppfyllelse:*

Antal påstigande i den allmänna kollektivtrafiken ökade även under 2017. Med x,y procent i tågtrafiken och med sex procent i busstrafiken. Det gör att de satta målen för resandeutveckling nåtts med råge. Även resandet i den särskilda kollektivtrafiken ökade. Den nya pendlarbiljetten Movingo lanserades under året och på vilken du reser i såväl tågtrafiken som Trosabussen och i den angränsande lokala trafiken. I lanseringsmånaden oktober såldes 25 procent fler månadsbiljetter än motsvarande år innan.

Sörmlandstaxan och de nya tekniska betal- och informationssystemen i den allmänna kollektivtrafiken firade ett år. Under året har arbetet med systemutveckling fortsatt för att hålla betal- och informationssystemet modernt och anpassat till resenärernas behov. Sörmlandstaxan nådde inte riktigt upp till det förväntade ekonomiska utfallet. Intäktsutvecklingen uppgick till minus fyra procent jämfört med föregående års utfall. Bidragande är dels att det ökande resandet främst genomförs med rabatterade produkter, dels en under året genomförd periodisering av biljettintäkter med engångseffekt gjord för att säkerställa en rättvisande intäktsredovisning.

Samordningen av kollektivtrafiken tog fortsatta steg under 2017. Fler kommuner gav myndigheten i uppdrag att ansvara för upphandling och samordning av deras särskilda skolskjutsar att lägga till den övriga avtalsportfölj som myndigheten förfogar över. Bit för bit läggs till ett sammanhållet och samordnat kollektivtrafiksystem inom Sörmland och till angränsande län.

Under året fortsatte arbetet med en strukturerad avtalsuppföljning både i den allmänna och i den särskilda kollektivtrafiken. Även aktiviteterna för en ökad digitalisering var många under 2017. Bland dessa kan nämnas att

sätten du kan betala din biljett under året kompletterats med såväl företagskonto som Swish. Antal besökare på sörmlandstrafiken.se ökade med 62, 9 procent jämfört med 2016 och landade på 343 000 besök. Appen för den allmänna kollektivtrafiken har slagit nya rekord. Både försäljning, antal sökningar och antalet aktiva användare har ökat stort. Appen för den särskilda kollektivtrafiken, Serviceresor Sörmland, uppdaterades med en ny förbättrad version i slutet av året i syfte att erbjuda resenärer fler sätt att kunna boka sin resa men även realtidsinformation och överblick över beställda och genomförda resor.

Aktiviteter för att hålla depåerna vid god funktionalitet och på så sätt ge förare en god arbetsmiljö och fordon möjlighet att tvättas, underhållas och på så sätt vara hela och rena har fortsatt under året enligt den fastighetsplan som tagits fram. Utöver det fick en oväntad insats genomföras vid Katrineholmsdepån om än med låg påverkan på trafiken.

Kunder ger servicecenter fortsatt höga betyg. Att de som svarar är trevliga, tillmötesgående och professionella gavs betyget 4,81 på en 5-gradig skala. Kvalitetsmålen som handlar om resenärers och allmänhetens nöjdhet med kollektivtrafiken når dock inte måluppfyllelse enligt de mätningar som genomförts. I den allmänna kollektivtrafiken var 60 procent av resenärerna nöjda och 49 procent av allmänheten vid den mätning som genomförts. Myndighetens mål för året uppgick till 62 respektive 51 procent. Motsvarande värde för Serviceresor var 4,17 med en förväntad måluppfyllelse på 4,6. För bokningar uppgick värdet till 4,28 och med målvärde om 4,9 för 2017.

Att bedöma måluppfyllelse för målområde attraktiv kollektivtrafik är inte självklar trots flera positiva händelser. Att kundernas betyg visar att det inte bara är grönt ljus för Sörmlandstrafikens olika tjänster är att ta på rejält allvar och aktiviteter enligt fastställda handlingsplaner pågår. Att invånares förtroende för offentliga organisationer i samhället generellt har sjunkit är en alarmklocka till vårt framtida nationella, regionala och lokala ledarskap.

## Uppföljning av indikatorer kopplat till attraktiv kollektivtrafik

**Antal resor** mäts som totalt antal påstigande under aktuellt helår. Den allmänna kollektivtrafiken omfattar busstrafik och regional tågtrafik och baseras på biljettvisering ombord (buss) samt försäljningsstatistik (tåg). Den särskilda kollektivtrafiken omfattar färdtjänst, sjukresor, omsorgsresor samt skol- och särskoleresor och anges som antalet genomförda resor. Antalet resor med allmän kollektivtrafik ska öka utifrån målet om ökad marknadsandel.

Resandet med buss fortsätter att öka. Uppgifter för tågtrafiken publiceras först efter färdigställandet av detta årsbokslut. För den särskilda kollektivtrafiken består förändringen utav att Strängnäs kommun har tillkommit till uppdraget samt att det är baserat på tolv månader för 2017 och för elva månader 2016.

| Typ av resa              | 2016 Antal           | 2017 Antal                   | Mål 2020   |
|--------------------------|----------------------|------------------------------|------------|
| Buss                     | 10 933 000           | 11 611 640                   | -          |
| Resor inkl tåg           | 13 775 605           | i.u.                         | 15 000 000 |
| Särskild kollektivtrafik | 343 000<br>(feb-dec) | 406 053<br>(inkl. Strängnäs) | -          |

## Antal resor per invånare

Mäts som antalet påstigande i förhållande till folk mängden i olika områden. Den särskilda kollektivtrafiken mäts lämpligen utifrån antalet innehavare av färdtjänststillstånd. Antalet resor per invånare med allmän kollektivtrafik ska öka utifrån målet om ökad marknadsandel.

Folkmängden i Sörmland har ökat med 1,4 procent. Bland annat för att exkludera denna underliggande utveckling används nyckeltalet resor per invånare. Då resandetillväxten i busstrafiken var större än befolkningsutvecklingen har antalet resor per invånare ökat. En bidragande orsak är högkonjunkturen och den låga arbetslösheten som generellt leder till större behov av förflyttningar, inte bara med kollektivtrafiken. Observera att det vid beräkningen av kvoten enbart tas hänsyn till påstigande i länet.

| Resor per invånare | 2016 Antal | 2017 Antal | Mål 2020 |
|--------------------|------------|------------|----------|
| Buss               | 37,8       | 39,7       | -        |
| Resor inkl tåg     | 47,7       | i.u.       | 50,3     |

## Nöjdhet

Kundundersökningar genomförs med jämna mellanrum kopplat till såväl allmän som särskild kollektivtrafik. Kundundersökningarna omfattar både resenärer och icke-resenärer i den allmänna kollektivtrafiken och anges som nöjdhetsgrad med Sörmlandstrafiken. Nöjdhet för den särskilda kollektivtrafiken anges på en 5-gradig skala. För den allmänna kollektivtrafiken uppgav 60 procent av resenärerna att de var nöjda med Sörmlandstrafiken. Motsvarande siffra för 2016 var 67 procent. Hos allmänheten var siffran 49 procent,

jämfört med 54 procent 2016. KOLBAR-siffrorna för hela riket var 58 procent bland resenärer och 51 procent bland allmänhet under 2017. Här uppvisar våra resenärer alltid en större nöjdhet än riksgenomsnittet. När det gäller särskilda kollektivtrafiken ställdes bland annat frågan "Hur nöjd är du med din resa från det att den påbörjades till dess att den slutfördes". Här gavs betyget 4,17.

## Punktlighet

Mäts utifrån statistik från Trafikverket för tågtrafiken samt från realtidssystem för busstrafiken och planeringssystem för den särskilda kollektivtrafiken.

För tågtrafiken redovisas punktligheten månatligen (mäts i försening >5 minuter). SJ:s mål för punktligheten i TIM-trafiken är 92 procent. Under året uppnåddes målet i UVEN systemet samtliga månader och på Nyköpingsbanan samtliga månader utom juni och juli. På övriga banor var punktligheten sämre: Svealandsbanan nådde målet om 92 endast i mars och för systemet Sörmlandspilen endast i januari och oktober. Svealandsbanan står för de lägsta uppmätta punktlighetsvärdena, i både januari och maj var bara 83 procent av tågen i tid. Därmed har punktligheten totalt sett försämrats något mot 2016.

De mest frekventa störningsorsakerna är kopplade till infrastrukturen, såsom el-, signal- eller växelfel. Spårspring, d.v.s. obehöriga i spåret, utgör fortfarande ett stort problem för tågtrafiken med incidenter nästan dagligen. Inledningsvis förekom även problem på Svealandsbanan pga. Elkraft-försörjningen. Visserligen har störningskänsligheten för trafiken till och från Stockholm minskat efter Citybanans invigning, samtidigt har dock antalet fel på infrastrukturen varit högt under främst november och december.

Förutom punktligheten mäter SJ också den så kallade regulariteten, det vill säga andel tågfärder som utfört samtliga planerade uppehåll. Regulariteten har i princip genomgående legat mellan 95 och 99 procent. Med 83 procent utgör dock september värdet för Nyköpingsbanan en markant avvikelse nedåt: En krock mellan ett tåg och ett militärfordon under Aurora övningen ledde till ett totalt avbrott med många inställda tåg som följd under flera dagar.

| Andel punktliga tåg | 2016 | 2017 | Mål  |
|---------------------|------|------|------|
| Svealandsbanan      | 89 % | 87 % | 92 % |
| UVEN                | 94 % | 94 % | 92 % |
| Sörmlandspilen      | 91 % | 89 % | 92 % |
| Nyköpingsbanan      | 92 % | 93 % | 92 % |

För busstrafiken kan punktligheten, tack vare det nya tekniska systemet, för första gången redovisas. Observera att definitionen enligt nedan avviker från mätmetoden för tågtrafiken varför andel tåg resp. buss i tid inte kan jämföras. Busstrafik anses vara punktlig förutsatt att inte

- Avgång från starthållplats eller mätthållplats sker med en (1) minut eller mer före i tidtabell annonserad avgångstid; eller
- Avgång från starthållplats eller mätthållplats sker tre (3) minuter eller mer efter i tidtabell annonserad avgångstid; eller
- Ankomst till sluthållplats sker tre (3) minuter eller mer efter i tidtabell annonserad ankomsttid.

| Andel punktliga Bussar                                       | 2017          |
|--------------------------------------------------------------|---------------|
| Område Södra<br>(Nyköping/Trosa, körs av Nobina)             | 59,3 %        |
| Område Västra<br>(Katrineholm/Flen/Vingåker, körs av Nobina) | 63,6 %        |
| Område Norra<br>(Strängnäs, körs av Bergkvara)               | 76,6 %        |
| Område Östra<br>(Eskilstuna, körs av Transdev)               | 77,8 %        |
| <b>Punktlighet buss totalt</b>                               | <b>78.5 %</b> |



# EFFEKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

## Mål för effektiv kollektivtrafik

Kollektivtrafiken ska planeras och utföras för ökad kostnadseffektivitet.

Kollektivtrafiken ska planeras och utformas så att energieffektiviteten ökar och att miljöpåverkan genom emissioner och buller minskar.

### En kollektivtrafik som är hållbar och samordnad

*De genomförda aktiviteterna och måloppfyllelsen kopplat till indikatorerna ger en samlad bedömning avseende funktionsområde effektivitet som positiv.*



Myndighetens strukturerade arbete med upphandlingar, genomförda och kommande, ger samtliga förutsättningar för fortsatt samordning, merutnyttjande av fordon, kostnadseffektivitet och tar miljöhänsyn i enlighet med funktionsmålen. Även myndigheten samordnade organisation där flertalet medarbetare arbetar med uppgifter rörande såväl den allmänna som den särskilda kollektivtrafiken vilket ger möjlighet till helhetssyn och utveckling av lämplig samordning bidrar till effektivitet.

Tågtrafiken bedrevs under året på miljömärkt el och busstrafiken i länet på förnybara drivmedel. Undantag är dagar där biogasen inte räcker till för biogasbussarna i Eskilstuna stadstrafik som då kompletteras med naturgas. Måloppfyllelsen för förnybara drivmedel i busstrafiken nådde 2017 till det satta målvärdet 98 procent och så även målen för energianvändning. Det är de nya el-bussarna i Eskilstuna stadstrafik som är förklaringen till att energi-användningen har sjunkit. Även koldioxidutsläppen i den allmänna trafiken har sjunkit. Utsläppen uppgick för helåret 2017 till 249 gram/km och innebär en sänkning från 2016 års värde om 325 gram/km och än mer med utgångspunkt från 2015 års värde om 673 gram/km.

Serviceresorsavtalen bedrevs även de på förnybara drivmedel och de senast upphandlade avtalen för skolskjutsar likaså. Totalt uppgick andelen förnybara drivmedel i den särskilda kollektivtrafiken på helårsbasis 2017 till 86 procent. En ökning från 23 procent för helåret 2016.

Den ökade digitaliseringen och kanske främst genom systemutveckling har under året bidragit till ökad effektivitet. Utöver genomförda integrationer med ekonomisystemet och automatiserad fakturahantering så har IT-stödet ALFA uppgraderats och bland annat utrustats med nya algoritmer som ökar samordningsgraden på inlagda resurser.

Vad sedan gäller en effektiv organisation så har det Hållbara medarbetarengagemanget ökat med sex enheter under året och uppgår vid årets slut till målvärdet 80. Samtliga tre variabler i HME som handlar om Motivation, Ledarskap och Styrning har ökat och är bidrag till en effektiv organisation.

Effektiviteten kopplade till trafikekonomin har däremot försämrats något vilket beror på något lägre intäkter till följd av Sörmlandstaxan samtidigt som produktionskostnaderna har ökat något. Detta ger sammantaget ett något sämre utfall för nyckeltalen kopplat till ekonomi.

### Uppföljning av indikatorer kopplat till effektiv kollektivtrafik

**Beläggning busstrafik** För den allmänna kollektivtrafiken anges beläggning som hur många passagerare som i genomsnitt reser i varje fordon (här tas enbart hänsyn till buss). Nyckeltalet bygger bland annat på en uppskattning av antalet personkilometer. För den särskilda kollektivtrafiken tas referensmaterial och mätmetodik fram senare.

Beläggningen ska öka utifrån mål att öka trafikens kostnads- och energieffektivitet, och samordningsvinsten ska öka utifrån mål om ökad samordning och effektivitet.

Beläggningen har ökat markant 2017. Detta är ett resultat av ökat resande samtidigt som antalet producerade kilometer i busstrafiken har minskat något.

| Beläggning      | 2016 | 2017 | Mål 2020 |
|-----------------|------|------|----------|
| Beläggning buss | 7,6  | 8,1  | 8,8      |

### Nettokostnad busstrafik

Mäts som nettokostnad per personkilometer (pkm). Nettokostnaden (trafikkostnader minus biljettintäkter) för den allmänna kollektivtrafiken divideras genom antalet personkilometer för att underlätta jämförelser. Nettokostnaden visar hur mycket kommunal- eller landstingsskatt som används för att finansiera kollektivtrafiken.

För den särskilda kollektivtrafiken tas metod, nuläge och mål fram under 2017. Nettokostnaden per personkilometer för den allmänna kollektivtrafiken ska minska utifrån mål att öka trafikens kostnadseffektivitet.

Nettokostnaden per personkilometer har ökat något och uppgår nu till 2,54 kr/personkilometer, det är 6 öre mer än året innan. Något ökade produktionskostnader för buss-trafiken i kombination med minskade biljettintäkter är förklaringen till förändringen. Den positiva resandeutvecklingen har dämpat kostnadsökningen.

Framöver kommer nyckeltalen med koppling till trafik-ekonomi att påverkas av utfallet av de nya bussavtalen som är under upphandling just nu. Antagligen medför det ökade trafik- och ambitionen till 2020 (målsiffrorna) är därför snarare att dämpa effekten av ökade kostnader.

| Nettokostnad pkm  | 2016        | 2017        | Mål 2020    |
|-------------------|-------------|-------------|-------------|
| Nettokostnad buss | 2,48 kr/pkm | 2,54 kr/pkm | 2.90 kr/pkm |

### Kostnadstäckning busstrafik

Mäts som andelen av trafik- och kostnaden som täcks med biljettintäkter. Räknas fram inklusive skolkortsintäkter. Mäts enbart för allmän kollektivtrafik.

Kostnadstäckningsgraden ska öka utifrån mål att öka trafikens kostnadseffektivitet.

Kostnadstäckningsgraden i busstrafiken har minskat från 35 procent 2016 till 32 procent 2017. Det innebär att cirka en tredjedel av produktionskostnaderna täcks med biljettintäkter. Att täckningsgraden trots ökat resandet minskade beror dels på införandet av nya Sörmlandstaxan som totalt sett har inneburit en taxesänkning. Men förändringen orsakas också av ökade produktionskostnader för buss-trafiken. Högst täckningsgrad har Eskilstuna med 38 procent (mest tack vare stadstrafiken), lägst täckningsgrad har de lokala linjerna i Trosa och Vingåker med 20 procent.

Framöver kommer nyckeltalen med koppling till trafik-ekonomi att påverkas av utfallet av de nya bussavtalen som är under upphandling just nu. Antagligen medför det ökade trafik- och ambitionen till 2020 (målsiffrorna) är därför snarare att dämpa effekten av ökade kostnader.

| Täckningsgrad      | 2016 | 2017 | Mål 2020 |
|--------------------|------|------|----------|
| Täckningsgrad buss | 35 % | 32 % | 30 %     |

### Förnybara drivmedel busstrafik

Mäts som andel körda kilometer med förnybara drivmedel. Andelen körda kilometer med förnybara drivmedel ska öka till 98 procent för den allmänna kollektivtrafiken, och till 100 procent för den särskilda utifrån mål att öka trafikens energieffektivitet.

| Förnybara drivmedel buss | 2016 | 2017 | Mål 2020 |
|--------------------------|------|------|----------|
| Allmän kollektivtrafik   | 94 % | 99 % | 98 %     |
| Särskild kollektivtrafik | 25 % | 88 % | 100 %    |

Andelen körda kilometer med förnybara drivmedel under 2017 har ökat jämfört med 2016, från 94 procent till 99 procent för den allmänna kollektivtrafiken och från 25 procent till 88 procent för den särskilda kollektivtrafiken.

Den allmänna kollektivtrafiken uppnår därmed målnivåerna för andel förnybara fordonskilometer för både 2017 och 2020. Ökningen för den allmänna kollektivtrafiken jämfört med 2016 beror främst på en ökad andel biogas i den fordonsgas som driver gasbussarna i Eskilstuna, från 66 procent till 94 procent. Den kraftiga ökningen av andelen körda kilometer med förnybara drivmedel i den särskilda kollektivtrafiken beror på att nya avtal för serviceresor i länet tecknades 1 januari 2017, som bland annat innebär att dessa ska utföras med förnybara drivmedel (med undantag för två back-up fordon i Nyköping). Ökningen är däremot inte tillräcklig för att målet för 2017, på 100 procent förnybara fordonskilometer, ska nås. Orsaken till detta är, förutom back-up fordonen i Nyköping, att skallkrav på förnybara drivmedel saknas för de äldre skolskjutsavtalen i Gnesta, Strängnäs och Nyköping.

### Energiförbrukning busstrafik

Mäts som antal förbrukade kWh per fordonskilometer och mäts enbart för allmän kollektivtrafik (busstrafik). Energiförbrukningen ska minska utifrån mål att öka trafikens energieffektivitet.

| Energiförbrukning buss | 2016       | 2017       | Mål 2020   |
|------------------------|------------|------------|------------|
| Allmän kollektivtrafik | 3,7 kWh/km | 3,6 kWh/km | 3,0 kWh/km |

Energiförbrukningen hos den allmänna kollektivtrafiken har minskat från 3,7 kWh/km under 2016 till 3,6 kWh/km under 2017 och når därmed målet för 2017 på 3,6 kWh/km. De nya el-bussar som har en bättre energieffektivitet jämfört med gas- och diesel-bussar, kan delvis förklara varför den genomsnittliga energiförbrukningen har sjunkit.

# TILLGÄNGLIG KOLLEKTIVTRAFIK

## Mål för tillgänglig kollektivtrafik

Kollektivtrafiken ska ge alla invånare och besökande i Sörmland ökad tillgänglighet och rörlighet.

### En kollektivtrafik som erbjuder goda resmöjligheter

*Företagna aktiviteter och mått för måluppfyllelse ger en sammantagen bild av positiv utveckling av funktionsmålet om en tillgänglig kollektivtrafik.*

De indikatorer som används för att mäta måluppfyllelse för tillgänglighet visar på en förbättrad situation. Mål kopplade till tillgänglighet är generellt långsiktiga i sin karaktär och är svåra att värdera för kortare perioder.

En tidigare milstolpe i arbetet med att förbättra tillgängligheten var införandet under 2016 av audiovisuella utrop i busstrafiken. 2017 var första året med helårseffekt av denna satsning och då myndighetens busstrafik enligt nationell standard betecknades som tillgänglig. Målet om 98 procent tillgänglighetsanpassade fordon uppnåddes.

Den ökade digitaliseringen och även den dygnet runt- öppna kundtjänsten är båda bidragande till förbättrad tillgänglighet tillsammans med realtidsinformation genom appen.

Tidtabellerna i tåg- och busstrafiken är myndighetens kärnprodukt och ska ge invånarna goda resmöjligheter: I slutet av 2016, med helårseffekt 2017 fick alla Sörmlands tågbanor och linjer ett utökat utbud. Busstrafikens tidtabeller var under 2017 förhållandevis intakta.

Myndigheten har under året genom nätverk och bilateralt arbetat med Trafikverket för att förbättra tillgängligheten såväl fysisk som digital. Under året har myndigheten beviljats medel ur den regionala planen för transportinfrastruktur för att öka digitaliseringen och förbättra trafikinformationen. Detta genom att utrusta resecentra och andra kollektivtrafiknoder i länet med skyltar för trafik- och realtidsinformation. Först ut med denna finansiering var realtidsskyltning genom fysiska skyltar på Strängnäs resecentrum.

I december invigdes Strängnäs resecentrum, ett projekt som i flertal dimensioner ökat tillgängligheten till kollektivtrafiken. Under året blev även en upprustning av hållplatsnoden Tystberga trafikplats klar.

### Uppföljning av indikatorer kopplat till tillgänglig kollektivtrafik

**Utbudskilometer med buss per invånare** Antalet utbudskilometer per invånare är en indikator på vilken service den allmänna kollektivtrafiken erbjuder. Uppgifter tas fram ur myndighetens trafikdatabas. Antalet utbudskilometer per invånare ska öka utifrån målet att kollektivtrafiken ska ge alla invånare och besökande i Sörmland ökad tillgänglighet och rörlighet.

Antal utbudskilometer per invånare har minskat något. Det är framför allt en effekt av den snabbt ökade folkmängden i länet. Uppgifter för regionaltågen fanns ej tillgängliga ännu vid framtagandet av årsbokslutet.

| Typ av resa                               | 2016 | 2017 | Mål 2020 |
|-------------------------------------------|------|------|----------|
| Utbudskilometer per invånare, enbart buss | 55,9 | 55,1 | -        |
| Utbudskilometer per invånare, inkl. tåg   | 66,4 | i.u. | 70,0     |

### Andel tillgänglighetsanpassade fordon

Kriterierna för ett tillgänglighetsanpassat fordon i den allmänna kollektivtrafiken är att det ska vara utrustat med ramp eller lift, audiovisuellt utrop och rullstolsplats. Samtliga tre kriterier måste vara uppfyllda. Vid upphandling ska kriterierna för ett tillgänglighetsanpassat fordon följa de rekommendationer som återfinns i kollektivtrafikbranschens vägledning för funktionella krav, Buss 2014. Vägledningen beskriver de funktionskrav som branschen gemensamt har enats om och som går utöver gällande lagstiftning. Andelen tillgänglighetsanpassade fordon ska öka utifrån målet att kollektivtrafiken ska ge alla invånare och besökande i Sörmland ökad tillgänglighet och rörlighet.

| Andel tillgänglighetsanpassade fordon | 2017 | Mål 2017 | Mål 2020 |
|---------------------------------------|------|----------|----------|
| Allmän kollektivtrafik                |      |          |          |
| Tillgänglighetsanpassade fordon       | 98 % | 98 %     | 98 %     |

Den allmänna kollektivtrafiken når målen för andelen tillgänglighetsanpassade fordon på 98 procent för både 2017 och 2020.

#### **Andel tillgänglighetsanpassade bytespunkter**

Andel fullt tillgänglighetsanpassade bytespunkter och hållplatser enligt Riktlinjer för tillgänglig kollektivtrafik i Sörmland (SKTM, 2014). Följs upp genom inventering av bytespunkter och hållplatser.

Målet kan inte mätas på grund av bristfällig data på andelen tillgänglighetsanpassade bytespunkter och hållplatser. För att åtgärda detta kommer en hållplatsinventering genomföras under våren 2018. Vidare kommer Kollektivtrafikmyndigheten under samma period att göra en uppföljning av befintlig inventering av större bytespunkter (främst järnvägsstationer) då denna innehåller brister som gör den svår att tolka.





## Riskbedömning avseende verksamhetens måluppfyllelse

Här följer en sammanfattning av de riskfaktorer som har identifierats utifrån olika perspektiv i myndighetens verksamhet och som vi därför genom medvetenhet om dessa kan arbeta aktivt för att eliminera.

### Riskfaktorer som återfinns på en mer övergripande nivå

- **Omvärldsrisker** innebär bland annat risker för att beslut fattade av regering, riksdag eller andra externa aktörer påverkar verksamhetens funktion. Även andra faktorer som befolkningsutveckling och arbetsmarknadsutveckling definieras som omvärldsrisker.
- **Finansiella risker** utgörs av till exempel likviditetsrisker, kreditrisker, ränterisker med mera. Under denna faktor definieras även ett globalt eller nationellt ändrat konjunkturläge.
- **Legala risker** innebär bland annat risker för ny lagstiftning, nya förordningar eller föreskrifter.

### Riskfaktorer som återfinns i myndighetens omedelbara närhet

- **Verksamhetsrisker** inkluderar exempelvis kvalitetsfrågor och kan definieras som risken att verksamheten inte uppnår fastställda verksamhetsmål, att verksamheten inte bedrivs på ett kostnadseffektivt sätt och att avtal med externa parter inte tillämpas korrekt.
- Här till hör även **medarbetarrelaterade risker** som till exempel beroende av nyckelpersoner eller kompetensbrister.
- **IT-baserade risker** innebär bland annat risker för beroende av datoriserade system som kräver omfattande säkerhetssystem, risk för att obehöriga tränger in i känsliga system eller att de tekniska systemen inte håller tillräcklig prestanda eller driftsäkerhet med tillräcklig reservkraft för.

### Konkreta verksamhetsrisker på en mer övergripande nivå

#### Medborgarperspektivet

- Driftsäkerheten av tekniska system; betal- och realtidssystem, bokningssystem och kundservicerelaterade system. Risken bedöms som medelhög.
- Myndigheten uppnår inte uppsatta mål, i åtaganden från Mälåb. Risken bedöms som medelhög.
- Myndighetens uppnår inte satta kvalitetsmål. Risken bedöms som hög.



#### Trafikförsörjningsperspektivet

- Den fortsatta processen gällande Ny Trafik 2017, och då främst det fortsatta arbetet med fordonsanskaffning. Risken bedöms som låg.
- Tilldelning och tidtabell för Tågplan 2019. Risken bedöms som hög.
- Det fortsatta arbetet med samordningen av den allmänna och särskilda kollektivtrafiken. Risken bedöms som medelhög.
- Risk för att tidplanen i arbetet med upphandling av trafik inom Program Trafik 2019-2021 förskjuts. Risken bedöms som medelhög.
- Högre indexutveckling än beräknad på drivmedel som används i den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken. Risken bedöms som medelhög.

#### Medarbetarperspektivet

- Det fortsatta arbetet med att minska myndighetens beroende av nyckelpersoner respektive kontinuerliga arbete med att säkerställa bemanningen inom den schemalagda verksamheten. Risken bedöms som medelhög.
- Det fortsatta förberedelsearbetet inför en regionbildning i Sörmland blir inte prioriterat. Risken bedöms som medelhög.

#### Ekonomiskt perspektivet

- Finansiell risk hörande till det borgensåtagande myndigheten ingått under 2015. Risken bedöms som låg.
- Högre kommande investeringskostnader än beräknad vad gäller exempelvis fastigheter och depåer. Risken bedöms som medelhög.
- Lägre intäktsutveckling än budgeterat, främst med anledning av effekterna av nya Sörmlandstaxan och nya produkter. Risken bedöms som hög.



## Årets arbete med intern kontroll

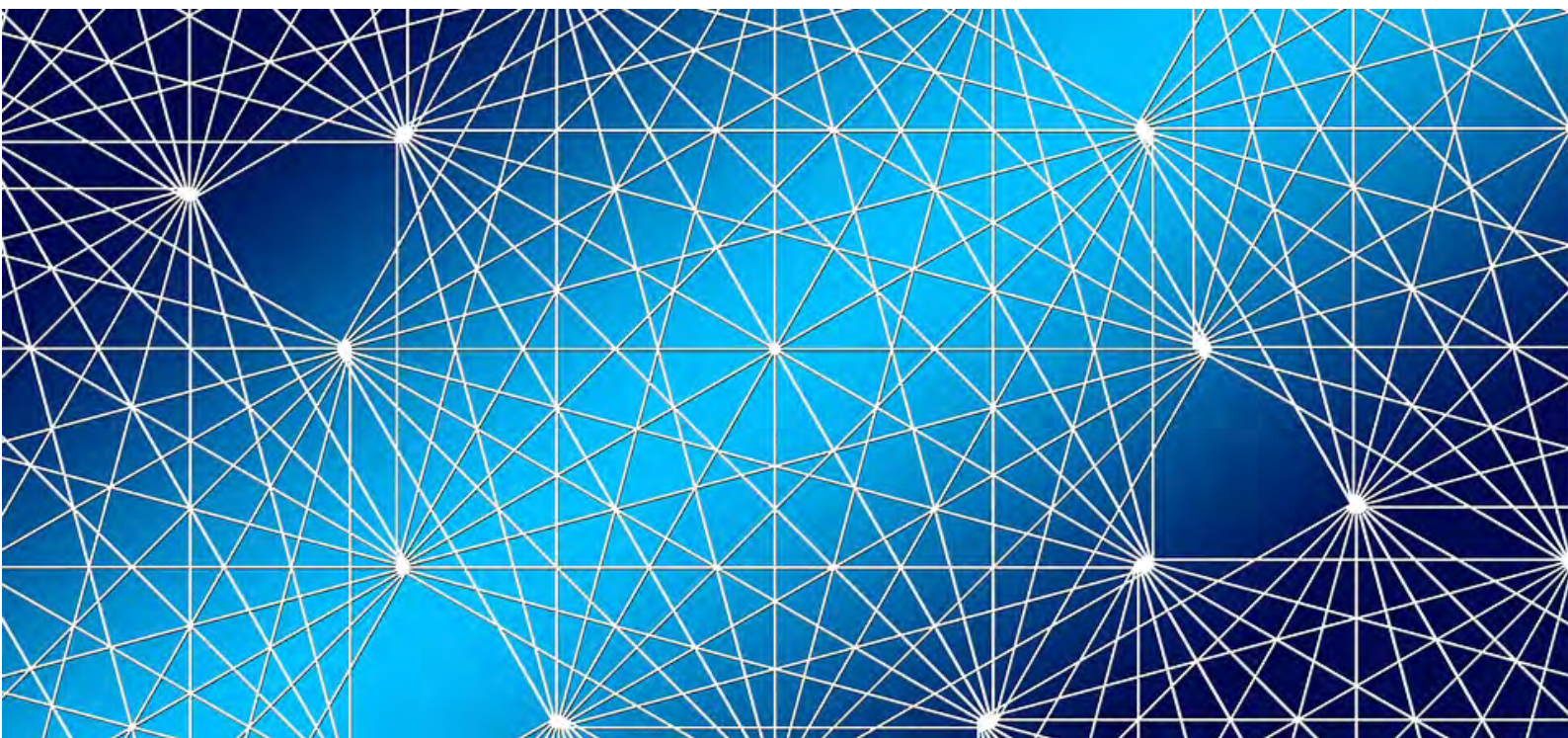
Under 2017 har den interna kontrollen utgått från den av direktionen beslutade interkontrollplanen, vilket syftar till att säkerställa en ändamålsenlig och effektiv verksamhet med tillförlitlig rapportering samt följa tillämpliga lagar och förordningar. Genom en god intern kontroll skapas förtroende för verksamheten, då den interna kontrollen påverkar alla delar i organisationen och dess system för styrning och ledning.

Under perioden har myndigheten arbetat med tidigare identifierade aktiviteter i den samlade handlingsplanen – och som följs upp vid ledningens genomgång samt vid ledningsgruppsmöten.

I enlighet med myndighetens internkontrollplan samt rutin för intern kontroll, har två kontroller genomförts under 2017; 5 maj samt 18 oktober. Vid december månads slut fanns tre öppna aktiviteter, men som nu är åtgärdade.

Myndighetens arbete med den interna kontrollen under året har sammantaget visat att verksamhetens arbete med styrdokument, processer och rutiner samt säkerställande av att dessa följs fortgår. Under 2018 fortsätter arbetet med att förbereda övergången till Region Sörmland.

Myndighetens internkontrollplan för 2017 beslutades av direktionen den 16 mars och omfattar numera även kontroll av informationssäkerhet. Vid direktionsmötet i mars 2018 beslutas internkontrollplanen för 2018.



# VERKSAMHETENS FÖRVÄNTADE UTVECKLING

*Autonoma fordon,  
ny organisation, ökad  
digitalisering, nya trafikavtal  
och nya tåg*

## Framtiden styrs genom Region Sörmland

Från 1 januari 2019 kommer Sörmlands kollektiv-trafikfrågor och övriga regionala utvecklingsfrågor att organiseras genom Region Sörmland. Detta efter att medarbetare och övrig verksamhet i Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet och Länstrafiken Sörmland AB och Regionförbundet Sörmland övergår till och införlivas i Landstinget Sörmland och de tre parterna i sin tur gemensamt bildar Region Sörmland.

Det innebär bland annat att uppdraget som Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet har om att öka samordningen inom den särskilda kollektivtrafiken och mellan den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken utrustas med ytterligare en dimension innebärande att infrastruktur och kollektivtrafikfrågor tydligare kopplas samman i samma framtida organisation.

Det innebär också att Sörmland, i likhet med grannlänen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro och Östergötland, kommer ha sina kollektivtrafikfrågor i sitt landsting. Det kan i sin tur kunna förenkla samverkan och skapa förutsättning för stark utveckling. Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet kommer likvideras som följd av att dess verksamhet kommer att ha övergått till annan organisation.

## Nya trafikavtal

Under kommande år inträder nya avtal för hela länets busstrafik men också för den regionala tågtrafiken. Det första steget tas redan 2018 då busstrafiken i södra och mellersta länet blir den första upphandlingen av busstrafik som görs sedan 2010.

Under de år myndigheten har ansvarat för kollektivtrafiken i länet har en nyckelfråga varit att framåtlutat utveckla kollektivtrafiken tillsammans med våra trafikföretag. Nu har vi chansen att fortsätta detta med avtal som är moderna och anpassade för den nya tiden och förhoppningsvis ger både beställare och utförare förutsättningar att utvecklas. Trafikavtalen kommer inte garanterat hantera alla förändringar och nya tekniska förutsättningar som inträffar under 20-talet men det känns som det aldrig har varit viktigare att ha avtal som möjliggör flexibilitet och främjar utveckling än nu.

## Kollektivtrafiken får en ny roll – först i städerna

Under 20-talet kan kollektivtrafiken börja träda in en ny verklighet där självkörande fordon kan revolutionera transportområdet och helt förändra förutsättningarna för persontransporter. Alldeles nyligen har det första svenska testet av självkörande fordon, i Kista i Stockholm, fått tillåtelse av Transportstyrelsen att utföras i verklig trafik och sedan något år tillbaka är el-bussar på stark frammarsch. Elektrifieringen av våra transporter fortsätter starkt och ny teknik för arbete och mötesformer kan komma att förändra grunden för våra resvanor.

Genom infasning av självkörande fordon förväntas i synnerhet stadsutvecklingen få ny kraft. Även som färdtjänst- och sjukresetransporter samt i skolskjuttrafiken kommer de självkörande fordonen att ta en naturlig plats. Teknikutvecklingen ger förutsättningar att såväl minska miljö- och bullerpåverkan som att öka tryggheten och säkerheten i trafikmiljön i städerna.

## Automatisering och digitalisering ger nya möjligheter

Automatiseringen och digitaliseringen av samhället fortsätter där kollektivtrafikbranschen har varit en av pionjärerna i utvecklingen mot kontantlös betalning. Nya betallösningar är på väg att etableras i Sverige, här är vi i Sörmland än väl rustade genom ett modernt betalsystem ombord på våra bussar och snart även för tågresandet. Kombinerade mobilitetstjänster, där möjligheter att låta kollektivtrafiken vara en del av paketylösningar med exempelvis bilpooler, bildelning, cykelhyrning etc. förväntas också utvecklas kraftigt framgent. Likaså att utvecklingen kommer att bygga på standardkomponenter som medborgaren redan är utrustad med såsom sin mobiltelefon och betalkort.



### Mälardalen växer – och krymper

Som ofta för Sörmland är många avgörande frågor lika ofta hemhörande utanför länet som innanför våra gränser. Under lång tid har myndighetens förväntade utveckling kretsat kring byggnation och invigning av Citybanan som nu är på plats och historia. I januari redovisades statistik som visar att den haft stor effekt på fjärr- och regionalstågens punktlighet. Uppgifter som redan indikerar att den historiska satsningen för länet och dess kommuner kommer att betala sig.

Nu väntar vi in fortsatta satsningar där bland annat utbyggd Svealandsbana, fyrspar för Mälarbanan, Ostlänken med nya stationer i Trosa och Nyköpings kommuner står på tur. Satsningar som kommer att knyta ihop Mälardalen och krympa restiderna. Vi väntar även inom kort in våra 33 beställda tågfordon för att sätta i trafik och på att få öppna en ny tågdepå i Eskilstuna där Mälartågen ska repareras och underhållas. Nya biljettöverenskommelser inom ramen för Movingo är även det en förväntad utveckling.

### Fortsatt arbete för en förbättrad infrastruktur

Stockholm-Mälarregionen växer och blir allt viktigare för hela Sveriges utveckling och internationella konkurrenskraft. I regionen bor nästan fyra miljoner människor som

tillsammans bidrar till 46 procent av Sveriges BNP. Varje dag reser 700 000 personer över kommungränser för att komma till jobbet. Med underhållsskuld på järnvägen och rekordökning av resandet i persontrafiken är det väsentligt att fortsätta arbeta för beslut om underhåll och trimning av befintlig infrastruktur men även för ny infrastruktur.

### Samverkan: nödvändig och avgörande – men inte tillräckligt

En nära samverkan med andra aktörer i Östra Mellansverige är för Sörmland avgörande för den fortsatta utvecklingen och trafiksystemet måste fortsätta planeras och utvecklas utifrån Sörmlands del av en växande Stockholms-Mälardalsregion. Båda kommer även fortsatt prioriteras.

För att verkligen nå nästa steg framåt är det av stor vikt att även nationella beslut tas för att kollektivtrafikens konkurrenskraft kan stärkas. Det kan handla om mer specifika frågor som infrastrukturens satsningar, prioriteringskriterier som gynnar persontrafiken och förändrade avdragsregler för resor till och från arbetet men även om fördelningspolitik i allmänhet som gynnar transportsektorn. Inte minst behöver frågan om samordnad transportlagstiftning lyftas.



# FINANSIELL REDOVISNING

## Driftredovisning

| Driftsredovisning, exl LTS                | Utfall 2016    | Budget 2017    | DÅR2 2017      | Utfall 2017    | Avvikelse<br>jmf budget |
|-------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------------------|
| Intäkter (tkr)                            |                |                |                |                |                         |
| <b>Intäkter från medborgarna</b>          | <b>110 881</b> | <b>115 597</b> | <b>107 527</b> | <b>106 794</b> | <b>8 803</b>            |
| Varav                                     |                |                |                |                |                         |
| <b>Biljettintäkter</b>                    | <b>110 560</b> | <b>115 066</b> | <b>107 077</b> | <b>106 238</b> | <b>8 828</b>            |
| Biljettintäkter landsbygd                 | 60 497         | 59 511         | 53 342         | 52 889         | 6 622                   |
| Biljettintäkter stadstrafik               | 50 063         | 55 555         | 53 735         | 53 349         | 2 206                   |
| <b>Övriga intäkter</b>                    | <b>321</b>     | <b>531</b>     | <b>450</b>     | <b>556</b>     | <b>-25</b>              |
| Varav                                     |                |                |                |                |                         |
| Reklamintäkter                            | 321            | 531            | 450            | 556            | -25                     |
| Provisioner                               |                |                |                |                |                         |
| <b>Intäkter från medlemmarna</b>          | <b>645 809</b> | <b>700 839</b> | <b>703 490</b> | <b>690 833</b> | <b>10 006</b>           |
| Varav                                     |                |                |                |                |                         |
| Medlemsavgifter                           | 589 261        | 650 506        | 650 506        | 637 875        | 12 631                  |
| Skolkort/elevkort                         | 56 548         | 50 333         | 52 984         | 52 958         | -2 625                  |
| <b>Summa intäkter</b>                     | <b>756 690</b> | <b>816 436</b> | <b>811 017</b> | <b>797 627</b> | <b>18 809</b>           |
| Kostnader (tkr)                           |                |                |                |                |                         |
| <b>Förvaltningskostnader</b>              | <b>52 197</b>  | <b>53 794</b>  | <b>55 682</b>  | <b>52 152</b>  | <b>1 642</b>            |
| Varav                                     |                |                |                |                |                         |
| Personalkostnader, intern personal        | 36 873         | 40 421         | 41 885         | 40 851         | -430                    |
| Arvoden inkl. konsulter                   | 6 753          | 5 364          | 6 849          | 5 459          | -95                     |
| Övrigt kontorsrelaterat                   | 8 571          | 8 009          | 6 948          | 5 842          | 2 167                   |
| <b>Trafikrelaterade nettokostnader</b>    | <b>41 625</b>  | <b>41 544</b>  | <b>19 935</b>  | <b>19 340</b>  | <b>22 204</b>           |
| Varav                                     |                |                |                |                |                         |
| Tekniska system                           | 13 543         | 11 569         | 12 177         | 15 517         | -3 948                  |
| Försäljningskostnader                     | 8 285          | 8 177          | 8 309          | 4 589          | 3 588                   |
| Infrastrukturkostnader (depåer mm)        | -497           | -776           | -1 371         | -1 690         | 914                     |
| Övrigt trafikrelaterat (stationsavgifter) | 20 294         | 22 574         | 820            | 924            | 21 650                  |
| <b>Trafikkostnader</b>                    | <b>665 063</b> | <b>721 097</b> | <b>738 681</b> | <b>726 135</b> | <b>-5 038</b>           |
| Varav                                     |                |                |                |                |                         |
| Landsbygd buss                            | 304 650        | 320 225        | 319 657        | 316 463        | 3 762                   |
| Stadstrafik                               | 165 150        | 173 930        | 174 965        | 172 538        | 1 392                   |
| Viten - busstrafik                        | -3 307         |                |                | -3 856         | 3 856                   |
| Tåg                                       | 116 980        | 117 278        | 128 901        | 130 402        | -13 124                 |
| Viten - tågtrafik                         |                |                |                | -1 686         | 1 686                   |
| Anropsstyrd trafik                        | 1 664          | 1 755          | 1 332          | 1 201          | 554                     |
| Serviceresor                              | 77 207         | 104 533        | 110 430        | 108 039        | -3 506                  |
| Riksfärdtjänst                            | 2 719          | 3 376          | 3 396          | 3 034          | 342                     |
| Viten särskild kollektivtrafik            | -2 304         |                |                |                |                         |
| <b>Summa kostnader</b>                    | <b>756 581</b> | <b>816 435</b> | <b>814 298</b> | <b>797 627</b> | <b>18 808</b>           |
| <b>Periodens resultat</b>                 | <b>1</b>       | <b>1</b>       | <b>-3 281</b>  |                |                         |

## Driftredovisning, Allmänna kollektivtrafiken

| Allmänna kollektivtrafiken                | Utfall 2016    | Budget 2017    | DÅR2 2017      | Utfall 2017    | Avvikelse<br>jmf budget |
|-------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------------------|
| Intäkter (tkr)                            |                |                |                |                |                         |
| <b>Intäkter från medborgarna</b>          | <b>110 881</b> | <b>115 597</b> | <b>107 527</b> | <b>106 794</b> | <b>8 803</b>            |
| Varav                                     |                |                |                |                |                         |
| <b>Biljettintäkter</b>                    | <b>110 560</b> | <b>115 066</b> | <b>107 077</b> | <b>106 238</b> | <b>8 828</b>            |
| Biljettintäkter landsbygd                 | 60 497         | 59 511         | 53 342         | 52 889         | 6 622                   |
| Biljettintäkter stadstrafik               | 50 063         | 55 555         | 53 735         | 53 349         | 2 206                   |
| <b>Övriga intäkter</b>                    | <b>321</b>     | <b>531</b>     | <b>450</b>     | <b>556</b>     | <b>-25</b>              |
| Varav                                     |                |                |                |                |                         |
| Reklamintäkter                            | 321            | 531            | 450            | 556            | -25                     |
| Provisioner                               |                |                |                |                |                         |
| <b>Intäkter från medlemmarna</b>          | <b>547 575</b> | <b>575 112</b> | <b>577 763</b> | <b>559 869</b> | <b>15 243</b>           |
| Varav                                     |                |                |                |                |                         |
| Medlemsavgifter                           | 491 027        | 524 779        | 524 779        | 506 910        | 17 869                  |
| Skolkort/elevkort                         | 56 548         | 50 333         | 52 984         | 52 958         | -2 625                  |
| <b>Summa intäkter</b>                     | <b>658 456</b> | <b>690 709</b> | <b>685 290</b> | <b>666 663</b> | <b>24 046</b>           |
| Kostnader (tkr)                           |                |                |                |                |                         |
| <b>Förvaltningskostnader</b>              | <b>33 922</b>  | <b>39 187</b>  | <b>38 702</b>  | <b>35 241</b>  | <b>3 946</b>            |
| Varav                                     |                |                |                |                |                         |
| Personalkostnader, intern personal        | 20 624         | 26 788         | 26 047         | 26 084         | 704                     |
| Arvoden inkl. konsulter m.m.              | 5 779          | 5 010          | 6 333          | 4 290          | 720                     |
| Övrigt kontorsrelaterat                   | 7 519          | 7 389          | 6 322          | 4 867          | 2 522                   |
| <b>Trafikrelaterade nettokostnader</b>    | <b>39 404</b>  | <b>38 333</b>  | <b>16 869</b>  | <b>16 360</b>  | <b>21 973</b>           |
| Varav                                     |                |                |                |                |                         |
| Tekniska system                           | 11 322         | 8 358          | 9 121          | 12 550         | -4 192                  |
| Försäljningskostnader                     | 8 285          | 8 177          | 8 299          | 4 577          | 3 600                   |
| Infrastrukturkostnader (depåer mm)        | -497           | -776           | -1 371         | -1 690         | 914                     |
| Övrigt trafikrelaterat (stationsavgifter) | 20 294         | 22 574         | 820            | 924            | 21 650                  |
| <b>Trafikkostnader</b>                    | <b>585 137</b> | <b>613 188</b> | <b>624 855</b> | <b>615 062</b> | <b>-1 874</b>           |
| Varav                                     |                |                |                |                |                         |
| Landsbygd buss                            | 304 650        | 320 225        | 319 657        | 316 463        | 3 762                   |
| Stadstrafik                               | 165 150        | 173 930        | 174 965        | 172 538        | 1 392                   |
| Tåg                                       | 116 980        | 117 278        | 128 901        | 130 402        | -13 124                 |
| Anropsstyrd trafik                        | 1 664          | 1 755          | 1 332          | 1 201          | 554                     |
| Viten - busstrafik                        | -3 307         |                |                | -3 856         | 3 856                   |
| Viten - tågtrafik                         |                |                |                | -1 686         | 1 686                   |
| <b>Summa kostnader</b>                    | <b>658 463</b> | <b>690 708</b> | <b>680 426</b> | <b>666 663</b> | <b>24 045</b>           |
| <b>Periodens resultat</b>                 | <b>-7</b>      | <b>1</b>       | <b>4 865</b>   | <b>-0</b>      | <b>1</b>                |



## Driftredovisning, Särskilda kollektivtrafiken

| Särskilda kollektivtrafiken            | Utfall 2016   | Budget 2017    | DÅR2 2017      | Utfall 2017    | Avvikelse<br>jmf budget |
|----------------------------------------|---------------|----------------|----------------|----------------|-------------------------|
| Intäkter (tkr)                         |               |                |                |                |                         |
| <b>Intäkter från medlemmarna</b>       | <b>98 234</b> | <b>125 727</b> | <b>125 727</b> | <b>130 964</b> | <b>-5 237</b>           |
| Varav                                  |               |                |                |                |                         |
| Serviceresor                           | 95 515        | 122 351        | 122 351        | 128 017        | -5 666                  |
| Riksfärdtjänst                         | 2 719         | 3 376          | 3 376          | 2 948          | 428                     |
| <b>Summa intäkter</b>                  | <b>98 234</b> | <b>125 727</b> | <b>125 727</b> | <b>130 964</b> | <b>-5 237</b>           |
| Kostnader (tkr)                        |               |                |                |                |                         |
| <b>Förvaltningskostnader</b>           | <b>18 275</b> | <b>14 607</b>  | <b>16 980</b>  | <b>16 911</b>  | <b>-2 304</b>           |
| Varav                                  |               |                |                |                |                         |
| Personalkostnader, intern personal     | 16 249        | 13 633         | 15 838         | 14 767         | -1 134                  |
| Arvoden inkl. konsulter m.m.           | 974           | 354            | 515            | 1 168          | -814                    |
| Övrigt kontorsrelaterat                | 1 052         | 620            | 627            | 975            | -355                    |
| <b>Trafikrelaterade nettokostnader</b> | <b>2 328</b>  | <b>3 211</b>   | <b>3 066</b>   | <b>2 979</b>   | <b>232</b>              |
| Varav                                  |               |                |                |                |                         |
| Tekniska system                        | 2 221         | 3 211          | 3 056          | 2 967          | 244                     |
| Försäljningskostnader                  | 107           |                | 10             | 12             | -12                     |
| <b>Trafikkostnader</b>                 | <b>79 926</b> | <b>107 909</b> | <b>113 826</b> | <b>111 073</b> | <b>-3 164</b>           |
| Varav                                  |               |                |                |                |                         |
| Serviceresor                           | 77 207        | 104 533        | 110 430        | 108 039        | -3 506                  |
| Riksfärdtjänst                         | 2 719         | 3 376          | 3 396          | 3 034          | 342                     |
| Viten                                  | -2 304        |                |                |                |                         |
| <b>Summa kostnader</b>                 | <b>98 225</b> | <b>125 727</b> | <b>133 872</b> | <b>130 963</b> | <b>-5 236</b>           |
| <b>Periodens resultat</b>              | <b>9</b>      | <b>0</b>       | <b>-8 146</b>  | <b>1</b>       | <b>-1</b>               |

## Resultaträkning

| Resultaträkning, belopp i tkr       |     | Sörmlands<br>Kollektivtrafikmyndighet |                 | Koncernen Sörmlands<br>kollektivtrafikmyndighet |                 |                 |
|-------------------------------------|-----|---------------------------------------|-----------------|-------------------------------------------------|-----------------|-----------------|
|                                     | Not | Utfall 2017                           | Utfall 2016     | Utfall 2017                                     | Utfall 2016     | Budget 2017     |
| Verksamhetens intäkter              | 1   | 184 999                               | 189 734         | 185 089                                         | 189 734         | 165 929         |
| Verksamhetens kostnader             | 2   | -818 811                              | -778 700        | -813 170                                        | -773 579        | -812 637        |
| Avskrivningar                       |     | -5 536                                | -636            | -9 279                                          | -4 835          | -3 793          |
| <b>Verksamhetens nettokostnader</b> |     | <b>-639 347</b>                       | <b>-589 601</b> | <b>-637 360</b>                                 | <b>-588 679</b> | <b>-650 501</b> |
| Medlemsbidrag                       | 3   | 637 875                               | 589 600         | 637 875                                         | 589 600         | 650 506         |
| Övriga bidrag                       |     | 1 539                                 |                 | 1 539                                           |                 |                 |
| Finansiella intäkter                |     |                                       | 5               |                                                 | 13              |                 |
| Finansiella kostnader               |     | -66                                   | -3              | -66                                             | -3              | -5              |
| <b>Årets resultat</b>               |     | <b>0</b>                              | <b>1</b>        | <b>1 987</b>                                    | <b>931</b>      | <b>0</b>        |

## Balansräkning

| Resultaträkning, belopp i tkr                       |          | Sörmlands<br>Kollektivtrafikmyndighet |                | Koncernen Sörmlands<br>kollektivtrafikmyndighet |                |
|-----------------------------------------------------|----------|---------------------------------------|----------------|-------------------------------------------------|----------------|
|                                                     | Not      | Utfall 2017                           | Utfall 2016    | Utfall 2017                                     | Utfall 2016    |
| <b>TILLGÅNGAR</b>                                   |          |                                       |                |                                                 |                |
| Anläggningstillgångar                               |          |                                       |                |                                                 |                |
| Materiella                                          | 4        | 29 299                                | 8 340          | 69 434                                          | 38 124         |
| Finansiella                                         | 5,6      | 44 683                                | 40 150         | 5 733                                           | 1 200          |
| <b>S:a anläggningstillgångar</b>                    |          | <b>73 983</b>                         | <b>48 490</b>  | <b>75 167</b>                                   | <b>39 324</b>  |
| Omsättningstillgångar                               |          |                                       |                |                                                 |                |
| Fordringar                                          | 7        | 97 601                                | 252 832        | 90 777                                          | 255 865        |
| Kassa/bank                                          | 8        | 61 523                                | 98 983         | 69 827                                          | 108 495        |
| <b>S:a omsättningstillgångar</b>                    |          | <b>159 124</b>                        | <b>351 815</b> | <b>160 604</b>                                  | <b>364 361</b> |
| <b>S:A TILLGÅNGAR</b>                               |          | <b>233 107</b>                        | <b>400 305</b> | <b>235 771</b>                                  | <b>403 685</b> |
| <b>"EGET KAPITAL,<br/>AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER"</b> |          |                                       |                |                                                 |                |
| Eget kapital                                        |          | 39 052                                | 39 052         | 41 862                                          | 39 926         |
| varav årets resultat                                |          |                                       | 1              | 1 936                                           | 931            |
| <b>S:a eget kapital</b>                             |          | <b>39 052</b>                         | <b>39 052</b>  | <b>41 862</b>                                   | <b>39 926</b>  |
| <b>Avsättningar för pensioner</b>                   | <b>9</b> | <b>3 196</b>                          | <b>2 136</b>   | <b>3 196</b>                                    | <b>2 136</b>   |
| Skulder                                             |          |                                       |                |                                                 |                |
| Kortfristiga skulder                                | 10       | 190 859                               | 359 117        | 190 713                                         | 361 622        |
| Långfristiga skulder                                |          |                                       |                |                                                 |                |
| <b>S:a skulder</b>                                  |          | <b>190 859</b>                        | <b>359 117</b> | <b>190 713</b>                                  | <b>361 622</b> |
| <b>S:A EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>                 |          | <b>233 107</b>                        | <b>400 305</b> | <b>235 771</b>                                  | <b>403 685</b> |
| Årets obokade resultat                              |          | 0                                     | 0              | 0                                               | 240            |
| Ställda säkerheter                                  |          | Inga                                  | Inga           | Inga                                            | Inga           |
| Ansvarsförbindelser                                 | 11       | 1 909 091                             | 1 909 091      | 6 109 091                                       | 6 109 091      |

## Kassaflödesanalys

| Kassaflödesanalys, belopp i tkr                     | Sörmlands<br>Kollektivtrafikmyndighet |               | Koncernen Sörmlands<br>Kollektivtrafikmyndighet |                 |
|-----------------------------------------------------|---------------------------------------|---------------|-------------------------------------------------|-----------------|
|                                                     | 2017                                  | 2016          | 2017                                            | 2016            |
| <b>Den löpande verksamheten</b>                     |                                       |               |                                                 |                 |
| Rörelseresultat efter finansiella poster            |                                       | 1             | 1 936                                           | 931             |
| Avskrivningar                                       | 5 536                                 | 636           | 9 279                                           | 4 835           |
| Avsättning                                          | 1 060                                 | 1 351         | 1 060                                           | 1 351           |
| Vinst försäljning av anläggningstillgångar          |                                       |               |                                                 |                 |
| <b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>     | <b>6 596</b>                          | <b>1 988</b>  | <b>12 274</b>                                   | <b>7 117</b>    |
| <b>före förändring av rörelsekapital</b>            |                                       |               |                                                 |                 |
| <b>Kassaflöde från förändring av rörelsekapital</b> |                                       |               |                                                 |                 |
| Ökning(-)minskning(+) kundfordringar                | 151 822                               | -182 693      | 152 243                                         | -185 596        |
| Ökning(-)minskning(+) fordringar                    | -1 124                                | 4 553         | 181 149                                         | 4 317           |
| Ökning(+)-minskning(-) leverantörsskulder           | 2 325                                 | -9 829        | -180 139                                        | -6 017          |
| Ökning(+)-minskning(-) övriga rörelseskulder        | -170 583                              | 195 982       | -163 607                                        | 13 214          |
| <b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>     | <b>-10 965</b>                        | <b>10 001</b> | <b>1 919</b>                                    | <b>-166 964</b> |
| <b>Investeringsverksamheten</b>                     |                                       |               |                                                 |                 |
| Investering i immateriella anläggningstillgångar    |                                       |               |                                                 |                 |
| Investering i materiella anläggningstillgångar      | -26 495                               | -702          | -40 588                                         | -3 334          |
| Försäljning av immateriella anläggningstillgångar   |                                       |               |                                                 |                 |
| Försäljning av materiella anläggningstillgångar     |                                       |               |                                                 |                 |
| <b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>     | <b>-26 495</b>                        | <b>-702</b>   | <b>-40 588</b>                                  | <b>-3 334</b>   |
| <b>Finansieringsverksamheten</b>                    |                                       |               |                                                 |                 |
| Utdelning                                           |                                       |               |                                                 |                 |
| <b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>    |                                       |               |                                                 |                 |
| <b>Årets kassaflöde</b>                             | <b>-37 460</b>                        | <b>9 299</b>  | <b>-38 669</b>                                  | <b>-170 298</b> |
| Likvida medel vid årets början                      | 98 983                                | 89 684        | 108 495                                         | 278 794         |
| Likvida medel vid årets slut                        | 61 523                                | 98 983        | 69 827                                          | 108 495         |

## Fördelning per medlem

Genom Sörmlands kollektivtrafikmyndighet agerar Landstinget Sörmland tillsammans med kommunerna i länet för att utveckla kollektivtrafiken som ett sammanhållet och integrerat trafiksystem. Myndighetens omsättning under 2017 uppgår till 797 627 tkr. Medlemmarna kommer att inge 637 875 tkr i medlemsavgifter för myndighetens verksamhet inklusive ersättning för respektive medlems trafik. De totalt budgeterade, samt fakturerade, medlemsavgifterna för 2017 uppgick till 650 506 tkr vilket innebär en återbetalning till medlemmarna på 12 631 tkr.

Nettokostnaden för den allmänna kollektivtrafiken visar på ett resultat som är 17 865 tkr lägre än budget. Indexutvecklingen för trafikknaster inom den allmänna kollektivtrafiken har under året varit lägre än budgeterat vilket gynnar kostnaderna positivt. Dessutom budgeteras ej för viten från trafikföretagen avseende brister i trafiken. Dessa viten minskar trafikknasterna med totalt 5 542 tkr, varav viten för busstrafik 3 856 tkr och viten för tågtrafik 1 686 tkr.

Nettokostnaden för den särskilda kollektivtrafiken visar däremot på ett negativt helårsresultat med -5 236 tkr. Indexutvecklingen har varit högre än budgeterat för den särskilda kollektivtrafiken vilket påverkar kostnaderna negativt. Vi ser också en högre resandeutveckling, för vissa medlemmar, än budget och dessutom högre trafikknaster kopplat till de direktupphandlade avtalen för serviceresor.

Biljettintäkterna är lägre på helår jämfört mot budget inom både landsbygd-, stadstrafik samt skolkort. Den främsta orsaken till lägre intäkter inom landsbygd och stadstrafik är införandet av Sörmlandstaxan som introducerades hösten 2016 och som innebar nya produkter och en allmän prissänkning. Förutom att budgeten underskattade effekterna av prissänkningen har önskad resandeutveckling inte skett. Resandeutvecklingen är på totalen svag och den ökning vi ser är främst kopplad till resande med rabatterade produkter. Överlag kan sägas att medlemmar med stort inslag av landsbygdslinjer drabbas mest av effekten med en ny Sörmlandstaxa då taxesänkningen främst påverkar längre resor.

Våra resenärer som reser med periodkort på buss har möjlighet att avvakta med aktivering av sina kort samt att pausa dem under en viss period. Dessa intäkter ska redovisningsmässigt inte tas upp som en intäkt i resultaträkningen förrän korten är aktiverade. För 2017 har en periodisering därför gjorts, och intäkterna har totalt sänkts, med cirka 700 tkr.

Den sammantagna kostnaden för förvaltningsavgifter och trafikrelaterade nettokostnader har under året sjunkit med totalt 21 725 tkr. Anledningen till varför de trafikrelaterade nettokostnaderna ligger så pass mycket under budget beror främst på att banavgifter budgeterades som en trafikrelaterad nettokostnad men har under året flyttats till trafikknaster för tåg. Motsvarande avvikelse syns på tåg där utfallet överstiger det budgeterade värdet med 13 124 tkr.

| Fördelning per medlem                        | (Tkr)          |                |                | Avvikelse<br>jmf budget |
|----------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|-------------------------|
|                                              | Budget 2017    | DÅR2 2017      | Utfall 2017    |                         |
| <b>Intäkter</b>                              | <b>165 930</b> | <b>160 511</b> | <b>159 752</b> | <b>6 178</b>            |
| Biljettintäkter, Landsbygdstrafik            | 59 511         | 53 342         | 52 889         | 6 622                   |
| Biljettintäkter, Stadstrafik                 | 55 555         | 53 735         | 53 349         | 2 206                   |
| Skolkort/elevkort                            | 50 333         | 52 984         | 52 958         | -2 625                  |
| Övriga intäkter                              | 531            | 450            | 556            | -25                     |
| <b>Kostnader</b>                             | <b>690 708</b> | <b>680 425</b> | <b>666 663</b> | <b>24 045</b>           |
| Förvaltningsavgifter                         | 39 187         | 38 702         | 35 241         | 3 946                   |
| Trafikrelaterade nettokostnader allm         | 38 333         | 16 869         | 16 360         | 21 973                  |
| Trafikkostnader                              | 613 188        | 624 854        | 615 062        | -1 874                  |
| Landsbygdstrafik Buss                        | 320 225        | 319 657        | 316 463        | 3 762                   |
| Stadstrafik                                  | 173 930        | 174 965        | 172 538        | 1 392                   |
| Tåg                                          | 117 278        | 128 901        | 130 402        | -13 124                 |
| Övrig trafik                                 | 1 755          | 1 332          | 1 201          | 554                     |
| Viten - busstrafik                           |                |                | -3 856         | 3 856                   |
| Viten - tågtrafik                            |                |                | -1 686         | 1 686                   |
| <b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>   | <b>524 778</b> | <b>519 914</b> | <b>506 910</b> | <b>17 868</b>           |
| Trafikkostnad Serviceresor                   | 104 533        | 110 430        | 108 039        | -3 506                  |
| Riksfärdtjänst                               | 3 376          | 3 396          | 3 034          | 342                     |
| Särskild kollektivtrafik adm kostnader       | 17 818         | 20 047         | 19 890         | -2 072                  |
| <b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b> | <b>125 727</b> | <b>133 873</b> | <b>130 963</b> | <b>-5 236</b>           |

## Landstinget Sörmland

Landstinget Sörmland ansvarar för regional landsbygdstrafik med buss, tåg, sjukresor och långa sjukresor. Utfallet för 2017 visar totalt på en positiv avvikelse med 2 772 tkr där den allmänna kollektivtrafiken står för 10 330 tkr av avvikelserna medan den särskilda kollektivtrafiken avviker

negativt med -7 558 tkr. Erlagda viten påverkar helårsutfallet positivt med 2 212 tkr; varav viten för den allmänna kollektivtrafiken 526 tkr och viten avseende tågtrafik 1 686 tkr.

| Andel trafikarbete 36,5 %                    | (Tkr)          |                |                |                      |
|----------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------------|
|                                              | Budget 2017    | DÅR2 2017      | Utfall 2017    | Avvikelse jmf budget |
| <b>Intäkter</b>                              | <b>48 170</b>  | <b>45 021</b>  | <b>45 401</b>  | <b>2 769</b>         |
| Biljettintäkter, Landsbygdstrafik            | 36 356         | 31 805         | 31 485         | 4 871                |
| Skolkort/elevkort                            | 11 622         | 13 053         | 13 713         | -2 091               |
| Övriga intäkter                              | 192            | 163            | 203            | -11                  |
| <b>Kostnader</b>                             | <b>298 128</b> | <b>288 161</b> | <b>285 030</b> | <b>13 098</b>        |
| Förvaltningsavgifter                         | 14 191         | 14 010         | 12 863         | 1 328                |
| Trafikrelaterade nettokostnader              | 24 880         | 3 907          | 4 358          | 20 522               |
| Trafikkostnader                              | 259 057        | 270 244        | 267 810        | -8 753               |
| varav                                        |                |                |                |                      |
| Landsbygdstrafik Buss                        | 141 703        | 141 313        | 139 614        | 2 089                |
| Tåg                                          | 117 278        | 128 901        | 130 402        | -13 124              |
| Övrig trafik                                 | 76             | 30             | 5              | 71                   |
| Viten - busstrafik                           |                |                | -526           | 526                  |
| Viten - tågtrafik                            |                |                | -1 686         | 1 686                |
| <b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>   | <b>249 959</b> | <b>243 140</b> | <b>239 629</b> | <b>10 330</b>        |
| Trafikkostnad serviceresor                   | 49 582         | 56 255         | 54 497         | -4 915               |
| Långa sjukresor                              | 968            | 968            | 605            | 363                  |
| Särskild kollektivtrafik adm kostnader       | 4 442          | 7 762          | 7 448          | -3 006               |
| <b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b> | <b>54 992</b>  | <b>64 985</b>  | <b>62 550</b>  | <b>-7 558</b>        |
| <b>Total nettokostnad</b>                    | <b>304 951</b> | <b>308 125</b> | <b>302 179</b> | <b>2 772</b>         |

### Allmän kollektivtrafik

Biljettintäkterna från landsbygdstrafiken är 4 871 tkr lägre än budgeterat. Införandet av Sörmlandstaxan har inneburit ett större intäktsstapp för Landstinget än antagandet i budget. Landstingets intäkter för skolkort ökar med 2 091 tkr jämfört med budget och vi ser även fortsatt att resandet med periodkort på tåg ökar. Landstinget får dock låga intäkter för resandet trots att de bär kostnaderna.

Kostnader för landsbygdstrafik visar på ett positivt helårsresultat med 2 089 tkr. Vi har sett en lägre indexutveckling än budgeterat vilket påverkar trafik kostnaderna för landsbygdstrafiken positivt. Detta har dock till viss del motverkats av en högre andel tomkörningar. Resandeutvecklingen under perioden har varit positiv.

Kostnaderna för tågtrafiken visar på en negativ avvikelse jämfört med budget med -13 124 tkr men beror främst på att banavgifter tidigare redovisades som en trafikrelaterad nettokostnad men nu är inkluderad i trafik kostnaderna. I sammanställningen ovan ingår den taxesubvention som Landstinget Sörmland får från Gnesta kommun om 3 400 tkr,

vilken hanteras som en trafikrelaterad nettokostnad. För 2017 utger dock Landstinget Sörmland 1 200 tkr till Gnesta kommun avseende intäktsbortfall.

### Särskild kollektivtrafik

Nettokostnaden för den särskilda kollektivtrafiken visar på en negativ avvikelse med -7 558 tkr jämfört mot budget, varav en ökning av trafik kostnaden för serviceresor med -4 915 tkr. Resandeutvecklingen för serviceresor har varit högre än budgeterat och vi ser också en högre indexutveckling än budgeterat. En stor anledning till de ökade kostnaderna är även de direktupphandlade avtalen för Flen och Nyköping med högre kilometerkostnad och bonuspåslag.

Den administrativa kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken uppgår för 2017 till 7 448 tkr vilket ger en ökning för Landstinget med -3 006 tkr jämfört mot budget. Detta som följd av en underskattning av den budgeterade administrativa kostnaden samt ett ökat resande och en högre kostnadsutveckling för sjukresor.



## Eskilstuna kommun

Eskilstuna kommun ansvarar för lokal landsbygdstrafik med buss inom Eskilstuna kommun, stadstrafik och i den särskilda kollektivtrafiken för färdtjänst, vissa delar av skolresor samt riksfärdtjänst.

| Andel trafikarbete 24,8 %                    |  | (Tkr)          |                |                                     |
|----------------------------------------------|--|----------------|----------------|-------------------------------------|
|                                              |  | Budget 2017    | DÅR2 2017      | Utfall 2017    Avvikelse jmf budget |
| <b>Intäkter</b>                              |  | <b>61 998</b>  | <b>59 226</b>  | <b>58 851    3 147</b>              |
| Biljettintäkter, Landsbygdstrafik            |  | 5 209          | 4 468          | 4 343    866                        |
| Biljettintäkter, Stadstrafik                 |  | 37 896         | 35 795         | 35 587    2 309                     |
| Skolkort/elevkort                            |  | 18 763         | 18 853         | 18 783    -20                       |
| Övriga intäkter                              |  | 130            | 110            | 138    -8                           |
| <b>Kostnader</b>                             |  | <b>168 713</b> | <b>169 351</b> | <b>164 681    4 032</b>             |
| <i>Förvaltningsavgifter</i>                  |  | 9 603          | 9 482          | 8 736    867                        |
| <i>Trafikrelaterade nettokostnader</i>       |  | 3 862          | 4 133          | 3 827    35                         |
| <i>Trafikkostnader</i>                       |  | 155 248        | 155 736        | 152 118    3 130                    |
| varav                                        |  |                |                |                                     |
| Landsbygdstrafik Buss                        |  | 32 580         | 32 158         | 32 968    -388                      |
| Stadstrafik                                  |  | 122 668        | 123 577        | 121 675    993                      |
| Viten                                        |  |                |                | -2 525    2 525                     |
| <b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>   |  | <b>106 715</b> | <b>110 125</b> | <b>105 830    885</b>               |
| Trafikkostnad serviceresor                   |  | 31 675         | 27 677         | 27 221    4 454                     |
| Riksfärdtjänst                               |  | 556            | 570            | 610    -54                          |
| Särskild kollektivtrafik adm kostnader       |  | 7 169          | 6 732          | 6 530    639                        |
| <b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b> |  | <b>39 400</b>  | <b>34 979</b>  | <b>34 361    5 039</b>              |
| <b>Total nettokostnad</b>                    |  | <b>146 115</b> | <b>145 104</b> | <b>140 191    5 924</b>             |

### Allmän kollektivtrafik

Biljettintäkterna från såväl landsbygds- som stadstrafik är lägre än budgeterat; totalt en negativ avvikelse med 3 147 tkr. Införandet av Sörmlandstaxan samt fria resor på 65+-kort har inneburit ett större intäktstapp för Eskilstuna kommun jämfört mot antagandet i budget. Avvikelsen beror också på att resandeutvecklingen nästan enkom beror på produkterna 65+ och elevkort och att resenärsutvecklingen bland övriga är marginell. Intäkterna för skolkort ligger dock i nivå med de budgeterade skolkortsintäkterna.

Trafikkostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken visar på ett positivt helårsresultat med 3 130 tkr, varav viten står för 2 525 tkr av sänkningen. Vi har dock även sett en lägre indexutveckling än budgeterat vilket påverkar trafikkostnaderna för positivt. Detta har dock till viss del motverkats av en tillkommande produktion i Eskilstuna samt ett ökat antal tomkörningar. Den ökade produktionen avser linjerna 9 och 230, där den största produktionsökningen återfinns på linje 230.

### Särskild kollektivtrafik

Nettokostnaden för den särskilda kollektivtrafiken visar på en positiv avvikelse med 5 039 tkr jämfört mot budget, varav en minskning av trafikkostnaden för serviceresor med 4 454 tkr. Resandeutvecklingen för serviceresor har varit lägre än budgeterat med anledning av förändring av riktlinjer för skolskjuts som har lett till ett mindre antal resor inom den kategorin.

Den administrativa kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken är för Eskilstuna kommun 639 tkr lägre jämfört mot budget.

## Flens kommun

Flens kommun ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för lokal landsbygdstrafik med buss samt efterfrågestyrd trafik/kompletteringstrafik inom Flens kommun, och i den särskilda kollektivtrafiken för färdtjänst. Flen införde även i december 2016 en stadslinje, men då denna linje trafikerar med en landsortsbuss hänförs kostnaderna till landsbygdstrafiken.

| Andel trafikarbete 2,9 %                     | (Tkr)         |               |               |                      |
|----------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------------|
|                                              | Budget 2017   | DÅR2 2017     | Utfall 2017   | Avvikelse jmf budget |
| <b>Intäkter</b>                              | <b>5 660</b>  | <b>5 228</b>  | <b>5 025</b>  | <b>635</b>           |
| Biljettintäkter, Landsbygdstrafik            | 3 131         | 2 994         | 2 879         | 252                  |
| Skolkort/elevkort                            | 2 514         | 2 221         | 2 130         | 384                  |
| Övriga intäkter                              | 15            | 13            | 16            | -1                   |
| <b>Kostnader</b>                             | <b>18 533</b> | <b>18 520</b> | <b>17 931</b> | <b>602</b>           |
| Förvaltningsavgifter                         | 1 142         | 1 122         | 1 029         | 113                  |
| Trafikrelaterade nettokostnader              | 459           | 489           | 451           | 8                    |
| Trafikkostnader                              | 16 932        | 16 909        | 16 451        | 481                  |
| varav                                        |               |               |               |                      |
| Landsbygdstrafik Buss                        | 16 682        | 16 918        | 16 509        | 173                  |
| Viten                                        |               |               | -83           | 83                   |
| <b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>   | <b>12 874</b> | <b>13 292</b> | <b>12 906</b> | <b>-32</b>           |
| Trafikkostnad serviceresor                   | 4 009         | 5 067         | 5 066         | -1 057               |
| Riksfärdtjänst                               | 146           | 146           | 118           | 28                   |
| Särskild kollektivtrafik adm kostnader       | 1 004         | 942           | 1 011         | -7                   |
| <b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b> | <b>5 159</b>  | <b>6 155</b>  | <b>6 195</b>  | <b>-1 036</b>        |
| <b>Total nettokostnad</b>                    | <b>18 033</b> | <b>19 447</b> | <b>19 100</b> | <b>-1 067</b>        |

### Allmän kollektivtrafik

Biljettintäkterna från såväl landsbygd samt skolkort är lägre än budgeterat; totalt en negativ avvikelse med 635 tkr. Efter flera år av positiv resandeutveckling i den allmänna kollektivtrafiken ses nu en svagare utveckling av resandet, på främst linje 430, vilket påverkar intäkterna negativt.

Trafikkostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken visar på ett positivt helårsresultat med 481 tkr, varav viten står för 83 tkr av sänkningen. Vi har dock även sett en lägre indexutveckling än budgeterat vilket påverkar trafikkostnaderna för positivt. Detta har dock till viss del motverkats av en utökad trafikbeställning i Flen samt ett ökat antal tomkörningar.

### Särskild kollektivtrafik

Nettokostnaden för den särskilda kollektivtrafiken visar på en negativ avvikelse med 1 036 tkr jämfört mot budget, varav en ökning av trafikkostnaden för serviceresor med 1 057 tkr. Resandeutvecklingen för serviceresor har varit något högre än budgeterat och vi ser också en högre indexutveckling än budgeterat. De ökade kostnaderna beror främst på direktupphandlade avtal med högre kilometerkostnad och bonuspåslag.

## Gnesta kommun

Gnesta kommun ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för lokal landsbygdstrafik med buss samt efterfrågestyrd trafik/kompletteringstrafik inom Gnesta kommun, och i den särskilda kollektivtrafiken för färdtjänst, skolskjuts och riksfärdtjänst.

| Andel allmänna 3,7 %                         | (Tkr)         |               |               |                      |
|----------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------------|
|                                              | Budget 2017   | DÅR2 2017     | Utfall 2017   | Avvikelse jmf budget |
| <b>Intäkter</b>                              | <b>3 175</b>  | <b>3 221</b>  | <b>3 243</b>  | <b>-68</b>           |
| Biljettintäkter, Landsbygdstrafik            | 2 009         | 1 849         | 1 929         | 80                   |
| Skolkort/elevkort                            | 1 146         | 1 355         | 1 293         | -147                 |
| Övriga intäkter                              | 20            | 17            | 21            | -1                   |
| <b>Kostnader</b>                             | <b>20 542</b> | <b>18 992</b> | <b>18 606</b> | <b>1 936</b>         |
| <i>Förvaltningsavgifter</i>                  | 1 465         | 1 432         | 1 318         | 147                  |
| <i>Trafikrelaterade nettokostnader</i>       | 3 989         | 2 824         | 2 777         | 1 212                |
| <i>Trafikkostnader</i>                       | 15 088        | 14 736        | 14 511        | 577                  |
| varav                                        |               |               |               |                      |
| Landsbygdstrafik Buss                        | 15 035        | 14 683        | 14 528        | 507                  |
| Viten                                        |               |               | -84           | 84                   |
| <b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>   | <b>17 367</b> | <b>15 771</b> | <b>15 363</b> | <b>2 004</b>         |
| Trafikkostnad serviceresor                   | 2 477         | 2 159         | 2 194         | 283                  |
| Riksfärdtjänst                               | 171           | 178           | 182           | -11                  |
| Särskild kollektivtrafik adm kostnader       | 638           | 470           | 485           | 153                  |
| <b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b> | <b>3 286</b>  | <b>2 807</b>  | <b>2 860</b>  | <b>426</b>           |
| <b>Total nettokostnad</b>                    | <b>20 653</b> | <b>18 578</b> | <b>18 223</b> | <b>2 430</b>         |

### Allmän kollektivtrafik

Biljettintäkterna totalt sett är 68 tkr högre än budgeterat; varav en minskning av biljettintäkterna för landsbygdstrafik med -80 tkr men en ökning av skolkortsintäkter med 147 tkr. Gnesta har en svag resandeutveckling; dock har resandet på linje 589 har under hösten varit förhållandevis god.

Trafikkostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken visar på ett positivt helårsresultat med 577 tkr, varav viten står för 84 tkr av sänkningen. Avvikelsen beror dels på en, för vår del, gynnsam indexutveckling men även på att linjelagd taxi har en förhållandevis stor påverkan på kostnaderna och dessa ligger under budget. Detta har dock till viss del motverkats ett ökat antal tomkörningar.

I sammanställningen ovan ingår även Gnesta kommuns taxesubvention till Landstinget Sörmland om 3 400 tkr. Gnesta kommun kommer dock för 2017 att erhålla en summa om 1 200 tkr från Landstinget Sörmland vilket innebär en nettokostnad på 2 200 tkr.

### Särskild kollektivtrafik

Nettokostnaden för den särskilda kollektivtrafiken visar på en positiv avvikelse med 426 tkr jämfört mot budget, varav en minskning av trafikkostnaden för serviceresor med 283 tkr. Resandeutvecklingen för serviceresor har varit lägre än budgeterat; delvis motverkat av en högre indexutveckling än budgeterat.

Den administrativa kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken är för Gnesta kommun 153 tkr lägre jämfört mot budget.

## Katrineholms kommun

Katrineholms kommun ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för lokal landsbygdstrafik med buss, stadstrafik samt efterfrågestyrd trafik/kompletteringstrafik inom Katrineholms kommun, och i den särskilda kollektivtrafiken för färdtjänst och riksferdtjänst.

| Andel trafikarbete 5,5 %                     | (Tkr)         |               |               |                      |
|----------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------------|
|                                              | Budget 2017   | DÅR2 2017     | Utfall 2017   | Avvikelse jmf budget |
| <b>Intäkter</b>                              | <b>5 697</b>  | <b>6 261</b>  | <b>6 086</b>  | <b>-389</b>          |
| Biljettintäkter, Landsbygdstrafik            | 1 189         | 1 154         | 1 131         | 58                   |
| Biljettintäkter, Stadstrafik                 | 2 207         | 2 316         | 2 267         | -60                  |
| Skolkort/elevkort                            | 2 272         | 2 766         | 2 658         | -386                 |
| Övriga intäkter                              | 29            | 25            | 31            | -2                   |
| <b>Kostnader</b>                             | <b>29 494</b> | <b>29 524</b> | <b>28 696</b> | <b>798</b>           |
| <i>Förvaltningsavgifter</i>                  | 2 139         | 2 129         | 1 938         | 201                  |
| <i>Trafikrelaterade nettokostnader</i>       | 860           | 928           | 849           | 11                   |
| <i>Trafikkostnader</i>                       | 26 495        | 26 467        | 25 909        | 586                  |
| varav                                        |               |               |               |                      |
| Landsbygdstrafik Buss                        | 19 523        | 19 536        | 19 194        | 329                  |
| Stadstrafik                                  | 6 843         | 6 781         | 6 714         | 129                  |
| Övrig trafik                                 | 130           | 150           | 151           | -21                  |
| Viten                                        |               |               | -151          | 151                  |
| <b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>   | <b>23 797</b> | <b>23 263</b> | <b>22 611</b> | <b>1 186</b>         |
| Trafikkostnad serviceresor                   | 3 294         | 2 837         | 2 841         | 453                  |
| Riksferdtjänst                               | 288           | 288           | 328           | -40                  |
| Särskild kollektivtrafik adm kostnader       | 912           | 656           | 679           | 233                  |
| <b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b> | <b>4 494</b>  | <b>3 781</b>  | <b>3 849</b>  | <b>645</b>           |
| <b>Total nettokostnad</b>                    | <b>28 291</b> | <b>27 044</b> | <b>26 460</b> | <b>1 831</b>         |

### Allmän kollektivtrafik

Biljettintäkterna, totalt sett, är 389 tkr högre än budgeterat. Ökningen ses främst i skolkortsintäkter men även till viss del i landsbygdstrafiken trots införandet av Sörmlandstaxan. Stadstrafikens biljettintäkter minskar dock jämfört med budget.

Trafikkostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken visar på ett positivt helårsresultat med 586 tkr, varav viten står för 151 tkr av sänkningen. Avvikelsen beror på en, för vår del, gynnsam indexutveckling. Detta har dock till viss del motverkats ett ökat antal tomkörningar samt ökade kostnader för omledningar vid trafikarbeten.

### Särskild kollektivtrafik

Nettokostnaden för den särskilda kollektivtrafiken visar på en positiv avvikelse med 645 tkr jämfört mot budget, varav en minskning av trafikkostnaden för serviceresor med 453 tkr. Resandeutvecklingen för serviceresor har varit lägre än budgeterat; delvis motverkat av en högre indexutveckling än budgeterat.

Den administrativa kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken är för Katrineholms kommun 233 tkr lägre jämfört mot budget

## Nyköpings kommun

Nyköpings kommun ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för lokal landsbygdstrafik med buss, stadstrafik samt efterfrågestyrd trafik/kompletteringstrafik där även skärgårdstrafiken ingår och i den särskilda kollektivtrafiken för färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjuts.

| Andel trafikarbete 14,5 %                    |               | (Tkr)         |               |                      |
|----------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------------|
|                                              | Budget 2017   | DÅR2 2017     | Utfall 2017   | Avvikelse jmf budget |
| <b>Intäkter</b>                              | <b>24 715</b> | <b>23 796</b> | <b>23 568</b> | <b>1 147</b>         |
| Biljettintäkter, Landsbygdstrafik            | 5 401         | 4 748         | 4 781         | 620                  |
| Biljettintäkter, Stadstrafik                 | 12 289        | 12 094        | 12 095        | 194                  |
| Skolkort/elevkort                            | 6 950         | 6 890         | 6 611         | 339                  |
| Övriga intäkter                              | 75            | 64            | 81            | -6                   |
| <b>Kostnader</b>                             | <b>84 593</b> | <b>84 713</b> | <b>82 390</b> | <b>2 203</b>         |
| Förvaltningsavgifter                         | 5 561         | 5 496         | 5 110         | 451                  |
| Trafikrelaterade nettokostnader              | 2 236         | 2 395         | 2 238         | -2                   |
| Trafikkostnader                              | 76 796        | 76 822        | 75 042        | 1 754                |
| varav                                        |               |               |               |                      |
| Landsbygdstrafik Buss                        | 41 917        | 42 015        | 41 066        | 851                  |
| Stadstrafik                                  | 34 028        | 34 074        | 33 650        | 378                  |
| Övrig trafik                                 | 852           | 733           | 691           | 161                  |
| Viten                                        |               |               | -365          | 365                  |
| <b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>   | <b>59 879</b> | <b>60 917</b> | <b>58 822</b> | <b>1 057</b>         |
| Trafikkostnad serviceresor                   | 4 317         | 6 079         | 6 107         | -1 790               |
| Riksfärdtjänst                               | 804           | 804           | 767           | 37                   |
| Särskild kollektivtrafik adm kostnader       | 1 411         | 1 196         | 1 362         | 49                   |
| <b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b> | <b>6 532</b>  | <b>8 079</b>  | <b>8 236</b>  | <b>-1 704</b>        |
| <b>Total nettokostnad</b>                    | <b>66 411</b> | <b>68 996</b> | <b>67 058</b> | <b>-647</b>          |

### Allmän kollektivtrafik

Biljettintäkterna, totalt sett, är 1 147 tkr lägre än budgeterat och minskningen ses såväl under stads- som landsbygdstrafiken men även under skolkortsintäkter. Orsaken till avvikelsen beror främst på att budgeten underskattat effekterna av införandet av Sörmlandstaxan. Resandeutvecklingen har varit god i både stads- och landsbygdstrafik men drivs till stor del av ett ökat användande av periodkort, och då främst reducerade 30-dagarskort till studenter och ungdomar. Resandet ökar också till stor del på Landstingets linjer vilket gör att intäktsökningen tillfaller dem.

Trafikkostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken visar på ett positivt helårsresultat med 1 754 tkr, varav viten står för 365 tkr av sänkningen. Kostnaderna är lägre än budget under alla trafikslag och avvikelsen beror främst på en, för vår del, gynnsam indexutveckling. Detta motverkas dock till viss del av ett ökat antal tomkörningar.

### Särskild kollektivtrafik

Nettokostnaden för den särskilda kollektivtrafiken visar på en negativ avvikelse med 1 704 tkr jämfört mot budget, varav en ökning av trafikkostnaden för serviceresor med 1 790 tkr. Resandeutvecklingen för serviceresor har varit högre än budgeterat och vi ser även en högre indexutveckling än budgeterat. Dessutom har kostnaderna ökat på grund av direktupphandlade avtal med en högre kilometerkostnad och bonus.

Den administrativa kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken är för Nyköpings kommun 49 tkr lägre jämfört mot budget.



## Oxelösunds kommun

Oxelösunds kommun ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för lokal landsbygdstrafik med buss och i den särskilda kollektivtrafiken för färdtjänst och riksfärdtjänst. Från 2016 är linje 815 indragen. Som följd av detta återstår enbart linje 615 som är anpassad till skolelevernas behov.

| Andel trafikarbete 0,1 %                     | (Tkr)        |              |              |                      |
|----------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|----------------------|
|                                              | Budget 2017  | DÅR2 2017    | Utfall 2017  | Avvikelse jmf budget |
| <b>Intäkter</b>                              | <b>603</b>   | <b>670</b>   | <b>697</b>   | <b>-94</b>           |
| Biljettintäkter, Landsbygdstrafik            | 37           | 83           | 103          | -66                  |
| Skolkort/elevkort                            | 563          | 585          | 594          | -31                  |
| Övriga intäkter                              | 3            | 2            | 1            | 2                    |
| <b>Kostnader</b>                             | <b>2 836</b> | <b>2 821</b> | <b>2 588</b> | <b>248</b>           |
| <i>Förvaltningsavgifter</i>                  | 190          | 194          | 35           | 155                  |
| <i>Trafikrelaterade nettokostnader</i>       | 76           | 84           | 15           | 61                   |
| <i>Trafikkostnader</i>                       | 2 570        | 2 543        | 2 537        | 33                   |
| varav                                        |              |              |              |                      |
| Landsbygdstrafik Buss                        | 2 570        | 2 543        | 2 539        | 31                   |
| Viten                                        |              |              | -2           | 2                    |
| <b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>   | <b>2 233</b> | <b>2 151</b> | <b>1 891</b> | <b>342</b>           |
| Trafikkostnad serviceresor                   | 1 117        | 1 174        | 1 192        | -75                  |
| Riksfärdtjänst                               | 185          | 185          | 161          | 24                   |
| Särskild kollektivtrafik adm kostnader       | 560          | 413          | 392          | 168                  |
| <b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b> | <b>1 862</b> | <b>1 772</b> | <b>1 744</b> | <b>118</b>           |
| <b>Total nettokostnad</b>                    | <b>4 095</b> | <b>3 923</b> | <b>3 635</b> | <b>460</b>           |

### Allmän kollektivtrafik

Biljettintäkterna, totalt sett, är 94 tkr högre än budgeterat. Resandeutvecklingen har under hösten varit god vilket påverkar biljettintäkterna för landsbygdstrafik positivt.

Trafikkostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken visar på ett positivt helårsresultat med 33 tkr, varav viten står för 2 tkr av sänkningen. De lägre kostnaderna beror främst på en, för vår del, gynnsam indexutveckling. Detta motverkas dock till viss del av ett ökat antal tomkörningar.

### Särskild kollektivtrafik

Nettokostnaden för den särskilda kollektivtrafiken visar, totalt sett, på en positiv avvikelse med 118 tkr jämfört mot budget. Däremot ses en ökning av trafikkostnaden för

serviceresor med 75 tkr. Resandeutvecklingen för serviceresor är i nivå med föregående år men antal utförda kilometer är högre vilket genererar en högre trafikkostnad. De direktupphandlade fordon i Nyköping påverkar kostnaden för då de även kör i Oxelösund. Vi ser även en högre indexutveckling än budgeterat.

Den administrativa kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken är för Oxelösunds kommun 168 tkr lägre jämfört mot budget.

## Strängnäs kommun

Strängnäs kommun ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för lokal landsbygdstrafik med buss, stadstrafik samt efterfrågestyrd trafik och i den särskilda kollektivtrafiken för färdtjänst och skolskjuts.

| Andel trafikarbete 8,2 %                     | (Tkr)         |               |               |                      |
|----------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------------|
|                                              | Budget 2017   | DÅR2 2017     | Utfall 2017   | Avvikelse jmf budget |
| <b>Intäkter</b>                              | <b>12 276</b> | <b>13 475</b> | <b>13 153</b> | <b>-877</b>          |
| Biljettintäkter, Landsbygdstrafik            | 4 795         | 4 870         | 4 838         | -43                  |
| Biljettintäkter, Stadstrafik                 | 3 164         | 3 530         | 3 400         | -236                 |
| Skolkort/elevkort                            | 4 271         | 5 036         | 4 870         | -599                 |
| Övriga intäkter                              | 46            | 39            | 45            | 1                    |
| <b>Kostnader</b>                             | <b>46 811</b> | <b>47 076</b> | <b>45 818</b> | <b>993</b>           |
| <i>Förvaltningsavgifter</i>                  | 3 403         | 3 367         | 2 879         | 524                  |
| <i>Trafikrelaterade nettokostnader</i>       | 1 368         | 1 468         | 1 261         | 107                  |
| <i>Trafikkostnader</i>                       | 42 040        | 42 241        | 41 677        | 363                  |
| varav                                        |               |               |               |                      |
| Landsbygdstrafik Buss                        | 31 396        | 31 456        | 31 035        | 361                  |
| Stadstrafik                                  | 10 392        | 10 532        | 10 498        | -106                 |
| Övrig trafik                                 | 253           | 253           | 204           | 49                   |
| Viten                                        |               |               | -60           | 60                   |
| <b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>   | <b>34 535</b> | <b>33 601</b> | <b>32 664</b> | <b>1 871</b>         |
| Trafikkostnad serviceresor                   | 4 676         | 5 920         | 5 685         | -1 009               |
| Särskild kollektivtrafik adm kostnader       | 983           | 1 201         | 1 231         | -248                 |
| <b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b> | <b>5 659</b>  | <b>7 121</b>  | <b>6 916</b>  | <b>-1 257</b>        |
| <b>Total nettokostnad</b>                    | <b>40 194</b> | <b>40 722</b> | <b>39 580</b> | <b>614</b>           |

### Allmän kollektivtrafik

Biljettintäkterna, totalt sett, är 877 tkr högre än budgeterat. En ökning av intäkterna ses hos alla trafikslag, men till största del för skolkortsintäkter. Resandeutvecklingen har under året varit god men något svagare under årets sista kvartal.

Trafikkostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken visar på ett positivt helårsresultat med 361 tkr, varav viten står för 60 tkr av sänkningen. De lägre kostnaderna beror främst på en, för vår del, gynnsam indexutveckling. Stadstrafiken har dock en högre kostnad än budget vilket främst beror på en ökning av kostnaderna på grund av en förstärkningsbuss.

### Särskild kollektivtrafik

Nettokostnaden för den särskilda kollektivtrafiken visar, totalt sett, på en negativ avvikelse med 1 257 tkr jämfört mot budget, varav en ökning av trafikkostnaden för serviceresor med 1 009 tkr. Resandeutvecklingen för serviceresor är högre än budgeterat vilket genererar en högre trafikkostnad. Med anledning av att Strängnäs kommun är ny i uppdraget har budgeten avseende trafikkostnaden varit mycket osäker. Vi ser dock en högre indexutveckling än budgeterat.

Den administrativa kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken är för Strängnäs kommun 248 tkr högre jämfört mot budget vilket drivs av en högre resandeutveckling men även tidigare nämnda osäkerheter kring budgetläggningen.

## Trosa kommun

Trosa kommun ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för lokal landsbygdstrafik med buss samt efterfrågestyrd trafik/kompletteringstrafik och i den särskilda för färdtjänst och riksferietjänst.

| Andel trafikarbete: 1,9 %                    |              | (Tkr)        |              |                      |
|----------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|----------------------|
|                                              | Budget 2017  | DÅR2 2017    | Utfall 2017  | Avvikelse jmf budget |
| <b>Intäkter</b>                              | <b>1 541</b> | <b>1 396</b> | <b>1 454</b> | <b>87</b>            |
| Biljettintäkter, Landsbygdstrafik            | 474          | 461          | 463          | 11                   |
| Skolkort/elevkort                            | 1 057        | 926          | 981          | 76                   |
| Övriga intäkter                              | 10           | 9            | 11           | -1                   |
| <b>Kostnader</b>                             | <b>8 175</b> | <b>8 427</b> | <b>8 350</b> | <b>-175</b>          |
| <i>Förvaltningsavgifter</i>                  | 752          | 735          | 670          | 82                   |
| <i>Trafikrelaterade nettokostnader</i>       | 302          | 321          | 293          | 9                    |
| <i>Trafikkostnader</i>                       | 7 121        | 7 371        | 7 387        | -266                 |
| varav                                        |              |              |              |                      |
| Landsbygdstrafik Buss                        | 7 048        | 7 301        | 7 349        | -301                 |
| Övrig trafik                                 | 73           | 70           | 70           | 3                    |
| Viten                                        |              |              | -32          | 32                   |
| <b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>   | <b>6 634</b> | <b>7 031</b> | <b>6 896</b> | <b>-262</b>          |
| Trafikkostnad serviceresor                   | 2 069        | 2 031        | 2 082        | -13                  |
| Riksferietjänst                              | 258          | 258          | 263          | -5                   |
| Särskild kollektivtrafik adm kostnader       | 416          | 442          | 493          | -77                  |
| <b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b> | <b>2 743</b> | <b>2 731</b> | <b>2 838</b> | <b>-95</b>           |
| <b>Total nettokostnad</b>                    | <b>2 743</b> | <b>2 731</b> | <b>2 838</b> | <b>-357</b>          |

### Allmän kollektivtrafik

Biljettintäkterna, totalt sett, är 87 tkr lägre än budgeterat.

Trafikkostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken visar på ett negativt helårsresultat med 262 tkr. De högre kostnaderna beror huvudsakligen på att taxikostnader har en förhållandevis stor påverkan och dessa ligger under året högre än budget, främst avseende linje 552 och 550. Förklaringen återfinns även i ett ökat antal tomkörningar. Detta har dock till viss del motverkats av en, för vår del, gynnsam indexutveckling.

### Särskild kollektivtrafik

Nettokostnaden för den särskilda kollektivtrafiken visar, totalt sett, på en negativ avvikelse med 95 tkr jämfört mot budget, varav en ökning av trafikkostnaden för serviceresor med 13 tkr. Resandeutvecklingen för serviceresor ligger i linje med budget; dock motverkat av en högre indexutveckling än budgeterat.

Den administrativa kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken är för Trosa kommun 77 tkr högre jämfört mot budget.

## Vingåkers kommun

Vingåkers kommun ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för lokal landsbygdstrafik med buss samt efterfrågestyrd trafik/kompletteringstrafik och i den särskilda för färdtjänst.

| Andel trafikarbete 1,9 %                     | (Tkr)         |               |               |                      |
|----------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------------|
|                                              | Budget 2017   | DÅR2 2017     | Utfall 2017   | Avvikelse jmf budget |
| <b>Intäkter</b>                              | <b>2 095</b>  | <b>2 218</b>  | <b>2 273</b>  | <b>-178</b>          |
| Biljettintäkter, Landsbygdstrafik            | 910           | 910           | 938           | -28                  |
| Skolkort/elevkort                            | 1 175         | 1 299         | 1 325         | -150                 |
| Övriga intäkter                              | 10            | 9             | 10            |                      |
| <b>Kostnader</b>                             | <b>12 880</b> | <b>12 841</b> | <b>12 571</b> | <b>309</b>           |
| <i>Förvaltningsavgifter</i>                  | 741           | 735           | 663           | 78                   |
| <i>Trafikrelaterade nettokostnader</i>       | 298           | 321           | 290           | 8                    |
| <i>Trafikkostnader</i>                       | 11 841        | 11 785        | 11 619        | 222                  |
| varav                                        |               |               |               |                      |
| Landsbygdstrafik Buss                        | 11 771        | 11 733        | 11 587        | 184                  |
| Övrig trafik                                 | 70            | 52            | 61            | 9                    |
| Viten                                        |               |               | -29           | 29                   |
| <b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>   | <b>10 785</b> | <b>10 623</b> | <b>10 298</b> | <b>487</b>           |
| Trafikkostnad serviceresor                   | 1 317         | 1 231         | 1 155         | 162                  |
| Särskild kollektivtrafik adm kostnader       | 283           | 234           | 255           | 28                   |
| <b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b> | <b>1 600</b>  | <b>1 465</b>  | <b>1 409</b>  | <b>191</b>           |
| <b>Total nettokostnad</b>                    | <b>12 385</b> | <b>12 088</b> | <b>11 708</b> | <b>677</b>           |

### Allmän kollektivtrafik

Biljettintäkterna, totalt sett, är 178 tkr högre än budgeterat. Resandeutveckling har varit god under året på kommunens största linjer.

Trafikkostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken visar på ett negativt helårsresultat med 222 tkr. De lägre kostnaderna beror huvudsakligen på en, för vår del, gynnsam indexutveckling. Detta är delvis motverkat av ett högre antal tomkörningar än budget.

### Särskild kollektivtrafik

Nettokostnaden för den särskilda kollektivtrafiken visar, totalt sett, på en positiv avvikelse med 191 tkr jämfört mot budget, varav en minskning av trafikkostnaden för serviceresor med 162 tkr. Resandeutvecklingen för serviceresor är lägre än budgeterat; dock till viss del motverkat av en högre indexutveckling än budget.

Den administrativa kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken är för Vingåkers kommun 28 tkr lägre jämfört mot budget.

## Noter (belopp i tkr)

|              |                                | Sörmlands<br>Kollektivtrafikmyndighet |                |                | Koncernen Sörmlands<br>Kollektivtrafikmyndighet |                |
|--------------|--------------------------------|---------------------------------------|----------------|----------------|-------------------------------------------------|----------------|
|              |                                | 2017                                  | 2016           | 2015           | 2017                                            | 2016           |
| <b>Not 1</b> | <b>Verksamhetens intäkter</b>  | <b>159 752</b>                        | <b>217 054</b> | <b>194 204</b> | <b>159 752</b>                                  | <b>217 054</b> |
|              | Biljettintäkter                | 106 238                               | 110 560        | 110 279        | 106 238                                         | 110 560        |
|              | Skolkortsintäkter              | 52 958                                | 56 548         | 60 080         | 52 958                                          | 56 548         |
|              | Övrigt                         | 556                                   | 49 947         | 23 846         | 556                                             | 49 947         |
| <b>Not 2</b> | <b>Verksamhetens kostnader</b> | <b>797 633</b>                        | <b>778 700</b> | <b>668 282</b> | <b>797 633</b>                                  | <b>778 700</b> |
|              | Trafikkostnader                | 726 135                               | 664 684        | 579 103        | 726 135                                         | 664 684        |
|              | Övriga kostnader               | 71 498                                | 114 016        | 89 179         | 71 498                                          | 114 016        |
|              | varav                          |                                       |                |                |                                                 |                |
|              | löner och ersättningar         | 31 889                                | 24 838         | 13 989         | 31 889                                          | 24 838         |
|              | sociala avgifter               | 9 081                                 | 10 565         | 5 506          | 9 081                                           | 10 565         |
| <b>Not 3</b> | <b>Medlemsbidrag</b>           | <b>637 875</b>                        | <b>589 600</b> | <b>472 936</b> | <b>637 875</b>                                  | <b>589 600</b> |
|              | Landstinget Sörmland           | 302 181                               | 282 824        | 231 420        | 302 181                                         | 282 824        |
|              | Eskilstuna kommun              | 140 193                               | 128 467        | 94 697         | 140 193                                         | 128 467        |
|              | Flens kommun                   | 19 101                                | 14 300         | 9 826          | 19 101                                          | 14 300         |
|              | Gnesta kommun                  | 18 224                                | 19 018         | 12 994         | 18 224                                          | 19 018         |
|              | Katrineholms kommun            | 26 460                                | 25 600         | 20 163         | 26 460                                          | 25 600         |
|              | Nyköpings kommun               | 67 059                                | 61 858         | 52 704         | 67 059                                          | 61 858         |
|              | Oxelösunds kommun              | 3 635                                 | 3 697          | 2 752          | 3 635                                           | 3 697          |
|              | Strängnäs kommun               | 39 580                                | 31 155         | 30 407         | 39 580                                          | 31 155         |
|              | Trosa kommun                   | 9 735                                 | 10 927         | 9 123          | 9 735                                           | 10 927         |
|              | Vingåkers kommun               | 11 708                                | 11 416         | 8 849          | 11 708                                          | 11 416         |
| <b>Not 4</b> | <b>Materiella</b>              | <b>29 299</b>                         | <b>8 340</b>   | <b>432</b>     | <b>48 611</b>                                   | <b>39 289</b>  |
|              | Trafikinventarie               |                                       |                |                |                                                 |                |
|              | Ingående anskaffningsvärde     | 43 556                                | 36 034         | 36 077         | 43 556                                          | 36 034         |
|              | Omklassificering               |                                       | 6 820          |                |                                                 | 6 820          |
|              | Årets anskaffning              | 26 430                                | 702            |                | 26 430                                          | 702            |
|              | Årets utrangeringar            |                                       |                | -43            |                                                 |                |
|              | Utgående ackumulerade          | 69 987                                | 43 556         | 36 034         | 69 987                                          | 43 556         |
|              | anskaffningsvärde              |                                       |                |                |                                                 |                |
|              | Ackumulerade avskrivningar     | -41 486                               | -36 271        | -36 034        | -41 486                                         | -36 271        |
|              | varav årets avskrivning        | -5 215                                | -237           | -94            | -5 215                                          | -237           |
|              | Redovisat värde vid årets slut | 28 500                                | 7 286          |                | 28 500                                          | 7 286          |
|              | Bilar och andra                |                                       |                |                |                                                 |                |
|              | transportmedel                 |                                       |                |                |                                                 |                |
|              | Ingående anskaffningsvärde     | 977                                   | 977            | 977            | 1 792                                           | 1 792          |
|              | Årets anskaffning              |                                       |                |                |                                                 |                |
|              | Årets utrangeringar            |                                       |                |                | -497                                            |                |
|              | Utgående ackumulerade          | 977                                   | 977            | 977            | 1 295                                           | 1 792          |
|              | anskaffningsvärde              |                                       |                |                |                                                 |                |
|              | Ackumulerade avskrivningar     | -977                                  | -977           | -977           | -1 295                                          | -1 792         |
|              | bilar o andra transp medel     |                                       |                |                |                                                 |                |
|              | varav årets avskrivning        |                                       |                | -33            |                                                 |                |
|              | Redovisat värde vid årets slut |                                       |                |                |                                                 |                |



|              |                                                                                   | Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet |        |        | Koncernen Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet |         |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|--------|--------|----------------------------------------------|---------|
|              |                                                                                   | 2017                               | 2016   | 2015   | 2017                                         | 2016    |
| <b>Not 4</b> | Inventarier i annans fastighet                                                    |                                    |        |        |                                              |         |
| <b>Forts</b> | Ingående anskaffningsvärde                                                        | 1 446                              | 1 446  | 1 446  | 1 446                                        | 1 446   |
|              | Årets anskaffning                                                                 |                                    |        |        |                                              |         |
|              | Årets utrangeringar                                                               |                                    |        |        |                                              |         |
|              | Utgående ackumulerade anskaffningsvärde                                           | 1 446                              | 1 446  | 1 446  | 1 446                                        | 1 446   |
|              | Ackumulerade avskrivningar inventarier i annans fastighet varav årets avskrivning | -1 446                             | -1 446 | -1 446 | -1 446                                       | -1 446  |
|              | Redovisat värde vid årets slut                                                    |                                    |        |        |                                              |         |
|              | Övriga maskiner och inventarier                                                   |                                    |        |        |                                              |         |
|              | Ingående anskaffningsvärde                                                        | 1 896                              | 943    | 942    | 64 813                                       | 62 391  |
|              | Årets anskaffning                                                                 | 65                                 | 953    | 1      | 65                                           | 2 421   |
|              | Omklassificering                                                                  |                                    |        |        |                                              |         |
|              | Årets utrangeringar                                                               |                                    |        |        |                                              |         |
|              | Utgående ackumulerade anskaffningsvärde                                           | 1 961                              | 1 896  | 943    | 34 878                                       | 64 812  |
|              | Ack avskrivningar övr mask o inventarier                                          | -1 162                             | -841   | -511   | -51 324                                      | -47 535 |
|              | varav årets avskrivning                                                           | -321                               | -330   | -154   | -3 293                                       | -3 798  |
|              | Redovisat värde vid årets slut                                                    | 799                                | 1 055  | 432    | 10 582                                       | 13 809  |
|              | Pågående arbeten                                                                  | 14 093                             | 7 842  |        | 14 093                                       | 7 842   |
|              | Omklassificering                                                                  |                                    | -7 842 |        |                                              | -215    |
|              | Ingående värde                                                                    |                                    |        |        |                                              |         |
|              | Redovisat värde vid årets slut                                                    | 14 093                             |        | 7 842  | 14 093                                       | 215     |
|              | Fastigheter i Länstrafiken                                                        |                                    |        |        |                                              |         |
|              | Ingående anskaffningsvärde                                                        |                                    |        |        | 6 056                                        | 7 402   |
|              | Ack avskrivningar                                                                 |                                    |        |        | -1 682                                       | -1 346  |
|              | varav årets avskrivning                                                           |                                    |        |        | -336                                         | -336    |
|              | Redovisat värde vid årets slut                                                    |                                    |        |        | 4 374                                        | 6 056   |
|              | Byggnader och mark                                                                |                                    |        |        |                                              |         |
|              | Ingående anskaffningsvärde                                                        |                                    |        |        | 58 697                                       | 57 319  |
|              | Årets anskaffning                                                                 |                                    |        |        |                                              | 1 378   |
|              | Årets utrangeringar                                                               |                                    |        |        |                                              |         |
|              | Utgående ackumulerade anskaffningsvärde                                           |                                    |        |        | 58 697                                       | 58 697  |
|              | Ack avskrivningar byggnader och mark                                              |                                    |        |        | -53 927                                      | -53 562 |
|              | varav årets avskrivning                                                           |                                    |        |        | -365                                         | -326    |
|              | Redovisat värde vid årets slut                                                    |                                    |        |        | 4 770                                        | 5 135   |

| Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet |                                                                                                                                      |  |        |             |              | Koncernen Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet |              |              |              |              |
|------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--------|-------------|--------------|----------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|                                    |                                                                                                                                      |  |        |             |              | 2017                                         | 2016         | 2015         | 2017         | 2016         |
| Not 4 forts.                       | Mark och markanläggningar                                                                                                            |  |        |             |              |                                              |              |              |              |              |
|                                    | Ingående anskaffningsvärde                                                                                                           |  |        |             |              |                                              |              |              | 13 153       | 13 153       |
|                                    | Årets anskaffning                                                                                                                    |  |        |             |              |                                              |              |              |              |              |
|                                    | Årets utrangeringar                                                                                                                  |  |        |             |              |                                              |              |              |              |              |
|                                    | Utgående ackumulerade anskaffningsvärde                                                                                              |  |        |             |              |                                              |              |              | 13 153       | 13 153       |
|                                    | Ack avskrivningar mark och markanläggningar                                                                                          |  |        |             |              |                                              |              |              | -8 393       | -8 324       |
|                                    | varav årets avskrivning                                                                                                              |  |        |             |              |                                              |              |              | -69          | -69          |
| Redovisat värde vid årets slut     |                                                                                                                                      |  |        |             |              |                                              |              | 4 760        | 4 829        |              |
| Not 5                              | Ägt företag                                                                                                                          |  |        |             |              |                                              |              |              |              |              |
|                                    | Aktier i Länstrafiken Sörmland, ägt till 100 %                                                                                       |  |        |             |              | 39 000                                       | 39 000       | 39 000       |              |              |
| Not 6                              | Andelar i intresseföretag                                                                                                            |  | Antal  | Kvotvärde   | Bokför värde | Bokför värde                                 | Bokför värde | Bokför värde | Bokför värde | Bokför värde |
|                                    |                                                                                                                                      |  |        | belopp i kr |              |                                              |              |              |              |              |
|                                    | Transitio AB                                                                                                                         |  | 10 000 | 100         | 1 000        | 1 000                                        | 1 000        | 1 000        | 1 000        | 1 000        |
|                                    | Mälardalstrafik AB                                                                                                                   |  | 18     | 5 000       | 90           | 90                                           | 90           | 90           | 90           | 90           |
|                                    | Länstrafiken i Mälardalen AB                                                                                                         |  | 500    | 100         |              |                                              |              | 50           | 50           |              |
|                                    | Samtrafiken i Sverige AB                                                                                                             |  | 30     | 2 000       | 60           | 60                                           | 60           | 60           | 60           | 60           |
|                                    | Bussgods Ekonomisk Förening                                                                                                          |  | 1      | 1 500       |              |                                              |              | 0            | 0            | 0            |
|                                    | Summa                                                                                                                                |  |        |             | 1 150        | 1 150                                        | 1 150        | 1 200        | 1 200        |              |
| Not 7                              | Fordringar                                                                                                                           |  |        |             | 97 601       | 252 832                                      | 74 693       | 95 310       | 252 832      |              |
|                                    | Kundfordringar                                                                                                                       |  |        |             | 82 994       | 234 816                                      | 52 123       | 82 943       | 234 816      |              |
|                                    | Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter                                                                                         |  |        |             | 6 255        | 9 282                                        | 14 207       | 6 255        | 9 282        |              |
|                                    | Övriga kortfristiga fordringar                                                                                                       |  |        |             | 8 352        | 8 734                                        | 8 362        | 6 112        | 8 734        |              |
| Not 8                              | Kassa/bank                                                                                                                           |  |        |             | 61 523       | 98 983                                       | 89 684       | 69 827       | 108 496      |              |
|                                    | Avser banktillgodohavanden som ingår i Landstinget Sörmlands koncernstruktur där Kollektivtrafikmyndigheten har 25 000 tkr i kredit. |  |        |             |              |                                              |              |              |              |              |

| Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet |                             |           |           | Koncernen Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet |                     |
|------------------------------------|-----------------------------|-----------|-----------|----------------------------------------------|---------------------|
|                                    |                             |           |           | 2017                                         | 2016                |
|                                    |                             |           |           | 2015                                         |                     |
|                                    |                             |           |           | 2017                                         | 2016                |
| Not 9                              | Avsättningar                |           |           |                                              |                     |
|                                    | Ingående avsättning         | 2 136     | 785       | 399                                          | 2 136 785           |
|                                    | Nyintjänad pension          | 850       | 1 075     | 303                                          | 850 1 075           |
|                                    | Ränteförändring             |           | 15        | 8                                            |                     |
|                                    | Särskild löneskatt          | 210       | 261       | 75                                           | 210 261             |
|                                    | Utgående avsättning         | 3 196     | 2 136     | 785                                          | 3 196 2 136         |
| Not 10                             | Kortfristiga skulder        | 190 859   | 359 117   | 172 964                                      | 190 823 361 622     |
|                                    | Leverantörsskulder          | 48 594    | 46 269    | 56 098                                       | 49 229 232 640      |
|                                    | Övriga kortfristiga skulder | 142 265   | 312 848   | 116 866                                      | 141 595 128 982     |
| Not 11                             | Ansvarsförbindelser         |           |           |                                              |                     |
|                                    | Borgensförbindelse          |           |           |                                              |                     |
|                                    | AB Transitio                | 1 909 091 | 1 909 091 |                                              | 6 109 091 6 109 091 |

## Redovisningsprinciper

Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets årsredovisning har upprättats enligt kommunal redovisningslag och rådet för kommunal redovisning.

Vi tillämpar samma grundläggande redovisningsprinciper och beräkningsmetoder vid upprättande av delårsbokslut som vid årsredovisningen. Uppställningsformen för driftsredovisningen avviker från resultaträkningen. Vald uppställningsform bedöms ge en mer fullständig och rättvisande bild av verksamheten och är anpassade till länets modell för fördelning av ansvar och kostnader.

### Intäkter och kundfordringar

Försäljning redovisas vid leverans av produkter till kund, i enlighet med försäljningsvillkoren. Försäljningen redovisas efter avdrag för mervärdesskatt och rabatter. I den sammanställda redovisningen har koncernintern försäljning eliminerats. Kundfordringar redovisas som omsättningstillgångar till det belopp som förväntas bli inbetalt efter avdrag för individuellt bedömda osäkra kundfordringar.

### Anläggningstillgångar

Anläggningstillgångar avses investeringar med en ekonomisk livslängd på minst tre år och ett anskaffningsvärde om minst ett halvt prisbasbelopp. Anläggningstillgångarna värderas till anskaffningsvärdet med avdrag för planmässiga avskrivningar. Avskrivningar görs med linjär avskrivning, dvs. med samma belopp varje månad. Avskrivningar av kontorsinventarier påbörjas perioden efter mottagen faktura och görs efter bedömning av tillgångens ekonomiska livslängd. Avskrivningar på övriga anläggningstillgångar påbörjas när investeringen är färdig att tas i bruk och görs efter bedömning av tillgångens ekonomiska livslängd.

Huvudsakligen tillämpas följande avskrivningstider:

- Maskiner och inventarier: 6-10 år
- Kontorsinventarier: 5 år
- Byggnader 25 och 50 år
- Markanläggningar 20 och 30 år

### Löner, semesterlöneskuld och pensionsåtaganden

Semesterlöneskulden utgörs av ej uttagna semesterdagar. Semesterlöneskuld samt därpå upplupna sociala avgifter, debiterad med procentuellt omkostnadspålägg, redovisas som en kortfristig skuld och belastar det år som de intjänas. Pensionsskulden är beräknad enligt Sveriges Kommuner och Landstings beräkningsmodell, RIPS 07. Kollektivtrafikmyndigheten har inga ansvarsförbindelser för pensioner intjänade före 1998. Kollektivtrafikmyndighetens pensionsåtagande är återlånade i sin helhet.

### Redovisningsprinciper för sammanställd redovisning

Den sammanställda redovisningen har upprättats enligt kommunal redovisningslag samt rådet för kommunal redovisning och utformats enligt god redovisningssed. Den sammanställda redovisningen är upprättad enligt förvärvsmetoden med proportionell konsolidering. Detta innebär att belopp som inkluderas i den sammanställda redovisningen motsvarar ägd andel (100 procent) och att det egna kapitalet Länstrafiken Sörmland hade vid förvärvet eliminerats. Syftet med den sammanställda redovisningen är att ge en samlad helhetsbild av verksamhet och ekonomiska ställning för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet och Länstrafiken Sörmland AB. Uppdateringen av RKR 11.4 Materiella anläggningstillgångar innebär ett explicit krav på komponentavskrivning. Kollektivtrafikmyndigheten har påbörjat arbetet med komponentavskrivningar i den sammanställda redovisningen och målsättningen är att kunna tillämpa komponentavskrivningar för alla nya aktiveringar som sker från och med 2015.

# REVISIONSBERÄTTELSE

## Revisorerna i Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet

**Till: Fullmäktige hos respektive medlem:**

|                   |                       |
|-------------------|-----------------------|
| Eskilstuna kommun | Flens kommun          |
| Gnesta kommun     | Katrineholms kommun   |
| Nyköpings kommun  | Oxelösunds kommun     |
| Strängnäs kommun  | Trosa kommun          |
| Vingåkers kommun  | Landstinget Sörmland. |

### Revisionsberättelse för år 2017

Vi, av fullmäktige utsedda revisorer, har granskat den verksamhet som bedrivits i Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet (org. nr 222000-2931).

Direktionen ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande mål, beslut och riktlinjer samt de föreskrifter som gäller för verksamheten. De ansvarar också för att det finns en tillräcklig intern kontroll.

Revisorernas ansvar är att granska verksamhet, intern kontroll och räkenskaper och pröva om verksamheten bedrivits enligt de uppdrag, mål och föreskrifter som gäller för verksamheten.

Granskningen har utförts enligt kommunallagen, god revisionssed i kommunal verksamhet, förbundsordningen och revisionsreglementet. Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och ansvarsprövning.

Vår granskning visar att årsredovisningen är upprättad i enlighet med kommunala redovisningslagen och god redovisningssed.

**Vi bedömer** sammantaget att direktionen i Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet i allt väsentligt har bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt.

**Vi bedömer** att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande.

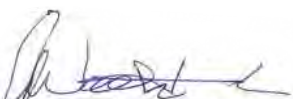
**Vi bedömer** att direktionens interna kontroll har varit tillräcklig.

**Vi bedömer** att resultatet enligt årsredovisningen är förenligt med de finansiella mål och verksamhetsmål som direktionen uppställt, i allt väsentligt.

**Vi tillstyrker** att respektive fullmäktige beviljar ansvarsfrihet för direktionens ledamöter samt de enskilda ledamöterna i densamma.

Vi åberopar bifogade revisionsskrivelser och rapporter.

Nyköping den 13 mars 2018



Gustaf Wachtmeister



Marita Bengtsson



Leif Jilsmo

### Bilagor:

Till revisionsberättelsen hör bilagorna: De sakkunnigas rapporter (nr 1-3)





## Revisorerna i Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet

Till: Fullmäktige hos respektive medlem:

Eskilstuna kommun  
Gnesta kommun  
Nyköpings kommun  
Strängnäs kommun  
Vingåkers kommun

Flens kommun  
Katrineholms kommun  
Oxelösunds kommun  
Trosa kommun  
Landstinget Sörmland.

### Revisionsberättelse för år 2017

Vi, av fullmäktige utsedda revisorer, har granskat den verksamhet som bedrivits i Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet (org. nr 222000-2931).

Direktionen ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande mål, beslut och riktlinjer samt de föreskrifter som gäller för verksamheten. De ansvarar också för att det finns en tillräcklig intern kontroll.

Revisorernas ansvar är att granska verksamhet, intern kontroll och räkenskaper och pröva om verksamheten bedrivits enligt de uppdrag, mål och föreskrifter som gäller för verksamheten.

Granskningen har utförts enligt kommunallagen, god revisionssed i kommunal verksamhet, förbundsordningen och revisionsreglementet. Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och ansvarsprövning.

Vår granskning visar att årsredovisningen är upprättad i enlighet med kommunala redovisningslagen och god redovisningssed.

**Vi bedömer** sammantaget att direktionen i Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet i allt väsentligt har bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt.

**Vi bedömer** att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande.

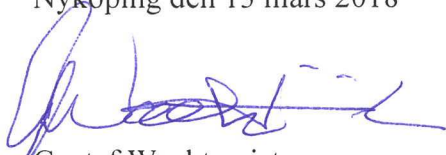
**Vi bedömer** att direktionens interna kontroll har varit tillräcklig.

**Vi bedömer** att resultatet enligt årsredovisningen är förenligt med de finansiella mål och verksamhetsmål som direktionen uppställt, i allt väsentligt.

**Vi tillstyrker** att respektive fullmäktige beviljar ansvarsfrihet för direktionens ledamöter samt de enskilda ledamöterna i densamma.

Vi åberopar bifogade revisionsskrivelser och rapporter.

Nyköping den 13 mars 2018



Gustaf Wachtmeister



Marita Bengtsson



Leif Jilsmo

**Bilagor:**

Till revisionsberättelsen hör bilagorna:

De sakkunnigas rapporter (nr 1-3)

## Granskningsrapport för år 2017

Styrelse och VD ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande bolagsordning, ägardirektiv och beslut samt de föreskrifter som gäller för verksamheten.

Lekmannarevisorernas ansvar är att granska verksamhet och intern kontroll samt pröva om verksamheten bedrivits enligt fullmäktiges uppdrag och mål samt de föreskrifter som gäller för verksamheten.

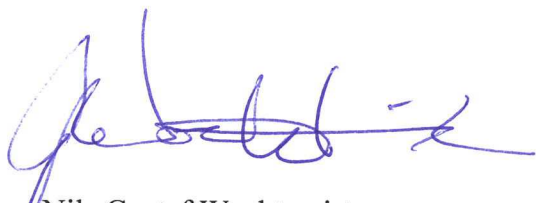
Granskningen har utförts enligt aktiebolagslagen och kommunallagen, god revisionssed i kommunal verksamhet och kommunens revisionsreglemente samt utifrån bolagsordning och av års/bolagsstämman fastställda ägardirektiv.

Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och prövning. Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och prövning.

Under året har lekmannarevisorerna granskat bolagets former och instrument för styrning, uppföljning och kontroll. Granskningen har visat att det föreligger en tillräcklig struktur avseende intern kontroll inom Länstrafiken i Sörmland AB.

Vi bedömer sammantaget att bolagets verksamhet skötts på ett ändamålsenligt och från ekonomiskt synpunkt tillfredsställande sätt samt att den interna kontrollen har varit tillräcklig.

Nyköping den 13 mars 2018



Nils Gustaf Wachtmeister



Marita Bengtsson

# Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet och Länstrafiken i Sörmland AB

Granskning av årsbokslut 2017





## Innehåll

|                                                             |          |
|-------------------------------------------------------------|----------|
| <b>1. Inledning .....</b>                                   | <b>3</b> |
| <b>2. Förbundets resultat- och balansräkning .....</b>      | <b>4</b> |
| 2.1. Resultaträkning samt prognos .....                     | 4        |
| 2.2. Balansräkningen .....                                  | 4        |
| <b>3. Bolagets resultat- och balansräkning .....</b>        | <b>6</b> |
| 3.1. Resultaträkning .....                                  | 6        |
| 3.2. Balansräkningen .....                                  | 6        |
| <b>4. Sammanställd redovisning .....</b>                    | <b>7</b> |
| <b>5. Kommentarer till årsredovisningen .....</b>           | <b>7</b> |
| 5.1. Förbundets årsredovisning .....                        | 7        |
| <b>6. Bokslutsprocess 2017 .....</b>                        | <b>8</b> |
| <b>7. Sammanfattande slutsatser av årets revision .....</b> | <b>8</b> |

## 1. Inledning

På uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Sörmlands läns kollektivtrafikmyndighet har vi granskat årsbokslutet samt årsredovisningarna för förbundet och för dess helägda dotterbolag, Länstrafiken Sörmland AB, med avseende på verksamhetsåret 2017.

Revisionen har utförts i enlighet med kommunallagen, kommunala redovisningslagen samt god revisionssed i Sverige. Vad gäller bolaget har granskningen utförts med utgångspunkt från aktiebolagslagen samt årsredovisningslagen.

Syftet med denna rapport är främst att ge förbundets förtroendevalda revisorer information om årsbokslutet 2017, samt att redovisa de väsentligaste noteringarna som framkommit vid granskningen av bokslutet och årsredovisningen. Alla belopp är angivna i miljoner kronor (mkr) om inte annat anges.

Granskningen har omfattat följande områden:

### *Årsredovisning:*

- ✓ Förvaltningsberättelse
- ✓ Resultaträkning
- ✓ Balansräkning
- ✓ Noter/Tilläggsupplysningar

### *Allmänna granskningsåtgärder:*

- ✓ Verifikationsgranskning
- ✓ Kontroll av inbetalning av skatter och avgifter
- ✓ Genomgång av beslut i protokoll

## 2. Förbundets resultat- och balansräkning

Vi har granskat årsredovisningen per 31 december 2017 samt analyserat större avvikelser och förändringar mot budget och föregående års årsredovisning. Nedan lämnas kommentarer till väsentliga resultat- och balansposter för vilka vi gjort iakttagelser i granskningen.

### 2.1. Resultaträkning samt prognos

Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet redovisar per 31 december 2017 ett nollresultat. Budgeten för helår uppgår till 0 mkr. Eventuella överskott återbetalas till medlemmarna och justeras i samband med respektive årsbokslut.

Medlemsbidragen uppgår till 638 mkr i jämförelse med föregående år om 589 mkr, vilket framförallt beror på helårseffekt av Serviceresor trafiken inom ramen för myndighetens verksamhet samt att ytterligare en medlem anslöt sin färdtjänstverksamhet till myndigheten. Resultatet är även en effekt av införande av Sörmlandstaxan och ny zonindelning. Totalt sett har detta inneburit sänkning av taxor samt ökning av resande med rabatterade produkter.

Verksamhetsintäkterna uppgår till 185 mkr i jämförelse med 190 mkr föregående år, och budgeterades till 166 mkr. Avvikelsen mot budget hänför sig till intäkter som det ej budgeteras för som sedan vidarefaktureras, såsom avtalade tjänster avseende Movingo Kundenservice samt Movingo app, hemsida (BRUM) och intäkter från Trafikverket. Verksamhetsintäkterna uppvisar en minskning med 4,7 mkr i jämförelse med föregående år. Huvudförklaringen bakom denna utveckling är nya Sörmlandstaxan inklusive ny zonindelning som totalt sett inneburit en taxesänkning samt att köp av rabatterade produkter har ökat.

Verksamhetens kostnader uppgår till 819 mkr i jämförelse med 779 mkr föregående år, vilket beror på ökade kostnader på grund av mer personal, kostnader för Movingo (vidarefaktureras) och ökade trafik kostnader. Även kostnader för serviceresor har ökat väsentligt i och med tillkommande uppdrag från medlem samt en engångseffekt vid en direktupphandling av serviceresor.

De finansiella intäkterna och finansiella kostnaderna är i nivå med föregående år. Inga ränteintäkter har erhållits under 2017 och kostnaderna avser i år en räntedel i pensionskostnader.

Vår bedömning är att det redovisade resultatet ger en rättvisande bild, i allt väsentligt, av myndighetens verksamhet med avseende på perioden 1 januari till och med den 31 december 2017.

### 2.2. Balansräkningen

#### *Materiella anläggningstillgångar*

Posten har ökat jämfört med föregående år vilket hänför sig till att förbundet investerat ett nytt betal- och realtidssystem på bussarna, aktiverat föregående år om ca 7,1 mkr, samt nytt skyltprogram 1,2 mkr. Det rådde viss osäkerhet föregående år om att det i den aktivering som skedde med 7,1 mkr fanns inslag av tjänster som borde kostnadsföras. Utredning har skett under 2017 och det har konstaterats att det enbart är en investering som ska aktiveras. Emellertid har denna aktivering varit nettobokförd (investering med avdrag för bidrag från

Trafikverket), vilket är felaktigt enligt god redovisningssed. Investering och bidrag ska bruttoredovisas och rättelse har skett under 2017.

Gällande övriga materiella anläggningstillgångar så har det bokförda värdet minskat vilket beror på räkenskapsenliga avskrivningar.

Det noteras att förbundet inte har uppdelat materiella anläggningstillgångar i komponenter fullt ut. Förbundet bör dock ta kravet om komponentredovisning i beaktande vid framtida investeringar, om så skulle bli nödvändigt.

### ***Finansiella anläggningstillgångar***

Ingen förändring jämfört med föregående år. Posten avser andelar i Länstrafiken Sörmland AB, AB Transitio, Mälardalstrafiken AB samt Samtrafiken i Sverige AB. Nedskrivningsbehov bedöms ej föreligga.

### ***Övriga kortfristiga fordringar***

Större balansposter utgörs av kundfordringar, interimsfordringar samt övriga kortfristiga fordringar. De kortfristiga fordringarna har minskat med 155,2 mkr jämfört med föregående år, där det främst är kundfordringarna som har minskat hänförlig till avslutande av projektet Citybanan under året.

### ***Kassa och bank***

Kassa och banktillgodohavanden uppgår till 61,5 mkr i bokslutet, vilket innebär en minskning med 37,5 mkr jämfört med föregående år. Minskningen förklaras främst av utlåning om 6,8 mkr till Länstrafiken Sörmland samt investering i BRUS-projektet och övriga materiella anläggningstillgångar.

### ***Avsättningar***

Förbundets avsättningar utgörs av pensionsåtaganden och uppgår till 3,2 mkr i jämförelse med 2,1 mkr föregående år, vilket förklaras av ett ökat åtagande då antalet anställda ökat. Det totala åtagandet har verifierats mot externa underlag.

### ***Kortfristiga skulder***

De kortfristiga skulderna utgörs främst av leverantörsskulder, interimsskulder samt övriga kortfristiga skulder, däribland semesterlöneskulder. Posten har minskat jämfört med föregående år, 190,9 mkr i jämförelse med 359,1 mkr. Förändringen jämfört med föregående år hänför sig främst till minskad skuld avseende medfinansiering av Citybanan, med 184 mkr, vilket i sin tur hänför sig till ovan nämnda medfinansiering av Citybanan.

Vi har utfört avstämningar mellan huvudboken och verifierande underlag. Stickprovsvis granskning av väsentliga förändringar och poster har utförts mot underlag. Inga väsentliga avvikelser eller differenser har iakttagits.

### **3. Bolagets resultat- och balansräkning**

#### **3.1. Resultaträkning**

Bolagets intäkter avseende hyror är i nivå med föregående år. Övriga intäkter har ökat med 0,5 mkr jämfört med föregående år, posten avser vidarefakturerings av elbussprojektet till förbundet samt ytterligare fakturerings för el, städ och reparationsarbeten.

Övriga externa kostnader uppgår till 2,3 mkr och har minskat med 0,1 mkr i jämförelse med föregående år. Posten avser främst tomträttsavgäld, reparationer och underhåll av både inventarier och fastigheter samt kostnader för elbussprojektet. Kostnaderna för reparation och underhåll samt elbussprojektet har i sin helhet vidarefakturerats.

Avskrivningarna uppgår till 3,4 mkr, vilket är en minskning med ca 0,5 mkr i jämförelse med föregående år. Bolaget har under året avyttrat bilar vilket har medfört lägre avskrivningar.

Ränteintäkterna och räntekostnaderna är i nivå med föregående år, ökat med 0,05 mkr avseende nytt lån från förbundet.

#### **3.2. Balansräkningen**

Fastigheternas bokförda restvärden har minskat i takt med avskrivningar enligt plan. Uppbokning av pågående nyanläggningar har skett med 14,1 mkr vilket är främst hänförligt till Katrineholmsdepån, cirka 12 mkr.

Posten maskiner och inventarier har minskat på grund av årets avskrivning samt avyttring av bilar under året. Avskrivningar har gjorts enligt plan. Förändringen är i rimlig i jämförelse med föregående år.

Aktier och andelar i intresseföretag är oförändrat jämfört med föregående år. Posten avser innehav i Länstrafiken Mälardalen AB.

Kundfordringarna har minskat med 1,7 mkr jämfört med föregående år. Minskningen beror på att fordringar till myndigheten har minskat då Citybanaprojektet är avslutat, förändringen är rimlig.

Skulder hos koncernföretag har ökat med 192 mkr i jämförelse med föregående år, vilket beror på att medfinansieringen av Citybanan är slutreglerad då projektet är avslutat. I övrigt har posten ökat med 6,8 mkr vilket avser upptaget lån från förbundet.

Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter i nivå med föregående år, avser tomträttsavgälder kvartal 1 år 2018.

Kassa och banktillgodohavanden uppgår till 8,3 mkr (9,5 mkr) i bokslutet, vilket innebär en minskning med 1,2mkr jämfört med föregående år. Mindre investeringar skett under året.

Leverantörsskulden uppgår i årsbokslutet till 1,9 mkr, vilket är 184,4 mkr lägre än föregående år. Minskningen är relaterad till medfinansieringen från Trafikverket som är reglerad då Citybanan är avslutad.



Övriga skulder avser momsfordran i år, momsskuld föregående år. Rimlig förändring då det beror på försäljning och inköp.

Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter har minskat med 1,7 mkr i jämförelse med föregående år. I år har bolaget ingen skuld uppbokad vilket beror på att rutinen för faktureringen har ändrats under året. Föregående år fakturerades hyror per kvartal, i år fakturerar bolaget innevarande månad.

Vår granskning har omfattat avstämningar mellan huvudboken och verifierande underlag. Stickprovsvis granskning av väsentliga förändringar och poster har utförts mot underlag. Inga väsentliga avvikelser eller differenser har noterats.

## **4. Sammanställd redovisning**

### ***Sammanställd redovisning (Koncernredovisning)***

Årsredovisningens finansiella avsnitt omfattar en sammanställd redovisning som omfattar förbundet och bolaget. I förvaltningsberättelsen presenteras en övergripande analys av koncernens utfall för perioden. Vi har granskat den sammanställda redovisningen utan att ha noterat väsentliga felaktigheter.

### ***Vår övergripande bedömning***

Efter vår granskning av resultat- och balansräkning, samt sammanställda redovisning är det vår bedömning att förbundets och bolagets resultat och ställning ger en rättvisande bild av verksamheten per den 31 december 2017.

## **5. Kommentarer till årsredovisningen**

### **5.1. Förbundets årsredovisning**

Vi har granskat förbundets årsredovisning för verksamhetsåret 2017. I granskningen har vi beaktat att god redovisningssed för kommuner/kommunalförbund i allt väsentligt har efterföljts av förbundet. Årsredovisningens förvaltningsberättelse inleds med ett beskrivande avsnitt om väsentliga händelser under året, samt att verksamheten beskrivs ur medborgarperspektiv, trafikförsörjningsperspektiv, medarbetarperspektiv samt ekonomiskt perspektiv. Därefter presenteras måluppfyllelsen för verksamheten. God ekonomisk hushållning kommenteras särskilt. Vår bedömning att redogörelserna är utformade i enlighet med gällande lagstiftning.

I likhet med föregående år beskrivs förbundets arbete med intern kontroll, vilket är positivt. Det framgår att förbundet fortsatt att arbeta på bred front. Under året har förbundet arbetat med intern kontroll med utgångspunkt från den fastställda planen för intern kontroll. Två interna revisioner har genomförts, en på våren och en under hösten. Vi noterat att förbundets interna kontrollplan även omfattar moment med avseende på informationssäkerhet, vilket vi ser mycket positivt på.

Dock bör det i sammanhanget understrykas att förbundets snabba tillväxt ställer krav på ett kontinuerligt arbete med att fortsätta att utveckla strukturen för intern kontroll. Detta även om en övergång till Region Sörmland förbereds. Vår bedömning är att förbundet arbetar med intern kontroll i linje med detta.

Förbundets framtida och förväntade utveckling presenteras och kommenteras i förvaltningsberättelsens avslutande avsnitt.

I årsredovisningens avslutande avsnitt presenteras den finansiella redovisningen, med resultaträkningar, balansräkningar, kassaflödesanalyser, sammanställd redovisning samt tilläggsupplysningar. Det lagstadgade balanskravet klaras av förbundet.

**Bedömning:**

Förvaltningsberättelsen bedöms ge en god bild av väsentliga händelser under verksamhetsåret 2017. Beskrivning och analys av målluppfyllelse bedömer vi vara tillfredsställande och ger en tillfredsställande och översiktlig redovisning av förbundets resultat vad gäller verksamhet och ekonomi. Årsredovisningen ger en intresseväckande bild av verksamheten och har utvecklats ytterligare i jämförelse med föregående år. Inga väsentliga brister har identifierats.

## **6. Bokslutsprocess 2017**

Vi bedömer att bokslutsprocessen har väsentligt förbättrats och fungerat väl i år. Förslag till årsredovisning har funnits framme till vår granskning.

## **7. Sammanfattande slutsatser av årets revision**

Vår bedömning är att förbundets årsredovisning, i allt väsentligt, ger en rättvisande bild av resultat och ställning per den 31 december 2017 för Sörmlands kollektivtrafikmyndighet samt att årsredovisningen i Länstrafiken Sörmland AB är rättvisande.

Stockholm den 13 mars 2018

Johan Perols  
Certifierad kommunal revisor

Johanna Eklöf  
Auktoriserad revisor

25

**§ 98**

**KS 2018 / 109**

## Verksamhetsplan och budget 2019 för Kollektivtrafikmyndigheten

### Beslut

Kommunstyrelsen förslag till kommunfullmäktige:

1. Kommunfullmäktige godkänner Kollektivtrafikmyndighetens fastställda budget 2019 med flerårsplan 2020-2021 avseende länsgemensamma kostnader.
2. Kommunfullmäktige godkänner att Kollektivtrafikmyndigheten fastställer budget avseende trafik kostnader och biljettintäkter i november 2018 med Trosa kommuns trafikbeställning som grund.

---

### Ärendet

Verksamhetsplan och budget 2019 (2020-2021) behandlas hos myndigheten vid två tillfällen. Verksamhet och budget för länsgemensamma aktiviteter och kostnader behandlades 3 maj. I november kompletteras budgeten med de trafikbeställningar som medlemmarna ingivit.

Kollektivtrafikmyndigheten hade samråd med Trosa kommun 21 mars inför kommunens trafikbeställning för 2019. Kommunerna ansvarar för lokal landsbygdstrafik med buss samt särskild kollektivtrafik.

### Ärendets beredning

Tjänsteskrivelse med bilagor från kommunchef Johan Sandlund och ekonomichef Marlene Bernfalk, 2018-05-23.

### Kopia till:

Kommunfullmäktige

## Verksamhetsplan med budget 2019 för Kollektivtrafikmyndigheten

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsens förslag till Kommunfullmäktige:

1. Kommunfullmäktige godkänner Kollektivtrafikmyndighetens fastställda budget 2019 med flerårsplan 2020-2021 avseende länsgemensamma kostnader.
2. Kommunfullmäktige godkänner att Kollektivtrafikmyndigheten fastställer budget avseende trafikkostnader och biljettintäkter i november 2018 med Trosa kommuns trafikbeställning som grund.

-----

### Sammanfattning

Verksamhetsplan och budget 2019 (2020-2021) behandlas hos myndigheten vid två tillfällen. Verksamhet och budget för länsgemensamma aktiviteter och kostnader behandlades 3 maj. I november kompletteras budgeten med de trafikbeställningar som medlemmarna ingivit.

Kollektivtrafikmyndigheten hade samråd med Trosa kommun 21 mars inför kommunens trafikbeställning för 2019. Kommunerna ansvarar för lokal landsbygdstrafik med buss samt särskild kollektivtrafik.

### Bilagor

Kollektivtrafikmyndighetens budget 2019 med flerårsplan 2020-2021 inklusive protokoll från direktionmöte 2018-05-03.

Johan Sandlund  
Kommunchef

Marlene Bernfalk  
Ekonomichef





**Protokoll från direktionens sammanträde i Sörmlands Kollektiv-  
trafikmyndighet den 3 maj 2018, Scandic Continental, Stockholm,  
kl. 14.30 – 16.20**

**Ajournering:** § 15, kl. 15.25 – 16.10

**Närvarande:** Monica Johansson (S), ordförande  
Christer Kax Sundberg (L), ersättare  
Ingrid Jerneborg Glimne (M), ledamot  
Mattias Claesson (C), ledamot  
Christina Södling (S), ersättare  
Daniel Portnoff (M), vice ordförande  
Sarita Hotti (S), ledamot  
Jan-Erik Larsson (S), ledamot  
Ann-Sofie Lifvenhage (M), ledamot  
Urban Granström (S), ledamot  
Catharina Fredriksson (S), ledamot  
Jacob Högfeldt (M), ledamot  
Christer Nodemar, (M), ersättare  
Ann-Sofie Soleby-Eriksson (S), ersättare

**Förhindrade:** Carl Werner (MP), ledamot  
Annelie Bengtsson (S), ledamot  
Magnus Leivik (M), ledamot  
Göran Dahlström (S), ledamot  
Lars Härnström (M), ersättare

**Övriga närvarande:** Greta Suvén, (MP), ersättare  
Mårten Levin, MÅLAB, tjänsteperson  
Tomas Bonér, Flens kommun, tjänsteperson  
Kristina Welin, Strängnäs kommun, tjänsteperson  
Helena Ekroth (SKTM), tjänsteperson  
Carl Nordblom (SKTM), tjänsteperson  
Helena Fransson (SKTM), tjänsteperson  
Matthias Pfeil (SKTM), tjänsteperson  
Hanna Bergström (SKTM), tjänsteperson  
Åsa Bjerke (SKTM), tjänsteperson  
Ulrika Åkerblom Sandberg (SKTM), tjänsteperson  
Emma Ehrenkrona (SKTM), tjänsteperson  
Johan Tollén (SKTM), tjänsteperson  
Marcus Albertsson (SKTM), tjänsteperson



**A. Sammanträdet öppnas**

Ordförande öppnade sammanträdet.

**B. Upprop**

Helena Fransson genomförde uppropet.

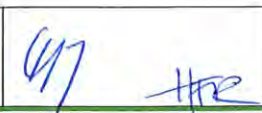
**C. Val av justerare för sammanträdet**

Mattias Claesson valdes att justera protokollet jämte ordförande.

**D. Godkännande av dagordning**

Direktionen godkände dagordningen.

**E. Ärenden**

|                                                                                      |                                                                                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|



## § 2 Beslut om Verksamhetsplan och budget 2019 (2020-21) avseende länsgemensam verksamhet och dess nettokostnader

Föredragande: Emma Ehrenkrona

Bilaga: [Förslag till Verksamhetsplan och budget 2019 \(2020-21\) avseende länsgemensam verksamhet och dess nettokostnader](#)

### Beslut

Direktionen beslutade att fastställa Verksamhetsplan och budget 2019 (2020-21) avseende länsgemensam verksamhet och dess nettokostnader.

Direktionen beslutade att fastställa storleken på medlemmarnas bidrag avseende länsgemensam verksamhet och dess nettokostnader för den allmänna kollektivtrafiken.

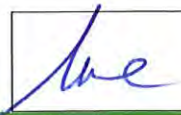
Direktionen beslutade att godkänna information om att budget avseende trafikkostnader och biljettintäkter samt plan för verksamheten 2019 (2020-21) som skall medfölja budget slutligen fastställs först efter respektive medlems trafikbeställning, och senast vid direktionens sammanträde i november 2018.

Direktionen beslutade att ställa ovan information samt beslut till medlemmarna.

### Ärende

Med utgångspunkt i bokslut och linjeresultat för 2017 har Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet i enlighet med förbundsordning och ordinarie planeringsprocess företagit samråd med samtliga medlemmar om inriktning av verksamhet och budget 2019 (2020-21). Utifrån genomförda samråd kan konstateras att den nu aktuella beslutsversionen av Verksamhetsplan och budget 2019 (2020-21) avseende länsgemensam verksamhet och kostnader är i linje med den vid det föregående direktionssammanträdet den 1 mars beslutade samrådsversionen gällande de länsgemensamma kostnaderna och dess nettokostnad.

| Total länsgemensam kostnad |             |             |                      |             |           |           |
|----------------------------|-------------|-------------|----------------------|-------------|-----------|-----------|
| Medlem                     | Utfall 2017 | Budget 2018 | Fastställd plan 2019 | Budget 2019 | Plan 2020 | Plan 2021 |
| Eskilstuna                 | 19 093      | 22 421      | 23 357               | 23 667      | 24 932    | 25 088    |
| Flen                       | 2 491       | 2 797       | 2 924                | 3 295       | 3 470     | 3 492     |
| Gnesta                     | 2 380       | 2 812       | 2 891                | 2 847       | 2 983     | 2 999     |
| Katrineholm                | 3 466       | 4 097       | 4 210                | 4 154       | 4 352     | 4 375     |
| Nyköping                   | 8 710       | 10 245      | 10 481               | 10 650      | 11 124    | 11 179    |
| Oxelösund                  | 442         | 494         | 542                  | 489         | 529       | 534       |
| Strängnäs                  | 5 371       | 6 324       | 6 517                | 6 520       | 6 837     | 6 874     |
| Trosa                      | 1 456       | 1 641       | 1 704                | 1 304       | 1 380     | 1 390     |
| Vingåker                   | 1 208       | 1 410       | 1 450                | 1 503       | 1 575     | 1 583     |
| Landstinget                | 25 945      | 30 762      | 31 896               | 31 020      | 32 609    | 32 801    |
| SUMMA                      | 70 562      | 83 003      | 85 972               | 85 449      | 89 790    | 90 315    |





| Länsgemensam kostnad - allmän kollektivtrafik |               |               |                      |               |               |               |
|-----------------------------------------------|---------------|---------------|----------------------|---------------|---------------|---------------|
| Medlem                                        | Utfall 2017   | Budget 2018   | Fastställd plan 2019 | Budget 2019   | Plan 2020     | Plan 2021     |
| Eskilstuna                                    | 12 563        | 15 375        | 15 548               | 16 383        | 17 012        | 17 079        |
| Flen                                          | 1 480         | 1 811         | 1 831                | 2 295         | 2 383         | 2 392         |
| Gnesta                                        | 1 895         | 2 320         | 2 346                | 2 295         | 2 383         | 2 392         |
| Katrineholm                                   | 2 787         | 3 411         | 3 449                | 3 379         | 3 508         | 3 522         |
| Nyköping                                      | 7 348         | 8 993         | 9 094                | 9 307         | 9 664         | 9 703         |
| Oxelösund                                     | 50            | 62            | 63                   | 64            | 66            | 66            |
| Strängnäs                                     | 4 140         | 5 067         | 5 124                | 5 164         | 5 362         | 5 383         |
| Trosa                                         | 963           | 1 178         | 1 192                | 765           | 794           | 797           |
| Vingåker                                      | 953           | 1 166         | 1 179                | 1 211         | 1 258         | 1 263         |
| Landstinget                                   | 18 497        | 22 638        | 22 892               | 22 886        | 23 763        | 23 858        |
| <b>SUMMA</b>                                  | <b>50 676</b> | <b>62 021</b> | <b>62 718</b>        | <b>63 748</b> | <b>66 193</b> | <b>66 456</b> |

Perioden kommer att inledas med att Region Sörmland bildas 2019 vilket i sig påverkar myndighetens organisation men inte verksamheten i sig.

Under perioden är det vidare, och inom medborgarperspektivet, tänkt att vi ska skaffa bättre kunskap om vad kunderna efterfrågar för att sedan bättre matcha detta mot våra tjänsterbjudanden. Under perioden kommer ett uppsökande arbete att bedrivas gentemot företag, organisationer och invånare för att i dialog skaffa kunskap om de olika målgrupperna med målet att hitta erbjudanden och tjänster som är relevanta och attraktiva. De bästa ambassadörerna är våra befintliga resenärer som rekommenderar vår tjänst till andra och insatser för att stärka ambassadörskapet kan behöva göras under perioden. Myndigheten kommer dessutom att fortsätta förbättra tjänsten genom att använda och utveckla befintliga tekniska system, både vad gäller trafikinformation och köp av produkt. Genom att fortsätta kommunicera, och utöka, möjligheten att köpa biljett digitalt kan ombordköp minimeras och ge förutsättningar för trafiken att flyta tidtabellssäkert. Enkelhet och tillgänglighet är två centrala begrepp för myndighetens kommunikations- och försäljningsarbete de kommande åren.

Servicecenter Sörmlands målsättning är att kunden upplever ett Servicecenter med hög servicekänsla, tillgänglighet och ett professionellt bemötande. Dessa egenskaper anser verksamheten är framgångsfaktorer som främjar kundnöjdheten, varför de följs upp genom dagliga kundundersökningar samt genom statistik från inkommande kundsynpunkter avseende bemötande. Servicecenter Sörmland kommer fortsatt under perioden att fokusera på intern kvalitetskontroll, coachande ledarskap och måluppfyllelse av servicenivåerna för att i nästa led möta kundernas behov. Även Movingo kundservice kommer under perioden fortsatt att följas upp för att säkerställa att fastställda servicenivåer hålls.

Myndigheten kommer vidare att arbeta med smarta och effektiva resor genom en ökad samordning av resor, där vi får med fler resenärer på samma väg och slinga, och i samma fordon. Vi kommer de närmaste åren också arbeta med att skapa och bibehålla goda relationer till både resenärer, trafikföretag och förare.





Inom perspektivet trafikförsörjning präglas perioden fortsatt av tidigare fattade beslut, i och utanför länet. Det gäller exempelvis beslut om etablering av Ostlänken, infasningen av nya tåg inklusive ytterligare utbudsförbättringar, förberedelser inför ett nytt tågtrafikavtal samt arbetet inom ramen för En Bättre Sits. Även effekterna av dubbelspårsutbyggnaden på Svealandsbanan kommer medborgare till nytta under perioden, inte bara genom att fler tågavgångar börjar trafikera spåren utan att hela systemet ges redundans. Reinvesteringar på järnvägen medför dock även fortsättningsvis störningar i trafiken. Under perioden märks detta främst p.g.a. banarbeten på Getingmidjan strax söder om Stockholm C med totalavstängningar sommartid som följd.

Samtliga busstrafikavtal som myndigheten har i Sörmland löper ut inom en treårsperiod mellan augusti 2019 och december 2021. Under samma period kommer även avtal gällande serviceresor i Sörmland, skärgårdstrafik i Nyköpings kommun samt skolskjutstrafik i flera kommuner att behöva upphandlas. Arbetet med detta bedrivs inom program Trafik 2019-2021 som syfte att säkerställa den fortsatta trafiken med önskad måluppfyllelse. Programmet ska leda till att Sörmlands medborgare kan leva, växa och verka genom goda resmöjligheter med resor i ett modernt kollektivtrafiksysteem. Ett urval av övriga aktiviteter under perioden är utveckling av den regionala tågtrafiken, ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken genom förstärkt samverkan, stärkt koppling mellan kollektivtrafiken och de regionala och lokala utvecklingsmålen, samordning av allmän och särskild kollektivtrafik och utvecklad trafikinformation.

En annan förutsättning för att kunna bedriva en bra verksamhet är en stabil ekonomi där intäkter och kostnader är i balans, inklusive driftskonsekvenser av investeringar och långsiktiga åtaganden. Noggrann följsamhet avseende kostnadsutveckling och lagstiftning exempelvis avseende lönenivåer och priser för drivmedel, är vidare en viktig förutsättning för budget i balans. Trafikkostnader är för åren 2019 och framåt indexuppräknade med 3 procent och från och med 2019, då nya trafikavtal startas i delar av länet, är kostnader härrörande till berörda trafikområdena uppräknade med 10 procent.

Intäkterna förväntas vara i linje med budget 2018. Sörmlandstaxan har dock inte gett den resenärsutvecklingen som myndigheten hoppades på. Den resandeutveckling som länet har drivs i stort sätt enkom av rabatterade produkter samt ett ökat användande av periodkort och ger i stort ingen ökning av intäkterna. Bedömningen är att denna trend kommer att hålla i sig under planperioden.

2019 går vi in i Region Sörmland med oförändrad verksamhet men med en ny organisation. Inriktningen är att fortsätta arbeta med de värden som gör oss till en attraktiv arbetsgivare då vi tror på att det ger oss de bästa förutsättningarna att hålla medborgar- och samhällsnyttfokus.





| Total nettokostnad |             |             |                      |             |           |           |
|--------------------|-------------|-------------|----------------------|-------------|-----------|-----------|
| Medlem             | Utfall 2017 | Budget 2018 | Fastställt plan 2019 | Budget 2019 | Plan 2020 | Plan 2021 |
| Eskilstuna         | 140 191     | 158 241     | 164 846              | 165 152     | 173 062   | 196 376   |
| Flen               | 19 100      | 20 915      | 22 447               | 22 816      | 25 033    | 26 310    |
| Gnesta             | 18 223      | 19 374      | 21 739               | 21 696      | 23 421    | 24 323    |
| Katrineholm        | 26 460      | 28 676      | 30 732               | 30 686      | 33 754    | 35 220    |
| Nyköping           | 67 058      | 69 732      | 75 381               | 75 561      | 84 090    | 87 585    |
| Oxelösund          | 3 635       | 3 822       | 4 089                | 4 037       | 4 400     | 4 675     |
| Strängnäs          | 39 580      | 42 072      | 44 944               | 43 700      | 45 527    | 47 981    |
| Trosa              | 9 740       | 10 719      | 11 420               | 10 999      | 11 974    | 12 583    |
| Vingåker           | 11 708      | 12 702      | 13 607               | 13 661      | 14 994    | 15 623    |
| Landstinget        | 302 179     | 332 935     | 358 917              | 357 300     | 398 166   | 432 253   |
| SUMMA              | 637 874     | 699 188     | 748 121              | 745 607     | 814 421   | 882 928   |

| Nettokostnad allmän |             |             |                      |             |           |           |
|---------------------|-------------|-------------|----------------------|-------------|-----------|-----------|
| Medlem              | Utfall 2017 | Budget 2018 | Fastställt plan 2019 | Budget 2019 | Plan 2020 | Plan 2021 |
| Eskilstuna          | 105 830     | 120 338     | 125 254              | 126 084     | 132 347   | 151 276   |
| Flen                | 12 906      | 15 610      | 16 905               | 17 367      | 19 349    | 20 019    |
| Gnesta              | 15 363      | 16 147      | 18 377               | 18 328      | 19 902    | 20 430    |
| Katrineholm         | 22 611      | 24 300      | 26 172               | 26 111      | 28 968    | 29 932    |
| Nyköping            | 58 822      | 62 820      | 68 164               | 68 388      | 76 545    | 79 305    |
| Oxelösund           | 1 891       | 2 000       | 2 179                | 2 180       | 2 445     | 2 537     |
| Strängnäs           | 32 664      | 34 718      | 37 271               | 36 063      | 37 583    | 39 160    |
| Trosa               | 6 896       | 7 849       | 8 427                | 7 980       | 8 807     | 9 096     |
| Vingåker            | 10 298      | 11 101      | 11 938               | 11 972      | 13 237    | 13 671    |
| Landsinget          | 239 629     | 267 022     | 290 390              | 289 642     | 327 915   | 353 846   |
| SUMMA               | 506 910     | 561 905     | 605 077              | 604 116     | 667 098   | 719 272   |

| Nettokostnad särskild |             |             |                      |             |           |           |
|-----------------------|-------------|-------------|----------------------|-------------|-----------|-----------|
| Medlem                | Utfall 2017 | Budget 2018 | Fastställt plan 2019 | Budget 2019 | Plan 2020 | Plan 2021 |
| Eskilstuna            | 34 361      | 37 903      | 39 592               | 39 067      | 40 715    | 45 100    |
| Flen                  | 6 195       | 5 305       | 5 542                | 5 449       | 5 684     | 6 291     |
| Gnesta                | 2 860       | 3 227       | 3 362                | 3 368       | 3 519     | 3 894     |
| Katrineholm           | 3 849       | 4 375       | 4 560                | 4 575       | 4 786     | 5 287     |
| Nyköping              | 8 236       | 6 912       | 7 217                | 7 172       | 7 545     | 8 280     |
| Oxelösund             | 1 744       | 1 822       | 1 910                | 1 856       | 1 955     | 2 138     |
| Strängnäs             | 6 916       | 7 354       | 7 673                | 7 637       | 7 944     | 8 821     |
| Trosa                 | 2 843       | 2 870       | 2 993                | 3 019       | 3 167     | 3 487     |
| Vingåker              | 1 409       | 1 601       | 1 669                | 1 689       | 1 757     | 1 952     |
| Landsinget            | 62 550      | 65 914      | 68 527               | 67 658      | 70 251    | 78 407    |
| SUMMA                 | 130 963     | 137 283     | 143 044              | 141 491     | 147 322   | 163 655   |

Som del i trafikbeställnings- och budgetprocessen föreslås direktionen besluta fastställa Verksamhetsplan och budget 2019 (2020-21) avseende länsgemensam verksamhet och dess nettokostnader.

Vidare föreslås direktionen fastställa storleken på medlemmarnas bidrag avseende länsgemensam verksamhet och dess nettokostnader för den allmänna kollektivtrafiken.

Avslutningsvis föreslås direktionen att godkänna information om att budget avseende trafik kostnader och biljettintäkter samt plan för verksamheten 2019 (2020-21) som skall medfölja budget slutligen fastställs först efter respektive medlems trafikbeställning, och senast vid direktionens sammanträde i november 2018 samt att ställa ovan information samt beslut till medlemmarna.



Vid direktionens senaste sammanträde den 1 mars godkändes inriktningen innebärande att anskaffa kommunikationsradiosystemet RAKEL. Systemet kommer att avropas så snart Sörmlandstrafiken ingår i Region Sörmland, då det är en förutsättning för att kunna nyttja Landstinget Sörmlands nuvarande avtal. Plan för införande av ny kommunikationsradio och utrangering av sådan är under övervägande och arbete kring detta kommer intensifieras efter sommaren 2018.

**u) Återrapport i frågan om Löneväxling**

Vid direktionens sammanträde den 6 oktober 2017 beslutades att Landstingets Sörmlands modell för löneväxling till pension ska gälla för myndighetens anställda från och med den 1 april 2018. Beslutet är numer verkställt och i samband med det skickades förnyad information om förmånen till alla medarbetare.

**G. Övriga frågor**

**H. Avslutning**

Ordföranden avslutade sammanträdet och önskade alla en trevlig sommar.

Vid protokollet

Helena Fransson  
Sekreterare

Justeras

Monica Johansson  
Ordförande

Mattias Claesson  
Ledamot

|  |     |     |
|--|-----|-----|
|  | 9/7 | HFR |
|--|-----|-----|



# Verksamhetsplan och Budget 2019 (2020-21)



Fastställt i förbundsdirektionen den 3 maj 2018

KOMMUNALFÖRBUNDET  
Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet



# Sammanfattning

**Perioden kommer att präglas av att det 2019 med största sannolikhet konstitueras en nybildad Region Sörmland, vilken har hög påverkan på myndighetens organisation men lägre påverkan på verksamheten i sig. Under planperioden är det därför aktuellt med ett omfattande och detaljerat förberedelsearbete i syfte dels att skapa någonting nytt, dels att ge bästa möjligheter till fortsatt medborgar- och samhällsnyttofokus genom förändringsprocessen.**

Bilateralt behöver starka band fortsätta knytas, utöver Stockholm och Södertälje, mellan attraktiva noder såsom Eskilstuna-Västerås/Örebro, Nyköping-Norrköping/Linköping, Flen/Katrineholm/Norrköping och Strängnäs-Enköping/Uppsala.

Inom medborgarperspektivet ska Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet skaffa bättre kunskap om vad kunderna efterfrågar för att sedan bättre matcha detta mot tjänsteerbjudanden. Under perioden kommer ett uppsökande arbete att bedrivas gentemot företag, organisationer och invånare för att i dialog skaffa kunskap om de olika målgrupperna med målet att hitta erbjudanden och tjänster som är relevanta och attraktiva. De bästa ambassadörerna är våra befintliga resenärer som rekommenderar vår tjänst till andra och insatser för att stärka ambassadörskapet kan behöva göras under perioden. Myndigheten kommer dessutom att fortsätta förbättra tjänsten genom att använda och utveckla befintliga tekniska system, både vad gäller trafikinformation och köp av produkt. Genom att fortsätta kommunicera, och utöka, möjligheten att köpa biljett digitalt kan ombordköp minimeras och ge förutsättningar för trafiken att flyta tidtabellssäkert. Enkelhet och tillgänglighet är två centrala begrepp för myndighetens kommunikations- och försäljningsarbete de kommande åren.

Servicecenter Sörmlands målsättning är att kunden upplever ett Servicecenter som karaktäriseras av hög servicekänsla, tillgänglighet och ett professionellt bemötande. Dessa egenskaper anser verksamheten är framgångsfaktorer som främjar kundnöjdheten och följs upp genom dagliga kundundersökningar samt genom statistik från inkommande kundsynpunkter avseende bemötande. Servicecenter Sörmland kommer fortsatt under perioden att fokusera på intern kvalitetskontroll, coachande ledarskap och måluppfyllelse av servicenivåerna för att i nästa led möta kundernas behov. Även Movingo kundservice kommer under perioden fortsatt att följas upp för att säkerställa att fastställda servicenivåer hålls.

Myndigheten kommer vidare att arbeta med smarta och effektiva resor genom en ökad samordning av resor, där vi får med fler resenärer på samma väg och slinga, och i samma fordon. Vi kommer de närmaste åren också skapa och behålla goda relationer till både resenärer, trafikföretag och förare.

Inom perspektivet trafikförsörjning präglas perioden fortsatt av tidigare fattade beslut, i och utanför länet. Det gäller exempelvis beslut om etablering av Ostlänken, infasningen av nya tåg inklusive ytterligare utbudsförbättringar, förberedelser inför ett nytt tågtrafikavtal samt arbetet inom ramen för En Bättre Sits.

Även effekterna av dubbelspårsutbyggnaden på Svealandsbanan kommer under perioden medborgare till nytta, inte bara genom att fler tågavgångar börjar trafikera spåren utan att hela systemet ges redundans. Reinvesteringar på järnvägen medför dock även fortsättningsvis störningar i trafiken, under perioden främst p.g.a. banarbeten på Getingmidjan strax söder om Stockholm C med totalavstängningar sommartid som följd.

Samtliga busstrafikavtal som myndigheten har i Sörmland löper ut inom en treårsperiod mellan augusti 2019 och december 2021. Under samma period kommer även avtal gällande serviceresor i Sörmland, skärgårdstrafik i Nyköping kommun samt skolskjutstrafik i flera kommuner att behöva upphandlas.

Arbetet med detta bedrivs inom program Trafik 2019-2021 som syfte att säkerställa den fortsatta trafiken med önskad måluppfyllelse. Programmet ska leda till att Sörmlands medborgare kan leva, växa och verka genom goda resmöjligheter med resor i ett modernt kollektivtrafiksystem. Ett urval av övriga aktiviteter under perioden är utveckling av den regionala tågtrafiken, ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken genom förstärkt samverkan, stärkt koppling mellan kollektivtrafiken och de regionala och lokala utvecklingsmålen, samordning av allmän och särskild kollektivtrafik och utvecklad trafikinformation.



En annan förutsättning för att kunna bedriva en bra verksamhet är en stabil ekonomi där intäkter och kostnader är i balans, inklusive driftkonsekvenser av investeringar och långsiktiga åtaganden. Noggrann följsamhet avseende kostnadsutveckling och lagstiftning exempelvis avseende lönenivåer och priser för drivmedel är en viktig förutsättning för budget i balans.

Trafikkostnader är för åren 2019 och framåt indexuppräknade med 3 procent och från och med 2019, då nya trafikavtal startas i delar av länet, är kostnader härrörande till berörda trafikområdena uppräknade med 10 procent.

Intäkterna förväntas vara i linje med budget 2018. Sörmlandstaxan har inte gett den resenärsutvecklingen som myndigheten hoppades på. Den resandeutveckling som länet har drivs i stort sätt enkom av rabatterade produkter samt ett ökat användande av periodkort och ger i stort ingen ökning av intäkterna. Bedömningen är att denna trend håller i sig under planperioden.

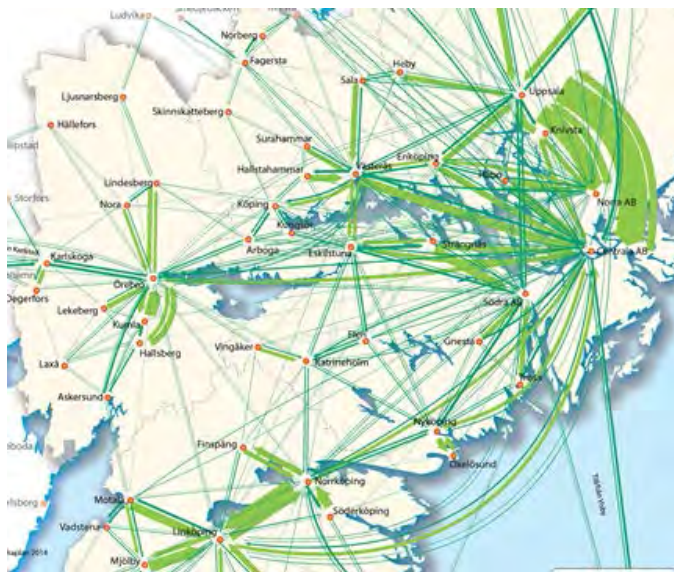
2019 går vi in i Region Sörmland med oförändrad verksamhet men med ny organisation. Inriktningen är att fortsätta arbeta med de värden som gör oss till en attraktiv arbetsgivare då vi tror på att det ger de bästa förutsättningarna att hålla medborgar- och samhällsnyttfokus.



# Inledning

Sörmlands läns kommuner och medborgare finns som en del i en växande Mälardalsregion, med ett gynnsamt läge, omgiven av andra attraktiva län och kommuner som vi knyter funktionella band till men som också driver kostnaden för kollektivtrafik. Sörmlands gynnsamma läge innebär även fortsatt utmaning och den förväntade utvecklingen handlar om regionbildning.

Planperioden inleds med att en nybildad Region Sörmland konstitueras vilken har hög påverkan på myndighetens organisation, men lägre påverkan på verksamheten i sig.



Trafiksystemet kommer fortsätta att utvecklas, främst i relationer till och från Stockholm och Södertälje, men även mellan attraktiva noder såsom Eskilstuna-Västerås/Örebro, Nyköping-Norrköping/Linköping, Flen/Katrineholm/ Norrköping och Strängnäs-Enköping/Uppsala.

Under 2017 gjordes 11,6 miljoner påstigningar i den busstrafik som upphandlats av myndigheten. Till detta kommer drygt 2,9 miljoner påstigande i den regionala och lokala tågtrafiken i Sörmland och mer än 400 000 resor i den särskilda kollektivtrafiken. Många perspektiv måste tillgodoses med fyra järnvägar som trafikerar länet, busstrafik som varje dag kör knappt 6 000 mil på länets vägar och dagligen även drygt 1 000 serviceresor.

I omvärlden märks en fortsatt medvetenhet kopplat till hållbarhet och klimatpåverkan utan större avkall på snabbhet och bekvämlighet. I kommunerna runt om i landet och länet ser myndigheten en ökad medvetenhet om biltrafikens påverkan på stadsmiljöerna. Som en konsekvens av detta kan vi se en förändrad riktning där kollektivtrafik tillsammans med gång och cykel även fortsatt får en ökad prioritet. Kompletterande strategier som justerad reseförmån, parkeringspolicy, busskörfält och vägtullar är exempel på styrmedel till förmån för hållbara transportslag. Den mycket höga användningen av förnybara drivmedel i myndighetens verksamhet kommer under planperioden att fortsätta öka med avsikt att nå 100 procent förnybara drivmedel 2021.

Under perioden 2019-2021 kommer även resandet i den allmänna kollektivtrafiken sannolikt att fortsätta öka. Om än inte ett mål i sig, så kommer sannolikt resandet även i den särskilda kollektivtrafiken att öka. Detta inte minst på grund av länets fortsatta befolkningsökning och befolkningens allt längre livsålder.

Under perioden kommer effekterna av den förändrade affärsmodellen kopplat till Mälardalens regional tågstrafik att bli påtaglig för medborgare. Movingo, namnet på de nya pendlarbiljetterna, är sedan 2017 lanserade och i drift och nya tågfordon kommer successivt att införas från och med 2019, och trafikera delar av systemet.

Även effekterna av dubbelspårsutbyggnaden på Svealandsbanan kommer under perioden medborgare till nytta, inte bara genom att fler tågavgångar börjar trafikera spåren utan att hela systemet ges redundans. Reinvesteringar på järnvägen medför dock även fortsättningsvis störningar i

trafiken, under perioden främst på grund av banarbeten på Getingmidjan strax söder om Stockholm C med totalavstängningar sommartid som följd.

Än mer oanade effekter står nationens och regionens kommande stora infrastrukturprojekt Ostlänken för och med en planerad invigning långt bortom denna planperiod. Regionaltågstrafikens intressen behöver bevakas så att den nya Ostlänken också får ges nytta i regionen – och inte bara för höghastighetstågen mellan ändpunkterna. En översyn av prioriteringskriterierna och hela kapacitetstilldelningen är för övrigt också angeläget för det konventionella järnvägsnätet och en av de viktigaste strategiska frågorna under perioden.

Mer internt på myndigheten kommer ett fortsatt omfattande arbete med upphandlingar att fortgå, och under planperioden kommer busstrafik och andra tjänster inom ramen för nya avtal att träda i kraft. Även skärgårdstrafiken och serviceresor är åter igen aktuella för upphandling under perioden.

Andra prioriterade satsningar handlar om att fortsätta arbetet för att säkerställa bland annat kundnöjdhet och digitalisering. Inom ramen för effektiv organisation kommer samordningen av trafiken och kringtjänster att utvecklas och så även automatisering av delar inom kundinformationssystem. Tankarna om att utreda möjligheterna för, och i mindre skala, testa helt nya trafiklösningar och intelligenta trafiksystemlösningar bör kunna genomföras såväl med autonoma fordon i sikte bortom planperioden, som med förarledda sådana under densamma.

Inom det ekonomiska perspektivet kommer myndigheten även inom denna planperiod att ha kostnadskontroll och bedriva verksamheten inom den senare beslutade budgeten inklusive eventuell annan finansierad verksamhet.



*Under planperioden kommer regionens beställda tåg att börja levereras och driftsättas.*

# Uppdrag och styrsystem

**Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet ska svara för att den regionala kollektivtrafiken utförs på ett kvalitativt och kostnadseffektivt sätt så att den bidrar till regional utveckling, god miljö och tillgodoser invånarnas behov av kollektivtrafik. Härutöver har medlemmarna under 2014 och fortsatt överlåtit vissa uppgifter inom den särskilda kollektivtrafiken till myndigheten.**

Till sin hjälp har myndigheten bland annat lagen (2010:1065) om kollektivtrafik samt Förbundsordning med bilagor såsom Avtal om fördelning av ansvar och kostnader för kollektivtrafiken i Sörmland samt Planeringsprocess och beslutsordning för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet. I enlighet med lagstiftningen ska myndigheten bland annat regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken, verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper, verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet samt fatta beslut om allmän trafikplikt.

Myndigheten har tidigare, och pågående, utvecklat "Kartan" där myndighetens processer har identifierats och adresserats. Till stöd finns även myndighetens fastställda policys med tillhörande styrande dokument.

## Ekonomisk styrning

Frågor om budget och ekonomisk styrning avhandlas i förbundsordningens 15 § där bland annat framgår att direktionen varje år ska fastställa budget för förbundets verksamhet, inom den ram som medlemmarna beslutat om. Till budgeten ska en plan för verksamheten medfölja. Direktionen ska samråda med medlemmarna om förslaget till budget senast under april månad. Direktionen ska vidare fastställa budgeten senast den 15 maj årligen.

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets medlemmar, Landstinget Sörmland och de nio kommunerna, har sedan den 1 januari 2013 ett nytt sätt att fördela ansvar, kostnader och intäkter för kollektivtrafiken i Sörmland. Den nya modellen ger medlemmarna en högre grad av inflytande och varje medlem påverkar verksamhetens ekonomiska utfall genom sin trafikbeställning.

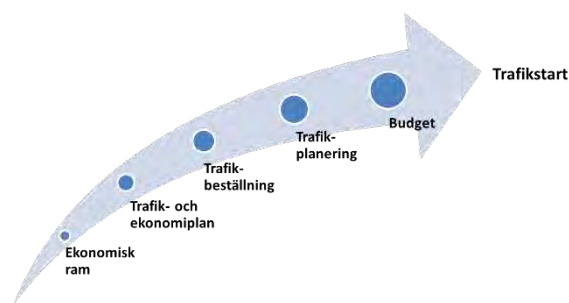
## Syfte och årlig process

Verksamhetsplan och budget 2019 (2020-21) är ett styrande dokument för att fokusera och följa upp myndighetens åtagande och uppgifter.

En tidig version av Verksamhetsplan och budget 2019 (2020-21) upprättas och hanteras vid myndighetens första direktionssammanträde årligen. I år skedde det den 1 mars 2018. Denna finns sedan med till samråden med medlemmarna, vilka har genomförts under mars och april 2018.

Den 3 maj 2018 planeras sedan Verksamhetsplan och budget 2019 (2020-21) för den länsgemensamma verksamheten att fastställas.

Den 21 november 2018 hanteras sedan den slutliga versionen av Verksamhetsplan och budget 2019 (2020-21) utifrån de av medlemmarna ingivna trafikbeställningarna.

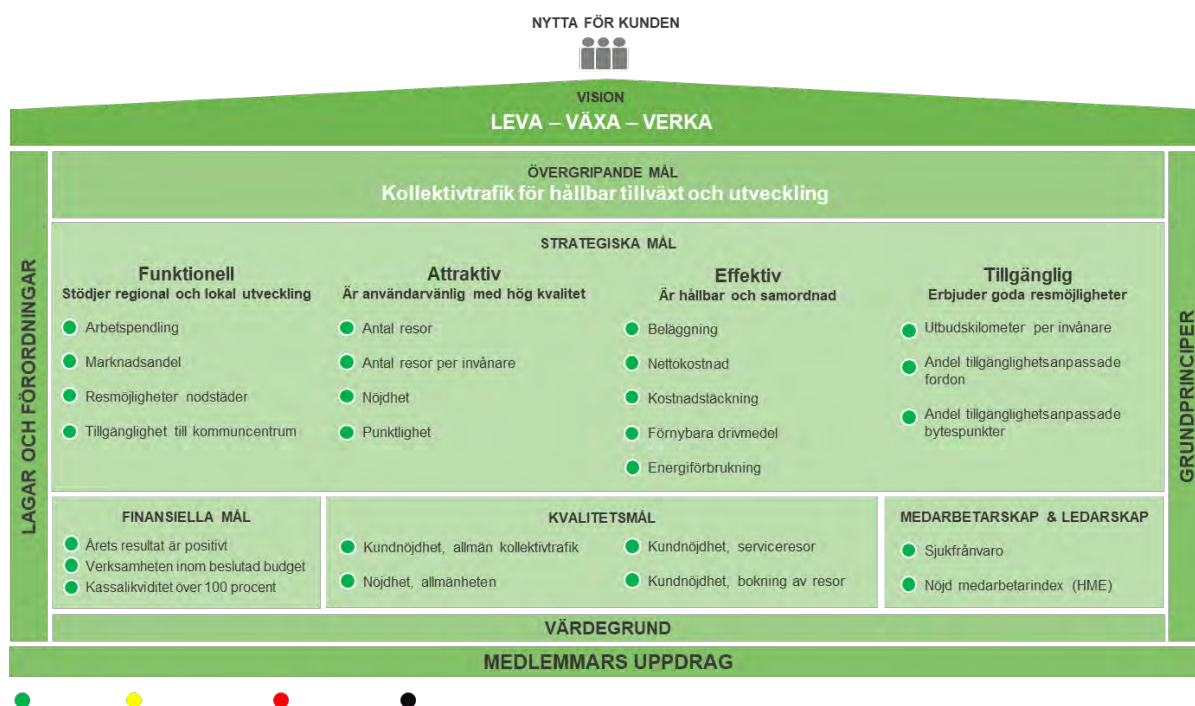


# Mål för perioden 2019 (2020-21)

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets vision - LEVA, VÄXA, VERKA - utgår från Sörmlandsstrategins övergripande vision. Utifrån visionen återfinns sedan därtill hörande mål för verksamheten i såväl myndighetens trafikförsörjningsprogram som i beslutade kvalitetsmål och finansiella mål vilka samtliga tre målområden redovisas för närmare i detta avsnitt.

Måluppfyllelsen följs upp och värderas vid bokslut utifrån en samlad bedömning innehållande, dels en kvalitativ beskrivning av måluppfyllelse inom respektive målområde och totalt, dels följande redovisade indikatorer och mått för måluppfyllelse per område. En närmare redovisning av funktionsmålen återfinns i Trafikförsörjningsprogrammet under Bilaga 1 "Uppföljning av mål för kollektivtrafiken i Sörmland".

Som följd av den initierade regionbildningen kommer verksamheten med all sannolikhet planeras och följas upp utifrån en annan målstyrningsmodell verksamhetsåret 2019.



*Bildtext: Sammanfattande bild av myndighetens bedömda måluppfyllelse för verksamhetsåret 2019 illustreras här i form av Huset. Här visas indikatorerna för de fyra funktionsmålen; Funktionell kollektivtrafik, Attraktiv kollektivtrafik, Effektiv kollektivtrafik och Tillgänglig kollektivtrafik samt indikatorer för finansiella mål, kvalitetsmål och medarbetarmål. Sammantaget är de bedömningsgrund för myndighetens måluppfyllelse.*

## Målområde; Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram

Myndighetens övergripande mål och nyckeltal för kollektivtrafiken återfinns i den målmodell, som framgår av trafikförsörjningsprogrammet och som beslutades av direktionen den 12 maj 2017. Det övergripande målet formuleras är Kollektivtrafik för hållbar tillväxt och utveckling. Utifrån detta har fyra funktionsmål identifierats, inom vilken kollektivtrafiken ska utvecklas fram till år 2030.

- Funktionell kollektivtrafik – stödjer regional och lokal utveckling
- Attraktiv kollektivtrafik – är användarvänlig med hög kvalitet
- Effektiv kollektivtrafik – är hållbar och samordnad
- Tillgänglig kollektivtrafik - erbjuder goda resmöjligheter

Nedan kan du se mål och mått för måluppfyllelse för verksamhetsåret för respektive funktionsmål.

| <b>Attraktiv kollektivtrafik -</b><br><b><i>En kollektivtrafik som är användarvänlig med hög kvalitet</i></b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Mål                                                                                                           | <p>Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna i Sörmland ska öka</p> <p>Kollektivtrafiksystemet ska hålla en god kvalitet, vara användarvänligt, sammanhållet och samordnat</p> <p>Kollektivtrafiken ska utvecklas med fokus på enkelhet och bekvämlighet för resenären</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Indikatorer<br>(kursiverade indikatorer för samråd och ett antal under utveckling)                            | <p><b>Antal påstigande Allmän kollektivtrafik (tåg plus buss)</b></p> <p>Nuläge: kompletteras när tågstatistiken kommer</p> <p>Önskat läge 2019: kompletteras</p> <p>Önskat läge 2020: 15 000 000</p> <p>Önskat läge 2021: kompletteras</p> <p><b>Antal resor per invånare (tåg plus buss)</b></p> <p>Nuläge: kompletteras</p> <p>Önskat läge 2019: kompletteras</p> <p>Önskat läge 2020: 50,3</p> <p>Önskat läge 2021: kompletteras</p> <p><b>Kundupplevd kvalitet, nöjdhet</b> - se kvalitetsmål 1-4 nedan.</p> <p><b>Punktlighet</b> – för tåg- och busstrafiken används olika mätmetoder, siffrorna är därmed inte jämförbara.</p> <p><u>Tåg (Källa: SJ) (+5 min)</u></p> <p>Punktlighet nuläge: 87% (Svealandsbanan), 89% (Sörmlandspilen) och 93% och (Nyköpingsbanan) 94% (UVEN)</p> <p>Önskat läge 2019: 92%</p> <p>Önskat läge 2020: 95%</p> <p>Önskat läge 2021: 95%</p> <p><u>Buss (-1/+3 min)</u></p> <p>Punktlighet nuläge: 78.5 % (2017)</p> <p>Önskat läge 2019: 80%</p> <p>Önskat läge 2020: 82%</p> <p>Önskat läge 2021: 85%</p> |



## Effektiv kollektivtrafik -

### *En kollektivtrafik som är hållbar och samordnad*

|                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Mål                                                                                    | Kollektivtrafiken ska planeras och utföras för ökad kostnadseffektivitet<br>Kollektivtrafiken ska planeras och utformas så att energieffektiviteten ökar och att miljöpåverkan genom emissioner och buller minskar.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Indikatorer<br><br>(kursiverade indikatorer för samråd och ett antal under utveckling) | <b>Beläggning tåg (mäts senare)</b><br><br><b>Beläggning Buss</b><br>Nuläge: 8.1<br>Önskat läge 2019: 8.2<br>Önskat läge 2020: 8.4<br>Önskat läge 2021: 8.6<br><br><b>Samordningsvinst i procent(Servicetrafik)</b><br>Nuläge: 21.8<br>Önskat läge 2019: 23<br>Önskat läge 2020: 25<br>Önskat läge 2021:26<br><br><b>Nettokostnad per invånare (enbart busstrafik - upphandlingseffekt påverkar)</b><br>Nuläge: 1135 kr<br>Önskat läge 2019: 1240 kr<br>Önskat läge 2020: 1360 kr<br>Önskat läge 2021: 1400 kr<br><br><b>Nettokostnad per personkilometer (enbart busstrafik - upphandlingseffekt påverkar)</b><br>Nuläge: 2.54 kr<br>Önskat läge 2019: 2.70 kr<br>Önskat läge 2020: 2.90 kr<br>Önskat läge 2021: 2.95 kr<br><br><b>Kostnadstäckning (enbart busstrafik - upphandlingseffekt påverkar)</b><br>Nuläge: 32 %<br>Önskat läge 2019: 30 %<br>Önskat läge 2020: 30 %<br>Önskat läge 2021: 30 %<br><br><b>Förnybara bränslen, km (enbart busstrafik)</b><br>Nuläge: 99.1 %<br>Önskat läge 2019: 99.2%<br>Önskat läge 2020: 99.5%<br>Önskat läge 2021: 100%<br><br><b>Förnybara bränslen, km (Särskild Kollektivtrafik)</b><br>Nuläge: 88 %<br>Önskat läge 2019: 90 %<br>Önskat läge 2020: 95 %<br>Önskat läge 2021: 100 %<br><br><b>Energianvändning (enbart busstrafik)</b><br>Nuläge: 3.6 kwh/fordonskm<br>Önskat läge 2019: 3.4 kwh/fordonskm<br>Önskat läge 2020: 3.0 kwh/fordonskm<br>Önskat läge 2021: 2.8 kwh/fordonskm |

## Funktionell kollektivtrafik -

### *En kollektivtrafik som stödjer regional och lokal utveckling*

|                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Mål                                                                                | <p>Kollektivtrafiken ska utvecklas för att stödja regionens täthet och flerkärnighet samt stärka förutsättningarna för en sammanhållen och utvidgad arbetsmarknadsregion. Kollektivtrafiken ska utvecklas med tydligare kopplingar till starka tillväxtregioner och regionala nodstäder.</p> <p>Kollektivtrafiken ska utgöra ett verktyg för en positiv utveckling i länets kommuner genom att skapa ökad tillgänglighet till regionala arbetsmarknader.</p> <p>Kollektivtrafiken ska utvecklas för att underlätta utveckling av attraktiva städer och hållbara lokala trafiksystem med större andel gång, cykel och kollektivtrafik.</p> |
| Indikatorer<br>(kursiverade indikatorer för samråd och ett antal under utveckling) | <p><b>Marknadsandel i starka stråk</b><br/>Nuläge (2014): 24 % totalt i starka stråk<br/>Önskat läge 2020: 30 % totalt i starka stråk</p> <p>Ny mätning planeras att göras under 2019</p> <p><b>Resmöjligheter mellan Sörmland och regionens tillväxtområden och nodstäder</b><br/>Metod utveckling pågår, förväntas klar under 2018.</p> <p><b>Resmöjligheter till närmaste kommuncenter</b><br/>Metod utveckling pågår, förväntas klar under 2018.</p>                                                                                                                                                                                  |

## Tillgänglig kollektivtrafik -

### *En kollektivtrafik som erbjuder goda resmöjligheter*

|             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Mål         | <p>Kollektivtrafiken ska ge alla invånare och besökande i Sörmland ökad tillgänglighet och rörlighet</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Indikatorer | <p><b>Utbudskilometer per invånare</b><br/>Nuläge: Kompletteras när tågstatistiken kommer<br/>Önskat läge 2019: kompletteras<br/>Önskat läge 2020: kompletteras<br/>Önskat läge 2021: kompletteras</p> <p><b>Fordon, andel tillgänglighetsanpassade ▲</b><br/>Nuläge: 98 %<br/>Önskat läge 2019: 98%<br/>Önskat läge 2020: 99%<br/>Önskat läge 2021: 100%</p> <p><b>Bytespunkter, andel tillgänglighetsanpassade</b><br/>Samtliga regionala buss- och tåglinjer ska vara fullt tillgängliga vid sina stationer och hållplatser i Eskilstuna, Strängnäs, Läggesta, Gnesta, Flen, Katrineholm, Vingåker, Vagnhärad, Nyköping, Trosa, Sparreholm och Malmköping senast år 2025.<br/>Samtliga tätortslinjer som har ett trafikutbud motsvarande minst 10 dubbelturer per dag ha tillgänglighetsanpassade hållplatser senast år 2022.<br/>I stadstrafiken ska minst 75 % av hållplatserna på linje 1-6 i Eskilstuna, linje 1 i Katrineholm, linje 1-3 i Strängnäs och linje 1-3 i Nyköping vara tillgänglighetsanpassade senast år 2020</p> |

## Målområde; Kvalitetsmål

Standarden i kvalitetsmålen, inklusive det som erfordras för att uppfylla krav på produkt, upprättas för relevanta funktioner och nivåer inom organisationen. Kvalitetsmålen står i överensstämmelse med kvalitetspolicyn.

| Mål 1     | Kundnöjdheten avseende den allmänna kollektivtrafiken har ökat till 68 procent år 2021.                                                        |                  |                  |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------|
| Delmål    | 2019: 64 procent                                                                                                                               | 2020: 66 procent | 2021: 68 procent |
| Kommentar | Kundernas nöjdhet med den allmänna kollektivtrafiken i Sörmland år 2017 var 60 procent. Motsvarande mått för riket via KOLLBAR var 58 procent. |                  |                  |
| Vision    | Visionen är att ha högsta nöjdhet i Sverige och att ingen ska vara missnöjd enligt mätningens definition.                                      |                  |                  |

| Mål 2     | Allmänhetens nöjdhet avseende den allmänna kollektivtrafiken har ökat till 57 procent år 2021.                                                    |                  |                  |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------|
| Delmål    | 2019: 53 procent                                                                                                                                  | 2020: 55 procent | 2021: 57 procent |
| Kommentar | Allmänhetens nöjdhet med den allmänna kollektivtrafiken i Sörmland år 2017 var 49 procent. Motsvarande mått för riket via KOLLBAR var 51 procent. |                  |                  |
| Vision    | Visionen är att ha högsta nöjdhet i Sverige och att ingen ska vara missnöjd enligt mätningens definition.                                         |                  |                  |

| Mål 3     | Kundnöjdheten avseende Serviceresor har värdet 4,6 av högst 5 möjliga år 2021.                                                                        |                 |                 |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|
| Delmål    | 2019: Värde 4,4                                                                                                                                       | 2020: Värde 4,5 | 2021: Värde 4,6 |
| Kommentar | Kundnöjdheten avseende Serviceresor hade värde 4,17 (83 %) år 2017. Motsvarande mått för riket via ANBARO uppgick till 92 procents nöjdhet med resan. |                 |                 |
| Vision    | Visionen är att ha högsta nöjdhet i Sverige och att ingen ska vara missnöjd enligt mätningens definition.                                             |                 |                 |

|                  |                                                                                                                                                               |                 |                 |
|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|
| <b>Mål 4</b>     | <b>Kundnöjdheten avseende bokning av resor har värdet 4,6 av högst 5 möjliga år 2021.</b>                                                                     |                 |                 |
| <b>Delmål</b>    | 2019: Värde 4,4                                                                                                                                               | 2020: Värde 4,5 | 2021: Värde 4,6 |
| <b>Kommentar</b> | Kundnöjdheten avseende bokning av resor hade värde 4,28 (86 %) år 2017. Motsvarande mått för riket via ANBARO uppgick till 86 procents nöjdhet med bokningen. |                 |                 |
| <b>Vision</b>    | Visionen är att ha högsta nöjdhet i Sverige och att ingen ska vara missnöjd enligt mätningens definition.                                                     |                 |                 |

|                  |                                                                          |              |              |
|------------------|--------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|
| <b>Mål 5</b>     | <b>Det hållbara medarbetarengagemanget (HME) uppgår år 2021 till 85.</b> |              |              |
| <b>Delmål</b>    | 2019: HME 83                                                             | 2020: HME 84 | 2021: HME 85 |
| <b>Kommentar</b> | HME 2017 var 80. HME mätningar genomförs årligen.                        |              |              |
| <b>Vision</b>    | Visionen är att ha ett HME på 100.                                       |              |              |

## Målområde; Finansiella mål

Enligt kommunallagen 8 kapitel 5 § ska en kommun, varmed jämställs kommunalförbund, för sin verksamhet ange ekonomiska mål och riktlinjer som är av betydelse för en god ekonomisk hushållning. Myndighetens utgångspunkt är att säkerställa en långsiktig stabil ekonomi och en trygghet för medlemmarna.

### God ekonomisk hushållning

|       |                                                                                                          |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Mål 1 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Årets resultat ska vara positivt.</li> </ul>                      |
| Mål 2 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Verksamheten ska bedrivas inom den beslutade budgeten.</li> </ul> |
| Mål 3 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Kassalikviditeten ska överstiga 100 procent.</li> </ul>           |

# Verksamheten ur olika perspektiv under perioden 2019 (2020-2021)

## Medborgarperspektivet

**Medborgarperspektivet speglar resenärer och medborgares behov och önskemål. Myndighetens verktyg är bland annat information och kommunikationsinsatser, försäljningskanaler, informationskanaler och uppföljning av våra trafikavtal samt relationen till våra trafikbolag för att säkerställa att de tjänster som vi erbjuder ger högsta resenärsnytta.**

Verksamheten ska präglas av öppenhet och transparens. Invånare och resenärer ska uppleva att det är enkelt att ha insyn i verksamheten och förstå hur de kan påverka. Resenären ska uppleva att det är lätt att få information om kollektivtrafiken, att tjänsten är enkel att använda, att det är lätt att komma i kontakt med verksamheten och att de får ett gott bemötande.

Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla och allas lika värde ska genomsyra i mötet med samtliga resenärer och invånare. Ansvar för tillgänglighetsfrågor i länet är fördelat på flera olika parter. Myndigheten har en roll när det gäller samordning av dessa frågor och samverkan med berörda aktörer. För att anpassa gångvägar, hållplatser och terminaler så sker samverkan med kommuner och Trafikverket.

## Verksamhetsaktiviteter under perioden

För att kunna möta resenärers och presumtiva resenärers behov av resande behöver myndigheten fortsätta skaffa kunskap om vad resenärer och invånare efterfrågar. Genom olika metoder för undersökningar ska vi få en fördjupad kunskap om resenärers och presumtiva resenärers behov och drivkrafter för att sedan matcha dessa mot tjänsteerbjudanden. På detta sätt är det kunden som sätter agendan och en kundinsiktsbaserad tjänst skapas. Målet är att göra kunden delaktig i utvecklingsarbetet av kollektivtrafiken där affärsnytta skapas genom att tjänsteerbjudandet säkras.

En metod för att göra detta på ett systematiskt sätt är att göra ett varumärkesarbete, vilket är ett verktyg för att göra verksamheten än mer kunddriven. Varumärket är de uppfattningar, känslor och tankar omvärlden får när de ser och hör en produkt eller tjänst - bilden av verksamheten, anseendet. Ett varumärkesarbete innebär att definiera vilka vi är och vilket behov vi ska fylla. I det arbetet görs undersökningar bland invånare och resenärer samt även kartläggningar och workshops internt i syfte att ta fram en varumärkesstrategi som definierar vår tjänst och vad vi lovar att leverera till kunden. Därefter behöver leveransen säkras, vilket innebär ett förankringsarbete i hela organisationen och med alla som möter kunden. Under 2018 görs en förstudie för att komma fram till om och i så fall när ett varumärkesarbete bör genomföras.

Ett uppsökande arbete kommer att bedrivas gentemot företag, organisationer och invånare för att i dialog skaffa kunskap om de olika målgrupperna med målet att hitta erbjudanden och tjänster som är relevanta och attraktiva.

En utmaning är att nå de resenärer som idag väljer bilen framför kollektivt resande. Myndigheten behöver få kunskap om vilka faktorer som påverkar målgruppens transportval. Utifrån det kan myndigheten arbeta med olika metoder i syfte att göra kollektivtrafiken attraktiv för denna målgrupp. En primär målgrupp är befintliga resenärer. Vi behöver utveckla och förfinas tjänsten efter befintliga resenärers behov och önskemål. Nya resenärer får vi främst genom att fortsätta utveckla trafiken till att bli så attraktiv som möjligt. De bästa ambassadörerna är befintliga resenärer som rekommenderar våra tjänster till andra. Insatser för att stärka ambassadörskapet kan behöva göras under perioden.



Under perioden kommer myndigheten att fortsätta förbättra tjänsten genom att använda och utveckla befintliga tekniska system. Genom att fortsätta kommunicera, och utöka möjligheten att köpa biljett digitalt, kan köp av biljett ombord minimeras och ge förutsättningar för trafiken att flyta tidtabellssäkert. Enkelhet och tillgänglighet är två centrala begrepp för myndighetens kommunikations- och försäljningsarbete de kommande åren. Då den digitala utvecklingen går snabbt ser vi ett behov av att utveckla Sörmlandstrafikens webbplats till att bli än mer användarvänlig.

Servicecenter Sörmlands mål är att verksamheten kännetecknas av hög servicekänsla, tillgänglighet och ett professionellt bemötande. Dessa egenskaper anser Servicecenter är viktiga för att uppnå nöjda kunder. Målen följs upp genom dagliga kundundersökningar samt genom statistik från inkommande kundsynpunkter. Servicecenter erbjuder kunder en hög servicenivå med personlig kontakt via telefon dygnet runt. Målet är att 80 procent av samtalen ska besvaras inom 60 sekunder och 99 procent av alla samtal ska besvaras inom 120 sekunder. Ytterligare servicenivå för att möta kundernas behov är att kundsynpunkter ska besvaras med ett första personligt svar inom två arbetsdagar.

Servicecenter Sörmland kommer fortsatt under perioden att fokusera på intern kvalitetskontroll, coachande ledarskap och måluppfyllelse av servicenivåerna. Medarbetare i Servicecenter ska ha en god kompetens för att utföra verksamhetens uppdrag. Introduktion och utbildning är därför viktiga faktorer som ger medarbetare goda förutsättningar i sitt arbete, framförallt vid nyrekrytering. Vidare ska Servicecenter Sörmland sträva efter att utveckla interna användarsystem, få fler kunder att använda Appen Serviceresor samt se över vilka digitala kanaler som verksamheten ska finnas tillgänglig på.

Movingo Kundservice verksamhet kommer under perioden fortsatt att följas upp för att säkerställa att fastställda servicenivåer uppfylls. Under 2018 kommer verksamheten få utökade arbetsuppgifter i form av teknisk support när Movingo började säljas i egna försäljningskanaler och mellan 2019-2021 kan fler arbetsuppgifter bli aktuellt för Movingo Kundservice beroende på hur produkten utvecklas.

Myndigheten har ett eget försäljningsställe, Station360 i Eskilstuna, som också fungerar som informationspunkt till resenärer i allt högre grad. Butiken är traditionellt utformad och här ser vi att en modernisering för att möta det allt större informationsbehovet är önskvärt. Butiken arbetar allt mer med hjälp till självhjälp genom att guida invånare i användning av och köp i de digitala kanalerna.

### **Ekonomiska konsekvenser och osäkerheter jämfört med tidigare plan**

För att kunna göra ett systematiskt varumärkesarbete krävs personella och ekonomiska resurser som i dagläget inte till fullo är kartlagda.

Ett behov kommer under perioden att finnas för att förbättra Sörmlandstrafikens webbplats.

Myndighetens egna fysiska försäljningsställe har ett behov att moderniseras och anpassas mer efter kunders behov av information.



**Målmodell med verksamhetens aktiviteter 2019-2021 för medborgarperspektivet.**

## **Trafikförsörjningsperspektivet**

Den regionala kollektivtrafikens uppgift är att erbjuda invånarna tillgänglighet till arbete, studier och fritidsaktiviteter. Tågtrafik, landsbygds- och stadstrafik med buss, och anropsstyrd, allmän och särskild kollektivtrafik samt skärgårdstrafik utgör det samlade trafikutbudet. En viktig del är storregional samverkan med tåg genom Mälardalens trafik AB, MÅLAB och arbete genom Mälardalsrådets En Bättre Sits, med en storregional trafikutvecklingsprocess.

## **Verksamhetsaktiviteter under perioden**

Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram pekar ut mål och inriktningar för den regionala kollektivtrafiken fram till år 2030. Det programmet fokuserar i stor utsträckning på kollektivtrafikens roll som verktyg för regional utveckling. Programmet visar på en starkare koppling mellan kollektivtrafiken och de till regionala och lokala utvecklingsmålen. Programmet betonar också behovet av förstärkt samverkan mellan myndigheten och andra aktörer i arbetet med utveckling av kollektivtrafiken.

Utvecklingen av den regionala tågtrafiken, Ny Trafik 2017, fortsätter under planperioden med leverans av nya järnvägsfordon från år 2019 vilket ger möjligheter för ytterligare utbudförbättringar. Samtidigt utgör kapacitetsbristen på järnvägen i kombination med Trafikverkets prioriteringskriterier en rejäl risk för utvecklingen av en attraktiv trafik med regionaltåg. Dessa risker behöver tydligt och frekvent påtalas och lyftas i storregionala och nationella forum med målet att en översyn att tilldelningsprocessen för tåglägen initieras och ökade medel för underhåll- och investeringar. Förändringar är nödvändiga för att regionaltågen ska få bra förutsättningar i tilldelningen av kapacitet och för full nytta av Ostlänken. Den regionala busstrafiken ska utvecklas med fokus på snabbare förbindelser och tätare trafik i stråk med stora resbehov. En viktig del är integrera länets busstrafiksystem med tillväxtorter i omkringliggande län, med prioritering av Stockholmsregionen, Västerås/Eskilstuna och Norrköping/Linköping. De kommande åren ska arbetet med samordning av allmän, linjelagd trafik och särskild, anropsstyrd kollektivtrafik intensifieras.

Fler resor med den allmänna kollektivtrafiken är en av nyckelfaktorerna för att öka städernas attraktivitet. Utifrån kommunernas ambitioner för utbyggnad av städerna ska myndigheten utreda förutsättningarna för att utveckla linjenätet i stadstrafiken i linje med kommunernas ambitioner.

De senaste åren har en rad åtgärder genomförts för att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken för människor med funktionsvariation inte minst genom införandet av nya tekniska system. Under planperioden vill myndigheten förstärka samverkan med länets kommuner och Trafikverket i syfte att utveckla trafik och infrastruktur för ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken. Andra strategier för att nå målen är att stärka kopplingen mellan kollektivtrafik- och bebyggelseplanering, att differentiera trafikutbudet och prioritera resurser till stomstråk och strategiska målpunkter, att etablera avtalsformer som ger incitament att öka resande och marknadsandel samt att stimulera etablering av trafik på rent kommersiell basis.

Samtidigt avslutas 2018 ett utredningsarbete för utvecklingen av tågtrafiken på medellång sikt, det vill säga för perioden efter övergångsavtalet. Arbetet under ledning av MÅLAB är ganska brett och omfattar förutom trafikfrågor även affärsmodellen. Allt arbete kopplat till den regionala tågtrafiken sker i samverkan mellan kollektivtrafikmyndigheter i Stockholm, Uppsala, Sörmland, Östergötland, Örebro och Västmanland under ledning av MÅLAB.

Under planperioden 2019 (2020-2021) sker upphandling samt implementering av nya busstrafikavtal för hela Sörmland. Först ut är avtalen för områdena södra och västra Sörmland med trafikstart i augusti 2019. Därefter följer trafikstart för område norra Sörmland i december 2020 och östra Sörmland i december 2021. Detta arbete kommer att prägla planperioden i stor utsträckning och

lägga grunden för myndighetens fortsatta arbete de kommande tio åren. Med nya avtal för busstrafiken kommer även myndighetens organisation att behöva anpassas för att möta upp ställda krav i avtalen. Det kommer att krävas en stor arbetsinsats för att uppstartsarbetet och övergången mellan trafikavtal genomförs utan negativ påverkan på trafik och för resenärer.

Under samma period kommer även nya avtal gällande serviceresor i Sörmland, skärgårdstrafik i Nyköping och Trosa kommun samt skolskjutstrafik i flera kommuner upphandlas och implementeras. Myndigheten har upphandlat skolskjutstrafik för Nyköping, Strängnäs, Gnesta, Katrineholm och Vingåker samt inom ramen för servicereseavtalet mindre delar av Eskilstunas skolskjutstrafik. Upphandling av skolskjuts pågår för Nyköpings kommun med trafikstart augusti 2019. Att myndigheten hanterar dessa avtal ger flera möjligheter till att komma i åtnjutande av samordning. Det förefaller under planperioden inte aktuellt att myndigheten utökar verksamheten med frågor om myndighetsutövning.

Det ovan beskrivna upphandlingsarbetet bedrivs inom program Trafik 2019-2021 som syfte att säkerställa den fortsatta trafiken med önskad måluppfyllelse. Programmet ska leda till att Sörmlands medborgare kan leva, växa och verka genom goda resmöjligheter med resor i ett modernt kollektivtrafiksysteem. Januari 2022 beräknas som programmets slutdatum. Programmet ska även utforma en kollektivtrafik i Sörmland som upplevs som mycket väl anpassad till kunders behov samt samordnad och modern. Trafiken ska vara planerad och utformad så att miljöpåverkan minskar och energieffektiviteten ökar. Myndighetens uppdrag att samordna och upphandla trafik i länet ger möjlighet till fortsatt samordning mellan den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken, såväl avseende trafikens utformning och kringtjänster som bokning, kundtjänst, avtalsuppföljning och betallosningar. Utredningen av länets och kommunernas kompletteringstrafik kommer att kompletteras med en utredning avseende den allmänna anropstyrda kollektivtrafiken. Detta kommer att skapa förutsättningar för ökad belägningsgrad ombord på fordonen genom att trafikera lågt belagda turer med mindre fordon och än bättre samordning.

För att säkerställa att samtliga avtal följs och att utlovad kvalitet levereras genomförs ett strukturerat och adresserat arbete med avtalsuppföljning löpande och kommer så att fortsätta under perioden. Dessutom kommer en större utbildningsinsats att bli aktuell inom den särskilda kollektivtrafiken under 2020 och 2021 med anledning av att det då är fem år sedan de första förarcertifieringarna genomfördes och att det då är dags för en ny certifiering.

Samtliga fordon i Sörmlands buss- och servicerasetrafik drivs med förnybara drivmedel. I dagsläget drivs inte alla fordon inom skolskjuts och skärgårdstrafiken av förnybara drivmedel. Myndigheten har och kommer så fortsatt att ställa krav på förnybara drivmedel i Skolskjutsavtalen. I kommande trafikavtal för buss har högre buller- och miljökrav ställts för stadstrafiken. Hitintills är tolv eldrivna bussar i drift i Sörmland och utvecklingen pekar åt ett sannolikt större antal eldrivna fordon i stadstrafiken.

De senaste åren har befolkningen i Mälardalen vuxit i allt snabbare takt. Regionförbundet Sörmland har under vintern 2016/17 tagit fram nya beräkningar gällande den förväntade utvecklingen av arbetspendlingen i de starka stråken fram till 2050. Därefter har myndigheten gjort ett arbete med att "översätta" dessa siffror till trafikbehoven. Resultatet utgör underlag för myndighetens och MÅLAB:s arbete med etapp två för tågtrafiken men även för andra långsiktiga strategier. Utredningsarbetet kring de framtida behoven kommer att fortsätta under planperioden.

Sedan 2015 har myndigheten en fastighetsplan som skapar förutsättningar för att arbeta systematiskt med förvaltning av fastigheter som myndigheten är fastighetsägare till. Planen som beskriver behoven av åtgärder på 10 års sikt har skapat en bra bild över åtgärder som genomförs årligen och vissa även med allvarlighetsgrad. De största utmaningarna de närmsta åren blir ventilationssystemen, kompressorer samt asfalttak som behöver bytas. Flera brister, men också

energibesparande åtgärder har identifierats. Genom utvecklingen av kollektivtrafiken finns behov av att se över depåernas storlek och framtida kapacitet för att kunna tillhandahålla utrymme för en fortsatt utveckling av trafiken. Det första steget av utvidgning av Eskilstuna depåns yta har genomförts och under planperioden kommer ytterligare steg tas för att framtidssäkra depåns storlek. Inom de kommande åren ska energiförsörjningen ses över om möjligheten att bli självförsörjande på el med hjälp av solpaneler.

### **Ekonomiska konsekvenser och osäkerheter jämfört med tidigare plan**

Det förhållande att Sörmland, genom de olika delprojekten inom ramen för Ny Trafik 2017, under de kommande åren får tillgång till egna tågfordon för tågtrafiken innebär nu känd förändrad kostnadsbild för tågtrafiken 2018 och framåt. Däremot föreligger viss osäkerhet i kostnadsbilden som alltid när grundläggande förändringar genomförs. Även överflyttning av resenärer till tågen medför en risk för ökade kostnader i och med att myndigheten ersätter SJ för varje påstigande med myndighetens egna periodkort.

Vidare har Trafikverket för avsikt att fortsätta anpassa banavgifterna till den nivå som järnvägslagen förutsätter. Inför 2018 infördes en ny passageavgift på sträckan Järna-Gnesta vilket medförde en betydande merkostnad för Gnestapendeln och Sörmlandspilen. Kostnadsökningen för Gnestapendeln blir dock enbart ettårig då passavgiften efter beslut från Trafikverket försvinner 2019.

Inom planperioden kommer som tidigare beskrivits nya avtal för trafik att tecknas vilket kan komma att innebära en förändring av ersättningsmodell och därmed förväntad förändring av kostnadsbilden. Vad gäller trafikkostnaderna har dessa i budgeten justerats utifrån indexuppräknings, samt generella antaganden om upphandlingseffekter.



*Målmodell med verksamhetens aktiviteter 2019-2021 för trafikförsörjningsperspektivet.*



## **Medarbetarperspektivet**

Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet är en levande och lärande organisation med mål att skapa en attraktiv kollektivtrafik för hållbar tillväxt och utveckling. Våra ledstjärnor är att ha kunden i centrum, inta en strategisk ledning av kollektivtrafiken, ta tydligt ansvar för uppdraget och skapa en effektiv organisation.

Vårt arbete kännetecknas av stolthet och engagemang över att bidra till samhällsutvecklingen. Våra medarbetare och ledare är vår främsta tillgång för att verksamheten ska nå resultat och utvecklas i rätt riktning. Därför är vi en arbetsgivare som ständigt verkar för att ohälsa och olycksfall i arbetet förebyggs och att en tillfredsställande arbetsmiljö uppnås.

Det är viktigt för oss att vara en attraktiv arbetsgivare. Hos oss är vi måna om varandra, vi har roligt på arbetet och vi har en sund balans mellan arbete och privatliv. Vi är lyhörda och visar medkänsla med varandra inom myndigheten. Vi vill att våra medarbetare ska trivas och må bra.

## **Verksamhetsaktiviteter under perioden**

2019 går vi in i Region Sörmland med oförändrad verksamhet men med ny organisation. Inriktningen är att fortsätta arbeta med de värden som gör oss till en attraktiv arbetsgivare då vi tror på att det ger de bästa förutsättningarna att hålla medborgar- och samhällsnyttofokus.

### **Målarbete**

Arbete med att förtydliga och vid behov revidera varje enhets- och avdelningsmål fortsätter. Prioriterat fokus på uppföljning samt de individuella målen.

### **Arbete mot diskriminering**

Planen för lika rättigheter och möjligheter med tillhörande aktivitetsplan följs upp och revideras varje år.

### **Säkrad kompetensförsörjning**

Ledningen ska löpande se över det samlade kompetensförsörjningsbehovet för att kunna arbeta strategiskt i frågan. Målet är att verksamheten har den kompetens och den medarbetarvolym den behöver för att uppnå myndighetens mål.

### **Hållbar arbetsmiljö**

Våra medarbetare ska trivas och må bra. Det är viktigt att hålla i det systematiska arbetsmiljöarbetet och ha närvarande chefer som följer upp detta. Våra lokala avtal ska bidra till god hälsa och motiverade och engagerade medarbetare. Vi ska komma överens om vilka tillgänglighetsprinciper som ska gälla. Vi ska följa upp sjukfrånvaro, frisknärvaro och genomföra flexitidsavstämningar.

### **Gemensamma utbildningar**

Förutom återkommande lagstadgade utbildningar såsom brandkunskap och Hjärt- och lungräddning (HLR) prioriteras även andra gemensamma utbildningsinsatser i syfte att lära känna varandra och ge bra förutsättningar för samverkan och tvärfunktionella arbetssätt.

### **Intern samverkan, attraktiv arbetsgivare och trygga medarbetare**

Vi kommer att fortsätta att arbeta för en god intern samverkan i hur vi arbetar tillsammans, i våra enhets- och avdelningsmöten, i avstämningar respektive samtal chef och medarbetare samt i vår fackliga samverkan. Vi kommer fortsätta med öppna inbjudningar till frukostmöten oavsett arbetsort samt verksamhetsdagar i att brett samla medarbetare.

Att vara en attraktiv arbetsgivare kräver engagemang och förståelse i vad medarbetarna ser hos oss. Vad gör att medarbetarna rekommenderar oss? Vad är att vara en attraktiv arbetsgivare? Bygg vidare på varumärket.

Vi tror på ett starkt medbestämmande och ett tydligt medarbetarskap där ansvaret för uppdraget och tryggheten i att agera är värden som ska känneteckna arbetet.

Särskilda aktiviteter i aktuell HR-plan kommer även att genomföras inom följande områden:

- Attraktiv arbetsgivare
- Professionella och lyhörda ledare
- Hållbar arbetsmiljö
- Aktivt medarbetarskap
- Säkrad kompetensförsörjning

### **Ekonomiska konsekvenser och osäkerheter jämfört med tidigare plan**

Personalkostnaden inklusive lönekostnaden är budgeterad utifrån organisationens förväntade behov och omfattning.

Förberedelser och effekt av bildandet av Region Sörmland den 1 januari 2019 medför svårighet att uppskatta eventuella ekonomiska konsekvenser.



*Målmodell med verksamhetens aktiviteter 2019-2021 för medarbetarperspektivet.*

## **Ekonomiskt perspektiv**

**Under det ekonomiska perspektivet finns information om Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets ekonomiska läge, förväntad utveckling under perioden 2019 (2020-21) och risker samt finansiering av myndighetens verksamhet.**

Under 2019 fortsätter arbetet för en god ekonomisk hushållning och en ekonomi i balans. Huvudverksamheten tillika huvudkostnaden vid Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet är trafik som står för merparten av myndighetens kostnader i budget för 2019. Som stöd för denna finns infrastruktur - bland annat i form av depåer samt teknik, försäljningskanaler och medarbetare.

En förutsättning för att kunna bedriva en bra verksamhet är en stabil ekonomi där intäkter och kostnader är i balans, inklusive driftkonsekvenser av investeringar och långsiktiga åtaganden. Effektivt resursutnyttjande och en god ekonomistyrning ger en stabil ekonomi.

### **Ekonomiskt läge 2017**

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets arbetar, med stöd av de finansiella målen, för att säkerställa en långsiktig stabil ekonomi och en trygghet för medlemmarna. Det ekonomiska utfallet för 2017 visade på en budget i positiv balans, och där myndighetens medlemmar har betalt 637 875 tkr i medlemsbidrag under året vilket var 12 631 tkr lägre än budgeterat.

Avseende verksamhetens måluppfyllelse är den samlade bedömningen att Sörmlands kollektivtrafikmyndighet i stora delar uppfyller densamma.

### **Förväntad utveckling under perioden och risker**

Under perioden förväntas kostnadsrelationen mellan huvudverksamhet och sidoverksamhet i allt väsentlighet kvarstå. Samrådsversionen av budget 2019 och plan för 2020-21 avser omfatta en möjlighet att bedriva förvaltnings- och trafikrelaterad verksamhet motsvarande nuvarande ambitionsnivå och nu kända förutsättningar. I Verksamhetsplan och Budget 2019 (2020-21) har uppräknings gjorts gällande myndighetens uppskattade kostnader för förvaltning och trafikrelaterade nettokostnader för att kunna bedriva en verksamhet motsvarande vad vi uppfattar är medlemmarnas förväntningar. Det gäller främst förslag till ökade kostnader för tekniska system och försäljningskostnader kopplat till digitalisering.

Myndighetens länsgemensamma kostnader, förvaltningskostnader och trafikrelaterade nettokostnader för den allmänna kollektivtrafiken, samt administrativa kostnader för den särskilda kollektivtrafiken fastställs i maj. Kostnaderna fördelas mellan medlemmarna utifrån den andel av produktionen medlemmen ansvarar för enligt så kallade fördelningsnycklar. För både den allmänna kollektivtrafiken och den särskilda kollektivtrafiken har fördelningsnycklarna uppdaterats utifrån utfall 2017.

Vad gäller trafik kostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken justeras dessa utifrån budgeterad indexuppräknings samt utifrån medlemmarnas senaste, och respektive, trafikbeställning. För perioden 2019 (2020-21) görs generellt, och till dess att effekt av trafikbeställningar är kända, endast uppräknings utifrån förväntad indexutveckling. Inom planperioden kommer dock även nya avtal för trafik att tecknas vilket kan komma att innebära en förändring av ersättningsmodell och därmed förväntad förändring av kostnadsbilden. Detta, tillsammans med en eventuell upphandlingseffekt, har tagits hänsyn till i budgetarbetet.

Trafikkostnaderna för tåg inkluderar samtliga kostnaderna relaterade till länets tågtrafik och innefattar kostnader till MÅLAB, kostnader till SLL för Gnestapendeln samt den kostnad som betalas till SJ då resande med Sörmlandstrafiken periodkort tillåts inom länet. Kostnaden är i enlighet med senaste information från MÅLAB samt de avtal myndigheten har med SLL samt SJ. MÅLAB:s trafikkostnader förväntas öka de kommande åren i enlighet med beslut om utökad trafik. Viss risk för

ökade kostnader för periodkortsavtalet med SJ finns p.g.a. ökat resande med länskort på tågen. Från och med budget 2018 samlas alla kostnader relaterade till tågtrafiken under trafik kostnader Tåg och kostnaderna för banavgifter har flyttats från trafikrelaterade nettokostnader.

Trafikkostnader för den särskilda kollektivtrafiken förväntas för 2019 ligga i nivå med tidigare kommunicerad budget. Inom planperioden kommer dock även nya avtal för trafik att tecknas vilket kan komma att innebära en förändring av ersättningsmodell och därmed förväntad förändring av kostnadsbilden. Detta, tillsammans med en eventuell upphandlingseffekt, har tagits hänsyn till i budgetarbetet.

I början av 2019 kan myndighetens verksamhet komma gå in i Region Sörmland. Uppgifter i Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20) kan i och med detta komma att förändras.

## Finansiering av verksamheten

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets verksamhet finansieras av intäkter hänförliga till medlemsavgifter allmän kollektivtrafik, medlemsavgifter särskild kollektivtrafik, biljettintäkter, skolkortsintäkter samt övriga intäkter såsom reklamintäkter. Från och med oktober 2017 får myndigheten även intäkter från Movingo. Intäkterna fördelas i så stor utsträckning som möjligt efter faktiskt resande i den lokala busstrafiken hos respektive kommun.

Biljettintäkterna förväntas i övrigt vara i linje med den tidigare kommunicerade budgeten. Den resandeutveckling som länet har drivs i stort sett enkom av rabatterade produkter samt ett ökat användande av periodkort och ger i stort ingen ökning av intäkterna. Bedömningen är att denna trend håller i sig under planperioden. Sörmlandstaxan har ännu inte gett den resenärsutvecklingen som myndigheten hoppades på. Intäkterna är justerade utefter den beslutade följsamheten mot SL-periodkort. Notera att för planåren 2020 och 2021 har ingen uppräknings skett för biljettintäkterna.



# Ekonomiska tabeller

## Budgetsammanställning - driftredovisning totalt

| Driftsredovisning, exl LTS                | Utfall 2017    | Budget 2018    | Fastställt plan 2019 | Budget 2019    | Plan 2020      | Plan 2021        |
|-------------------------------------------|----------------|----------------|----------------------|----------------|----------------|------------------|
| Intäkter (tkr)                            |                |                |                      |                |                |                  |
| Intäkter från medborgarna                 | 106 794        | 107 418        | 107 878              | 107 878        | 107 878        | 107 878          |
| Varav                                     |                |                |                      |                |                |                  |
| Biljettintäkter                           | 106 238        | 106 877        | 107 337              | 107 337        | 107 337        | 107 337          |
| Biljettintäkter landsbygd                 | 52 889         | 53 331         | 53 560               | 53 560         | 53 560         | 53 560           |
| Biljettintäkter stadstrafik               | 53 349         | 53 546         | 53 776               | 53 776         | 53 776         | 53 776           |
| Övriga intäkter                           | 556            | 541            | 541                  | 541            | 541            | 541              |
| Varav                                     |                |                |                      |                |                |                  |
| Reklamintäkter                            | 556            | 531            | 531                  | 531            | 531            | 531              |
| Provisioner                               |                | 10             | 10                   | 10             | 10             | 10               |
| Intäkter från medlemmarna                 | 690 832        | 752 172        | 801 105              | 798 592        | 867 406        | 935 914          |
| Varav                                     |                |                |                      |                |                |                  |
| Medlemsavgifter                           | 637 874        | 699 188        | 748 121              | 745 608        | 814 422        | 882 930          |
| Skolkort/elevkort                         | 52 958         | 52 984         | 52 984               | 52 984         | 52 984         | 52 984           |
| <b>Summa intäkter</b>                     | <b>797 626</b> | <b>859 590</b> | <b>908 982</b>       | <b>906 470</b> | <b>975 284</b> | <b>1 043 791</b> |
| Kostnader (tkr)                           |                |                |                      |                |                |                  |
| Förvaltningskostnader                     | 52 151         | 61 856         | 62 340               | 61 902         | 63 256         | 63 164           |
| Varav                                     |                |                |                      |                |                |                  |
| Personalkostnader, intern personal        | 40 851         | 46 123         | 47 874               | 47 683         | 48 614         | 49 584           |
| Arvoden inkl. konsulter                   | 5 458          | 6 432          | 6 355                | 6 186          | 6 062          | 4 898            |
| Övrigt kontorsrelaterat                   | 5 842          | 9 301          | 8 111                | 8 034          | 8 581          | 8 682            |
| Trafikrelaterade nettokostnader           | 19 340         | 22 437         | 24 961               | 24 876         | 27 902         | 28 560           |
| Varav                                     |                |                |                      |                |                |                  |
| Tekniska system                           | 15 517         | 12 751         | 14 182               | 14 044         | 15 518         | 15 884           |
| Försäljningskostnader                     | 4 589          | 8 441          | 9 720                | 9 720          | 10 971         | 11 294           |
| Infrastrukturkostnader (depåer mm)        | -1 690         | -46            | -270                 | -218           | 45             | -27              |
| Övrigt trafikrelaterat (stationsavgifter) | 924            | 1 290          | 1 329                | 1 329          | 1 368          | 1 409            |
| Trafikkostnader                           | 726 135        | 775 297        | 821 681              | 819 690        | 884 124        | 952 066          |
| Varav                                     |                |                |                      |                |                |                  |
| Landsbygd buss                            | 316 463        | 328 215        | 349 422              | 347 060        | 373 591        | 388 901          |
| Stadstrafik                               | 172 538        | 182 466        | 189 577              | 189 577        | 198 598        | 214 605          |
| Viten - busstrafik                        | -3 856         |                |                      |                |                |                  |
| Tåg                                       | 130 402        | 147 043        | 161 552              | 161 907        | 186 760        | 207 251          |
| Viten - tågtrafik                         | -1 686         |                |                      |                |                |                  |
| Anropsstyrd trafik                        | 1 201          | 1 272          | 1 341                | 1 357          | 1 450          | 1 512            |
| Serviceesor                               | 108 039        | 112 791        | 116 175              | 116 175        | 119 660        | 135 575          |
| Riksfärdtjänst                            | 3 033          | 3 510          | 3 615                | 3 615          | 4 065          | 4 222            |
| <b>Summa kostnader</b>                    | <b>797 627</b> | <b>859 590</b> | <b>908 982</b>       | <b>906 468</b> | <b>975 283</b> | <b>1 043 790</b> |
| <b>Periodens resultat</b>                 | <b>-1</b>      | <b>0</b>       | <b>0</b>             | <b>1</b>       | <b>1</b>       | <b>1</b>         |



# Driftsredovisning - allmän kollektivtrafik

| Allmänna kollektivtrafiken                | Utfall 2017    | Budget 2018    | Fastställt plan 2019 | Budget 2019    | Plan 2020      | Plan 2021      |
|-------------------------------------------|----------------|----------------|----------------------|----------------|----------------|----------------|
| Intäkter (tkr)                            |                |                |                      |                |                |                |
| <b>Intäkter från medborgarna</b>          | <b>106 794</b> | <b>107 418</b> | <b>107 878</b>       | <b>107 878</b> | <b>107 878</b> | <b>107 878</b> |
| Varav                                     |                |                |                      |                |                |                |
| Biljettintäkter                           | 106 238        | 106 877        | 107 337              | 107 337        | 107 337        | 107 337        |
| Biljettintäkter landsbygd                 | 52 889         | 53 331         | 53 560               | 53 560         | 53 560         | 53 560         |
| Biljettintäkter stadstrafik               | 53 349         | 53 546         | 53 776               | 53 776         | 53 776         | 53 776         |
| <b>Övriga intäkter</b>                    | <b>556</b>     | <b>541</b>     | <b>541</b>           | <b>541</b>     | <b>541</b>     | <b>541</b>     |
| Varav                                     |                |                |                      |                |                |                |
| Reklamintäkter                            | 556            | 531            | 531                  | 531            | 531            | 531            |
| Provisioner                               |                | 10             | 10                   | 10             | 10             | 10             |
| <b>Intäkter från medlemmarna</b>          | <b>559 868</b> | <b>614 889</b> | <b>658 060</b>       | <b>657 101</b> | <b>720 084</b> | <b>772 258</b> |
| Varav                                     |                |                |                      |                |                |                |
| Medlemsavgifter                           | 506 910        | 561 905        | 605 076              | 604 117        | 667 100        | 719 274        |
| Skolkort/elevkort                         | 52 958         | 52 984         | 52 984               | 52 984         | 52 984         | 52 984         |
| <b>Summa intäkter</b>                     | <b>666 662</b> | <b>722 307</b> | <b>765 938</b>       | <b>764 979</b> | <b>827 962</b> | <b>880 136</b> |
| Kostnader (tkr)                           |                |                |                      |                |                |                |
| <b>Förvaltningskostnader</b>              | <b>35 241</b>  | <b>43 851</b>  | <b>43 592</b>        | <b>43 122</b>  | <b>44 065</b>  | <b>43 769</b>  |
| Varav                                     |                |                |                      |                |                |                |
| Personalkostnader, intern personal        | 26 084         | 29 980         | 31 118               | 30 994         | 31 599         | 32 230         |
| Arvoden inkl. konsulter                   | 4 290          | 5 531          | 5 465                | 5 320          | 5 214          | 4 212          |
| Övrigt kontorsrelaterat                   | 4 867          | 8 340          | 7 008                | 6 808          | 7 252          | 7 327          |
| <b>Trafikrelaterade nettokostnader</b>    | <b>16 361</b>  | <b>19 460</b>  | <b>20 455</b>        | <b>21 955</b>  | <b>23 496</b>  | <b>24 097</b>  |
| Varav                                     |                |                |                      |                |                |                |
| Tekniska system                           | 12 550         | 9 800          | 9 703                | 11 150         | 11 139         | 11 448         |
| Försäljningskostnader                     | 4 577          | 8 415          | 9 694                | 9 694          | 10 944         | 11 267         |
| Infrastrukturkostnader (depåer mm)        | -1 690         | -46            | -270                 | -218           | 45             | -27            |
| Övrigt trafikrelaterat (stationsavgifter) | 924            | 1 290          | 1 329                | 1 329          | 1 368          | 1 409          |
| <b>Trafikkostnader</b>                    | <b>615 062</b> | <b>658 996</b> | <b>701 891</b>       | <b>699 900</b> | <b>760 399</b> | <b>812 269</b> |
| Varav                                     |                |                |                      |                |                |                |
| Landsbygd buss                            | 316 463        | 328 215        | 349 422              | 347 060        | 373 591        | 388 901        |
| Stadstrafik                               | 172 538        | 182 466        | 189 577              | 189 577        | 198 598        | 214 605        |
| Tåg                                       | 130 402        | 147 043        | 161 552              | 161 907        | 186 760        | 207 251        |
| Anropsstyrd trafik                        | 1 201          | 1 272          | 1 341                | 1 357          | 1 450          | 1 512          |
| Viten - busstrafik                        | -3 856         |                |                      |                |                |                |
| Viten - tågtrafik                         | -1 686         |                |                      |                |                |                |
| <b>Summa kostnader</b>                    | <b>666 664</b> | <b>722 307</b> | <b>765 938</b>       | <b>764 977</b> | <b>827 960</b> | <b>880 135</b> |
| <b>Periodens resultat</b>                 | <b>-2</b>      | <b>0</b>       | <b>0</b>             | <b>2</b>       | <b>1</b>       | <b>1</b>       |

## Driftsredovisning – särskild kollektivtrafik

| Särskilda kollektivtrafiken            | Utfall 2017      | Budget 2018    | Fastställd plan 2019 | Budget 2019    | Plan 2020      | Plan 2021      |
|----------------------------------------|------------------|----------------|----------------------|----------------|----------------|----------------|
| Intäkter (tkr)                         |                  |                |                      |                |                |                |
| <b>Intäkter från medlemmarna</b>       | ✓ <b>130 964</b> | <b>137 283</b> | <b>143 044</b>       | <b>141 491</b> | <b>147 322</b> | <b>163 656</b> |
| Varav                                  |                  |                |                      |                |                |                |
| Serviceresor                           | 128 017          | 133 773        | 139 429              | 137 876        | 143 252        | 159 432        |
| Riksfärdtjänst                         | 2 948            | 3 510          | 3 615                | 3 615          | 4 070          | 4 224          |
| <b>Summa intäkter</b>                  | ✓ <b>130 964</b> | <b>137 283</b> | <b>143 044</b>       | <b>141 491</b> | <b>147 322</b> | <b>163 656</b> |
| Kostnader (tkr)                        |                  |                |                      |                |                |                |
| <b>Förvaltningskostnader</b>           | ✓ <b>16 910</b>  | <b>18 002</b>  | <b>18 745</b>        | <b>18 774</b>  | <b>19 185</b>  | <b>19 389</b>  |
| Varav                                  |                  |                |                      |                |                |                |
| Personalkostnader, intern personal     | 14 767           | 16 143         | 16 756               | 16 689         | 17 015         | 17 354         |
| Arvoden inkl. konsulter                | 1 168            | 900            | 890                  | 1 062          | 1 129          | 966            |
| Övrigt kontorsrelaterat                | 975              | 958            | 1 100                | 1 023          | 1 042          | 1 069          |
| <b>Trafikrelaterade nettokostnader</b> | ✓ <b>2 979</b>   | <b>2 980</b>   | <b>4 509</b>         | <b>2 927</b>   | <b>4 412</b>   | <b>4 470</b>   |
| Varav                                  |                  |                |                      |                |                |                |
| Tekniska system                        | 2 967            | 2 951          | 4 479                | 2 894          | 4 379          | 4 436          |
| Försäljningskostnader                  | 12               | 29             | 30                   | 33             | 33             | 33             |
| <b>Trafikkostnader</b>                 | ✓ <b>111 073</b> | <b>116 301</b> | <b>119 790</b>       | <b>119 790</b> | <b>123 725</b> | <b>139 797</b> |
| Varav                                  |                  |                |                      |                |                |                |
| Serviceresor                           | 108 039          | 112 791        | 116 175              | 116 175        | 119 660        | 135 575        |
| Riksfärdtjänst                         | 3 033            | 3 510          | 3 615                | 3 615          | 4 065          | 4 222          |
| <b>Summa kostnader</b>                 | ✓ <b>130 963</b> | <b>137 283</b> | <b>143 044</b>       | <b>141 491</b> | <b>147 322</b> | <b>163 655</b> |
| <b>Periodens resultat</b>              | <b>1</b>         | <b>0</b>       | <b>0</b>             | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       |

# Fördelning per medlem

Sörmlands kommuner och Landstinget Sörmland har ett gemensamt ansvar för länets kollektivtrafik. Parterna har tillsammans, och genom myndigheten, åtagit sig att agera för att utveckla kollektivtrafiken i länet som ett sammanhållet och integrerat trafiksystem. Inom detta gemensamma åtagande har Landstinget ansvaret över länets regionala tågtrafik och den regionala stombusstrafiken medan respektive kommun har ansvaret för den lokala trafiken. Myndigheten har även upphandlat den särskilda kollektivtrafiken och har en samordnad bokningscentral och kundservice för trafiken- Servicecenter Sörmland.

| Kostnadsfördelning totalt                    |                |                |                      |                |                |                |
|----------------------------------------------|----------------|----------------|----------------------|----------------|----------------|----------------|
| Totalt (tkr)                                 | Utfall 2017    | Budget 2018    | Fastställd plan 2019 | Budget 2019    | Plan 2020      | Plan 2021      |
| <b>Intäkter</b>                              | <b>159 752</b> | <b>160 402</b> | <b>160 862</b>       | <b>160 862</b> | <b>160 862</b> | <b>160 862</b> |
| Biljettintäkter, Landsbygdstrafik            | 52 889         | 53 331         | 53 560               | 53 560         | 53 560         | 53 560         |
| Biljettintäkter, Stadstrafik                 | 53 349         | 53 546         | 53 776               | 53 776         | 53 776         | 53 776         |
| Skolkort/elevkort                            | 52 958         | 52 984         | 52 984               | 52 984         | 52 984         | 52 984         |
| Övriga intäkter                              | 556            | 541            | 541                  | 541            | 541            | 541            |
| <b>Total nettokostnad</b>                    | <b>637 875</b> | <b>699 188</b> | <b>748 121</b>       | <b>745 607</b> | <b>814 421</b> | <b>882 928</b> |
| <i>Förvaltningsavgifter</i>                  | 35 241         | 43 851         | 43 592               | 43 122         | 44 065         | 43 769         |
| <i>Trafikrelaterade nettokostnader allm</i>  | 16 361         | 19 460         | 20 455               | 21 955         | 23 496         | 24 097         |
| <i>Trafikkostnader</i>                       | 615 062        | 658 996        | 701 891              | 699 900        | 760 399        | 812 269        |
| Landsbygdstrafik Buss                        | 316 463        | 328 215        | 349 422              | 347 060        | 373 591        | 388 901        |
| Stadstrafik                                  | 172 538        | 182 466        | 189 577              | 189 577        | 198 598        | 214 605        |
| Tåg                                          | 130 402        | 147 043        | 161 552              | 161 907        | 186 760        | 207 251        |
| Övrig trafik                                 | 1 201          | 1 272          | 1 341                | 1 357          | 1 450          | 1 512          |
| Viten                                        | -5 542         |                |                      |                |                |                |
| <b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>   | <b>506 912</b> | <b>561 905</b> | <b>605 076</b>       | <b>604 115</b> | <b>667 099</b> | <b>719 273</b> |
| Trafikkostnad Serviceresor                   | 108 039        | 112 791        | 116 175              | 116 175        | 119 660        | 135 575        |
| Riksfärdtjänst                               | 3 033          | 3 510          | 3 615                | 3 615          | 4 065          | 4 222          |
| Särskild kollektivtrafik adm kostnader       | 19 890         | 20 982         | 23 254               | 21 701         | 23 597         | 23 859         |
| <b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b> | <b>130 963</b> | <b>137 283</b> | <b>143 044</b>       | <b>141 491</b> | <b>147 322</b> | <b>163 655</b> |

Myndighetens länsgemensamma kostnader, förvaltningskostnader och trafikrelaterade nettokostnader för den allmänna kollektivtrafiken, samt administrativa kostnader för den särskilda kollektivtrafiken fastställs i maj. Kostnaderna fördelas mellan medlemmarna utifrån den andel av produktionen medlemmen ansvarar för enligt så kallade fördelningsnycklar. För den allmänna kollektivtrafiken fördelas förvaltnings- samt trafikrelaterade nettokostnader utifrån andel trafikarbete; en nyckel som uppdaterats sedan budget 2018. De nycklar som fördelar den administrativa kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken har uppdaterats utifrån utfall under 2017. Orsaken är en, en förändring av både resandet, såväl upp- som nedåt, hos flera av medlemmarna men även en förändring av trafikkostnader.

I denna version, inför samråden, har uppräknings gjorts gällande myndighetens uppskattade kostnader för förvaltning och trafikrelaterade nettokostnader för att kunna bedriva en verksamhet motsvarande vad vi uppfattar är medlemmarnas förväntningar. Det gäller främst förslag till ökade kostnader för tekniska system och försäljningskostnader kopplat till digitalisering.

I början av 2019 kan myndighetens verksamhet komma gå in i Region Sörmland. Uppgifter i Verksamhetsplan och budget 2019 (2020-21) kan i och med detta komma att förändras.

## Allmän kollektivtrafik

Trafikkostnaderna för tåg inkluderar samtliga kostnaderna relaterad till länets tågtrafik och innefattar kostnader till MÄLAB, kostnader till SLL för Gnestapendeln samt den kostnad som betalas till SJ då resande med Sörmlandstrafiken periodkort tillåts inom länet. Kostnaden är i enlighet med senaste information från MÄLAB samt de avtal myndigheten har med SLL samt SJ. MÄLAB:s trafikkostnader förväntas öka de kommande åren i enlighet med beslut om utökad trafik. Det förhållandet att Sörmland, genom de olika delprojekten inom ramen för Ny Trafik 2017, under de kommande åren får tillgång till egna tågfordon för tågtrafiken innebär nu känd förändrad kostnadsbild för tågtrafiken 2018 och framåt. Däremot föreligger viss osäkerhet i kostnadsbilden som alltid när grundläggande förändringar genomförs. Även överflyttning av resenärer till tågen medför en risk för ökade kostnader i och med att myndigheten ersätter SJ för varje påstigande med myndighetens egna periodkort.

Trafikkostnaderna för landsbygdstrafik och stadstrafik baseras på medlemmarnas senaste trafikbeställningar för 2018. Trafikkostnaderna är för åren 2019 och framåt indexuppräknade med 3 procent. Från och med 2019, då nya trafikavtal startas i delar av länet, är kostnader härrörande till berörda trafikområdena, uppräknade med 10 procent.

Intäkterna förväntas vara i linje med budget 2018. Sörmlandstaxan har inte gett den resenärsutvecklingen som myndigheten hoppades på. Den resandeutveckling som länet har drivs i stort sätt enkom av rabatterade produkter samt ett ökat användande av periodkort och ger i stort ingen ökning av intäkterna. Bedömningen är att denna trend håller i sig under planperioden. Intäkterna är justerade utefter den beslutade följsamheten mot SL-periodkort. Inga andra prishöjningar är budgeterade.

Övriga intäkter avser reklamintäkter. Myndigheten budgeterar inte för viten.

## Särskild kollektivtrafik

Trafikkostnader för den särskilda kollektivtrafiken förväntas för 2019 ligga i nivå med tidigare kommunicerad budget. Inom planperioden kommer dock även nya avtal för trafik att tecknas vilket kan komma att innebära en förändring av ersättningsmodell och därmed förväntad förändring av kostnadsbilden. Detta, tillsammans med en eventuell upphandlingseffekt, har tagits hänsyn till i budgetarbetet.

# Landstinget Sörmland

Landstinget ansvarar för regional landsbygdstrafik med buss, tågtrafik samt för särskild kollektivtrafik.

| Andel trafikarbete                           | 35,9%          |                |                      |                |                |                |
|----------------------------------------------|----------------|----------------|----------------------|----------------|----------------|----------------|
| Landstinget (tkr)                            | Utfall 2017    | Budget 2018    | Fastställd plan 2019 | Budget 2019    | Plan 2020      | Plan 2021      |
| <b>Intäkter</b>                              | <b>45 401</b>  | <b>46 347</b>  | <b>46 488</b>        | <b>46 484</b>  | <b>46 484</b>  | <b>46 485</b>  |
| Biljettintäkter, Landsbygdstrafik            | 31 485         | 32 610         | 32 750               | 32 750         | 32 750         | 32 750         |
| Skolkort/elevkort                            | 13 713         | 13 540         | 13 540               | 13 540         | 13 540         | 13 540         |
| Övriga intäkter                              | 203            | 197            | 197                  | 194            | 194            | 194            |
| <b>Total nettokostnad</b>                    | <b>302 180</b> | <b>332 936</b> | <b>358 917</b>       | <b>357 300</b> | <b>398 166</b> | <b>432 253</b> |
| Förvaltningsavgifter                         | 12 863         | 16 006         | 15 911               | 15 481         | 15 819         | 15 713         |
| Trafikrelaterade nettokostnader              | 4 358          | 5 722          | 4 910                | 5 334          | 5 912          | 6 154          |
| Trafikkostnader                              | 267 810        | 291 642        | 316 056              | 315 312        | 352 668        | 378 463        |
| Landsbygdstrafik Buss                        | 139 614        | 144 587        | 154 492              | 153 392        | 165 894        | 171 198        |
| Tåg                                          | 130 402        | 147 043        | 161 552              | 161 907        | 186 760        | 207 251        |
| Övrig trafik                                 | 5              | 12             | 12                   | 13             | 14             | 14             |
| Viten - busstrafik                           | -526           |                |                      |                |                |                |
| Viten - tågtrafik                            | -1 686         |                |                      |                |                |                |
| <b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>   | <b>239 630</b> | <b>267 023</b> | <b>290 390</b>       | <b>289 642</b> | <b>327 915</b> | <b>353 846</b> |
| Trafikkostnad servicersor                    | 54 497         | 56 792         | 58 496               | 58 496         | 60 251         | 68 264         |
| Långa sjukresor                              | 605            | 997            | 1 027                | 1 027          | 1 155          | 1 199          |
| Särskild kollektivtrafik adm kostnader       | 7 448          | 8 124          | 9 004                | 8 135          | 8 845          | 8 943          |
| <b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b> | <b>62 550</b>  | <b>65 913</b>  | <b>68 527</b>        | <b>67 658</b>  | <b>70 251</b>  | <b>78 407</b>  |

I denna version, inför samråden, har uppräknning gjorts gällande myndighetens uppskattade kostnader för förvaltning och trafikrelaterade nettokostnader för att kunna bedriva en verksamhet motsvarande vad vi uppfattar är medlemmarnas förväntningar. Det gäller främst förslag till ökade kostnader för tekniska system och försäljningskostnader kopplat till digitalisering.

Den andel trafikarbete som ligger till grund för fördelning av budget 2019 (2020-21) har minskat med 0,6 procent jämfört med budget 2018.

I budgeten ingår även Landstingets överenskommelse med Gnesta kommun kring Gnestapendeln. Överenskommelsen hanteras som en trafikrelaterad nettokostnad och innebär för Landstinget en minskad kostnad med 3 400 tkr.

## Allmän kollektivtrafik

Landstingets biljettintäkter samt intäkter för skolkort för 2019 ligger i linje med budget 2018 då inga beslut tagit om förändrad taxa.

Trafikkostnaderna för tåg inkluderar samtliga kostnaderna relaterad till länets tågtrafik och innefattar kostnader till MÄLAB, kostnader till SLL för Gnestapendeln samt den kostnad som betalas till SJ då resande med Sörmlandstrafiken periodkort tillåts inom länet. Kostnaden är i enlighet med senaste information från MÄLAB samt de avtal myndigheten har med SLL samt SJ. MÄLAB:s trafikkostnader förväntas öka de kommande åren i enlighet med beslut om utökad trafik. Det förhållandet att Sörmland, genom de olika delprojekten inom ramen för Ny Trafik 2017, under de kommande åren får tillgång till egna tågfordon för tågtrafiken innebär nu känd förändrad kostnadsbild för tågtrafiken 2018 och framåt. Däremot föreligger viss osäkerhet i kostnadsbilden som alltid när grundläggande förändringar genomförs. Även överflyttning av resenärer till tågen medför en risk för ökade kostnader i och med att myndigheten ersätter SJ för varje påstigande med myndighetens egna periodkort.



Trafikkostnaderna för den regionala landsbygdstrafiken är baserad på Landstingets senaste trafikbeställning för 2018. Kostnaderna är indexuppräknade med 3 procent för åren 2019-2021. Från och med 2019, då nya trafikavtal startas i delar av länet, är kostnader härrörande till berörda trafikområdena uppräknade med 10 procent. Övriga trafikkostnader härrör anropsstyrd trafik och är baserade på faktiskt utfall under 2017.

## **Särskild kollektivtrafik**

Trafikkostnaderna för den särskilda kollektivtrafiken är indexuppräknade med tre procent jämfört med budget 2018. Då nya avtal för serviceresor i Sörmland kommer att upphandlas under perioden är vissa kostnader uppräknade med tio procent.

Den fördelningsnyckel som fördelar de administrativa kostnaderna för den särskilda kollektivtrafiken har uppdaterats utifrån faktiskt utfall för 2017 vilket för Landstingets del innebär en lägre andel av de administrativa kostnaderna jämfört med budget 2018.

# Eskilstuna kommun

Eskilstuna kommun ansvarar för lokal landsbygdstrafik med buss inom Eskilstuna kommun, stadstrafik och i den särskilda kollektivtrafiken för färdtjänst, vissa delar av skolresor samt riksferdtjänst.

| Andel trafikarbete                           | 25,7%          |                |                      |                |                |                |
|----------------------------------------------|----------------|----------------|----------------------|----------------|----------------|----------------|
| Eskilstuna Kommun (tkr)                      | Utfall 2017    | Budget 2018    | Fastställt plan 2019 | Budget 2019    | Plan 2020      | Plan 2021      |
| <b>Intäkter</b>                              | <b>58 851</b>  | <b>58 864</b>  | <b>59 036</b>        | <b>59 041</b>  | <b>59 041</b>  | <b>59 041</b>  |
| Biljettintäkter, Landsbygdstrafik            | 4 343          | 4 350          | 4 369                | 4 369          | 4 369          | 4 369          |
| Biljettintäkter, Stadstrafik                 | 35 587         | 35 600         | 35 753               | 35 753         | 35 753         | 35 753         |
| Skolkort/elevkort                            | 18 783         | 18 780         | 18 780               | 18 780         | 18 780         | 18 780         |
| Övriga intäkter                              | 138            | 134            | 134                  | 139            | 139            | 139            |
| <b>Total nettokostnad</b>                    | <b>140 191</b> | <b>158 241</b> | <b>164 846</b>       | <b>165 152</b> | <b>173 062</b> | <b>196 376</b> |
| <i>Förvaltningsavgifter</i>                  | 8 736          | 10 871         | 10 806               | 11 082         | 11 325         | 11 249         |
| <i>Trafikrelaterade nettokostnader</i>       | 3 827          | 4 504          | 4 741                | 5 301          | 5 687          | 5 831          |
| <i>Trafikkostnader</i>                       | 152 118        | 163 827        | 168 742              | 168 742        | 174 376        | 193 238        |
| Landsbygdstrafik Buss                        | 32 968         | 34 518         | 35 554               | 35 554         | 36 773         | 41 506         |
| Stadstrafik                                  | 121 675        | 129 309        | 133 188              | 133 188        | 137 604        | 151 732        |
| Viten                                        | -2 525         |                |                      |                |                |                |
| <b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>   | <b>105 830</b> | <b>120 338</b> | <b>125 254</b>       | <b>126 084</b> | <b>132 347</b> | <b>151 276</b> |
| Trafikkostnad serviceresor                   | 27 221         | 30 270         | 31 179               | 31 179         | 32 114         | 36 385         |
| Riksfärdtjänst                               | 610            | 587            | 605                  | 605            | 680            | 706            |
| Särskild kollektivtrafik adm kostnader       | 6 530          | 7 046          | 7 809                | 7 284          | 7 921          | 8 008          |
| <b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b> | <b>34 361</b>  | <b>37 903</b>  | <b>39 592</b>        | <b>39 067</b>  | <b>40 715</b>  | <b>45 100</b>  |

I denna version, inför samråden, har uppräknings gjorts gällande myndighetens uppskattade kostnader för förvaltning och trafikrelaterade nettokostnader för att kunna bedriva en verksamhet motsvarande vad vi uppfattar är medlemmarnas förväntningar. Det gäller främst förslag till ökade kostnader för tekniska system och försäljningskostnader kopplat till digitalisering.

Den andel trafikarbete som ligger till grund för fördelning av budget 2019 (2020-21) har ökat med 0,9 procent jämfört med budget 2018.

## Allmän kollektivtrafik

Eskilstuna kommuns biljettintäkter samt intäkter för skolkort för 2019 ligger i linje med budget 2018 då inga beslut tagit om förändrad taxa.

Trafikkostnaderna för landsbygdstrafik samt stadstrafik är baserad på Eskilstuna kommuns senaste trafikbeställning för 2018. Kostnaderna är indexuppräknade med 3 procent per år. Från och med 2019, då nya trafikavtal startas i delar av länet, är kostnader härrörande till berörda trafikområdena uppräknade med 10 procent.

## Särskild kollektivtrafik

Trafikkostnaderna för den särskilda kollektivtrafiken är indexuppräknade med tre procent jämfört med budget 2018. Då nya avtal för serviceresor i Sörmland kommer att upphandlas under perioden är vissa kostnader uppräknade med tio procent.

Den fördelningsnyckel som fördelar de administrativa kostnaderna för den särskilda kollektivtrafiken har uppdaterats utifrån faktiskt utfall för 2017 vilket för Eskilstuna kommuns del enbart innebär en smärre förändring i andel av total kostnad jämfört med budget 2018.

# Flens kommun

Flens kommun ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för lokal landsbygdstrafik med buss samt efterfrågestyrd trafik/kompletteringstrafik inom Flens kommun, och i den särskilda kollektivtrafiken för färdtjänst. Flen införde även i december 2016 en stadslinje, men då denna linje trafikeras med en landsortsbuss hänförs kostnaderna till landsbygdstrafiken.

| Andel trafikarbete                           | 3,6%          |               |                      |               |               |               |
|----------------------------------------------|---------------|---------------|----------------------|---------------|---------------|---------------|
| Flens Kommun (tkr)                           | Utfall 2017   | Budget 2018   | Fastställd plan 2019 | Budget 2019   | Plan 2020     | Plan 2021     |
| <b>Intäkter</b>                              | <b>5 025</b>  | <b>4 948</b>  | <b>4 960</b>         | <b>4 963</b>  | <b>4 963</b>  | <b>4 963</b>  |
| Biljettintäkter, Landsbygdstrafik            | 2 879         | 2 770         | 2 782                | 2 782         | 2 782         | 2 782         |
| Skolkort/elevkort                            | 2 130         | 2 162         | 2 162                | 2 162         | 2 162         | 2 162         |
| Övriga intäkter                              | 16            | 16            | 16                   | 19            | 19            | 19            |
| <b>Total nettokostnad</b>                    | <b>19 101</b> | <b>20 915</b> | <b>22 447</b>        | <b>22 816</b> | <b>25 033</b> | <b>26 310</b> |
| <i>Förvaltningsavgifter</i>                  | 1 029         | 1 280         | 1 273                | 1 552         | 1 586         | 1 576         |
| <i>Trafikrelaterade nettokostnader</i>       | 451           | 531           | 558                  | 743           | 797           | 817           |
| <i>Trafikkostnader</i>                       | 16 451        | 18 747        | 20 034               | 20 036        | 21 929        | 22 590        |
| Landsbygdstrafik Buss                        | 16 509        | 18 720        | 20 006               | 20 008        | 21 901        | 22 558        |
| Övrig trafik                                 | 25            | 27            | 28                   | 28            | 29            | 32            |
| Viten                                        | -83           |               |                      |               |               |               |
| <b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>   | <b>12 906</b> | <b>15 610</b> | <b>16 905</b>        | <b>17 367</b> | <b>19 349</b> | <b>20 019</b> |
| Trafikkostnad serviceresor                   | 5 066         | 4 169         | 4 294                | 4 294         | 4 423         | 5 011         |
| Riksfärdtjänst                               | 118           | 150           | 155                  | 155           | 174           | 181           |
| Särskild kollektivtrafik adm kostnader       | 1 011         | 986           | 1 093                | 1 000         | 1 087         | 1 100         |
| <b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b> | <b>6 195</b>  | <b>5 305</b>  | <b>5 542</b>         | <b>5 449</b>  | <b>5 684</b>  | <b>6 291</b>  |

I denna version, inför samråden, har uppräknings gällande myndighetens uppskattade kostnader för förvaltning och trafikrelaterade nettokostnader för att kunna bedriva en verksamhet motsvarande vad vi uppfattar är medlemmarnas förväntningar. Det gäller främst förslag till ökade kostnader för tekniska system och försäljningskostnader kopplat till digitalisering.

Den andel trafikarbete som ligger till grund för fördelning av budget 2019 (2020-21) har ökat med 0,7 procent jämfört med budget 2018.

## Allmän kollektivtrafik

Flens kommuns biljettintäkter samt intäkter för skolkort för 2019 ligger i linje med budget 2018 då inga beslut tagit om förändrad taxa.

Trafikkostnaderna för landsbygdstrafik samt stadstrafik är baserad på Flens kommuns senaste trafikbeställning för 2018. Kostnaderna är indexuppräknade med 3 procent per år. Från och med 2019, då nya trafikavtal startas i delar av länet, är kostnader härrörande till berörda trafikområdena uppräknade med 10 procent. Övriga trafikkostnader härrör anropsstyrd trafik och är baserade på faktiskt utfall under 2017.

## Särskild kollektivtrafik

Trafikkostnaderna för den särskilda kollektivtrafiken är indexuppräknade med tre procent jämfört med budget 2018. Då nya avtal för serviceresor i Sörmland kommer att upphandlas under perioden är vissa kostnader uppräknade med tio procent.

Den fördelningsnyckel som fördelar de administrativa kostnaderna för den särskilda kollektivtrafiken har uppdaterats utifrån faktiskt utfall för 2017 vilket för Flens kommuns del enbart innebär en smärre förändring i andel av total kostnad jämfört med budget 2018.

# Gnesta kommun

Gnesta kommun ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för lokal landsbygdstrafik med buss samt efterfrågestyrd trafik/kompletteringstrafik inom Gnesta kommun, och i den särskilda kollektivtrafiken för färdtjänst, skolskjuts och riksferdtjänst.

| Andel allmänna                               | 3,6%          |               |                      |               |               |               |
|----------------------------------------------|---------------|---------------|----------------------|---------------|---------------|---------------|
| Gnesta Kommun (tkr)                          | Utfall 2017   | Budget 2018   | Fastställd plan 2019 | Budget 2019   | Plan 2020     | Plan 2021     |
| <b>Intäkter</b>                              | <b>3 243</b>  | <b>3 118</b>  | <b>3 126</b>         | <b>3 125</b>  | <b>3 125</b>  | <b>3 125</b>  |
| Biljettintäkter, Landsbygdstrafik            | 1 929         | 1 790         | 1 798                | 1 798         | 1 798         | 1 798         |
| Skolkort/elevkort                            | 1 293         | 1 308         | 1 308                | 1 308         | 1 308         | 1 308         |
| Övriga intäkter                              | 21            | 20            | 20                   | 19            | 19            | 19            |
| <b>Total nettokostnad</b>                    | <b>18 224</b> | <b>19 374</b> | <b>21 739</b>        | <b>21 696</b> | <b>23 421</b> | <b>24 323</b> |
| <i>Förvaltningsavgifter</i>                  | 1 318         | 1 640         | 1 630                | 1 552         | 1 586         | 1 576         |
| <i>Trafikrelaterade nettokostnader</i>       | 2 777         | 2 880         | 4 115                | 4 143         | 4 197         | 4 217         |
| <i>Trafikkostnader</i>                       | 14 511        | 14 746        | 15 757               | 15 758        | 17 245        | 17 762        |
| Landsbygdstrafik Buss                        | 14 528        | 14 683        | 15 692               | 15 691        | 17 171        | 17 686        |
| Övrig trafik                                 | 67            | 63            | 65                   | 67            | 73            | 76            |
| Viten                                        | -84           |               |                      |               |               |               |
| <b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>   | <b>15 363</b> | <b>16 148</b> | <b>18 377</b>        | <b>18 328</b> | <b>19 902</b> | <b>20 430</b> |
| Trafikkostnad serviceresor                   | 2 194         | 2 551         | 2 628                | 2 628         | 2 707         | 3 067         |
| Riksferdtjänst                               | 182           | 183           | 189                  | 189           | 212           | 221           |
| Särskild kollektivtrafik adm kostnader       | 485           | 492           | 545                  | 552           | 600           | 607           |
| <b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b> | <b>2 861</b>  | <b>3 226</b>  | <b>3 362</b>         | <b>3 368</b>  | <b>3 519</b>  | <b>3 894</b>  |

I denna version, inför samråden, har uppräknings gjorts gällande myndighetens uppskattade kostnader för förvaltning och trafikrelaterade nettokostnader för att kunna bedriva en verksamhet motsvarande vad vi uppfattar är medlemmarnas förväntningar. Det gäller främst förslag till ökade kostnader för tekniska system och försäljningskostnader kopplat till digitalisering.

Den andel trafikarbete som ligger till grund för fördelning av budget 2019 (2020-21) har minskat med 0,1 procent jämfört med budget 2018.

## Allmän kollektivtrafik

Gnesta kommuns biljettintäkter samt intäkter för skolkort för 2019 ligger i linje med budget 2018 då inga beslut tagit om förändrad taxa.

Trafikkostnaderna för landsbygdstrafik samt stadstrafik är baserad på Gnesta kommuns senaste trafikbeställning för 2018. Kostnaderna är indexuppräknade med 3 procent per år. Från och med 2019, då nya trafikavtal startas i delar av länet, är kostnader härrörande till berörda trafikområdena uppräknade med 10 procent. Övriga trafikkostnader härrör anropsstyrd trafik och är baserade på faktiskt utfall under 2017.

## Särskild kollektivtrafik

Trafikkostnaderna för den särskilda kollektivtrafiken är indexuppräknade med tre procent jämfört med budget 2018. Då nya avtal för serviceresor i Sörmland kommer att upphandlas under perioden är vissa kostnader uppräknade med tio procent.

Den fördelningsnyckel som fördelar de administrativa kostnaderna för den särskilda kollektivtrafiken har uppdaterats utifrån faktiskt utfall för 2017 vilket för Gnesta kommuns del enbart innebär en smärre förändring i andel av total kostnad jämfört med budget 2018.

# Katrineholms kommun

Katrineholms kommun ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för lokal landsbygdstrafik med buss, stadstrafik samt efterfrågestyrd trafik/kompletteringstrafik inom Katrineholms kommun, och i den särskilda kollektivtrafiken för färdtjänst och riksärdtjänst.

| Andel trafikarbete                           | 5,3%          |               |                      |               |               |               |
|----------------------------------------------|---------------|---------------|----------------------|---------------|---------------|---------------|
| Katrineholms Kommun (tkr)                    | Utfall 2017   | Budget 2018   | Fastställt plan 2019 | Budget 2019   | Plan 2020     | Plan 2021     |
| <b>Intäkter</b>                              | <b>6 087</b>  | <b>6 166</b>  | <b>6 180</b>         | <b>6 179</b>  | <b>6 179</b>  | <b>6 179</b>  |
| Biljettintäkter, Landsbygdstrafik            | 1 131         | 1 110         | 1 115                | 1 115         | 1 115         | 1 115         |
| Biljettintäkter, Stadstrafik                 | 2 267         | 2 300         | 2 310                | 2 310         | 2 310         | 2 310         |
| Skolkort/elevkort                            | 2 658         | 2 726         | 2 726                | 2 726         | 2 726         | 2 726         |
| Övriga intäkter                              | 31            | 30            | 30                   | 29            | 29            | 29            |
| <b>Total nettokostnad</b>                    | <b>26 457</b> | <b>28 675</b> | <b>30 732</b>        | <b>30 686</b> | <b>33 754</b> | <b>35 220</b> |
| <i>Förvaltningsavgifter</i>                  | 1 938         | 2 412         | 2 398                | 2 285         | 2 335         | 2 320         |
| <i>Trafikrelaterade nettokostnader</i>       | 849           | 999           | 1 052                | 1 093         | 1 173         | 1 202         |
| <i>Trafikkostnader</i>                       | 25 909        | 27 055        | 28 903               | 28 911        | 31 639        | 32 589        |
| Landsbygdstrafik Buss                        | 19 194        | 19 937        | 21 303               | 21 305        | 23 316        | 24 015        |
| Stadstrafik                                  | 6 714         | 6 953         | 7 430                | 7 430         | 8 131         | 8 375         |
| Övrig trafik                                 | 151           | 165           | 170                  | 176           | 192           | 199           |
| Viten                                        | -151          |               |                      |               |               |               |
| <b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>   | <b>22 609</b> | <b>24 300</b> | <b>26 172</b>        | <b>26 111</b> | <b>28 968</b> | <b>29 932</b> |
| Trafikkostnad serviceresor                   | 2 841         | 3 393         | 3 494                | 3 494         | 3 599         | 4 078         |
| Riksärdtjänst                                | 328           | 296           | 305                  | 305           | 343           | 357           |
| Särskild kollektivtrafik adm kostnader       | 679           | 686           | 760                  | 776           | 844           | 853           |
| <b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b> | <b>3 848</b>  | <b>4 375</b>  | <b>4 560</b>         | <b>4 575</b>  | <b>4 786</b>  | <b>5 287</b>  |

I denna version, inför samråden, har uppräknig gjorts gällande myndighetens uppskattade kostnader för förvaltning och trafikrelaterade nettokostnader för att kunna bedriva en verksamhet motsvarande vad vi uppfattar är medlemmarnas förväntningar. Det gäller främst förslag till ökade kostnader för tekniska system och försäljningskostnader kopplat till digitalisering.

Den andel trafikarbete som ligger till grund för fördelning av budget 2019 (2020-21) har minskat med 0,2 procent jämfört med budget 2018.

## Allmän kollektivtrafik

Katrineholms kommuns biljettintäkter samt intäkter för skolkort för 2019 ligger i linje med budget 2018 då inga beslut tagit om förändrad taxa.

Trafikkostnaderna för landsbygdstrafik samt stadstrafik är baserad på Katrineholms kommuns senaste trafikbeställning för 2018. Kostnaderna är indexuppräknade med 3 procent per år. Från och med 2019, då nya trafikavtal startas i delar av länet, är kostnader härrörande till berörda trafikområdena uppräknade med 10 procent. Övriga trafikkostnader härrör anropsstyrd trafik och är baserade på faktiskt utfall under 2017.

## Särskild kollektivtrafik

Trafikkostnaderna för den särskilda kollektivtrafiken är indexuppräknade med tre procent jämfört med budget 2018. Då nya avtal för serviceresor i Sörmland kommer att upphandlas under perioden är vissa kostnader uppräknade med tio procent.

Den fördelningsnyckel som fördelar de administrativa kostnaderna för den särskilda kollektivtrafiken har uppdaterats utifrån faktiskt utfall för 2017 vilket för Katrineholms kommuns del innebär en viss ökning i andel av total kostnad jämfört med budget 2018.



# Nyköpings kommun

Nyköpings kommun ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för lokal landsbygdstrafik med buss, stadstrafik samt efterfrågestyrd trafik/kompletteringstrafik där även skärgårdstrafiken ingår och i den särskilda kollektivtrafiken för färdtjänst, riksferdtjänst och skolskjuts.

| Andel trafikarbete                           | 14,6%         |               |                      |               |               |               |
|----------------------------------------------|---------------|---------------|----------------------|---------------|---------------|---------------|
| Nyköpings Kommun (tkr)                       | Utfall 2017   | Budget 2018   | Fastställt plan 2019 | Budget 2019   | Plan 2020     | Plan 2021     |
| <b>Intäkter</b>                              | <b>23 568</b> | <b>23 699</b> | <b>23 772</b>        | <b>23 772</b> | <b>23 772</b> | <b>23 772</b> |
| Biljettintäkter, Landsbygdstrafik            | 4 781         | 4 700         | 4 720                | 4 720         | 4 720         | 4 720         |
| Biljettintäkter, Stadstrafik                 | 12 095        | 12 096        | 12 148               | 12 148        | 12 148        | 12 148        |
| Skolkort/elevkort                            | 6 611         | 6 825         | 6 825                | 6 825         | 6 825         | 6 825         |
| Övriga intäkter                              | 81            | 78            | 78                   | 79            | 79            | 79            |
| <b>Total nettokostnad</b>                    | <b>67 058</b> | <b>69 733</b> | <b>75 381</b>        | <b>75 561</b> | <b>84 090</b> | <b>87 585</b> |
| <i>Förvaltningsavgifter</i>                  | 5 110         | 6 358         | 6 321                | 6 296         | 6 433         | 6 390         |
| <i>Trafikrelaterade nettokostnader</i>       | 2 238         | 2 635         | 2 773                | 3 011         | 3 231         | 3 312         |
| <i>Trafikkostnader</i>                       | 75 042        | 77 527        | 82 842               | 82 853        | 90 653        | 93 374        |
| Landsbygdstrafik Buss                        | 41 066        | 41 318        | 44 149               | 44 154        | 48 321        | 49 770        |
| Stadstrafik                                  | 33 650        | 35 522        | 37 955               | 37 955        | 41 529        | 42 775        |
| Övrig trafik                                 | 691           | 687           | 738                  | 745           | 803           | 829           |
| Viten                                        | -365          |               |                      |               |               |               |
| <b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>   | <b>58 822</b> | <b>62 821</b> | <b>68 164</b>        | <b>68 388</b> | <b>76 545</b> | <b>79 305</b> |
| Trafikkostnad serviceresor                   | 6 107         | 4 832         | 4 977                | 4 977         | 5 126         | 5 808         |
| Riksferdtjänst                               | 767           | 828           | 853                  | 853           | 959           | 996           |
| Särskild kollektivtrafik adm kostnader       | 1 362         | 1 252         | 1 387                | 1 343         | 1 460         | 1 476         |
| <b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b> | <b>8 236</b>  | <b>6 912</b>  | <b>7 217</b>         | <b>7 172</b>  | <b>7 545</b>  | <b>8 280</b>  |

I denna version, inför samråden, har uppräknings gjorts gällande myndighetens uppskattade kostnader för förvaltning och trafikrelaterade nettokostnader för att kunna bedriva en verksamhet motsvarande vad vi uppfattar är medlemmarnas förväntningar. Det gäller främst förslag till ökade kostnader för tekniska system och försäljningskostnader kopplat till digitalisering.

Den andel trafikarbete som ligger till grund för fördelning av budget 2019 (2020-21) har ökat med 0,1 procent jämfört med budget 2018.

## Allmän kollektivtrafik

Nyköpings kommuns biljettintäkter samt intäkter för skolkort för 2019 ligger i linje med budget 2018 då inga beslut tagit om förändrad taxa.

Trafikkostnaderna för landsbygdstrafik samt stadstrafik är baserad på Nyköpings kommuns senaste trafikbeställning för 2018. Kostnaderna är indexuppräknade med 3 procent per år. Från och med 2019, då nya trafikavtal startas i delar av länet, är kostnader härrörande till berörda trafikområdena uppräknade med 10 procent. Övriga trafikkostnader härrör anropsstyrd trafik och är baserade på faktiskt utfall under 2017.

## Särskild kollektivtrafik

Trafikkostnaderna för den särskilda kollektivtrafiken är indexuppräknade med tre procent jämfört med budget 2018. Då nya avtal för serviceresor i Sörmland kommer att upphandlas under perioden är vissa kostnader uppräknade med tio procent.

Den fördelningsnyckel som fördelar de administrativa kostnaderna för den särskilda kollektivtrafiken har uppdaterats utifrån faktiskt utfall för 2017 vilket för Nyköpings kommuns del innebär en viss ökning i andel av total kostnad jämfört med budget 2018.

# Oxelösunds kommun

Oxelösunds kommun ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för lokal landsbygdstrafik med buss och i den särskilda kollektivtrafiken för färdtjänst och riksfärdtjänst. Från 2016 är linje 815 indragen. Som följd av detta återstår enbart linje 615 som är anpassad till skolelevernas behov.

| Andel trafikarbete                           | 0,1%         |              |                      |              |              |              |
|----------------------------------------------|--------------|--------------|----------------------|--------------|--------------|--------------|
| Oxelösunds Kommun (tkr)                      | Utfall 2017  | Budget 2018  | Fastställd plan 2019 | Budget 2019  | Plan 2020    | Plan 2021    |
| <b>Intäkter</b>                              | <b>698</b>   | <b>666</b>   | <b>666</b>           | <b>666</b>   | <b>666</b>   | <b>666</b>   |
| Biljettintäkter, Landsbygdstrafik            | 103          | 81           | 81                   | 81           | 81           | 81           |
| Skolkort/elevkort                            | 594          | 584          | 584                  | 584          | 584          | 584          |
| Övriga intäkter                              | 1            | 1            | 1                    | 1            | 1            | 1            |
| <b>Total nettokostnad</b>                    | <b>3 634</b> | <b>3 822</b> | <b>4 089</b>         | <b>4 037</b> | <b>4 400</b> | <b>4 675</b> |
| <i>Förvaltningsavgifter</i>                  | 35           | 44           | 44                   | 43           | 44           | 44           |
| <i>Trafikrelaterade nettokostnader</i>       | 15           | 18           | 19                   | 21           | 22           | 23           |
| <i>Trafikkostnader</i>                       | 2 537        | 2 604        | 2 782                | 2 782        | 3 045        | 3 136        |
| Landsbygdstrafik Buss                        | 2 539        | 2 604        | 2 782                | 2 782        | 3 045        | 3 136        |
| Viten                                        | -2           |              |                      |              |              |              |
| <b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>   | <b>1 889</b> | <b>2 000</b> | <b>2 179</b>         | <b>2 180</b> | <b>2 445</b> | <b>2 537</b> |
| Trafikkostnad serviceresor                   | 1 192        | 1 199        | 1 235                | 1 235        | 1 272        | 1 441        |
| Riksfärdtjänst                               | 161          | 191          | 196                  | 196          | 221          | 229          |
| Särskild kollektivtrafik adm kostnader       | 392          | 432          | 479                  | 425          | 462          | 467          |
| <b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b> | <b>1 745</b> | <b>1 822</b> | <b>1 910</b>         | <b>1 856</b> | <b>1 955</b> | <b>2 138</b> |

I denna version, inför samråden, har uppräknings gjorts gällande myndighetens uppskattade kostnader för förvaltning och trafikrelaterade nettokostnader för att kunna bedriva en verksamhet motsvarande vad vi uppfattar är medlemmarnas förväntningar. Det gäller främst förslag till ökade kostnader för tekniska system och försäljningskostnader kopplat till digitalisering.

Den andel trafikarbete som ligger till grund för fördelning av budget 2019 (2020-21) ligger på samma nivå som budget 2018.

## Allmän kollektivtrafik

Oxelösunds kommuns biljettintäkter samt intäkter för skolkort för 2019 ligger i linje med budget 2018 då inga beslut tagit om förändrad taxa.

Trafikkostnaderna för landsbygdstrafik samt stadstrafik är baserad på Oxelösunds kommuns senaste trafikbeställning för 2018. Kostnaderna är indexuppräknade med 3 procent per år. Från och med 2019, då nya trafikavtal startas i delar av länet, är kostnader härrörande till berörda trafikområdena uppräknade med 10 procent.

## Särskild kollektivtrafik

Trafikkostnaderna för den särskilda kollektivtrafiken är indexuppräknade med tre procent jämfört med budget 2018. Då nya avtal för serviceresor i Sörmland kommer att upphandlas under perioden är vissa kostnader uppräknade med tio procent.

Den fördelningsnyckel som fördelar de administrativa kostnaderna för den särskilda kollektivtrafiken har uppdaterats utifrån faktiskt utfall för 2017 vilket för Oxelösunds kommuns del enbart innebär en smärre minskning i andel av total kostnad jämfört med budget 2018.

# Strängnäs kommun

Strängnäs kommun ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för lokal landsbygdstrafik med buss, stadstrafik samt efterfrågestyrd trafik och i den särskilda kollektivtrafiken för färdtjänst och skolskjuts.

| Andel trafikarbete                           | 8,1%          |               |                      |               |               |               |
|----------------------------------------------|---------------|---------------|----------------------|---------------|---------------|---------------|
| Strängnäs Kommun (tkr)                       | Utfall 2017   | Budget 2018   | Fastställt plan 2019 | Budget 2019   | Plan 2020     | Plan 2021     |
| <b>Intäkter</b>                              | <b>13 153</b> | <b>13 135</b> | <b>13 170</b>        | <b>13 170</b> | <b>13 170</b> | <b>13 170</b> |
| Biljettintäkter, Landsbygdstrafik            | 4 838         | 4 610         | 4 630                | 4 630         | 4 630         | 4 630         |
| Biljettintäkter, Stadstrafik                 | 3 400         | 3 550         | 3 565                | 3 565         | 3 565         | 3 565         |
| Skolkort/elevkort                            | 4 870         | 4 931         | 4 931                | 4 931         | 4 931         | 4 931         |
| Övriga intäkter                              | 45            | 44            | 44                   | 44            | 44            | 44            |
| <b>Total nettokostnad</b>                    | <b>39 580</b> | <b>42 073</b> | <b>44 944</b>        | <b>43 700</b> | <b>45 527</b> | <b>47 981</b> |
| <i>Förvaltningsavgifter</i>                  | 2 879         | 3 583         | 3 561                | 3 493         | 3 569         | 3 545         |
| <i>Trafikrelaterade nettokostnader</i>       | 1 261         | 1 484         | 1 563                | 1 671         | 1 792         | 1 838         |
| <i>Trafikkostnader</i>                       | 41 677        | 42 786        | 45 317               | 44 069        | 45 391        | 46 947        |
| Landsbygdstrafik Buss                        | 31 035        | 31 911        | 34 115               | 32 868        | 33 854        | 35 015        |
| Stadstrafik                                  | 10 498        | 10 683        | 11 004               | 11 004        | 11 334        | 11 722        |
| Övrig trafik                                 | 204           | 192           | 198                  | 198           | 204           | 210           |
| Viten                                        | -60           |               |                      |               |               |               |
| <b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>   | <b>32 664</b> | <b>34 718</b> | <b>37 271</b>        | <b>36 063</b> | <b>37 583</b> | <b>39 160</b> |
| Trafikkostnad serviceresor                   | 5 685         | 6 098         | 6 281                | 6 281         | 6 469         | 7 329         |
| Särskild kollektivtrafik adm kostnader       | 1 231         | 1 257         | 1 393                | 1 356         | 1 475         | 1 491         |
| <b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b> | <b>6 916</b>  | <b>7 355</b>  | <b>7 673</b>         | <b>7 637</b>  | <b>7 944</b>  | <b>8 821</b>  |

I denna version, inför samråden, har uppräknings gjorts gällande myndighetens uppskattade kostnader för förvaltning och trafikrelaterade nettokostnader för att kunna bedriva en verksamhet motsvarande vad vi uppfattar är medlemmarnas förväntningar. Det gäller främst förslag till ökade kostnader för tekniska system och försäljningskostnader kopplat till digitalisering.

Den andel trafikarbete som ligger till grund för fördelning av budget 2019 (2020-21) har minskat med 0,1 procent jämfört med budget 2018.

## Allmän kollektivtrafik

Strängnäs kommuns biljettintäkter samt intäkter för skolkort för 2019 ligger i linje med budget 2018 då inga beslut tagit om förändrad taxa.

Trafikkostnaderna för landsbygdstrafik samt stadstrafik är baserad på Strängnäs kommuns senaste trafikbeställning för 2018. Kostnaderna är indexuppräknade med 3 procent per år. Från och med 2019, då nya trafikavtal startas i delar av länet, är kostnader härrörande till berörda trafikområdena uppräknade med 10 procent. Övriga trafikkostnader härrör anropsstyrd trafik och är baserade på faktiskt utfall under 2017.

## Särskild kollektivtrafik

Trafikkostnaderna för den särskilda kollektivtrafiken är indexuppräknade med tre procent jämfört med budget 2018. Då nya avtal för serviceresor i Sörmland kommer att upphandlas under perioden är vissa kostnader uppräknade med tio procent.

Den fördelningsnyckel som fördelar de administrativa kostnaderna för den särskilda kollektivtrafiken har uppdaterats utifrån faktiskt utfall för 2017 vilket för Strängnäs kommuns del enbart innebär en viss ökning i andel av total kostnad jämfört med budget 2018.

# Trosa kommun

Trosa kommun ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för lokal landsbygdstrafik med buss samt efterfrågestyrd trafik/kompletteringstrafik och i den särskilda för färdtjänst och riksfärdtjänst.

| Andel trafikarbete                           | 1,2%         |               |                      |               |               |               |
|----------------------------------------------|--------------|---------------|----------------------|---------------|---------------|---------------|
| Trosa Kommun (tkr)                           | Utfall 2017  | Budget 2018   | Fastställd plan 2019 | Budget 2019   | Plan 2020     | Plan 2021     |
| <b>Intäkter</b>                              | <b>1 455</b> | <b>1 280</b>  | <b>1 282</b>         | <b>1 278</b>  | <b>1 278</b>  | <b>1 278</b>  |
| Biljettintäkter, Landsbygdstrafik            | 463          | 440           | 442                  | 442           | 442           | 442           |
| Skolkort/elevkort                            | 981          | 830           | 830                  | 830           | 830           | 830           |
| Övriga intäkter                              | 11           | 10            | 10                   | 6             | 6             | 6             |
| <b>Total nettokostnad</b>                    | <b>9 733</b> | <b>10 720</b> | <b>11 420</b>        | <b>10 999</b> | <b>11 974</b> | <b>12 583</b> |
| <i>Förvaltningsavgifter</i>                  | 670          | 833           | 828                  | 517           | 529           | 525           |
| <i>Trafikrelaterade nettokostnader</i>       | 293          | 345           | 363                  | 248           | 266           | 272           |
| <b>Trafikkostnader</b>                       | <b>7 387</b> | <b>7 951</b>  | <b>8 518</b>         | <b>8 494</b>  | <b>9 291</b>  | <b>9 577</b>  |
| Landsbygdstrafik Buss                        | 7 349        | 7 885         | 8 450                | 8 426         | 9 221         | 9 498         |
| Övrig trafik                                 | 70           | 66            | 68                   | 68            | 70            | 79            |
| Viten                                        | -32          |               |                      |               |               |               |
| <b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>   | <b>6 895</b> | <b>7 849</b>  | <b>8 427</b>         | <b>7 980</b>  | <b>8 807</b>  | <b>9 096</b>  |
| Trafikkostnad serviceresor                   | 2 082        | 2 131         | 2 194                | 2 194         | 2 260         | 2 561         |
| Riksfärdtjänst                               | 263          | 277           | 285                  | 285           | 321           | 333           |
| Särskild kollektivtrafik adm kostnader       | 493          | 463           | 513                  | 539           | 586           | 592           |
| <b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b> | <b>2 838</b> | <b>2 871</b>  | <b>2 993</b>         | <b>3 019</b>  | <b>3 167</b>  | <b>3 487</b>  |

I denna version, inför samråden, har uppräknings gjorts gällande myndighetens uppskattade kostnader för förvaltning och trafikrelaterade nettokostnader för att kunna bedriva en verksamhet motsvarande vad vi uppfattar är medlemmarnas förväntningar. Det gäller främst förslag till ökade kostnader för tekniska system och försäljningskostnader kopplat till digitalisering.

Den andel trafikarbete som ligger till grund för fördelning av budget 2019 (2020-21) har minskat med 0,7 procent jämfört med budget 2018.

## Allmän kollektivtrafik

Trosa kommuns biljettintäkter samt intäkter för skolkort för 2019 ligger i linje med budget 2018 då inga beslut tagit om förändrad taxa.

Trafikkostnaderna för landsbygdstrafik samt stadstrafik är baserad på Trosa kommuns senaste trafikbeställning för 2018. Kostnaderna är indexuppräknade med 3 procent per år. Från och med 2019, då nya trafikavtal startas i delar av länet, är kostnader härrörande till berörda trafikområdena uppräknade med 10 procent. Övriga trafikkostnader härrör anropsstyrd trafik och är baserade på faktiskt utfall under 2017.

## Särskild kollektivtrafik

Trafikkostnaderna för den särskilda kollektivtrafiken är indexuppräknade med tre procent jämfört med budget 2018. Då nya avtal för serviceresor i Sörmland kommer att upphandlas under perioden är vissa kostnader uppräknade med tio procent.

Den fördelningsnyckel som fördelar de administrativa kostnaderna för den särskilda kollektivtrafiken har uppdaterats utifrån faktiskt utfall för 2017 vilket för Trosa kommuns del enbart innebär en viss ökning i andel av total kostnad jämfört med budget 2018.

# Vingåkers kommun

Vingåkers kommun ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för lokal landsbygdstrafik med buss samt efterfrågestyrd trafik/kompletteringstrafik och i den särskilda för färdtjänst.

| Andel trafikarbete                           | 1,9%          |               |                      |               |               |               |
|----------------------------------------------|---------------|---------------|----------------------|---------------|---------------|---------------|
| Vingåkers Kommun (tkr)                       | Utfall 2017   | Budget 2018   | Fastställd plan 2019 | Budget 2019   | Plan 2020     | Plan 2021     |
| <b>Intäkter</b>                              | <b>2 273</b>  | <b>2 178</b>  | <b>2 182</b>         | <b>2 182</b>  | <b>2 182</b>  | <b>2 182</b>  |
| Biljettintäkter, Landsbygdstrafik            | 938           | 870           | 874                  | 874           | 874           | 874           |
| Skolkort/elevkort                            | 1 325         | 1 298         | 1 298                | 1 298         | 1 298         | 1 298         |
| Övriga intäkter                              | 10            | 10            | 10                   | 10            | 10            | 10            |
| <b>Total nettokostnad</b>                    | <b>11 709</b> | <b>12 702</b> | <b>13 607</b>        | <b>13 661</b> | <b>14 994</b> | <b>15 623</b> |
| <i>Förvaltningsavgifter</i>                  | 663           | 824           | 820                  | 819           | 837           | 832           |
| <i>Trafikrelaterade nettokostnader</i>       | 290           | 342           | 360                  | 392           | 420           | 431           |
| <i>Trafikkostnader</i>                       | 11 619        | 12 113        | 12 941               | 12 943        | 14 161        | 14 591        |
| Landsbygdstrafik Buss                        | 11 587        | 12 053        | 12 879               | 12 880        | 14 096        | 14 519        |
| Övrig trafik                                 | 61            | 60            | 62                   | 62            | 66            | 72            |
| Viten                                        | -29           |               |                      |               |               |               |
| <b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>   | <b>10 299</b> | <b>11 101</b> | <b>11 938</b>        | <b>11 972</b> | <b>13 237</b> | <b>13 671</b> |
| Trafikkostnad serviceresor                   | 1 155         | 1 357         | 1 398                | 1 398         | 1 440         | 1 631         |
| Särskild kollektivtrafik adm kostnader       | 255           | 244           | 271                  | 292           | 317           | 321           |
| <b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b> | <b>1 410</b>  | <b>1 601</b>  | <b>1 669</b>         | <b>1 689</b>  | <b>1 757</b>  | <b>1 952</b>  |

I denna version, inför samråden, har uppräknings gjorts gällande myndighetens uppskattade kostnader för förvaltning och trafikrelaterade nettokostnader för att kunna bedriva en verksamhet motsvarande vad vi uppfattar är medlemmarnas förväntningar. Det gäller främst förslag till ökade kostnader för tekniska system och försäljningskostnader kopplat till digitalisering.

Den andel trafikarbete som ligger till grund för fördelning av budget 2019 (2020-21) ligger i nivå med budget 2018.

## Allmän kollektivtrafik

Vingåkers kommuns biljettintäkter samt intäkter för skolkort för 2019 ligger i linje med budget 2018 då inga beslut tagit om förändrad taxa.

Trafikkostnaderna för landsbygdstrafik samt stadstrafik är baserad på Vingåkers kommuns senaste trafikbeställning för 2018. Kostnaderna är indexuppräknade med 3 procent per år. Från och med 2019, då nya trafikavtal startas i delar av länet, är kostnader härrörande till berörda trafikområdena uppräknade med 10 procent. Övriga trafikkostnader härrör anropsstyrd trafik och är baserade på faktiskt utfall under 2017.

## Särskild kollektivtrafik

Trafikkostnaderna för den särskilda kollektivtrafiken är indexuppräknade med tre procent jämfört med budget 2018. Då nya avtal för serviceresor i Sörmland kommer att upphandlas under perioden är vissa kostnader uppräknade med tio procent.

Den fördelningsnyckel som fördelar de administrativa kostnaderna för den särskilda kollektivtrafiken har uppdaterats utifrån faktiskt utfall för 2017 vilket för Vingåkers kommuns del enbart innebär en viss ökning i andel av total kostnad jämfört med budget 2018.



26

**§ 99**

**KS 2018/106**

## Uppföljning av beslut/uppdrag från kommunstyrelsen och kommunfullmäktige

### Beslut

Kommunstyrelsen förslag till kommunfullmäktige:

Uppdrag 3 anses genomfört.

-----

### Ärendet

Kommunkontoret har gjort en sammanställning av de uppdrag som kommunstyrelsen och kommunfullmäktige beslutat om. Uppdrag angivna i sammanställningen bereds av berörd nämnd.

### Ärendets beredning

Tjänsteskrivelse från kanslichef Helena Edenborg, 2018-05-14.

Redovisning av beslut/uppdrag från kommunstyrelsen och kommunfullmäktige, 2018-05-14.

### Kopia till:

Kommunfullmäktige

**Kanslienheten**

Helena Edenborg  
Kanslichef  
0156-520 06  
helena.edenborg@trosa.se

**Tjänsteskrivelse**

Datum  
2018-05-14  
Diarienummer  
KS 2018/106



## Uppföljning av beslut/uppdrag från kommunstyrelsen och kommunfullmäktige

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen förslag till kommunfullmäktige:

Uppdrag 3 anses genomfört.

-----

### Ärendet

Kommunkontoret har gjort en sammanställning av de uppdrag som kommunstyrelsen och kommunfullmäktige beslutat om. Uppdrag angivna i sammanställningen bereds av berörd nämnd.

Helena Edenborg  
Kanslichef

### Bilaga

Redovisning av beslut/uppdrag från kommunstyrelsen och kommunfullmäktige, 2018-05-14.

Redovisning av beslut/uppdrag från kommunstyrelsen och kommunfullmäktige

|   | Datum för beslut    | Uppdrag                                                                                                                                                          | Ansvarig nämnd | Status                                                                                                 |
|---|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | KF 2010-06-16, § 40 | Uppdrag till TSN/SBN avs. reningsverket:<br><br>1. <b>att</b> reningsverket ska flyttas ifrån sin nuvarande lokalisering.                                        | TSN/SBN        | Beslutsats 3 är genomförd.<br>Beslutsatserna 2 och 4 utgick i samband med beslut i KF 2015-11-04, § 99 |
| 2 | KF 2017-04-19 § 33  | Kommunstyrelsen uppdras att se över ägardirektiv och bolagsordning för det fusionerade bolaget (Fusion av Trosabygdens Holding AB med Trosabygdens Bostäder AB). | KS             | Beredning pågår<br><br>Fusionen har verkställts av Bolagsverket                                        |
| 3 | KF 2017-04-05 § 42  | Avgift för upplåtelse av allmän platsmark.<br><br>Kommunstyrelsen återremitterar ärendet till kommunstyrelsens arbetsutskott för vidare utredning.               | KS/TSN         | Uppdraget slutfördes genom beslut i kommunfullmäktige 2017-11-29, § 104.                               |

28



## Svar på interpellation om hur den ekologiska och kemiska statusen ska förbättras i Trosas fjärdar

### Bakgrund

Maria Arman (MP) har den 22 maj 2018 ställt en interpellation till mig om hur den ekologiska och kemiska statusen ska förbättras i Trosas fjärdar. I interpellationen ställs följande frågor:

1. Vilka åtgärder kommer kommunen att ta för att se till att båtverksamheten inte försämrar den ekologiska och kemiska statusen i området Östra Stadsfjärden?
2. Vilka planer har kommunen på att få bort den olagliga TBT:n från samtliga båtar inom kommunen?

### Svar på interpellationen

#### **1. Vilka åtgärder kommer kommunen att ta för att se till att båtverksamheten inte försämrar den ekologiska och kemiska statusen i området Östra Stadsfjärden?**

Svar: Miljökontoret har under 2015 inspekterat samtliga hamnar, båtklubbar och varv i Trosa kommun. Samtliga informerades om att i första hand bör giftfria alternativ till båtbottnfärger användas, till exempel båtbottentvätt. I andra hand kan hårda båtbottnfärger användas som är godkända för användning i Östersjön av Kemikalieinspektionen.

Miljökontoret planerar att följa upp effekterna av nämnd kampanj genom informationsbrev och inspektioner under 2019. Resultatet av uppföljningen kommer påverka på vilket sätt frågan drivs vidare.

Trosa kommun tillhandahåller dessutom en båtbottentvätt i Trosa gästhamn för att ge båtägare ett miljövänligt alternativ till att bottenmåla med giftiga färger. Alla som har kommunal båtplats får en tvätt gratis per säsong för att stimulera till att fler båtägare går över till att tvätta istället för att bottenmåla.

I budget för 2019 har Alliansen lagt in en satsning på 1 miljon kr på en ny båtbottentvätt för att även framöver kunna ge båtägare ett alternativ till giftfärger.

**2. Vilka planer har kommunen på att få bort den olagliga TBT:n från samtliga båtar inom kommunen?**

Svar: Vid uppföljande inspektioner enligt punkt 1 kommer miljökontoret inventera vilken typ av båtottenfärger som används. Krav kommer att ställas på uppsamling av eventuell avskrapad färg.

Daniel Portnoff (M)  
Kommunstyrelsens ordförande



2018-05-22

Aktbilaga: .....

Dnr: .....

## INTERPELLATION TILL KOMMUNSTYRELSENS ORDFÖRANDE

Kommunfullmäktige Trosa kommun

## Hur ska den ekologiska och kemiska statusen förbättras i Trosas fjärdar?

Trosa kommun är en ekokommun och har höga miljömål. Låt oss fortsätta och bli ännu bättre. Vid kommunfullmäktigemötet 18-03-14 antogs detaljplan för Sjölandaområdet. I denna ingick att man ska muddra och bygga en ny småbåtshamn. I konsekvensanalysen står det att både den ekologiska och kemiska statusen av Östra stadsfjärden och Fågelöfjärden är otillfredsställande. Det är väl känt att många båtar använder giftläckande bottenfärg. Det är också känt att det, trots förbud sedan 1989, fortfarande finns kvar många båtar med det mycket giftiga hormonstörande ämnet tributyltenn (TBT). Detta kommer fortfarande ut i våra kustnära områden från båtar och är en anledning till att Sverige inte uppnår god status. Även bottenfärger som läcker koppar och zink bidrar till att försämra statusen i miljön. Flera kommuner har börjat ta detta på allvar och t.ex. Stockholm är nu inne på sitt tredje år där de låter mäta giftmängden på småbåtar inom kommunen och kräva att dessa ska åtgärdas om de har höga gifthalter.

Miljöpartiet anser att det är angeläget att kommunen börjar arbeta mer intensivt med dessa frågor för att förbättra den ekologiska och kemiska statusen i Trosas fjärdar. Genom undersökningar i olika kommuner har det framgått att mellan 10-25 % av alla småbåtar fortfarande har kvar gammal TBT-färg på sina båtar. Trosa kommun har varit förutseende och försökt underlätta ett giftfritt båtliv genom att det sedan 2005 finns en borsttvätt i hamnen. Därmed finns det bra förutsättningar för att hålla båtbottnar fria från påväxt utan att använda giftiga bottenfärger, men det kan göras mer. I Trosa planeras nu en ny småbåtshamn i Sjölandaområdet.

## Interpellationens frågor är:

1. Vilka åtgärder kommer kommunen att ta för att se till att båtverksamheten inte försämrar den ekologiska och kemiska statusen i området i Östra Stadsfjärden?
2. Vilka planer har kommunen på att få bort den olagliga TBT:n från samtliga båtar inom kommunen?

Trosa den 21 maj 2018

Maria Arman, gruppledare Miljöpartiet de Gröna

Nedanstående är citat från konsekvensutredningen inför båthamn i Sjölandaområdet, Trosa.

Miljökvalitetsnormer ska beaktas vid planering och prövning av tillstånd. För vattenförekomsten Fågelöfjärden, till vilken Östra Stadsfjärden räknas, har Vattenmyndigheten Norra Östersjön fastställt miljökvalitetsnormen till god ekologisk status med tidsfrist till 2021. Idag är den ekologiska statusen klassificerad som otillfredsställande. Inte heller den kemiska statusen uppnår god status. Identifierade miljöproblem är övergödning, miljögifter och främmande arter. För Fågelöfjärden saknas en klassificering av morfologiska förändringar. Detaljplanen bedöms inte påverka miljökvalitetsnormerna negativt. Muddringens påverkan och åtgärder för att uppnå miljökvalitetsnormerna beskrivs mer utförligt i det tillstånd och MKB som krävs för muddringen enligt Miljöbalken.