

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

Kallelse
Datum
2018-05-02



Tid: Onsdagen den 9 maj 2018
Kl. 08:30-09:00 – Gruppmöten, kaffe och smörgås serveras
Kl. 09:00-11:30 – Informationsärenden, *stängt sammanträde*
Kl. 11:30-12:00 – Beslutsärenden, *öppet sammanträde*
Ca kl. 12:00 – Lunch

Plats: Trosa Kvarn, Östra Långgatan 87

Kallelse till kommunstyrelsen

Informationsärenden (stängt sammanträde)

Dnr

1. Information om Ostlänken
(Muntlig information från koordinator för ostlänken Hans-Erik Eriksson)
2. Information om integrationsarbetet
(Muntlig information från socialchef Graham Owen)
3. Genomgång av Trosa kommuns investeringar
(Muntlig information från teknisk chef Ulf Hagstedt)
4. Uppföljning av skolorna
(Muntlig information från skolchef Mats Larsson)
5. Information om medborgarundersökningen 2017
(Muntlig information från kommunchef Johan Sandlund)
6. Återrapportering kring regionala frågor
(Inga handlingar)

Till kommunstyrelsen (öppet sammanträde)

- | | |
|---|------------|
| 7. Kvartalsuppföljning och helårsprognos för Kommunstyrelsen 2018
Beslut i kommunstyrelsens arbetsutskott: Enligt förvaltningens förslag. | KS 2018/80 |
| 8. Kvartalsuppföljning och helårsprognos per mars 2018
Beslut i kommunstyrelsens arbetsutskott: Enligt förvaltningens förslag. | KS 2018/81 |
| 9. Publikt och gratis wifi och uppsättning av orienteringstavlor
Beslut i kommunstyrelsens arbetsutskott: Enligt förvaltningens förslag. | KS 2018/78 |
| 10. Reviderad delegeringsordning för kommunstyrelsen
Beslut i kommunstyrelsens arbetsutskott: Enligt förvaltningens förslag. | KS 2018/82 |
| 11. Dataskyddsombud för kommunstyrelsen
Beslut i kommunstyrelsens arbetsutskott: Enligt förvaltningens förslag. | KS 2018/83 |

- | | |
|--|-------------|
| 12. Trafikbeställning 2019
Beslut i kommunstyrelsens arbetsutskott: Enligt förvaltningens förslag. | KS 2018/84 |
| 13. Förvärv av fastigheten X i Vagnhärad
Beslut i kommunstyrelsens arbetsutskott: Enligt förvaltningens förslag. | KS 2018/85 |
| 14. Val av ersättare till kommunstyrelsens arbetsutskott för mandatperioden 2015-2018
(Inga handlingar) | KS 2014/175 |

Till kommunfullmäktige

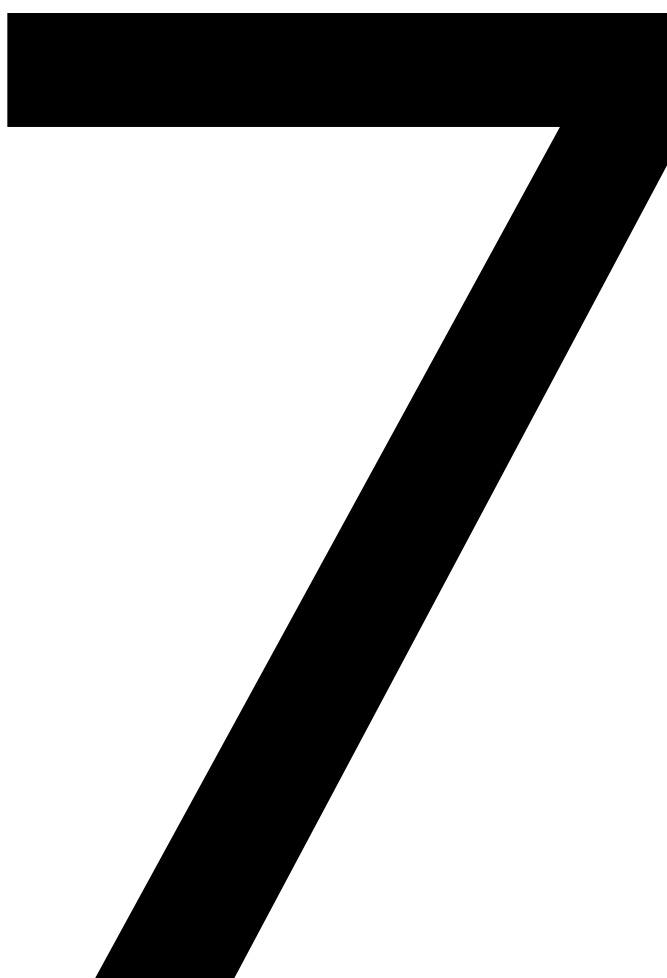
- | | |
|---|------------|
| 15. Regionbildning – Beslut om skatteväxling, fördelningsmodell, regional kollektivtrafikmyndighet samt överenskommelse om uppgiftsfördelning
Beslut i kommunstyrelsens arbetsutskott: Enligt förvaltningens förslag. | KS 2018/86 |
| 16. Prövning av frågan om ansvarsfrihet för Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet 2017
Beslut i kommunstyrelsens arbetsutskott: Enligt förvaltningens förslag. | KS 2018/77 |

Övrigt

- | | |
|------------------------------|-----------|
| 17. Övriga anmälningsärenden | KS 2018/2 |
|------------------------------|-----------|

Daniel Portnoff
Ordförande

Helena Edenberg
Sekreterare



Kommunstyrelsen

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

Tjänsteskrivelse

Datum
2018-04-29
Diarienummer
KS 2018/80



Kvartalsuppföljning och helårsprognos - Kommunstyrelsen 2018

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen godkänner kvartalsrapporten med helårsprognos.

Sammanfattning och prognostiserat resultat för året.

Kommunstyrelsen prognos för politisk ledning och kommunkontor redovisar sammantaget ett överskott på 300 tkr.

Förra sommarens uppgradering av ekonomisystemet har inneburit störningar och merarbete, projektet förväntas att avslutas i maj. Ekonomienheten har hållit inne betalningar till leverantören vilket kan påverka utfallet negativt med 500 tkr. Ekonomienhetens befarande underskott balanseras upp av Kollektivtrafikens överskott på 800 tkr.

Ekoutskottet prognostiserar ett resultat enligt budget.

Marlene Bernfalk
Ekonomichef

Bilagor

1. Verksamhetsberättelse Kommunstyrelsen - Politisk ledning samt kommunkontor.
2. Verksamhetsberättelse EKO-utskottet.

Kommunstyrelsen

Ordförande: Daniel Portnoff (M)

Kommunchef: Johan Sandlund

Kvartalsuppföljning med helårsprognos

Totalt (tkr)	2018	2017
Budget, netto	-46 683	-52 030
Utfall, netto	-46 383	-48 852
Avvikelse	300	3 178

EKONOMISK ANALYS – HELÅRSPROGNOS

Kommunstyrelsens prognos för politisk ledning och kommunkontor redovisar sammantaget ett överskott på 300 tkr.

Kollektivtrafikmyndigheten har fakturerat slutreglering av medlemsavgift för 2017 med 327 tkr som har belastat 2018 års utfall. Trots detta prognostiseras ett överskott på 800 tkr för den allmänna kollektivtrafiken.

Förra sommarens uppgradering av ekonomisystemet har inneburit störningar och merarbete, projektet förväntas att avslutas i maj. Ekonomienheten har hållit inne betalningar till leverantören vilket kan påverka utfallet negativt med 500 tkr.

Av Kommunstyrelsens buffert på 355 tkr har beslutats att 250 tkr flyttas till Kultur- och fritidsnämndens budget för att utöka budgeten för feriearbetare.

Kommunkontorets kostnader ökar med anledning av införandet av ny dataskyddsförordning (GDPR) som träder i kraft i maj 2018. Det finns risk att system kan behöva anpassas för att möta lagstiftarens krav, budgetmedel för detta saknas.

VERKSAMHETSUTVECKLING

Ostlänkens status som viktigt nationellt infrastrukturprojekt bekräftades i den nationella plan för transportsystem 2018-2029 som presenterades 2017. Trafikverkets

planering av spårdragning inom kommunen pågår nu intensivt i dialog med kommunen. Ett av Trafikverket förordat stationsläge väntas kunna presenteras under första halvåret 2018.

Den 9/9 hålls allmänna val till kommun, riksdag och landsting. Kommunens valnämnd administrerar med stöd av kanslienheten valet. Förtidsröstning kommer vara möjlig i Trosa, Vagnhärad och för första gången också i Västerljung för att öka valdeltagandet som 2014 var 87,3 %.

Regionbildning pågår, en formell ansökan skickades in under hösten till regeringen av Landstinget Sörmland. Nu föreslås Landstinget Sörmland, Regionförbundet och länets kollektivtrafikmyndighet bilda Region Sörmland 1/1 2019. En skatteväxling om sex öre/skr föreslås inför 2019, för att ge regionen rätt ekonomiska förutsättningar vid bildandet. Kommunerna i Södermanlands län sänker skatten och landstinget höjer i motsvarande grad.

Utveckling av digitala tjänster och hjälpmedel fortsätter utvecklas under 2018 i enlighet med digitaliseringsstrategin som antogs 2017. Det kan innebära att ytterligare satsningar måste göras som på sikt innebär ökad servicenivå, tillgänglighet och effektivitet.

Statens allt tydligare inriktning mot uppbyggnad av totalförsvaret ställer krav på en lokal snabbfotad flexibilitet gällande nya uppdrag. Inom krisberedskapen har utbildning och övning skett enligt krisplanen. Kommunstyrelsen har även fattat beslut om krigsplacering av personal inom samhällsviktig verksamhet under våren.

En stark återkoppling till medborgarna om vad vi gör och ska göra ligger i fokus. Utökningen av kommunikationsenheten

under 2017 ger bättre möjligheter att stötta organisationen kommunikativt med bättre brukar- och medborgarinformation. Ett enskilt område som tar allt mer utrymme är arbetsgivarvarumärke och rekrytering. Ett utmanande område nationellt och lokalt där HR och kommunikation samverkar och utfallet är ett flertal aktiviteter under året, nya kommunikationskanaler samt nya sätt att arbeta.

Trosa kommun genomför åter ett internt chefsförsörjningsprogram. I januari 2018 inleddes programmet som pågår under hela året. Programmet samordnas av personalchefen med stöd av ledningsgruppen. Syftet med programmet är att bidra till Trosa kommuns och vår sektors framtida chefsförsörjning, något som är en strategisk utmaning för kommunsektorn de kommande åren.

Den största utmaningen för kommunsektorn de kommande åren kommer bli att hitta kompetent personal i tillräcklig omfattning. Trosa kommuns tillväxt, i kombination med ökande demografiska behov i landet innebär att rekryteringsproblemen kan bli stora och besvärande.

Ekoutskottet

Ordförande: Stefan Björnmalm (C)

Kommunekolog: Elin van Dooren

Kvartalsuppföljning med helårsprognos

Totalt (tkr)	2018	2017
Budget, netto	-1 744	-1 606
Utfall, netto	-1 744	-1 426
Avvikelse	0	180

EKONOMISK ANALYS – HELÅRSPROGNOS

Verksamheten löper som planerat.

Kostnaderna är inte jämnt fördelade över året, men inget överskridande av helårsbudgeten befaras.

Bidrag från Energimyndigheten för energi- och klimatrådgivningen är ännu inte utbetalt men beräknas inkomma under april.

VERKSAMHETSUTVECKLING

Ekoutskottet fortsätter att driva verksamhet och projekt som främjar hållbar utveckling och uppfyller kommunens ambitioner som ekokommun.

Under våren 2018 så börjar ytterligare en energi- och klimatrådgivare. Trosa är värdkommun för energi- och klimatrådgivningen som bedrivs gemensamt i kommunerna Trosa, Nyköping, Oxelösund och Gnesta.

Ekologienheten verkar för att hålla kommunens miljöledningssystem aktivt och levande vilket är ett långsiktigt arbete som innebär återkommande uppföljning och fortsatt utveckling.

Under året fokuseras särskilt på naturvårdsåtgärder. Låneshedens och Tomtaklinskogens naturreservat fortsätter att skötas enligt skötselplan. I Tomtaklinskogen kommer nya stigar att märkas upp som förbinder de befintliga stigarna med det nya bostadsområdet öster om reservatet.

Under våren övertar kommunen Kråmö naturreservat från Länsstyrelsen och ombildar det till ett marint naturreservat.

Naturvårdsåtgärder i Natura 2000-området Borgmästarholmen som genomförs i samarbete med Länsstyrelsen fortsätter under 2018. Bland annat planeras för bete som ska öppna upp de igenväxta strandängarna.

Tekniska kontoret har fått i uppdrag att åtgärda vandringshinder för fisk i Trosaån.

Ekologienheten stödjer arbetet med bidragsansökningar och ekologisk kompetens.

Ekoutskottet medfinansierar ett musselodlingsprojekt i Trosa kommun 2017-2019 för att minska övergödningen i Östersjön. I dagsläget har nio testriggar placerats ut i kommunen.

Projektet Minimeringsmästarna som går ut på att ett antal hushåll ska minska sitt avfall så mycket som möjligt under ett år avslutas under 2018. Deltagarna får delta i föreläsningar, aktiviteter och utmaningar. De har även till uppgift att sprida information och erfarenheter till andra hushåll. Projektet drivs utav Trosa kommun, Nyköpings kommun, Nyköpingshem och Länsstyrelsen. Från Trosa kommun deltar 10 familjer.

Ekologienheten samverkar med tekniska enheten för energieffektivisering av kommunens egna fastigheter.

Inom energi- och klimatrådgivningen kommer ett särskilt insatsprojekt med fokus på solceller att genomföras.

En ny Energi- och klimatplan har tagits fram och varit ute på samråd under våren. Syftet med planen är att Trosa kommun ska medverka till att de nationella energi- och klimatmålen uppnås.

Till sommaren kommer kommunekologen att vara föräldraledig och en vikarie är tillsatt.

8

Kommunstyrelsen

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

Tjänsteskrivelse

Datum
2017-04-29
Diarienummer
KS 2018/81



Kvartalsuppföljning med helårsprognos 2018 för kommunen

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen godkänner kvartalsuppföljningen med helårsprognos per 2018-03-31 och lägger den till handlingarna.

Ärendet

Kommunallagen ställer krav på att kommunstyrelsen ska ha uppsikt av nämndernas verksamhet. Det här är årets första prognos som redovisas till Kommunstyrelsen. Prognosen per mars har ännu inte behandlats i samtliga nämnder. Skatteintäkterna har beräknats enligt Sveriges Kommuner och Landstings senaste prognos från 27 april 2018.

Sammanfattning

För kommunen totalt visar helårsprognosen per mars en positiv budgetavvikelse med 10,7 Mkr. Årets resultat har budgeterats till 16,6 Mkr. Det som främst bidrar till den positiva budgetavvikelsen är ett högre skattenetto och lägre kostnadsräntor på lån än budgeterat. Därutöver förväntas budgeterade medel för central buffert inte att behöva nyttjas fullt ut.

Resultat

För kommunen totalt visar helårsprognosen per mars en positiv budgetavvikelse med 10,7 Mkr. Årets resultat har budgeterats till 16,6 Mkr. Det som främst bidrar till den positiva budgetavvikelsen är ett högre skattenetto och lägre kostnadsräntor på lån än budgeterat. Därutöver förväntas budgeterade medel för central buffert inte att behöva nyttjas fullt ut.

Prognosen visar att verksamhetens nettokostnader i resultaträkningen förväntas bli 1,6 Mkr högre än budget. I verksamhetens nettokostnader ingår nämndernas externa kostnader och intäkter, pensionskostnader, resultatöverföring från 2017 samt avskrivningar.

Nämndernas skattefinansierade verksamhet redovisar en prognos för året som är i linje med budget. Medel från kommunstyrelsens centrala buffert ansöks i samband med delårsbokslutet per augusti, enligt prognos kommer 7,9 Mkr att fördelas från central buffert.

- Skattenetto 4,6 Mkr

Skattenettot är 4,6 Mkr högre än budget. Förändringen beror främst på högre ersättning för eftersläpningseffekt, 16,7 Mkr jämfört med budgeterade 13,8 Mkr, samt en minskad negativ slutavräkning. Skatteprognosen baseras på SKL:s prognos från 27 april.

- Finansiering 6,9 Mkr

Lägre låneräntor för kommunens lån svarar för överskottet. Intäkterna för internränta förväntas bli 0,8 Mkr lägre än budgeterat.

- Kommungemensamma poster -2,4 Mkr

Finansförvaltningens kommungemensamma poster återfinns inom verksamhetens nettokostnader på resultaträkningen till skillnad från de finansiella kostnaderna och intäkterna. Resultatöverföring från 2017 till resultatenheterna inom förskola/ skola samt särskilt boende/hemtjänst och LSS svarar för 3 Mkr av underskottet.

Kostnaderna för avtalspensioner har ökat och med anledning av det föreslog SKL inför 2018 att det kalkylerade pålägget för avtalspensioner skulle höjas med nära 1 %. Då personalomkostnadspåslaget är oförändrat i vår redovisning 2018, prognostiseras ett underskott med nära 3 Mkr. Även pensionskostnaderna ökar och förväntas kosta 300 tkr mer än budgeterat. Dessa underskott vägs till viss del upp av exploateringsintäkter och avvikelsen för kommungemensamma poster blir sammantaget -2,4 Mkr.

- Central buffert

Medel från eller till central buffert beslutas i samband med delårsbokslut i augusti varje år. Nämnderna har lämnat en prognos som baserar sig på faktiskt antal barn och äldre samt LSS-verksamhet. Bufferten har stärkts från 9,3 Mkr 2018 och uppgår 2018 till 14,6 Mkr.

På grund av befolkningsökningen 2017 reviderades de gemensamma planeringsförutsättningarna och nämndernas budgetar under hösten. Det innebär att central buffert inte behöver nyttjas fullt ut 2018 enligt nämndernas prognos. Antalet förskolebarn och elever i grund- och gymnasieskola beräknas bli fler än budgeterat. Prognosen visar att förskola/skola ska kompenseras med 2,1 Mkr i samband med delårsbokslutet i höst.

Vård- och omsorgsnämndens prognos för medel från central buffert avseende LSS och personlig assistans är 3,1 Mkr 2018.

Prognosen visar att antal invånare äldre än 65 år är fler än vad budgeten baseras på vilket motsvarar 2,7 Mkr från central buffert till budgetförstärkning av äldreomsorgen. Sammantaget behöver Humanistiska nämnden och Vård- och omsorgsnämnden kompensation för ökade volymer med 7,9 Mkr.

Nämnder

- Kommunstyrelsen 300 Tkr.
Kommunkontorets årsprognos pekar på ett överskott på 300 tkr. Förra sommarens uppgradering av ekonomisystemet har inneburit störningar och merarbete, projektet förväntas att avslutas i maj. Ekonomienheten har hållit inne betalningar till leverantören vilket kan påverka utfallet negativt med 500 tkr. Ekonomienhetens befarande underskott balanseras upp med Kollektivtrafikens överskott om 0,8 Mkr.

- Humanistiska nämnden – 6,5 Mkr

Barnomsorg – utbildning förväntas redovisa ett negativt resultat för året med 4,8 Mkr inklusive nämndens buffert samt prognostiserad "utbetalning" från central buffert. Samtliga verksamhetsområden inom barn- och utbildning förutom barnomsorgen redovisar underskott jämfört med budget. Volymerna har fortsatt att öka för språkcentrum som beräknar ett underskott på 2,9 Mkr. Även resurscentrum prognostiserar ett underskott på 2,5 Mkr då antal barn i behov av stöd fortsätter att öka. Elevprognosen inom gymnasieverksamheten visar på ett ökat elevantal men också på en högre snittkostnad än budgeterat, prognos efter avstämning av central buffert är -2 Mkr.

Resultatenheternas prognos för 2018 visar ett underskott med 2 522 tkr inklusive resultatöverföringen från 2017 på 522 tkr samt nämndens överföring till Fornbyskolan på 2 000 tkr.

Individ- och familjeomsorgen redovisar en årsprognos med -1,7 Mkr. Det är framförallt kostnaderna för ensamkommande barn och ungdomar som inte fullt ut täcks av Migrationsverkets schablonersättning. Underskottet täcks till viss del upp av lägre kostnader för bland annat försörjningsstöd och institutionsvård för vuxna missbrukare.

- Vård- och omsorgsnämnden prognos – 1,4 Mkr.

Huvudorsaken till det prognostiserade underskottet är ett ökat behov av hemtjänst och färdtjänst samt ökade kostnader för tekniska hjälpmedel. Särskilda boenden för äldre prognostiserar ett resultat på 3,2 Mkr inklusive resultatöverföring från 2017.

- Samhällsbyggnadsnämnden 800 Tkr

Överskottet beror på högre intäkter än budgeterat inom bygglovsverksamheten.

- Teknik & servicenämnden, Kultur- och fritidsnämnden, Miljönämnden och Avgiftskollektiven lämnar samtliga prognos enligt budget.

Marlene Bernfalk
Ekonomichef

Bilagor

1. Resultat- och driftprognos.
2. Nämndernas helårsprognoser:
 - a. Kommunstyrelsen
 - b. Eko-utskottet
 - c. Humanistiska nämnden: Barnomsorg och utbildning, Individ- och familjeomsorg
 - d. Kultur- och fritidsnämnden
 - e. Vård- och omsorgsnämnden
 - f. Teknik- och servicenämnden skattekollektivet
 - g. Teknik- och servicenämnden avgiftskollektivet
 - h. Samhällsbyggnadsnämnden
 - i. Miljönämnden

RESULTATPROGNOS (TKR)

Invånare	12 035	12 300	12 916	12 805	12 862	57
Utdebitering kronor/skattekrona	21:26	21:66	21:66	21:66	21:66	

Helårsprognos per mars	Bokslut	Budget	Bokslut	Budget	Prognos	Avvikelse
Skatteprognos april 2017	2016	2017	2017	2018	2018	
Verksamhetens nettokostnad	-552 586	-566 894	-598 020	-619 970	-628 536	-8 566
Medfinansiering statlig infrastruktur		-10 000		-10 000	-10 000	0
Avskrivningar skattekollektivet	-38 256	-39 186	-36 673	-39 186	-37 618	1 568
Avskrivningar avgiftskollektivet	-4 547	-4 174	-5 144	-4 874	-6 144	-1 270
Central buffert=1,5 % verks kostn	0	-14 300	0	-14 600	-7 882	6 718
Verksamhetens nettokostnad	-595 389	-634 554	-639 837	-688 630	-690 180	-1 550
Skatteintäkter	582 409	624 294	624 357	646 322	647 089	767
Slutavräkning skatt	-1 979	-3 727	-1 882	-2 266	-1 016	1 250
Inkomstutjämningsbidrag	40 871	45 178	50 387	63 385	64 464	1 079
Kostnadsutjämningsavgift	-24 058	-29 195	-29 527	-31 706	-32 009	-303
Regleringspost	-412	-2 496	-2 727	-675	-583	92
Utgjämning LSS	-13 601	-9 727	-10 049	-8 869	-9 466	-597
Generellt bidrag		0	3 137	0	0	0
Strukturbidrag		0	0	0	0	0
Generellt bidrag befolkningsvariabel		2 606	2 606	2 606	2 606	0
Generellt bidrag flyktingvariabel		2 421	2 787	3 394	3 394	0
Flyktingersättning	2 163		0	0	0	0
Eftersläpningsersättning befolkning			8 954	13 937	16 729	2 792
Fastighetsavgift	23 682	23 998	25 411	28 297	27 814	-483
Skattenetto	609 074	653 352	673 454	714 425	719 022	4 597
Finansiella intäkter	3 487	1 500	3 231	2 500	2 500	0
Finansiella kostnader	-4 479	-11 700	-3 184	-11 700	-4 000	7 700
Årets resultat	12 692	8 598	33 665	16 595	27 342	10 747
Försäljning fonder/pensionsföräkring						
Öronmärkning	0			-1 983	-1 983	-1 983
Balanskravsresultat	12 692	8 598	33 665	14 612	25 359	8 764
Resultatmål 2 % skattenetto	12 181	13 067	13 469	14 289	14 380	92

DRIFTPROGNOS (TKR)

Marsprognos	Budget 2018	Budget 2018 inkl progn fördelning central buffert o res.öf.	Prognos 2018	Av-
	Netto		Netto	vikelse
Kommunstyrelse	-72 303	-64 421	-57 403	7 018
Politisk ledning	-9 259	-9 259	-9 259	0
Kommunkontor	-46 700	-46 700	-46 400	300
Ekoutskottet	-1 744	-1 744	-1 744	0
Central buffert *	-14 600	-6 718	0	6 718
Humanistisk nämnd	-337 398	-339 968	-346 494	-6 526
Barnomsorg o utbildning *	-312 320	-314 890	-319 690	-4 800
Individ och familjeomsorg	-25 078	-25 078	-26 804	-1 726
Kultur- o fritidsnämnd	-38 207	-38 207	-38 207	0
Vård- & omsorgsnämnd*	-180 118	-188 464	-189 824	-1 360
Teknik o service skatt	-30 524	-30 524	-30 524	0
Samhällsbyggnadsnämnd	-12 088	-12 088	-11 288	800
Miljönämnd	-1 049	-1 049	-1 049	0
Revision	-798	-798	-798	0
Kommungem poster	-28 205	-25 171	-27 605	-2 434
Pensioner	-6 500	-6 500	-6 800	-300
Personalomkostnadspåslag (PO)	0	0	-3 000	-3 000
Kommungem	-9 584	-9 584	-9 584	0
Exploateringsintäkter	500	500	4 400	3 900
Buffert demografi o avskrivning:	-2 621	-2 621	-2 621	0
Resultatöverföring	0	3 034	0	-3 034
Medfinansiering infrastruktur	-10 000	-10 000	-10 000	0
Tot skattefin verks	-700 690	-700 690	-703 192	-2 502
Affärsdriv verks	769	769	2 537	1 768
Finansiering				
Avräkning internränta	11 290	11 290	10 475	-815
Skattenetto	714 425	714 425	719 022	4 597
Finansiella kostnader	-9 200	-9 200	-1 500	7 700
Öronmärkning	-1 983	-1 983	-1 983	0
Total	14 611	14 611	25 359	10 748

Kommunstyrelsen

Ordförande: Daniel Portnoff (M)

Kommunchef: Johan Sandlund

Kvartalsuppföljning med helårsprognos

Totalt (tkr)	2018	2017
Budget, netto	-46 683	-52 030
Utfall, netto	-46 383	-48 852
Avvikelse	300	3 178

EKONOMISK ANALYS – HELÅRSPROGNOS

Kommunstyrelsens prognos för politisk ledning och kommunkontor redovisar sammantaget ett överskott på 300 tkr.

Kollektivtrafikmyndigheten har fakturerat slutreglering av medlemsavgift för 2017 med 327 tkr som har belastat 2018 års utfall. Trots detta prognostiseras ett överskott på 800 tkr för den allmänna kollektivtrafiken.

Förra sommarens uppgradering av ekonomisystemet har inneburit störningar och merarbete, projektet förväntas att avslutas i maj. Ekonomienheten har hållit inne betalningar till leverantören vilket kan påverka utfallet negativt med 500 tkr.

Av Kommunstyrelsens buffert på 355 tkr har beslutats att 250 tkr flyttas till Kultur- och fritidsnämndens budget för att utöka budgeten för feriearbetare.

Kommunkontorets kostnader ökar med anledning av införandet av ny dataskyddsförordning (GDPR) som träder i kraft i maj 2018. Det finns risk att system kan behöva anpassas för att möta lagstiftarens krav, budgetmedel för detta saknas.

VERKSAMHETSUTVECKLING

Ostlänkens status som viktigt nationellt infrastrukturprojekt bekräftades i den nationella plan för transportsystem 2018-2029 som presenterades 2017. Trafikverkets

planering av spårdragning inom kommunen pågår nu intensivt i dialog med kommunen. Ett av Trafikverket förordat stationsläge väntas kunna presenteras under första halvåret 2018.

Den 9/9 hålls allmänna val till kommun, riksdag och landsting. Kommunens valnämnd administrerar med stöd av kanslienheten valet. Förtidsröstning kommer vara möjlig i Trosa, Vagnhärad och för första gången också i Västerljung för att öka valdeltagandet som 2014 var 87,3 %.

Regionbildning pågår, en formell ansökan skickades in under hösten till regeringen av Landstinget Sörmland. Nu föreslås Landstinget Sörmland, Regionförbundet och länets kollektivtrafikmyndighet bilda Region Sörmland 1/1 2019. En skatteväxling om sex öre/skr föreslås inför 2019, för att ge regionen rätt ekonomiska förutsättningar vid bildandet. Kommunerna i Södermanlands län sänker skatten och landstinget höjer i motsvarande grad.

Utveckling av digitala tjänster och hjälpmedel fortsätter utvecklas under 2018 i enlighet med digitaliseringsstrategin som antogs 2017. Det kan innebära att ytterligare satsningar måste göras som på sikt innebär ökad servicenivå, tillgänglighet och effektivitet.

Statens allt tydligare inriktning mot uppbyggnad av totalförsvaret ställer krav på en lokal snabbfotad flexibilitet gällande nya uppdrag. Inom krisberedskapen har utbildning och övning skett enligt krisplanen. Kommunstyrelsen har även fattat beslut om krigsplacering av personal inom samhällsviktig verksamhet under våren.

En stark återkoppling till medborgarna om vad vi gör och ska göra ligger i fokus. Utökningen av kommunikationsenheten

under 2017 ger bättre möjligheter att stötta organisationen kommunikativt med bättre brukar- och medborgarinformation. Ett enskilt område som tar allt mer utrymme är arbetsgivarvarumärke och rekrytering. Ett utmanande område nationellt och lokalt där HR och kommunikation samverkar och utfallet är ett flertal aktiviteter under året, nya kommunikationskanaler samt nya sätt att arbeta.

Trosa kommun genomför åter ett internt chefsförsörjningsprogram. I januari 2018 inleddes programmet som pågår under hela året. Programmet samordnas av personalchefen med stöd av ledningsgruppen. Syftet med programmet är att bidra till Trosa kommuns och vår sektors framtida chefsförsörjning, något som är en strategisk utmaning för kommunsektorn de kommande åren.

Den största utmaningen för kommunsektorn de kommande åren kommer bli att hitta kompetent personal i tillräcklig omfattning. Trosa kommuns tillväxt, i kombination med ökande demografiska behov i landet innebär att rekryteringsproblemen kan bli stora och besvärande.

Ekoutskottet

Ordförande: Stefan Björnmalm (C)

Kommunekolog: Elin van Dooren

Kvartalsuppföljning med helårsprognos

Totalt (tkr)	2018	2017
Budget, netto	-1 744	-1 606
Utfall, netto		-1 426
Avvikelse		180

EKONOMISK ANALYS – HELÅRSPROGNOS

Verksamheten löper som planerat.

Kostnaderna är inte jämnt fördelade över året, men inget överskridande av helårsbudgeten befaras.

Bidrag från Energimyndigheten för energi- och klimatrådgivningen är ännu inte utbetalt men beräknas inkomma under april.

VERKSAMHETSUTVECKLING

Ekoutskottet fortsätter att driva verksamhet och projekt som främjar hållbar utveckling och uppfyller kommunens ambitioner som ekokommun.

Under våren 2018 så börjar ytterligare en energi- och klimatrådgivare. Trosa är värdkommun för energi- och klimatrådgivningen som bedrivs gemensamt i kommunerna Trosa, Nyköping, Oxelösund och Gnesta.

Ekologienheten verkar för att hålla kommunens miljöledningssystem aktivt och levande vilket är ett långsiktigt arbete som innebär återkommande uppföljning och fortsatt utveckling.

Under året fokuseras särskilt på naturvårdsåtgärder. Låneshedens och Tomtaklinskogens naturreservat fortsätter att skötas enligt skötselplan. I Tomtaklinskogen kommer nya stigar att märkas upp som förbinder de befintliga stigarna med det nya bostadsområdet öster om reservatet.

Under våren övertar kommunen Kråmö naturreservat från Länsstyrelsen och ombildar det till ett marint naturreservat.

Naturvårdsåtgärder i Natura 2000-området Borgmästarholmen som genomförs i samarbete med Länsstyrelsen fortsätter under 2018. Bland annat planeras för bete som ska öppna upp de igenväxta strandängarna.

Tekniska kontoret har fått i uppdrag att åtgärda vandringshinder för fisk i Trosaån. Ekologienheten stödjer arbetet med bidragsansökningar och ekologisk kompetens.

Ekoutskottet medfinansierar ett musselodlingsprojekt i Trosa kommun 2017-2019 för att minska övergödningen i Östersjön. I dagsläget har nio testriggar placerats ut i kommunen.

Projektet Minimeringsmästarna som går ut på att ett antal hushåll ska minska sitt avfall så mycket som möjligt under ett år avslutas under 2018. Deltagarna får delta i föreläsningar, aktiviteter och utmaningar. De har även till uppgift att sprida information och erfarenheter till andra hushåll. Projektet drivs utav Trosa kommun, Nyköpings kommun, Nyköpingshem och Länsstyrelsen. Från Trosa kommun deltar 10 familjer.

Ekologienheten samverkar med tekniska enheten för energieffektivisering av kommunens egna fastigheter.

Inom energi- och klimatrådgivningen kommer ett särskilt insatsprojekt med fokus på solceller att genomföras.

En ny Energi- och klimatplan har tagits fram och varit ute på samråd under våren. Syftet med planen är att Trosa kommun ska medverka till att de nationella energi- och klimatmålen uppnås.

Till sommaren kommer kommunekologen att vara föräldraledig och en vikarie är tillsatt.

Humanistiska nämnden

Barn- och utbildning

Ordförande: Helena Koch (M)

Produktionschef: Mats Larsson

Kvartalsuppföljning med helårsprognos

Totalt (tkr)	2018	2017
Budget, netto	-312 320	-296 110
Utfall, netto	-319 690	-293 482
Avvikelse exkl. res. överf. och central buffert	-7 370	2 628
Avvikelse inkl. res. överf. och central buffert	-4 800	
varav resultatöverföring	522	3613

EKONOMISK ANALYS – HELÅRSPROGNOS

Prognosen för Barnomsorg och utbildning inklusive nämnd beräknas för helåret 2018 till -4 800 tkr inklusive Humanistiska nämndens buffert, statsbidraget för etablering, resultatöverföring och justering mot central buffert.

Nämndens överskott är 2 685 tkr bestående av 423 tkr avseende nämndens buffert och 2 262 tkr avseende statsbidraget för etablering.

Prognosen för förvaltningen visar ett underskott på 9 533 tkr före avstämning central buffert och 7 485 tkr efter avstämning central buffert.

	Resultat
Nämnd	0
Buffert	423
Etablering, generellt stb	2 262
Nämnd, totalt tkr	2 685
Ledning/Administration	-971
Skolskjutsar	-1 080
Språkcentrum	-2 900
Resurscentrum	-2 528
Särskola	-1 000
Barnomsorg	4 161
Grundskola	-1 238
Gymnasieutbildning	-3 914
Vuxenutbildning	-63
Etablering	0
Resultatenheter, inkl res.övf.	0
Förvaltning, totalt tkr	-9 533
BoU, totalt tkr	
exkl volymjustering	-6 848
inkl volymjustering	-4 800

Trosa kommuns kommunmottagning av flyktingar har ökat i volym de senaste åren med mottagande av barnfamiljer. Trots att ramökningar gjorts de senaste åren täcker de inte de senaste årens behovsökning. Helårsprognosen för språkcentrum visar på ett underskott på 2900 tkr.

Antalet barn i behov av stöd fortsätter att öka, framför allt inom neuropsykiatriska funktionsnedsättningar. Förstärkningar i form av kvalitetsmedel samt statsbidrag har gjorts både till resurscentrum och till grundskolorna. Trots detta täckes inte kostnaderna för de insatser som krävts. Resurscentrum prognostiserar ett underskott på 2 528 tkr utifrån kända förutsättningar. Kartläggning av höstens behov pågår och kan förändra prognosen.

Särskolan prognostiserar ett underskott på 1 000 tkr. Orsaken är att det är en hög andel integrerade barn som är personalkrävande.

Skolskjutskostnaderna ökar och prognosen visar på ett underskott på 1 000 tkr.

Under våren är antalet barn i förskola fler jämfört med budget. Prognos för höstens för antalet barn i enlighet med GPF, men är ytterst osäker då det kan tillkomma fler inflyttade barn till hösten och som nu inte finns med i kommunens barnomsorgskö.

Inom skolbarnomsorg är antalet barn färre än budget. Även här kan antalet barn öka till hösten om stora inflyttningar sker.

Totalt kommer ovan barnantalsprognoser inom barnomsorg att medföra en budgetminskning vid avstämning mot central buffert.

I och med att antalet barn inom barnomsorg har ökat de senaste åren visar avgifterna för barnomsorg på ett överskott på 1 600 tkr.

Grundskolebarnen är under våren fler än budget och beräknas även under hösten bli fler än budget.

Detta kommer att göra att budgeten kommer att ökas vid avstämning central buffert.

Gymnasieverksamheten prognostiserar ett underskott på 3 914 tkr före avstämning central buffert och – 2 045 tkr efter avstämning central buffert. Elevprognosen visar på ett ökat elevantal men också på en snittkostnad som är högre än den som ges i budget. Eftersom antagningen till gymnasiet för nya årkurs 1:or inte ännu är klar är denna prognos något osäker.

Helårsprognos för resultatenheterna

Resultatenheternas sammanlagda prognos för helåret 2018 visar på ett underskott på 2 522 tkr, inklusive resultatöverföringen från 2017 på 522 tkr samt nämndens överföring buffert till Fornbyskolan på 2 000 tkr, vilket ger +/- i avvikelse mot budget. Grundskolorna prognostiserar ett underskott för året på 2 412 tkr inkluderat förra årets negativa resultatöverföring på 866 tkr. Underskottet beror i första hand på de insatser som gjorts för barn i behov av stöd.

Två förskolor prognostiserar underskott sammantaget 1 400 tkr som i första hand är en följd av att de ansvarar för de två små tillfälliga avdelningar som skapats för att kunna ta emot ökningen av barn inom förskola.

VERKSAMHETSUTVECKLING

Viktiga händelser under året är fortsatt kvalitetsarbete med fokus på rätt kompetens i rätt uppdrag. Positiv prognos om nyanställningar gjordes den 19 april som visar på redan klara nyanställningar av lärare med rätt behörighet inför höstterminen 2018. Planering och projektering av Skärlagskolans utbyggnad är i en intensiv fas under året och kommer att ge underlag för ett viktigt tillskott av skollokaler i Trosa.

Förskolans behov av lokaler möts av förlängt användande av tillfälliga förskoleavdelningar i Alphyddan (fd. skolkontoret) och Hdebyskolan (fd Sfi). Heliantus förskolor bygger en förskola i Bråtatorp och en förskola i Fänsåker.

Humanistiska nämnden

Individ- och Familjeomsorg

Ordförande: Helena Koch (M)

Ordförande utskott: Bengt-Eric Sandström

Produktionschef: Graham Owen

Kvartalsuppföljning med helårsprognos

Totalt (tkr)	2018	2017
Budget, netto	-25 078	-25 272
Utfall, netto	-26 804	-24 637
Avvikelse	-1 726	635

EKONOMISK ANALYS – HELÅRSPROGNOS

Prognosen för Individ- och familjeomsorgens beräknas för helåret 2018 till -1 726 tkr inklusive individ- och familjeomsorgens buffert.

Individ- och familjeomsorgen är uppdelat på flera enheter: Socialadministration, Ekonomi- och Vuxenenheten, Barn- och familjeenheten, Familjehem/kontaktpersoner, Flykting, HVB Skogsgläntan, Integrationsenheten och Ensamkommande flyktingbarn.

I nedanstående tabell redovisas prognosen för varje enhet.

Prognos netto, tkr

IFO utskott	0
Buffert	453
Nämnd, summa	453

Socialadministration	0
Ekonomi- och vuxenenheten	1500
Familjehem/kontaktpersoner	400
Barn- och familjeenheten	200
Flykting	900
HVB Skogsgläntan	-1600
Integrationsenheten	-550
Ensamkommande flyktingbarn	-3029
Förvaltning, summa	-2 179

IFO, totalt	-1 726
--------------------	---------------

Individ- och familjeutskottet

Utskottet har en buffert på 1 453 tkr som ingår i helårsbudgeten. 1 000 tkr har använts för finansiering av "fältare" i Barn- och familjeenhetens verksamhet under resten av året.

Helårsprognosen är + 453 tkr.

Social administration

Under året beräknas kostnader för administration att ligga inom budgetramen.

Helårsprognosen är enligt budget

Ekonomi- och Vuxenenheten

Kostnader för **försörjningsstöd** bedöms ge ett överskott. Arbetsmarknaden för Trosas medborgare är fortfarande gynnsam och vi ser inga tecken att läget ska förändras inom en snar framtid. Kostnader för försörjningsstöd förväntas bli lägre än budgeterad.

Helårsprognosen på försörjningsstöd är +1 300 tkr

Kostnaderna för **institutionsvård** för vuxna missbrukare är på en lägre nivå än förra året. Vi eftersträvar att ge vård i egen regi men för några personer finns ett behov av placering på behandlingshem framöver. Under året har vi haft tre frivilliga placeringar och inga LVM placeringar.

Verksamheten fortsätter att ge största möjliga vård i egen regi.

Helårsprognosen är + 1 500 tkr.

Familjehem/kontaktpersoner

Behovet av familjehemsplaceringar och kontaktpersoner har varit lägre än budgeterat och en placering har avslutats. Vi har för närvarande två placeringar som pågår och ett barn är placerat i familjehem där vårdnadsöverflytt har skett. Vi har också färre uppdrag av Tingsrätten beträffande umgängesstöd hittills under året.

Helårsprognos är 400 tkr.

Barn- och familjeenheten

Under de tre senaste verksamhetsåren har årets resultat förändrats markant med anledning av ett fåtal institutions- och förstärkt familjehemsplaceringar.

Planeringen som har pågått sedan hösten 2017 innebär att vi kommer att minska antal placeringar i konsultentsstödda familjehem och därmed förutsättningar för att hålla budgeten ökar.

Det finns alltid en osäkerhet vad gäller placeringskostnader då nya placeringar kan tillkomma och därmed är prognosen något osäker

Helårsprognosen är 200 tkr.

Flykting

Flyktingenheten är avsedd för försörjningsstöd till nyanlända flyktingar och tidigare har kostnader och intäkter för ensamkommande barn bokförts på enheten. I samband med migrationsverkets nya ersättningssystem som trädde ikraft förra året skapade vi en ny enhet för ensamkommande barn. Vi saknar fortfarande äldre ersättningar från migrationsverket och prognosen tar hänsyn till dessa förväntade intäkter.

Försörjningsstöd till nyanlända flyktingar bokförs på flyktingenheten. Medel från migrationsverket ska ersätta kommunen för merkostnader.

Helårsprognosen är 900 tkr

HVB Skogsgläntan

HVB verksamheten är under avveckling och för närvarande finns fyra placeringar på HVB hemmet. I slutet av vårterminen planeras omplacering av två barn som är under 18 år och två barn över 18 år till stödboende alternativt fortsatt studier på Stensund.

Diskussioner är pågående med Stensund folkhögskolan om flera av våra ensamkommande som är över 18 år kan delta i utbildningsverksamhet där från hösten 2018. Om flera av våra ensamkommande deltar i verksamheten på Stensund kan det innebära en förbättring av resultatet för enheten ensamkommande

Helårsprognosen är - 1 600 tkr

Integrationsenheten

Individ- och Familjeomsorgen tar över ansvaret för Integrationsenheten från juni 2018. En integrationschef anställdes i april 2018 för att ersätta tidigare integrationsstrateg. Täckning för tjänsten saknas hos individ- och familjeomsorgen.

Helårsprognos är – 500 tkr

Ensamkommande barn

Verksamheten är finansierad genom statsbidrag. Vi har för närvarande 30 ensamkommande barn och ungdomar som Trosa kommun ansvarar för. Av dessa är 16 över 18 år och 14 under 18 år. Endast 3st under 18 år är asylsökande, resterande har uppehållstillstånd.

Migrationsverket bidrar med en årlig verksamhets ersättning av 500 tkr för att täcka administrativa kostnader även schablonersättning av 750 kr/dygn för ensamkommande över 18 år och 1 350 kr/dygn för barn. Ersättning för administrativa kostnader täcker inte handläggartjänster som behövs för dess ärenden.

Migrationsverkets schablonersättning täcker inte våra kostnader för målgruppen av olika anledningar. T ex migrationsverket ersätter inte om ett ensamkommande barn har fått svensk medborgarskap eller har vårdnadshavare i landet (berör 2 av våra placeringar). Då ersättningen är en schablonersättning tas inte hänsyn till barn som kan vara i behov av mer stöd och omfattande insatser som är kostsamma.

Då merparten av våra placeringar är i behov/komma att vara i behov av stödboende har vi påbörjat en process att upphandla stödboendeplatser. Upphandlingen syftar till att kvalitetssäkra insatsen och ge en rimlig kostnadsbild.

Helårsprognosen är – 3 029 tkr.

antalet nyanlända som anvisas till Trosa under året är en utmaning för våra resurser och vi behöver utveckla mottagandet och integration.

VERKSAMHETSUTVECKLING

Vi har fått medel för att bedriva en verksamhet med fältpersonal riktad mot ungdomar i kommunen i projektform under 2018. Det är viktigt att utveckla en bra metod för att använda dessa tjänster för att få bra kontakt med ungdomar i kommunen och en länk till andra verksamheter.

Vi har ett fortsatt behov av att följa upp placeringar av våra ensamkommande flyktingbarn och att stödja deras fortsatta integration i Sverige

Integrationsenheten, med en nyanställd integrationschef, kommer att få ansvar för det nya modulboendet från juni 2018. Det ökade

Kultur- och fritidsnämnden

Ordförande: Lena Isoz (M)

Produktionschef: Cecilia Högberg

Kvartalsuppföljning med helårsprognos

Totalt (tkr)	2018	2017
Budget, netto	-38 207	-38 347
Utfall, netto	-38 207	-37 134
Avvikelse	0	1 213

EKONOMISK ANALYS – HELÅRSPROGNOS

Resultatet per sista mars uppgår till ett överskott om ca 1 300 tkr. Överskottet kommer dock att reduceras längre fram då högre kostnader väntas. Sammantaget prognostiseras verksamheterna inklusive nämndens resultat till plus minus noll vid årets slut.

Vi prognostiserar dock avvikelser mellan och inom vissa enheter. Det är högst sannolikt att vi inte kommer att nå budgeterade intäkter för Trosa kvarn och Skärborgarnas hus. Skärborgarnas hus kommer t.ex. under del av året vara stängt för bokningar i samband med renovering. Efterfrågan på att hyra Trosa kvarn har som tidigare rapporterats varit lägre än vad som initialt anförts. Nämnden har gett kontoret i uppdrag att återkomma med förslag på lösning och inriktning för Trosa kvarn för att bl.a. komma till rätta med de ekonomiska förutsättningarna.

Det är så här tidigt på året svårt att prognostisera utfallet för sökta och tilldelade föreningsbidrag men vi kan se att fler föreningar sökt och sökte det nya utvecklingsbidraget för lokal och anläggning. Det kan finnas risk för att avsättningen för bidraget överskrids men det bör kunna balanseras mot färre ansökningar för utvecklingsbidrag för verksamhet.

Biblioteken, Kulturskolan och fritidsgårdarna prognostiserar en budget i balans.

VERKSAMHETSUTVECKLING

Vi utvecklar vår konsertverksamhet genom att i högre utsträckning även erbjuda elever som inte spelar i orkestrar möjlighet att göra fler konserter.

Satsningen på Kulturskolans uppsökande verksamhet gör att vi når elever från målgrupper som Kulturskolan annars har svårt att nå.

Vi samarbetar med övriga kulturaktörer i kommunen för att skapa mervärden åt våra elever. Ett exempel på detta är Världsbokdagen med Astrid Lindgren-tema som arrangeras av Kulturskolan tillsammans med biblioteket.

Vi undersöker om vi kan främja möjligheterna för personer med funktionsnedsättning att delta i kultur- och fritidsaktiviteter genom att införa ett s.k. Kompiskort.

För att skapa sammanhållning inom föreningslivet och hjälpa föreningarna att nå ut till invånarna planeras en föreningsdag/föreningsfestival under hösten.

Vi har infört ett nytt boknings- och bidragssystem som förenklar lokalbokningar och bidragsansökningar för såväl invånare, föreningar som tjänstepersoner.

Vi har tagit över driften av anläggningarna Häradsvallen och Skärlagsvallen i egen regi vilket ger större möjligheter att skapa långsiktigt hållbara underhållsplaner.

Tillsammans med våra ungdomar planerar fritidsgården för fullt sommarens ungdomsfestival.

Biblioteket har infört och sjösatt ett nytt bibliotekssystem.

Vård- och omsorgsnämnden

Ordförande: Martina Johansson (C)

Produktionschef: Fredrik Yllman

Kvartalsuppföljning med helårsprognos

Totalt (tkr)	2018	2017
Budget, netto	180 118	180 578
Utfall, netto	189 824	183 114
Avvikelse exkl avst. central buffert och res.överf.	-9 706	
Avvikelse inkl avst. central buffert och res.överf.	-1 360	-2 536
varav resultatöverföring	2 512	2 632

EKONOMISK ANALYS – HELÅRSPROGNOS

Totalt sett prognostiserar Vård- och omsorgsnämnden ett negativt resultat på -1 360 tkr.

Årsprognosen inkluderar nämndens buffert samt reglering mot central buffert.

Huvudorsaken till det prognostiserade underskottet är ett ökat behov av hemtjänst och färdtjänst samt ökade kostnader för tekniska hjälpmedel.

Särskilda boenden för äldre prognostiserar ett resultat på 3 200 tkr inkl. resultatöverföring från tidigare år.

Funktionshinderområdet prognostiserar ett resultat med budget i balans.

Hälso- och sjukvårdsenheten prognostiserar även de att ha en budget i balans, om man exkluderar tekniska hjälpmedel. Medräknat tekniska hjälpmedel blir det prognostiserade resultatet ca -1 000 tkr. Den ökade kostnaden för tekniska hjälpmedel hänger samman med satsningen på tidig rehabilitering vilket ger ett ökat behov av hjälpmedel, tanken är att detta i slutändan ska resultera i minskat behov av hemtjänstinsatser och/eller att behovet av hemtjänst förskjuts.

Satsningen där arbetsterapeuter och sjukgymnaster jobbar aktivt med träning och hjälpmedel ökar kostnaderna men leder också till att fler kan bo hemma i ordinärt boende.

Färdtjänst prognostiserar ett negativt resultat

på -800 tkr. Vård- och omsorgsnämnden tog över funktionen för handläggningen av färdtjänst från juni 2016 och en översyn av handläggningen är påbörjad med syfte att skapa en bättre överensstämmelse med rådande lagstiftning och rättspraxis.

Under året fortsätter arbetet med åtgärder för en ekonomi i balans. Åtgärderna handlar om att säkerställa att vi använder personalen när och där de behövs och att biståndsbesluten följer lagstiftning och domstolarnas praxis. Under 2018 kommer åtgärderna främst att beröra hemtjänsten då störst effekt förväntas uppnås där.

Då vård- och omsorgskontorets verksamheter fortgår under dygnets alla timmar alla dagar under året finns det alltid en risk för att behovet av vikarier är större än tillgången. Det kan skapa stora kostnader för övertid då ordinarie personal får arbeta övertid. Vidare är det svårt att prognosticera vilka biståndsbeslut som kommer att beslutas under året. Enskilda beslut, inom främst funktionshinderområdet, kan skapa stora kostnader för vård- och omsorgsnämnden.

VERKSAMHETSUTVECKLING

Då det under senaste året varit kö till platserna på särskilt boende för äldre kommer vård- och omsorgskontoret att öppna en ny avdelning för korttidsboende under hösten. Den nya avdelningen kommer att ha en tydlig rehabiliterande inriktning med bemanning av undersköterskor och vårdbiträden men med stor närvaro av arbetsterapeuter och fysioterapeuter. Detta för att kunna rehabilitera brukarna för hemgång till det egna hemmet.

Det rehabiliterande och förebyggande arbetssättet ska även användas i ordinärt boende. Arbetssättet förutsätter ett nära och tätt samarbete mellan hälso- och

sjukvårdspersonal, biståndshandläggare och hemtjänstpersonal. Förutom förhöjd kvalitet för individen är målsättningen med arbetssättet också att omsorgsbehovet hos invånarna i Trosa Kommun kan hanteras inom tillgängliga ekonomiska ramar.

Under året införs nya digitala lösningar inom kontoret, bl.a. kommer möjligheten till mobil dokumentation för omvårdnadspersonalen att införas, digitala verktyg för att planera arbetet på särskilda boenden och inom hälso- och sjukvårdsenheten kommer också att testas under året.

Under 2017 togs det fram en partsgemensam handlingsplan för hur heltid ska bli norm inom vård och omsorg i Trosa kommun. Arbetet med omställning till heltidsanställningar startas under 2018 och kommer att pågå fram till 2021 då alla anställda kommer att ha erbjudits en heltidsanställning

Den 1 januari 2018 trädde *Lag om samverkan vid utskrivning från sluten hälso- och sjukvård* i kraft. Det innebär att kommunen har tre dagar på sig att ordna hemgång från sjukhuset när läkare bedömt att patienten är utskrivningsklar, tidigare gällde fem dagar för somatiska patienter.

Teknik- och servicenämnden

Skattefinansierad verksamhet

Ordförande: Arne Karlsson (KD)
Produktionschef: Cecilia Högberg

Kvartalsuppföljning med helårsprognos

Totalt (tkr)	2018	2017
Budget, netto	-30 524	-30 420
Utfall, netto	-30 524	-30 545
Avvikelse	0	-125

EKONOMISK ANALYS – HELÅRSPROGNOS

Våra skattefinansierade verksamheter, d.v.s. driftenheten, arbetsmarknadsenheten, skötsel och utbyggnad av gator och gång-/cykelvägar, parker och grönområden, kommunfastigheter, skogar, jakt, trafikföreskrifter, torgplatser och upplåtelser prognostiseras ett +/- 0 resultat.

Inom AME och daglig verksamhet måste anpassningar i utbudet och tjänster göras för att verksamheten ska kunna hålla budget. Skälet är att efterfrågan och uppdragen till den dagliga verksamheten har ökar och antal deltagare har blivit avsevärt många fler. Intäkterna från vård och omsorgskontoret för genomförande av uppdraget har dock förblivit oförändrade. Inför kommande år måste en peng- finansierad lösning komma till stånd.

VERKSAMHETSUTVECKLING

Fastighetsservice har sedan årets början tagit över driften av Skärlagsvallen och Häradsvallen.

Fortsatt utveckling kring organisation och tjänster för fastighetsservice/städ- i dialog med Tekniska enheten.

En utredning av rörande utveckling av våra kök är påbörjad. Med utgångspunkt i ökade volymer kommer fler tillagningsenheter krävas framgent.

Vi planerar under året att köpa in gatubelysnings nät från Vattenfall.

Fortsatt arbete med att utveckla och bemanna organisationen i samband med att vi på sikt har ett driftavtal som kommer att handlas upp.

Vi har en pågående process med att projektera en utbyggnad av Skärlagskolan.

Sjösättningen av den nya internhyresmodell har inletts och uppbyggnaden av systemet för t.ex. felanmälan och återkoppling från leverantörer har påbörjats.

AME arbetar för fler verksamhetsintegrerade praktikplatser i kommunen med målsättningen att enheterna tar emot 1-2 personer per enhet.

Hamnängsområdet och Spindelparken genomgår större upprustningar.

De omfattande investeringsprojekten i Vagnhärad färdigställs under våren.

Teknik- och servicenämnden

Avgiftsfinansierad verksamhet

Ordförande: Arne Karlsson (KD)
Produktionschef: Cecilia Högberg

Kvartalsuppföljning med helårsprognos

Totalt (tkr)	2018	2017
Budget, netto	2 537	1 327
Utfall, netto	2 537	-593
Avvikelse	0	-1 920

EKONOMISK ANALYS – HELÅRSPROGNOS

Verksamheterna vatten- och avlopp samt renhållning finansieras helt genom taxor. Tidigare underskott inom VA-verksamheten innebär att verksamheten innevarande år skall redovisa ett överskott om 2 537 tkr, detta har budgeterats. Under förutsättning att inga större oförutsedda händelser inträffar bedöms de budgeterade resultatet för respektive verksamhet nås. Inför budget 2018 har samtliga taxor justerats, nya upphandlingar har genomförts för insamling och omhändertagande av avfall.

VERKSAMHETSUTVECKLING

De ekonomiska förutsättningarna inom framförallt vatten och avlopp gör att vi kan jobba mer systematiskt med förnyelse och underhåll i nätet.

Vi deltar även fortsättningsvis i ett stort antal exploateringsprojekt som medför nya VA-anslutningar.

Ett förslag till dagvattenpolicy har tagits fram och är ute på remiss. Dagvattenpolicyn utgör en viktig del av VA-planen som kontoret arbetar med i nära samråd med samhällsbyggnadskontoret. Parallellt med detta så pågår ett arbete med att ta fram en ledningsförnyelseplan som kommer att sträcka sig över 10 år.

Arbetet med att uppdatera och revidera renhållningsföreskrifter och avfallsplan har inletts.

Arbetet med att inventera befintliga anläggningar inom Tofsö närmar sig slutet och under sommaren kommer den faktiska byggnationen inledas av såväl kommunen som fastighetsägarna.

Byggnation av ny och större återvinningsstation har färdigställts vid Torpa äng och vi undersöker en annan lösning för återvinningen vid Hamnängen.

Arbetet med att flytta återvinningsstationen på Källvik pågår.

Arbetet med projektering för flytt av Korslöts återvinningsstation pågår och under förutsättning av budget beviljas påbörjas markarbeten under hösten.

Sluttäkningsprojektet på Korslöt löper på under året som planerat men det finns sannolikt skäl att revidera budgeten för projektet och överväga ytterligare avsättning till projektet. Lakvattendammen på Korslöt anpassas efter ny förhållanden.

Samhällsbyggnadsnämnden

Ordförande: Tomas Landskog (M)

Produktionschef: Mats Gustafsson

Kvartalsuppföljning med helårsprognos

Totalt (tkr)	2018	2017
Budget, netto	-12 088	-11 378
Utfall, netto	-11 288	-9 423
Avvikelse	800	1 955

EKONOMISK ANALYS – HELÅRSPROGNOS

Samhällsbyggnadsnämnden redovisar ett positivt resultat på 557 tkr per mars 2018. Detta beror i första hand på betydligt högre intäkter än budgeterat inom bygglovverksamheten. Kostnadssidan följer i stort gällande budget undantaget räddningstjänst som har högre kostnader än budgeterat.

Samhällsbyggnadsnämnden har goda förutsättningar att likt föregående år leverera ett positivt resultat. Med tanke på den avmattning som inletts på bostadsmarknaden finns det dock anledning att tro att bygglov- och mark- och exploateringsintäkter kommer att sjunka till en mer normal nivå. För helåret görs därför en sammantagen prognos på + 800 tkr för nämndens verksamheter.

VERKSAMHETSUTVECKLING

Omfattande planeringsuppgifter avseende större infrastrukturprojekt pågår. Gällande Infart västra Trosa är vägplanearbetet i ett intensivt skede och planen väntas kunna fastställas under 2018.

Val av linje för järnvägssatsningen Ostlänken har gjorts vilket innebär att detaljplanearbete för resecentrum kommer att inledas under året. Detta kommer att ta tid och resurser från flera av kontorets kompetenser.

Exploateringstrycket har mattats av men antalet pågående projekt är fortfarande stort. Lokalförsörjningsfrågan blir således central att arbeta med under året.

Miljönämnden

Ordförande: Dan Larsson (M)

Produktionschef: Mats Gustafsson

Kvartalsuppföljning med helårsprognos

Totalt (tkr)	2018	2017
Budget, netto	-1 049	-960
Utfall, netto	-1 049	-816
Avvikelse	0	144

EKONOMISK ANALYS – HELÅRSPROGNOS

Miljönämnden visar på ett negativt resultat på 62 tkr per mars månad vilket i första hand beror på att intäkterna är lägre än fastslagen budget. Då intäkterna ofta underskrider budget i början av året är likväl bedömningen att nämndens verksamheter har goda förutsättningar att klara sig inom gällande budget för 2018.

VERKSAMHETSUTVECKLING

Det huvudsakliga fokuset för året är att prioritera den ordinarie tillsynen. Eftersom avsikten är att utöka personalstyrkan på Miljökontoret med start 2019 kommer dock även visst fokus läggas på att förbereda för denna utökning.

Under 2018 kommer miljökontoret förbereda inför byte/uppgradering av ärendehanteringssystem eftersom nuvarande ärendehanteringssystem ECOS kommer att avvecklas. Detta kommer att påverka kontorets personella resurser men också innebära externa kostnader.

9

Enklare besök i Trosa kommun – publikt och gratis wifi och uppsättning av orienteringstavlor

Förslag till beslut

1. Publikt och gratis wifi installeras vid Hamnängen, Trosa torg/Skolparken samt Vagnhärads torg.
2. Orienteringstavlor sätts upp i anslutning till platserna för att informera om wifi samt lokalt serviceutbud.
3. 100 tkr anslås från kommunstyrelsens investeringsreserv för ändamålet.

Sammanfattning

Trosa kommun är en levande besöksstad för alla åldrar. För att underlätta för besökare att hitta till Trosa kommuns rika utbud av kommersiell, kulturell och kommunal verksamhet föreslås att orienteringstavlor sätts upp på strategiska platser där det även informeras om publikt och gratis wifi i avgränsade surfzoner.

Ärendet

Restauranger och butiker har under en längre tid efterfrågat orienteringstavlor för att visa på Trosa stads olika centrum. Trosa kommun i sin tur har under en ännu längre tid efterfrågat prydliga och tillgängliga gångstråk utan gatupratare som kan hindra exempelvis synskadade, rullstolsburna samt barnvagnar.

Orienteringstavlor utplacerade vid de olika ingångarna till Trosa innerstad, Trosa hamn, Gästhamnen, Hamnsängen, Skolparken, Östra hamnplan och busstorget är tilltänkta placeringar. Vid dessa områden skulle även gratis wifi finnas tillgängligt för besökare och invånare att kunna fördjupa sig i information kring stadens utbud. För ändamålet uppskattas wifi-installationen uppgå till 60 tkr och inköp av orienteringstavlor till 40 tkr. För wifi tillkommer en månatlig kostnad om 950 kr/år som finansieras inom ram av näringslivsenheten. Uppdateringar av orienteringstavlorna sker utifrån förändringar i lokalt utbud och administreras av Trosa turistcenter och produceras samt finansieras av kommunikationsenheten.

Johan Sandlund
Kommunchef

Richard Kihlgren
Kommunikationschef

10

Kommunkontoret

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

Tjänsteskrivelse

Datum
2018-04-24
Diarienummer
KS 2018/82



Revidering av delegeringsordning för kommunstyrelsen

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar förslag till reviderad delegeringsordning.

Ärendet

Dataskyddsförordningen träder i kraft den 25 maj 2018 och ersätter då personuppgiftslagen. Det medför behov av en revidering av delegeringsordningen med hänvisningar utifrån den nya lagen. Förändringar kopplade till dataskyddsförordningen börjar gälla från den 25 maj 2018.

För att underlätta hanteringen av förvärv av fastigheter föreslås det att kommunstyrelsens ordförande ska få besluta om förvärv av fastigheter understigande 5 mkr. Förvärv som överstiger 5 mkr föreslås att kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar om.

Johan Sandlund
Kommunchef

Helena Edenborg
Kanslichef

Bilaga

Förslag till reviderad delegeringsordning för kommunstyrelsen, 2018-04-24.
(ändringar är gulmarkerade).

Beslut till

Författningssamlingen

Delegeringsordning för kommunstyrelsen

Reviderad av:	Kommunstyrelsen 2018-xx-xx § x, dnr KS 2018/82
Dokumentkategori:	Styrdokument
Dokumenttyp:	Regel

Innehållsförteckning

Delegeringsordning för kommunstyrelsen.....	2
Anmälan av delegeringsbeslut	2
Återkallande.....	2
Förhinder för delegaten	2
Ärenden som inte får delegeras	2
1. Allmänna ärenden	3
Brådskande ärenden	3
Utlämnande av allmän handling och utse personuppgiftsombud.....	3
Arkiv	3
Produktionschef	3
I samråd med arkivmyndigheten.....	3
Avtal	4
Delgivning och föra kommunens talan	4
Organisation.....	4
Yttrande	4
Personuppgifter	5
Remittering av motion	5
Trosa kommuns vapen	5
Säkerhetsskydd och krigsplacering.....	6
Ställa in eller ändra tid för sammanträden.....	6
Dataskyddsförordningen (GDPR- General Data Protection Regulation)	6
2. Personalärenden	7
Anställning	7
Avstängning, disciplinpåföljd, uppsägning m.m.	7
Kurser, förmåner m m	8
Tjänstgöring, arbetstid m m	8
Kollektivavtal, förhandling, stridsåtgärder m m.....	9
Arbetsmiljöansvar	9
3. Ekonomiärenden	11
Budgetfördelning, attesträtt och representation	11
Avskrivning av fordran, avbetalning	11
Överlåtelse av lös egendom, upplåning, utdelning av donationsmedel m m	12
Folkbokföringsärenden, skatteärenden.....	12
Upphandling	12
Bidragsansökningar	13
Förvaltning av markåtkomstbidrag	13
Disponering av statsstöd kopplat till det finska förvaltningsområdet	13
4. Mark- och exploateringsärenden	14
Företräda kommunstyrelsen vid samråd	14
Fastighetsreglering och fastighetsbestämning.....	14
Förättning och åtgärd	14
Avge yttrande.....	14
Upplåta tomträtt och servitut	15
Förvärv, överlåtelse och inlösen av fastighet	15
Tilläggsavtal och inskrivningsåtgärd	15
Försäljning av tomt	15
Förvärv av fastighet	15

Delegeringsordning för kommunstyrelsen

I delegeringsordningen framgår det till vilka tjänstemän styrelsen har gett rätten att besluta i olika ärenden i styrelsens ställe. Kommunchef är produktionschef i förhållande till kommunkontoret och kommunchef i förhållande till produktionschef. Det som benämns förvaltningschef i kommunallagen är att jämställa med kommunchef/produktionschef i denna delegeringsordning. Kommunchefen/produktionschef kan vidaredelegera beslutanderätten till annan tjänsteman. Den tjänstemannen kan i sin tur inte vidaredelegera till ytterligare tjänsteman.

När kommunchef/produktionschef vidaredelegerat beslutanderätten till annan tjänsteman är det för att det är på den nivån beslutet är lämpligt att tas. Kommunchefen har ändå samma beslutanderätt som den beslutanderätten är vidaredelegerad till. Kommunchefen bör dock bara ta beslut i tjänstemannens ställe när den är frånvarande.

Den tjänsteman som har beslutanderätt på vidaredelegering kan lämna ärendet för beslut till högre nivå för avgörande (t.ex. förvaltningschef eller styrelsen) då det t.ex. gäller ett principärende.

Anmälan av delegeringsbeslut

Beslut som fattas på delegation ska anmälas till styrelsen (se kap 6 § 40 kommunallagen). Anmälan av delegeringsbeslut till styrelsen ska redovisas på nästa styrelsesammanträde. Återrapporteringen är viktig för att styrelsen ska kunna följa hur beslutanderätten används. Även den som fått beslutanderätt på vidaredelegering ska redovisa delegeringsbesluten på nästa styrelsesammanträde.

Återkallande

Styrelsen, kommunchef och produktionschef kan när som helst återkalla lämnad delegering. De kan också välja att ta beslut i ett ärende trots att beslutanderätten är delegerad, men kan i princip inte ändra ett beslut som är taget med stöd av delegering.

Förhinder för delegaten

Om den tjänsteman som har vidaredelegeringen är förhindrad att fatta beslut ska kommunchefen göra det i dess ställe. Om det endast är kommunchefen som har delegeringen och är förhindrad att fatta beslut ska styrelsens ordförande göra det i dess ställe.

Ärenden som inte får delegeras

Kommunens nämnder kan själva besluta om delegering av beslutanderätt, men det finns vissa ärenden som en nämnd inte får delegera enligt kommunallagen, 6 kap § 38:

1. ärenden som avser verksamhetens mål, inriktning, omfattning eller kvalitet,
2. framställningar eller yttranden till fullmäktige liksom yttranden med anledning av att beslut av nämnden i dess helhet eller av fullmäktige har överklagats,
3. ärenden som rör myndighetsutövning mot enskilda, om de är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt och
4. ärenden som enligt lag eller annan författning inte får delegeras.

Ärende	Delegerat till	Vidaredelegerat till	Lagrum, kommentar m.m.
--------	----------------	----------------------	------------------------

1. Allmänna ärenden

Brådskanie ärenden

1.1 Ta beslut i brådskanie ärenden	Ordförande		KL 6 kap § 39 Beslut på styrelsens/utskottets vägnar i ärenden som är så brådskanie att styrelsens/utskottets avgörande inte kan avvaktas.
------------------------------------	------------	--	---

Utlämnande av allmän handling och utse personuppgiftsombud

1.2 Beslut att inte lämna ut allmän handling rörande kommunstyrelsens myndighetsbeslut Övriga beslut att inte lämna ut allmän handling	Produktionschef	Kanslichef	
1.3 Yttrande vid överklagande av beslut att inte lämna ut allmän handling	Produktionschef	Kanslichef	
1.4 Beslut om att förordna personuppgiftsombud enligt personuppgiftslagen (PuL)	Kommunchef		

Arkiv

1.5 Arkivansvarig enligt arkivreglementet	Produktionschef	Kanslichef	
1.6 Utfärda instruktioner och riktlinjer för tillämpning av kommunens arkivreglemente och arkivvården vid de kommunala myndigheterna i Trosa kommun	Produktionschef	Kanslichef	Trosa kommuns arkivreglemente
1.7 Beslut om gallring av rutinkarraktär	Produktionschef	Kanslichef	Trosa kommuns arkivreglemente
1.8 Fastställa dokumenthanteringsplan	Produktionschef	Kanslichef	I samråd med arkivmyndigheten

Ärende	Delegerat till	Vidaredelegerat till	Lagrum, kommentar m.m.
--------	----------------	----------------------	------------------------

Avtal

1.9 Underteckna avtal, förbindelser och andra rättshandlingar som beslutats av styrelsen	Produktionschef		Gäller i de fall styrelsen inte beslutat om annan delegat i ett ärende
1.10 Underteckna avtal och andra rättshandlingar som avser löpande ärenden inom det egna verksamhetsområdet	Produktionschef	Enhetschef	Under förutsättning att ärendet inte är av principiell betydelse eller av större vikt

Delgivning och föra kommunens talan

1.11 Mottagande av delgivning	Kommunchef	Kanslichef	
1.12 Väcka och föra kommunens talan vid domstol och andra myndigheter, ingående av förlikning samt antagande av ackord, med rätt att sätta annan i sitt ställe	Kommunchef		

Organisation

1.13 Mindre förändringar av förvaltningens organisation	Kommunchef		
---	------------	--	--

Yttrande

1.14 Avge yttrande över remisser från andra myndigheter och organisationer.	Utskott under Kommunstyrelsen		Gäller remisser med innehåll som ej bedöms ha stor betydelse för kommunens verksamhet, som ej bedöms vara politiska till sin karaktär eller ha ett stort intresse för kommunens politiker. Enklare remisser där sakkunskap efterfrågas, enkäter och dyl. räknas som verkställighet och besvaras av den tjänsteman som besitter sakkunskap i frågan.
---	-------------------------------	--	---

Ärende	Delegerat till	Vidaredelegerat till	Lagrum, kommentar m.m.
1.15 Beslut att inte yttra sig över remiss	Produktionschef	Kanslichef	Gäller sådana remisser som i normalfallet underställs utskotten.
1.16 Yttrande vid samråd och utställning av detaljplan eller områdesbestämmelser	Produktionschef		
1.17 Yttranden som på grund av ärendets innehåll kan bedömas utan behandling i kommunstyrelsens utskott	Produktionschef	Enhetschef	Te.x. besvarande av brev på kommunstyrelsens vägnar

Personuppgifter

1.18 Utfärda riktlinjer för kommunens PuL-verksamhet	Produktionschef	Kanslichef	
1.19 Lämna ut information enligt § 26 i personuppgiftslagen	Produktionschef		

Remittering av motion

1.18 Beslut om remittering till nämnder, beredningar och andra organ av motioner och andra ärenden för yttrande	Produktionschef	Kanslichef	Delegeringsrätten gäller i de fall kommunfullmäktige inte fattat närmare beslut om motions handläggning. <i>Andra ärenden</i> avser remisser till kommunen från andra myndigheter och organisationer.
---	-----------------	------------	--

Trosa kommuns vapen

1.19 Medgivande av rätt att använda Trosa kommuns vapen samt tolkning av kommunstyrelsens riktlinjer för detsamma.	Kommunchef	Kommunikationschef	
--	------------	--------------------	--

Ärende	Delegerat till	Vidaredelegerat till	Lagrum, kommentar m.m.
--------	----------------	----------------------	------------------------

Säkerhetsskydd och krigsplacering

1.20 Placering i säkerhetsklass med stöd av säkerhetsskyddslagen och därtill hörande förordning	Säkerhetsskydds chef		
1.21 Beslut om registerkontroll med stöd av säkerhetsskyddslagen och därtill hörande förordning	Säkerhetsskydds chef		
1.22 Ingå säkerhetsskyddsavtal enligt säkerhetsskyddslagen	Säkerhetsskydds chef		
1.23 Krigsplacering av personal	Kommunchef		Lag om Totalförsvarsplikt (1994:1809)

Ställa in eller ändra tid för sammanträden

1.24 Beslut om att ställa in eller ändra tid för sammanträde	Ordförande		KL kap 6 § 23
--	------------	--	---------------

Dataskyddsförordningen (GDPR- General Data Protection Regulation)

1.25 Teckna biträdesavtal	Produktionschef	Enhetschef	Artikel 28
1.26 Beslut om att lämna registerutdrag	Produktionschef	Personuppgiftsam bassadör	Artikel 15
1.27 Beslut om radering eller rättelse	Produktionschef		Artikel 16-17
1.28 Beslut om rätt till begränsning av behandling	Produktionschef		Artikel 18
1.29 Beslut om att ta ut en rimlig avgift vid begäran enligt artikel 12 p 5 GDPR när begäran är uppenbart ogrundad eller orimlig, särskilt på grund av dess repetitiva art.	Produktionschef		Artikel 12 p 5a Innan beslut kontakta dataskyddsombud
1.30 Beslut om att vägra tillmötesgå begäran om information enligt artikel 12 p 5 GDPR när begäran är uppenbart ogrundad eller orimlig, särskilt på grund av dess repetitiva art.	Produktionschef		Artikel 12 p 5b Innan beslut kontakta dataskyddsombud
1.31 Anmäla personuppgiftsincident till tillsynsmyndighet	Produktionschef	Enhetschef	Incident ska anmälas om det inte är osannolikt att incidenten medför risk för fysiska personers rättigheter och friheter.

Ärende	Delegerat till	Vidaredelegerat till	Lagrum, kommentar m.m.
--------	----------------	----------------------	------------------------

2. Personalärenden

Anställning

2.1 Förordnande av vikarierande kommunchef vid semester och/ eller tjänstledighet.	KS ordförande		
2.2 Anställning och förordnande av Kommunchef	KSau		AB
2.3 Anställning av, förordnande av, ändring av tjänstgöringens omfattning och entledigande av Produktionschef Enhetschef Övrig personal	Kommunchef Produktionschef Produktionschef	Enhetschef	AB Samråd med berörd nämnd ska ske innan anställning av produktionschef

Avstängning, disciplinpåföljd, uppsägning m.m.

2.4 Avstängning och beslut om indragning eller innehållande av lön och andra förmåner – kommunchef – produktionschef - enhetschef - övrig personal	KS ordförande Kommunchef Produktionschef Produktionschef		AB Efter samråd med personalchef.
2.5 Disciplinpåföljd; skriftlig varning - kommunchef – produktionschef – enhetschef - övrig personal	KS ordförande Kommunchef Produktionschef Produktionschef	Enhetschef	AB Efter samråd med personalchef.
2.6 Avveckling eller utköp av personal - Kommunchef - Produktionschef - enhetschef - övrig personal	KS ordförande Kommunchef Produktionschef Produktionschef		AB Efter samråd med personalchef.

Ärende	Delegerat till	Vidaredelegerat till	Lagrum, kommentar m.m.
2.7 Uppsägning från arbetsgivarens sida p.g.a. arbetsbrist eller personliga skäl – kommunchef – produktionschef – enhetschef – övrig personal	KS ordförande Kommunchef Produktionschef Produktionschef		LAS 4, 7 §§ Efter samråd med personalchef.
2.8 Avskedande – kommunchef – produktionschef – enhetschef – övrig personal	KS ordförande Kommunchef Produktionschef Produktionschef		LAS 18 § Efter samråd med personalchef.

Kurser, förmåner m m

2.9 Deltagande i kurs, konferens eller tjänsteresa utanför Sverige - förtroendevald KS - Kommunchef - Produktionschef - enhetschef - övrig personal	KS ordförande KS ordförande Kommunchef Produktionschef Produktionschef	Enhetschef	Vid resor utanför Sverige för övrig personal ska samråd ske med produktionschef.
2.10 Användande av egen bil i tjänsten - Kommunchef - Produktionschef - enhetschef - övrig personal	KS ordförande Kommunchef Produktionschef Produktionschef	Enhetschef	

Tjänstgöring, arbetstid m m

2.11 Ändrad placering vid övertalighet, på egen begäran eller i andra fall - Produktionschef - enhetschef - övrig personal	Kommunchef Produktionschef Produktionschef		AB Efter samråd med personalchef
---	---	--	--

Ärende	Delegerat till	Vidaredelegerat till	Lagrum, kommentar m.m.
2.12 Prövning rörande förbud mot utövande av förtroendeskadlig bisyssla - Kommunchef - Produktionschef - enhetschef - övrig personal	KSordf Kommunchefen Produktionschef Produktionschef	Enhetschef	AB Efter samråd med personalchef.

Kollektivavtal, förhandling, stridsåtgärder m m

2.13 Rätt att träffa kollektivavtal	Produktionschef	Personalchef	
2.14 Förhandla på kommunens vägnar enligt gällande lagstiftning om förhandlingsrätt.	Produktionschef	Personalchef	
2.15 Beslut om tolkning av anställnings- och kollektivavtal	Produktionschef	Personalchef	
2.16 Beslut om fast tid för löpnade fackligt arbete	Produktionschef	Personalchef	
2.17 Beslut om riktlinjer för personalpolicies fastställda av kommunfullmäktige	Produktionschef	Personalchef	

Arbetsmiljöansvar

2.18 Ansvar för att verksamheten drivs i enlighet med arbetsmiljölagen och föreskrifterna för arbetsmiljön. - kontoret - enhet	Produktionschef Produktionschef	Enhetschef	
2.19 Ansvar för att det systematiska arbetsmiljöansvaret inom kommunstyrelsen fungerar.	Produktionschef		
2.20 Ansvar för att det inom kommunstyrelsens verksamhetsområde finns kompetens inom arbetsmiljöområdet.	Produktionschef		
2.21 Ansvar för att genomföra konsekvensbeskrivningar av hur arbetsmiljön påverkas av förändringar.	Produktionschef		

Ärende	Delegerat till	Vidaredelegerat till	Lagrum, kommentar m.m.
2.22 Ansvar för genomförande av riskanalys, handlingsplan och uppföljning av det systematiska arbetsmiljöområdet på respektive enhet.	Produktionschef	Enhetschef	
2.23 Ansvar för att följa upp arbetsmiljöarbetet inom övriga nämnders verksamhetsområde	Kommunchef		

Ärende	Delegerat till	Vidaredelegerat till	Lagrum, kommentar m.m.
--------	----------------	----------------------	------------------------

3. Ekonomiärenden

Budgetfördelning, attesträtt och representation

3.1 Omdisponering av budget mellan objekt.	Produktionschef	Ekonomichef	
3.2 Åtagande eller disposition rörande högst tre prisbasbelopp och i enlighet med budget. (Exvis länsgemensamma projekt).	KS ordf	Produktionschef	
3.3 Åtagande eller disposition av ekonomisk natur för den löpande verksamheten i enlighet med budget.	Produktionschef	Enhetschef	
3.4 Företrädande av kommunen vid representation - högst ett halvt (0,5) basbelopp per tillfälle och inom budgetram -högst ett (1) basbelopp	Produktionschef KS ordf	Enhetschef Kommunchef	
3.5 Utse attesträttsinnehavare - förtroendevalda - tjänstemän	KSau Produktionschef	Ekonomichef	Se attestreglemente.
3.6 Utse tjänstemän med rätt att teckna kommunens plus- och bankgiro, checkar och andra motsvarande värdehandlingar	Kommunchef		

Avskrivning av fordran, avbetalning

3.7 Avskrivning av fordran i bokslut - upp till ett (1) prisbasbelopp per motpart - upp till tre (3) prisbasbelopp per motpart	Produktionschef KSau	Ekonomichef	
3.8 Överenskommelse om avbetalningsplan, som sträcker sig längre än 6 månader, för betalning av fordran	Produktionschef	Ekonomichef	Överenskommelse om avbetalningsplan på 6 månader eller kortare sker genom verkställighet av behörig tjänsteman
3.9 Beslut om inkassoåtgärder vid avsteg från gällande riktlinjer för kravhantering.	Produktionschef	Ekonomichef	

Ärende	Delegerat till	Vidaredelegerat till	Lagrum, kommentar m.m.
--------	----------------	----------------------	------------------------

Överlåtelse av lös egendom, upplåning, utdelning av donationsmedel m m

3.10 Försäljning och annan överlåtelse av lös egendom inom kommunstyrelsens verksamheter	Produktionschef	Ekonomichef	
3.11 Beslut om borgen inom av fullmäktige fastställd ram	Ekonomichef	Kommunchef	
3.12 Skänka bort lös egendom till mottagare utanför kommunens organisation	Produktionschef	Ekonomichef	
3.13 Utsträckning, nedsättning, dödning, sammanläggning och relaxation av inteckning samt utbyte av pantbrev liksom därmed jämförlig åtgärd	Produktionschef	Ekonomichef	
3.14 Upplåning inom kommunfullmäktige beslutad låneram.	Produktionschef	Ekonomichef	
3.15 Utdelning av donationsmedel	Produktionschef	Ekonomichef	

Folkbokföringsärenden, skatteärenden

3.16 Yttrande över folkbokföringsärende eller skatteärende	Produktionschef	Ekonomichef	
3.17 Överklagande av folkbokföringsärende eller skatteärende	Produktionschef	Ekonomichef	

Upphandling

3.18 Upphandling för verksamheten inom givna budgetramar	Produktionschef	Enhetschef	Upphandling ska alltid ske i enlighet med Lagen om offentlig upphandling (LoU) och kommunens upphandlings- och inköbspolicy.
--	-----------------	------------	--

Ärende	Delegerat till	Vidaredelegerat till	Lagrum, kommentar m.m.
--------	----------------	----------------------	------------------------

Bidragsansökningar

3.19 Ansökan om externa medel (inklusive EU-medel) för projekt- och utvecklingsarbete m m	Produktionschef	Enhetschef	Kommunstyrelsen beslutar om ansökan då en ekonomisk motprestation krävs om medlen beviljas. Besluten ska alltid meddelas till ekonomienheten. Beviljade medel rekvireras av verksamhetsansvarig enhet.
3.20 Beslut om bidrag till organisationer - med högst 10.000 kronor - med högst 50.000 kronor	Kommunchefen Utskott under kommunstyrelsen		

Förvaltning av markåtkomstbidrag

3.21 Beslut om naturvårdande åtgärder finansierade genom markåtkomstbidrag med ett belopp motsvarande max ett prisbasbelopp per år	Ekoutskottet		De år då ekoutskottet avstår från att disponera markåtkomstbidraget överförs finansieringsutrymmet till nästkommande år och möjliggör då beslut om max två prisbasbelopp.
--	--------------	--	---

Disponering av statsstöd kopplat till det finska förvaltningsområdet

3.22 Beslut om disponering av statsstöd kopplat till det finska förvaltningsområde	Produktionschef	Kanslichef	Beslut om disponering av medel sker i samråd med samrådsgruppen för det finska förvaltningsområdet.
--	-----------------	------------	---

Ärende	Delegerat till	Vidaredelegerat till	Lagrum, kommentar m.m.
--------	----------------	----------------------	------------------------

4. Mark- och exploateringsärenden

Företräda kommunstyrelsen vid samråd

4.1 Företräda kommunstyrelsen vid samråd med fastighetsbildningsmyndighet och därvid begära att ärende hänskjuts till kommunstyrelsen för prövning.	Produktionschef	Mark- och exploateringschef	FBL 4 kap 25 och 25a §§, AL 21 och 23 §§, LrL 19 och 21 §§
---	-----------------	-----------------------------	--

Fastighetsreglering och fastighetsbestämning

4.2 Rätt att påkalla fastighetsreglering, som behövs för att mark och vatten ska kunna användas för bebyggelse på ett ändamåligt sätt.	Produktionschef	Mark- och exploateringschef	FBL 5 kap 3 §, tredje stycket
4.3 Rätt att påkalla fastighetsbestämning eller särskild gränsmärkning såvitt gäller område med detaljplan och områdesbestämmelser eller område beträffande vilket fråga väckts om upprättande av sådan plan eller sådana bestämmelser.	Produktionschef	Mark- och exploateringschef	FBL 14 kap 1 a §, FBL 14 kap 16 §

Förättning och åtgärd

4.4 Godkänna förättning, förrättningsbeslut eller gränsutmärkning.	Produktionschef	Mark- och exploateringschef	FBL 15 kap 11 §
4.5 Rätt att påkalla förrättning.	Produktionschef	Mark- och exploateringschef	FBL 1 och 2 kap.
4.6 Godkänna beslut eller åtgärd.	Produktionschef	Mark- och exploateringschef	AL 30 §, LrL 28 §

Avge yttrande

4.7 Avge yttrande till fastighetsmyndigheten enligt fastighetsbildningslagen, anläggningslagen och ledningsrättslagen samt att som kommunstyrelsens ombud delta i förrättningssammanträde.	Produktionschef	Mark- och exploateringschef	FBL, AL och LrL
--	-----------------	-----------------------------	-----------------

Ärende	Delegerat till	Vidaredelegerat till	Lagrum, kommentar m.m.
--------	----------------	----------------------	------------------------

Upplåta tomträtt och servitut

4.8 Upplåta tomträtt	KSau		JB 13 kap
4.9 Upplåta servitut i kommunens fastighet och tillförsäkra kommunen rätt till servitut i annans fastighet	Produktionschef	Mark- och exploateringschef	JB 7 och 14 kap

Förvärv, överlåtelse och inlösen av fastighet

4.10 Förvärva och överlåta fastighet eller fastighetsdel genom köp, byte, gåva, fastighetsreglering eller inlösen enligt PBL under förutsättning att köpeskillingen inte överstiger 500.000 kronor exklusive förrättningskostnader	Produktionschef	Mark- och exploateringschef	JB 4 kap. FBL 5 kap
4.11 Inlösa fastighet eller del därav till ett högsta belopp om 100.000 kronor exkl. förrättningskostnader.	Produktionschef	Mark- och exploateringschef	FBL 8 kap, PBL 6 kap 17-24 §§

Tilläggsavtal och inskrivningsåtgärd

4.12 Besluta om tilläggsavtal till ingångna köpe- och exploateringsavtal, samt markanvinsningsavtal i syfte att underlätta genomförandet av sådant avtal	Produktionschef	Mark- och exploateringschef	
4.13 Vidta inskrivningsåtgärd	Produktionschef	Mark- och exploateringschef	JB 19 kap

Försäljning av tomt

4.14 Försäljning av tomt understigande 5 mkr	KS ordförande		
4.15 Försäljning av tomt överstigande 5 mkr	KSau		

Förvärv av fastighet

4.16 Förvärv av fastighet understigande 5 mkr	KS ordförande		
4.17 Förvärv av fastighet överstigande 5 mkr	KSau		

1

1

Dataskyddsombud för kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Kommunstyrelsen utser Martin Snygg på IT-enheten som sitt dataskyddsombud.
2. Kommunchefen får i uppdrag att utse personuppgiftsambassadör för kommunstyrelsen.

Bakgrund

Den snabba tekniska utvecklingen och globaliseringen gör att privatpersoner i en allt högre grad lämnar ifrån sig personuppgifter och att uppgifterna även förs mellan länder. EU har sett ett behov av att harmonisera den lagstiftningen som finns för skydd av personuppgifter för medlemsländerna och samtidigt anpassa den till de förutsättningar som finns idag.

Dataskyddsförordningen träder i kraft den 25 maj 2018 och ersätter då personuppgiftslagen. Förordningens syfte är att skydda människor mot att deras personliga integritet kränks när personuppgifter behandlas.

Ärendet

Enligt artikel 37.1 i dataskyddsförordningen ska ett dataskyddsombud utses när en myndighet eller ett offentligt organ behandlar personuppgifter. Varje personuppgiftsansvarig ska utse sitt dataskyddsombud. Personuppgiftsansvarig är den som ensamt eller tillsammans med andra bestämmer ändamålen och medlen för behandlingen av personuppgifter.

Organisation i Trosa kommun

I Trosa kommun är nämnderna, kommunstyrelsen och de kommunala bolagens styrelser personuppgiftsansvariga för sina respektive verksamhetsområden och ska utse dataskyddsombud. Produktionschef utser dataskyddsambassadörer/kontaktpersoner för sin verksamhet. Dataskyddsombudet ska ha en övergripande, samordnande och granskande roll medan dataskyddsambassadören/kontaktpersonen ska ha en mer konkret roll och ansvar i sin respektive nämnd eller styrelse.

Dataskyddsbudets roll kräver både teknisk och juridisk kompetens därför kommer arbetet att ske i samarbete mellan IT-enheten och kanslienheten. IT-enheten kommer framförallt ansvara för att övervaka att de personuppgiftsansvariga följer lagstiftning och interna riktlinjer, medverka vid teknisk kravställning av system vid upphandling och vara kontaktperson mot datainspektionen. Kanslienheten kommer i första hand hantera förfrågningar om registerutdrag, arbeta med rutindokument samt ge information och råd inom organisationen. Båda enheterna kommer hantera den mejl som kopplas till dataskyddsbudet dpo@trosa.se.

Dataskyddsbudets roll

Dataskyddsbudet har inget eget ansvar för att organisationen följer dataskyddsförordningen. Det ansvaret ligger alltid hos den personuppgiftsansvariga eller hos personuppgiftsbiträdet.

Den övergripande och viktigaste uppgiften för dataskyddsbudet är att övervaka att organisationen följer dataskyddsförordningen. Det innebär bland annat att samla in information om hur organisationen behandlar personuppgifter, kontrollera att organisationen följer bestämmelser och interna styrdokument samt informera och ge råd inom organisationen. Upptäcker dataskyddsbudet brister i den personuppgiftsansvariges behandlingar ska detta i första hand påpekas för densamme. Vidtar inte personuppgiftsansvarige rättelse så snart det kan ske ska dataskyddsbudet anmäla bristerna till tillsynsmyndighet.

Dataskyddsbudet ska också ge råd om konsekvensbedömningar, vara kontaktperson för de registrerade och personalen inom organisationen samt samarbeta med tillsynsmyndigheten till exempel vid inspektioner.

Dataskyddsbudet ska utses på grundval av yrkesmässiga kvalifikationer och, i synnerhet, sakkunskap om lagstiftning och praxis avseende dataskydd. Arbetsuppgifterna ska kunna skötas på ett oberoende sätt och dataskyddsbudet får inte bli föremål för sanktioner av den personuppgiftsansvarige eller personuppgiftsbiträdet för att ha utfört sina uppgifter.

Den personuppgiftsansvarige ska se till att dataskyddsbudet får de resurser och det stöd som krävs för att fullgöra sina uppgifter och kunna upprätthålla sin sakkunskap.

Dataskyddsambassadörernas uppgifter

Dataskyddsambassadörer ska hålla sig informerade om den behandling som sker inom nämndens/styrelsens ansvarsområde. Den ska fortlöpande inventera, bedöma och kontrollera behandlingen av personuppgifter enligt dataskyddsförordningen.

Dataskyddsambassadören ska även:

- vara dataskyddsbudets kontakt in i verksamheten,
- hålla sig informerad om dataskyddsförordningens utveckling,
- bistå den egna verksamheten med råd och synpunkter om lagen och dess

- tillämpning (i samråd med dataskyddsbudet),
- informera nyanställda om dataskyddsförordningens regelsystem.

Vid inventeringen ska dataskyddsambassadören kontrollera att alla behandlingar av personuppgifter finns förtecknade på det sätt som anges i *Policy och riktlinje för hantering av personuppgifter i Trosa kommun*. Det ska även göras en bedömning om bestämmelserna i dataskyddsförordningen tillåter fortsatt behandling av personuppgifterna.

Dataskyddsambassadören ska förvissa sig om att det finns rutiner, både tekniska och organisatoriska, för att uppnå tillfredställande säkerhetsnivå vid behandling av personuppgifter. Riskanalyser och klassning av information sker i enlighet med *Riktlinjer för informationssäkerhet i Trosa kommun* och instruktioner kopplade till riktlinjen. Syftet är att säkerställa skydd för bl.a. förstöring och förlust, otillåten tillgång, otillåten förändring och otillåten spridning.

Den personuppgiftsansvarige ska se till att dataskyddsambassadören/kontaktpersonen får de resurser och det stöd som krävs för att fullgöra sina uppgifter och kunna upprätthålla sin sakkunskap.

Nadja Furuberget Skog
Nämndsekreterare

12

Trafikbeställning 2019

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen godkänner förslag till trafikbeställning till Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet inför 2019.

Ärendet

Trafikbeställning innebär formellt att respektive finansiär årligen sänder ett dokument till Sörmlands kollektivtrafikmyndighet där de förändringar man önskar inom ramen för sitt trafikansvar eller på en utpekad linje definieras. Trafikbeställningen ska utgå från trafik och ekonomiplan som i sin tur bygger på finansiärens ekonomiska ram. Inför nästkommande tidtabellperiod omfattar beställningen förändringar såsom införande av ny linje, ändringar i körväg samt utökning eller minskning av utbud.

Trafikbeställning inför 2019 Trosa kommun

Linje 802 till Södertälje.

- Fortsatt arbete med att uppgradera linjen till en snabb expresslinje med bra komfort och ett utbud med minst 30 min trafik under högtrafik.
- Information/reklam om linjen t.ex. på bussarna.
- Diskussion med Södertälje kommun angående framkomlighet och framtida körvägar i Södertälje.

Ny anslutning från Trosa till och från tåg i Vagnhärad.

Med ett anpassat fordon skapa en tåganslutning mellan Trosa och Vagnhärad där anpassning till tågtider planerade och oplanerade prioriteras. Linjen bör ha en tydlig profil som "tågbus". Trafikstart senast dec 2018.

Utredning skärgårdstrafik

Att i samarbete med övriga kustkommuner och landstinget utreda möjligheten att med en anpassad båttrafik öka tillgängligheten till den Sörmländska skärgården framför allt sommartid.

Trosa – Nyköping

Linje 605 är avsedd för gymnasieelever ifrån Trosa kommun till Nyköping. I samband med ny gymnasieskola i Nyköping bör en fortsatt överflyttning av

resenärer till tåg vara möjlig.

Förbättrad information till resenärer angående giltighet för Sörmlandstrafikens färdbevis på tåg, samt att samlingstabeller för tåg/buss bör finnas tillgängligt på Sörmlandstrafikens hemsida och app.

Ingemar Bergström
Kollektivtrafiksamordnare

Beslut till

Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet.

13

Samhällsbyggnadskontoret

Björn Wieslander
Mark och exploateringschef
0156-520 30
bjorn.wieslander@trosa.se

Tjänsteskrivelse

Datum
2018-04-13
Diarienummer
KS 2018/85



Förvärv av fastigheten X i Vagnhärad

Förslag till beslut

1. Kommunstyrelsen godkänner förvärv av fastigheten X i Vagnhärad för 2,4 mkr.
2. Mark och exploateringschefen får i uppdrag att genomföra förvärv av fastigheten.

Ärendet

Efter förhandlingar har köpekontrakt tagits fram rörande förvärv av fastigheten X belägen vid Solberg i Vagnhärad.

Fastigheten omfattar X m² och är bebyggd med en äldre mindre villa byggd år 1938.

Fastigheten är strategiskt belägen inom framtida exploateringsområde för Solberg.

Björn Wieslander
Mark och exploateringschef

Bilagor

Köpekontrakt

Beslut till

Mark och exploateringschef

15

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 överenskommelse 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.

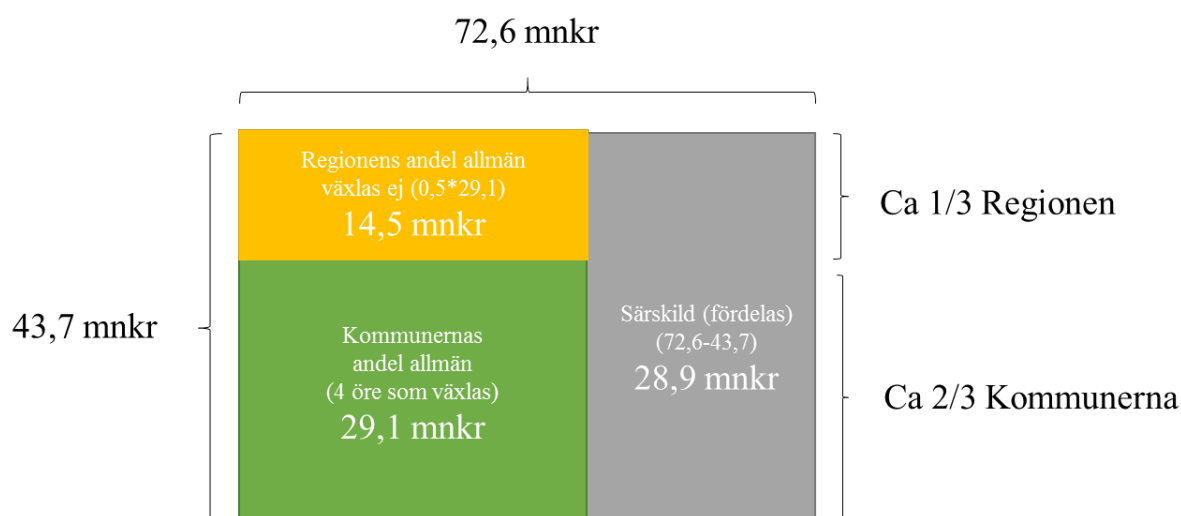


	Allmän kollektivtrafik	Särskild kollektivtrafik
Trafik	Tågtrafik inklusive banavgifter och periodkortsavtal Landsbygdstrafik med buss/taxi Stadstrafik med buss Anropsstyrd trafik	Serviceresor inklusive färdtjänst, skolskjuts, sjukresor och riksfärdtjänst Depåer/garage Betalsystem
OH	Personal och verksamhetsstöd 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 indexeras 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 Regional 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 regionala 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, kkkr	%
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 allokeras 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/Katrinehol m	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 tidsgiltigheter och försäljningskanaler. Vidare kan nya tekniska lösningar som möjliggörs genom ny biljetteringsteknik ge förutsättningar för andra

Handwritten signatures and initials in blue ink, including "AB", "Jel", "UR", "H", "M", "ST", and "R".

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.

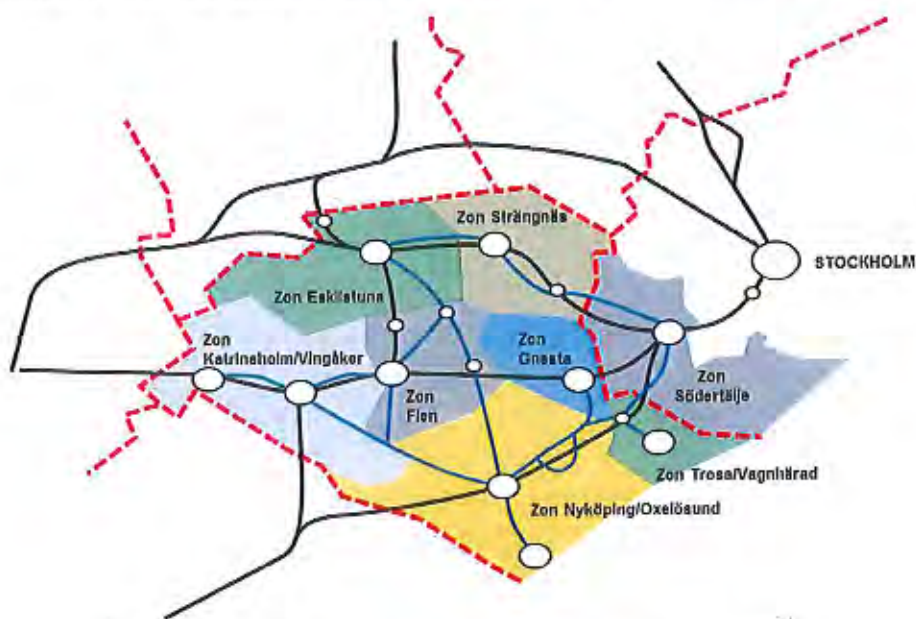
Den nya modellen för prissättning av skolkort skall ge incitament för Sörmlands läns kommuner (Kommunerna) att utnyttja den regionala linjetrafiken och Landstinget Sörmland (Landstinget) att erbjuda ett utbud som möter skolresandets behov. För skolresor i lokal trafik innebär kostnaden för skolkort en 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

16

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

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 flertal turer 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
SUMMA	650 505	653 789	637 874	12 631

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
SUMMA	524 778	519 914	506 910	17 868

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
SUMMA	125 727	133 875	130 963	-5 236

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 årsiffrorna

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

Myndighetens ordförande har ordet	5
Vår förvaltningsberättelse	6
Inledning och sammanfattning	7
Direktionens arbete under året	10
Strategisk samverkan för en bättre kollektivtrafik	13
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
Årets arbete med intern kontroll	56
Verksamhetens förväntade utveckling	57
Finansiell redovisning	59
Driftredovisning	59
Resultaträkning och Balansräkning	62
Kassaflödesanalys	63
Noter	75
Redovisningsprinciper	79
Revisionsberättelse	80

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 ansvarat 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
SUMMA	650 505	653 789	637 874	12 631

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
SUMMA	524 778	519 914	506 910	17 868

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
SUMMA	125 727	133 875	130 963	-5 236

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 stämмоombud vid årsstämma i Länstrafiken Sörmland AB
- Instruktioner till stämмоombud vid årsstämma i Mälardalstrafik AB (MÄLAB)
- Instruktioner till stämмоombud 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 länsregionens 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 biljettpriser 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 handbollsbusen. 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.

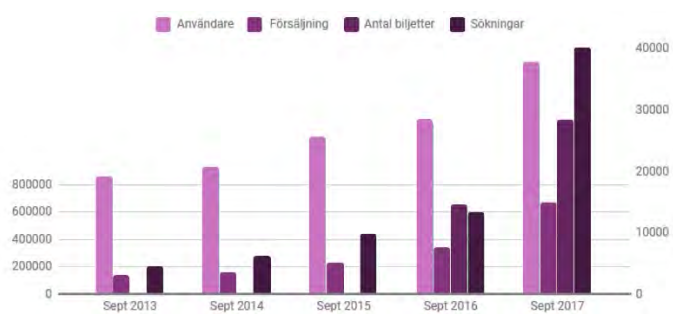
Marknadsgruppen inom Trepert har också beställt en resenärsundersökning för att kartlägga resandet med nattbussarna i Eskilstuna. Resandestatistiken har gått ner på dessa bussar och undersökningen syftar till att ta reda på varför. I nästa steg kommer marknadsgruppen sätta in lämpliga åtgärder utifrån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

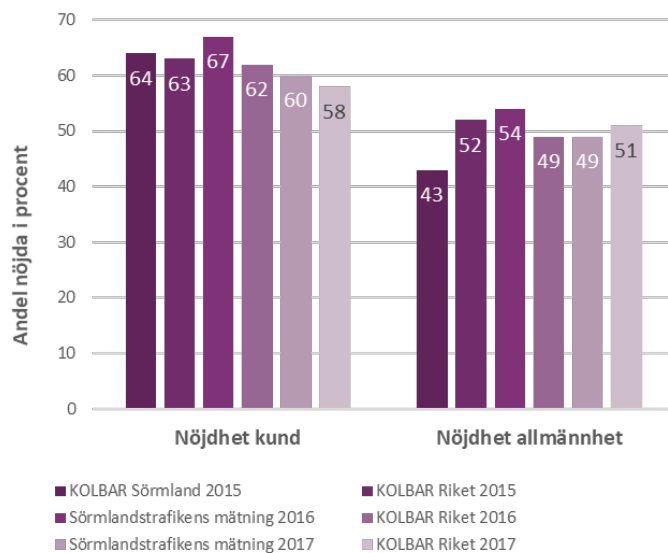
Sörmlandstrafikens mätning består av två delar, där den ena undersöker kundernas attityder och den andra undersöker allmänhetens (medborgarnas) attityder, vare sig de reser kollektivt eller inte.

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.

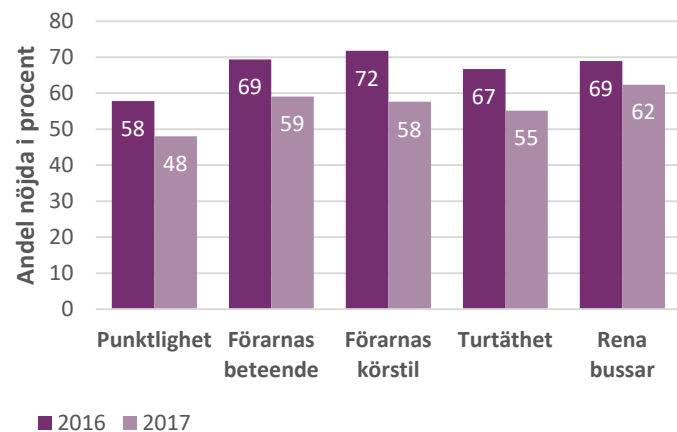
Vad gäller allmänheten sker en ökning i nöjdhet vid jämförelse mellan 2015 och 2017, medan en minskning sker mellan 2016 och 2017. Sörmlandstrafikens mätning 2017 är på samma nivå som KOLBARs mätning för riket 2016. En femgradig skala har använts vid samtliga mätningar, myndighetens egna och i KOLBAR.

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.



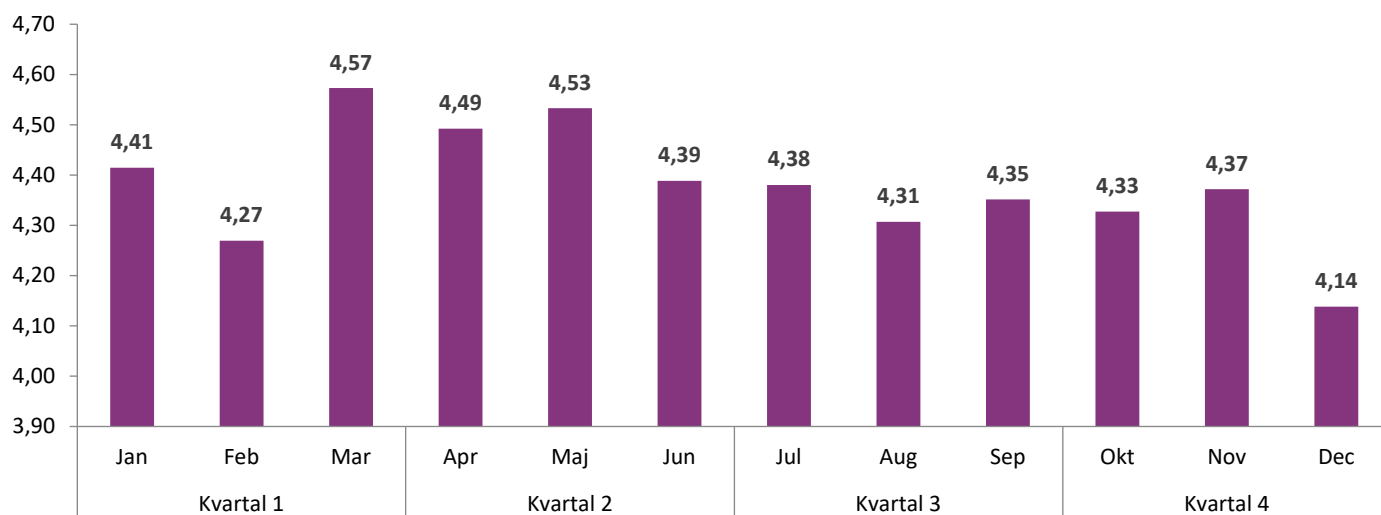
Särskilda kollektivtrafiken

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 resenärsgupper.

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 regionaltågstrafiken 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 regionaltågen 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 regionaltågen medförde ytterligare kostnader på drygt 14 miljoner kr.

Resandet med tågtrafik

Resandeutvecklingen i den av MÅLAB upphandlade trafiken med regionaltåg var genomgående bra under perioden januari-september (SJ:s redovisning av utfallet för kvartal 4 släpar efter). Utfallet ska ses mot bakgrund av de utbudsförbättringar 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 regionaltågen 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 Svealandslinjen från stationerna Eskilstuna, Strängnäs och Laggesta	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 %
Totalt påstigande i Sörmland	1 657 932	5 %

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. Regionala 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 busstrafiken 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-busstättast 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
Totalt (Landsbygd och Stad)	11 611 640	+ 6 %
Exklusive skolkort	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
Folkmängd totalt per 1 november (från SCB)	290 997	+ 1,4 %
Folkmängd 6-18 åringar per 1 november (från SCB)	45 106	+ 2,8 %
Busskilometerproduktion (km)	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 %
Landsbygd, totalt	3 909 407	1 %
exkl. skolkort	2 510 827	4 %
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.

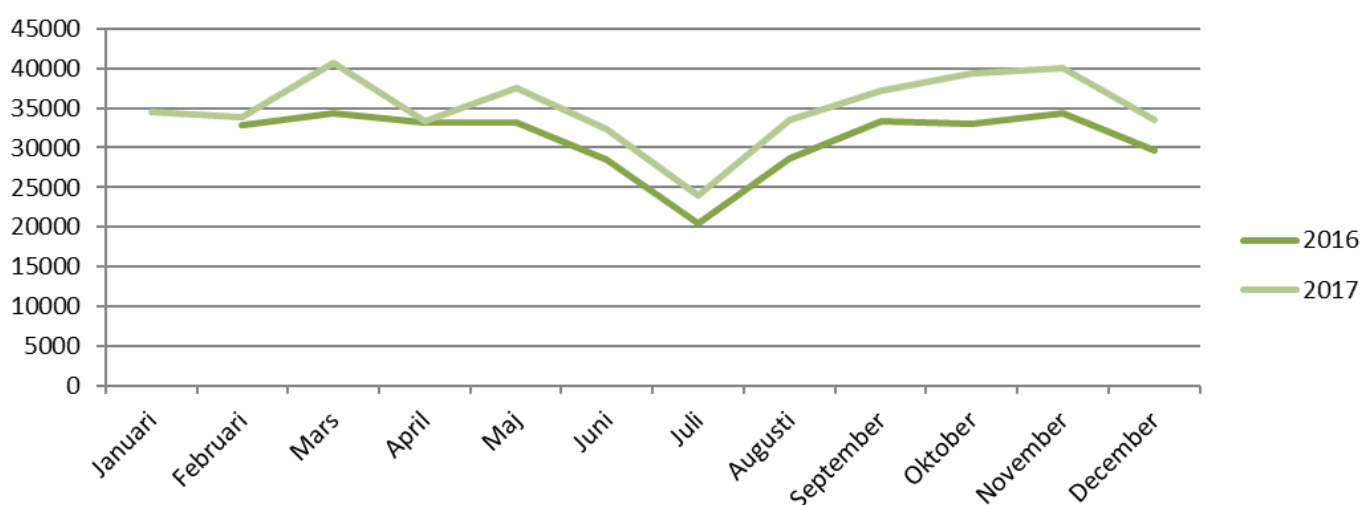
Antal genomförda resor 2017	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	Totalt
Totalt	33 379	32 729	39 341	32 279	36 435	31 272	22 917	32 257	35 965	38 231	38 747	32 501	406 053
Varav färdtjänst	12 625	12 511	14 707	13 177	14 035	13 526	11 644	13 495	14 021	14 881	15 030	14 013	163 665
Varav omsorgsresor	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.

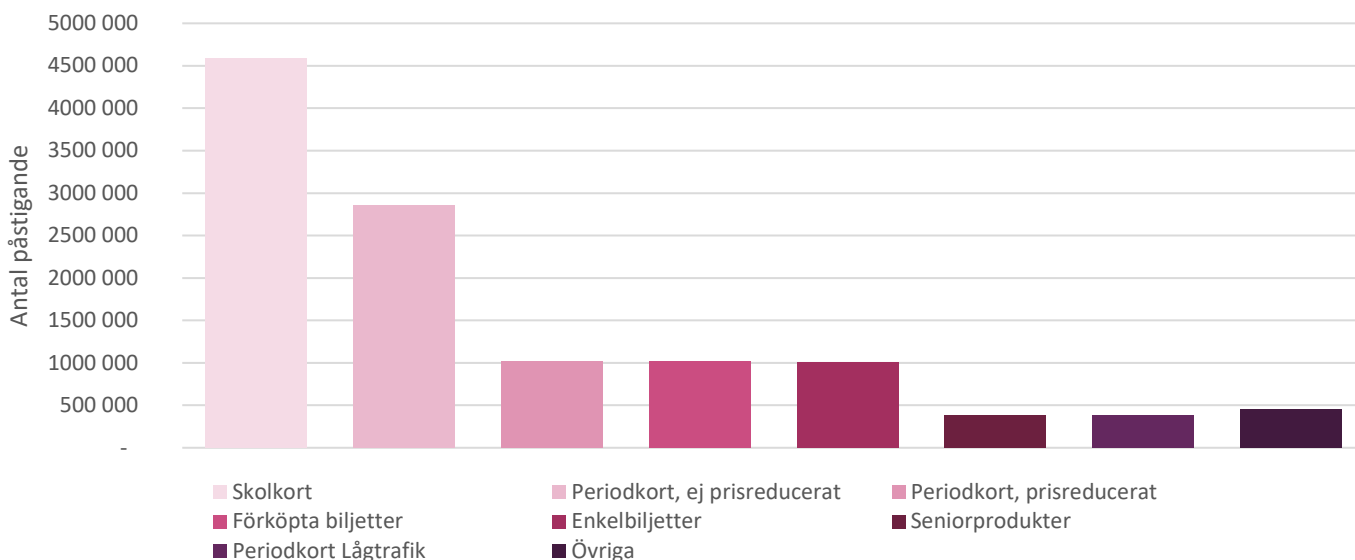
Antal genomförda resor 2016 och 2017



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

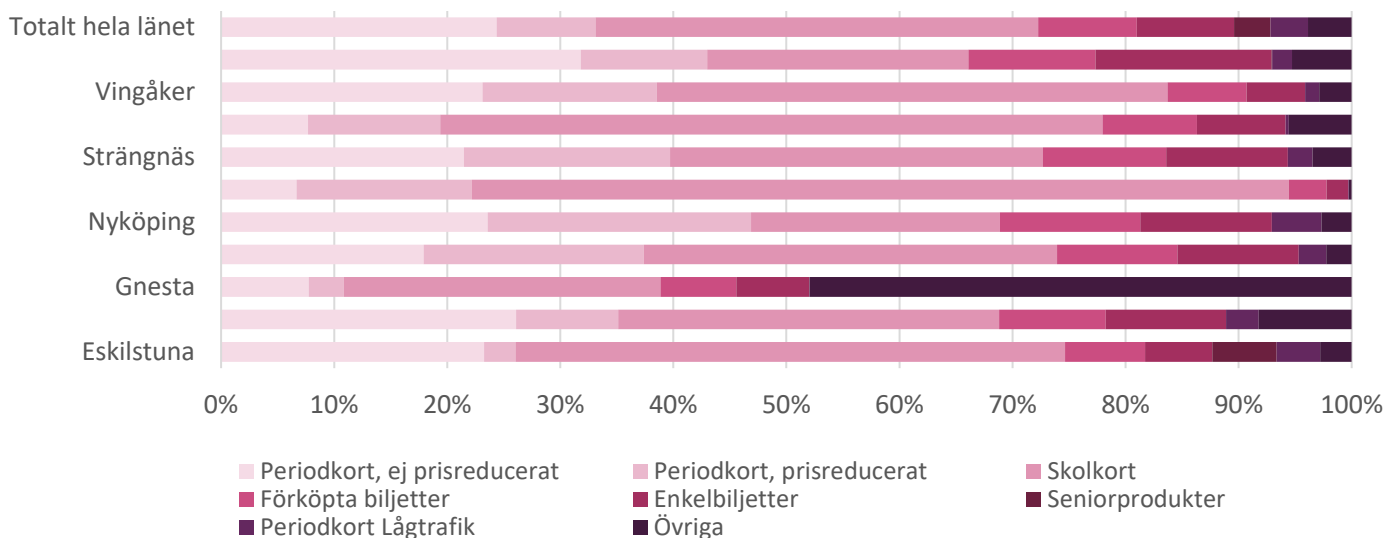
periodkortet, d.v.s. månadskorten för pendlare, gjordes knappt 3,9 miljoner resor och med olika typer av enkelbiljetter drygt 2 miljoner. De två helt nya produkterna Fria resor 65+, som en Seniorprodukt, och periodkortet lågtrafik står tillsammans för cirka 750 000 resor.



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 (samlingsbegrepp)	Ingående biljettyper (gammalt biljettsystem)	Antal påstigande jan-aug 2016	Ingående biljettyper (nytt biljettsystem)	Antal påstigande 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 %
Totalt		6 789 400		7 178 100	6 %

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 Vagnhärad-Trosa, även den med matarfunktion till och från tågen.

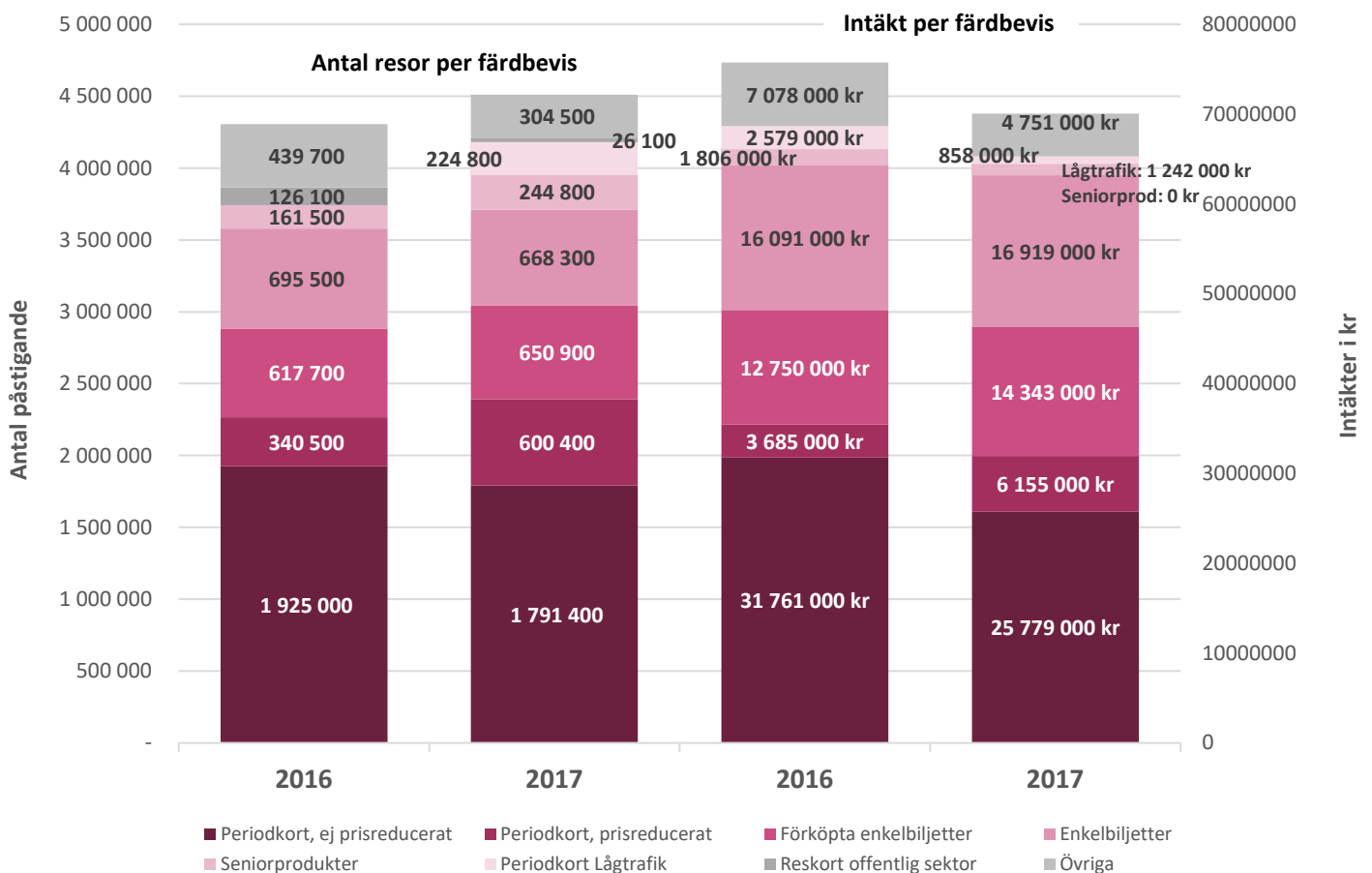
Biljettintäkterna från allmänheten uppgick under året till drygt 106 mnkr, en minskning med 4 procent. Även intäkterna från skolkorten minskade, med 6 procent, till knappt 53 mnkr. Huvudförklaringen bakom denna utveckling är nya Sörmlandstaxan inklusive ny zonindelning som totalt sett innebär en taxesänkning, 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)

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
Engagerade medarbetare	HME 80	HME 74
Delfråga Motivation	80	74
Delfråga Ledarskap	85	78
Delfråga Styrning	76	70
Attraktiv arbetsgivare		
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 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 gruppledare 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 % av ordinarie arbetad tid för ånadsavlönade	2017 Helår	2016 Helår
Totalt	6,3 %	6,2
kvinnor	5,5 % sjukfrånvaro i gruppen	5,0 % sjukfrånvaro i gruppen
män	7,4 % sjukfrånvaro i gruppen	7,9 % sjukfrånvaro i gruppen
personer upp till 29 år	14,4 % sjukfrånvaro i åldersgruppen	17,1 % sjukfrånvaro i åldersgruppen
Personer mellan 30-49 år	3,2 % sjukfrånvaro i åldersgruppen	4,2 % sjukfrånvaro i åldersgruppen
Personer 50 år och äldre	3,8 % sjukfrånvaro i åldersgruppen	1,7 % sjukfrånvaro i åldersgruppen
Dag 1-14	75 % av den totala sjukfrånvaron	53 % av den totala sjukfrånvaron
>60 dagar	11,6 % av den totala sjukfrånvaron	32 % av den totala sjukfrånvaron

Attraktiv arbetsgivare Månadsavlönade	2017	2016
Engagerade medarbetare	HME 80	HME 74
Rekommenderar arbetsgivaren	87 %	86 %
Frisknärvaro - max fem sjukfrånvarodagar under året	57 %	56 %

Antal medarbetare Månadsavlönade	2017 31 december	2016 31 december
Totalt	74	69
Kvinnor	45	39
Män	29	30
Könsfördelning %	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 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 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.

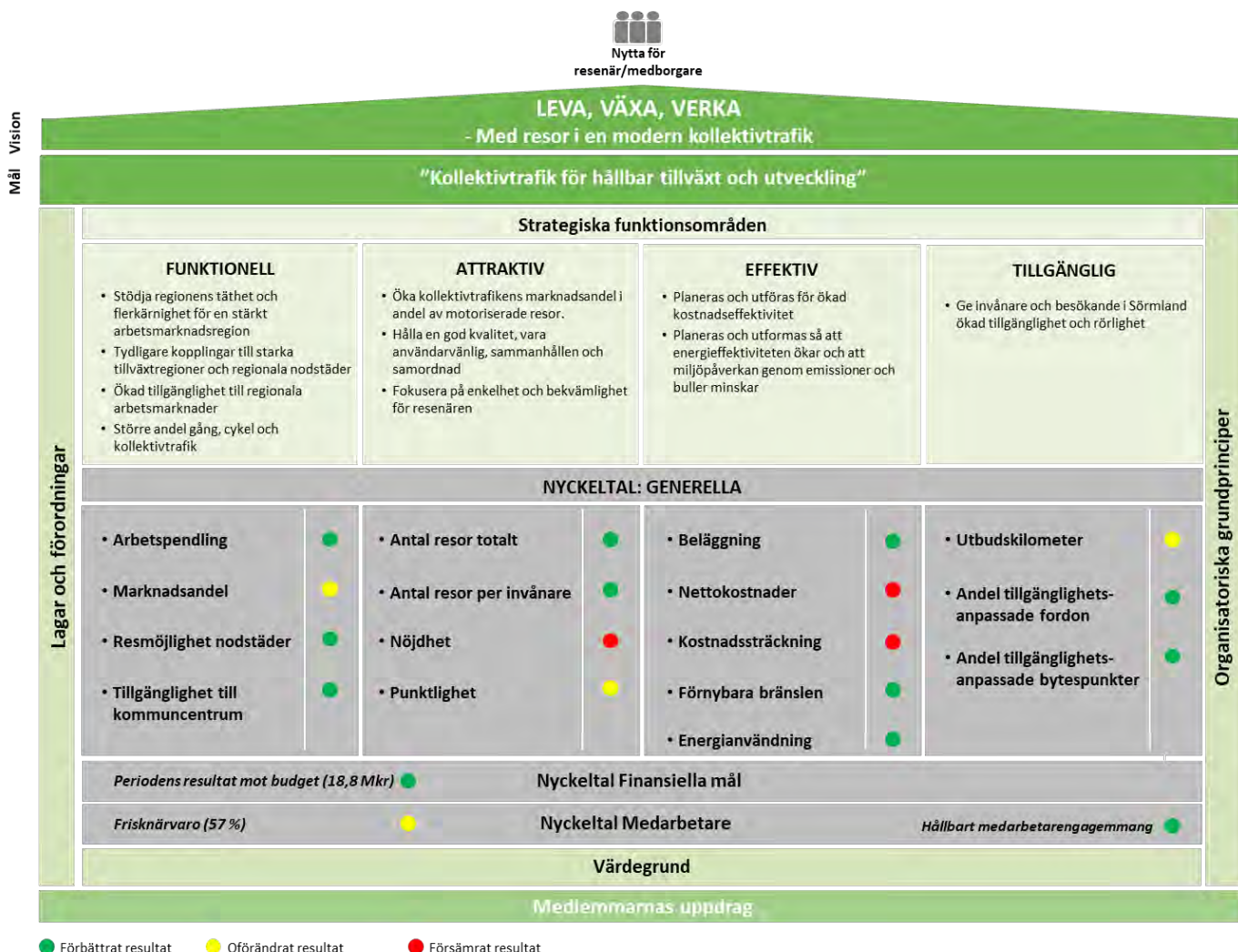


VERKSAMHETENS MÅLUPPFYLLELSE

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 dagbefolkning		Andel utpendlare 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 %
Länet totalt (pendlare över kommun- och länsgräns)	21 %	19 %	29 %	27 %
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 (feb-dec)	406 053 (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 färdtjänstillstånd. 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 (Nyköping/Trosa, körs av Nobina)	59,3 %
Område Västra (Katrineholm/Flen/Vingåker, körs av Nobina)	63,6 %
Område Norra (Strängnäs, körs av Bergkvara)	76,6 %
Område Östra (Eskilstuna, körs av Transdev)	77,8 %
Punktlighet buss totalt	78.5 %

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

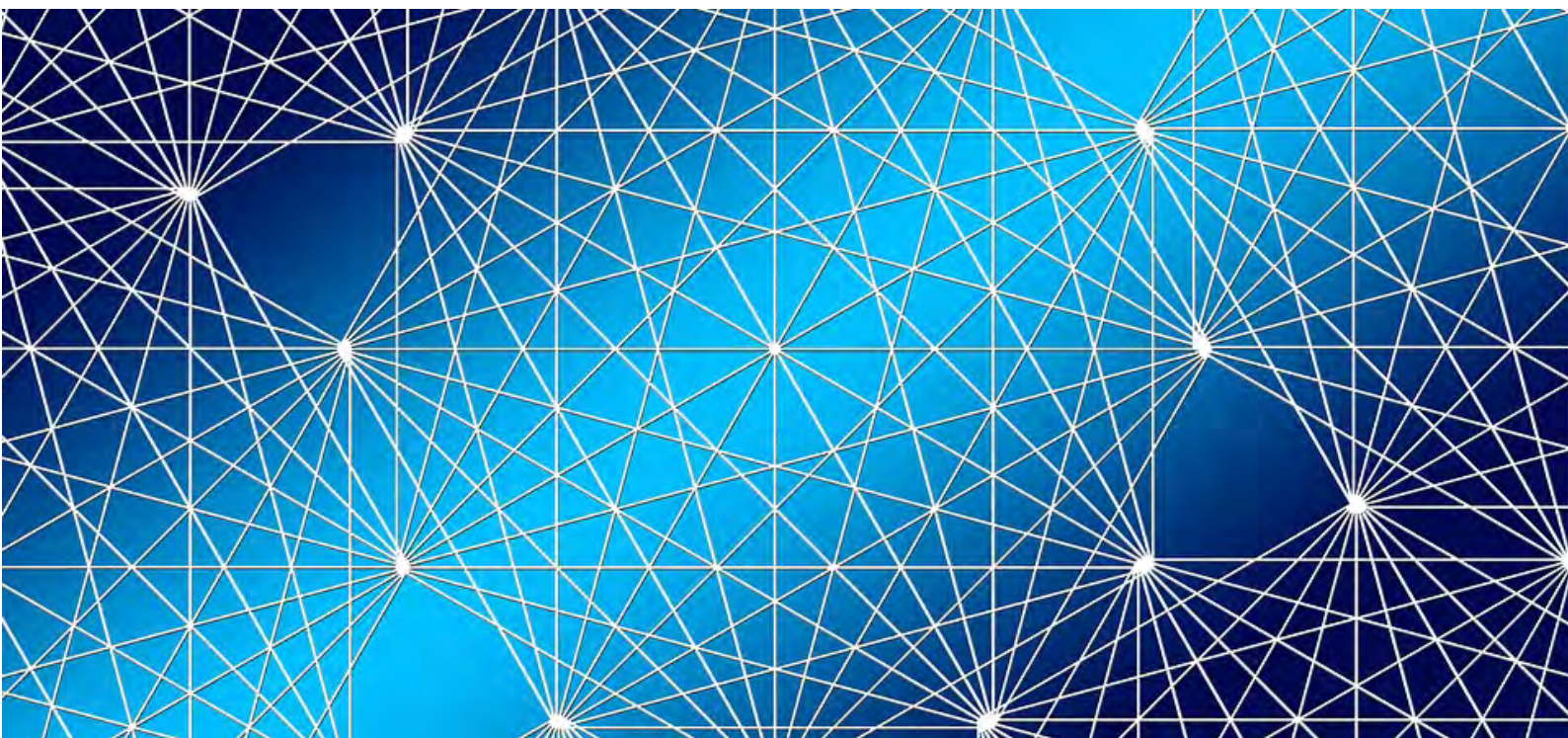
Under 2017 har den interna kontrollen utgått från den av direktionen beslutade interkontrollplanen, vilket syftar till att säkerställa en ändamålsenlig och effektiv verksamhet med tillförlitlig rapportering samt följa tillämpliga lagar och förordningar. Genom en god intern kontroll skapas förtroende 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 paketlösningar 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 infrastrukturesatsningar, 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 jmf budget
Intäkter (tkr)					
Intäkter från medborgarna	110 881	115 597	107 527	106 794	8 803
Varav					
Biljettintäkter	110 560	115 066	107 077	106 238	8 828
Biljettintäkter landsbygd	60 497	59 511	53 342	52 889	6 622
Biljettintäkter stadstrafik	50 063	55 555	53 735	53 349	2 206
Övriga intäkter	321	531	450	556	-25
Varav					
Reklamintäkter	321	531	450	556	-25
Provisioner					
Intäkter från medlemmarna	645 809	700 839	703 490	690 833	10 006
Varav					
Medlemsavgifter	589 261	650 506	650 506	637 875	12 631
Skolkort/elevkort	56 548	50 333	52 984	52 958	-2 625
Summa intäkter	756 690	816 436	811 017	797 627	18 809
Kostnader (tkr)					
Förvaltningskostnader	52 197	53 794	55 682	52 152	1 642
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
Trafikrelaterade nettokostnader	41 625	41 544	19 935	19 340	22 204
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
Trafikkostnader	665 063	721 097	738 681	726 135	-5 038
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				
Summa kostnader	756 581	816 435	814 298	797 627	18 808
Periodens resultat	1	1	-3 281		

Driftredovisning, Allmänna kollektivtrafiken

Allmänna kollektivtrafiken	Utfall 2016	Budget 2017	DÅR2 2017	Utfall 2017	Avvikelse jmf budget
Intäkter (tkr)					
Intäkter från medborgarna	110 881	115 597	107 527	106 794	8 803
Varav					
Biljettintäkter	110 560	115 066	107 077	106 238	8 828
Biljettintäkter landsbygd	60 497	59 511	53 342	52 889	6 622
Biljettintäkter stadstrafik	50 063	55 555	53 735	53 349	2 206
Övriga intäkter	321	531	450	556	-25
Varav					
Reklamintäkter	321	531	450	556	-25
Provisioner					
Intäkter från medlemmarna	547 575	575 112	577 763	559 869	15 243
Varav					
Medlemsavgifter	491 027	524 779	524 779	506 910	17 869
Skolkort/elevkort	56 548	50 333	52 984	52 958	-2 625
Summa intäkter	658 456	690 709	685 290	666 663	24 046
Kostnader (tkr)					
Förvaltningskostnader	33 922	39 187	38 702	35 241	3 946
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
Trafikrelaterade nettokostnader	39 404	38 333	16 869	16 360	21 973
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
Trafikkostnader	585 137	613 188	624 855	615 062	-1 874
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
Summa kostnader	658 463	690 708	680 426	666 663	24 045
Periodens resultat	-7	1	4 865	-0	1

Driftredovisning, Särskilda kollektivtrafiken

Särskilda kollektivtrafiken	Utfall 2016	Budget 2017	DÅR2 2017	Utfall 2017	Avvikelse jmf budget
Intäkter (tkr)					
Intäkter från medlemmarna	98 234	125 727	125 727	130 964	-5 237
Varav					
Serviceresor	95 515	122 351	122 351	128 017	-5 666
Riksfärdtjänst	2 719	3 376	3 376	2 948	428
Summa intäkter	98 234	125 727	125 727	130 964	-5 237
Kostnader (tkr)					
Förvaltningskostnader	18 275	14 607	16 980	16 911	-2 304
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
Trafikrelaterade nettokostnader	2 328	3 211	3 066	2 979	232
Varav					
Tekniska system	2 221	3 211	3 056	2 967	244
Försäljningskostnader	107		10	12	-12
Trafikkostnader	79 926	107 909	113 826	111 073	-3 164
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				
Summa kostnader	98 225	125 727	133 872	130 963	-5 236
Periodens resultat	9	0	-8 146	1	-1

Resultaträkning

Resultaträkning, belopp i tkr		Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet		Koncernen Sörmlands 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
Verksamhetens nettokostnader		-639 347	-589 601	-637 360	-588 679	-650 501
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
Årets resultat		0	1	1 987	931	0

Balansräkning

Resultaträkning, belopp i tkr		Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet		Koncernen Sörmlands kollektivtrafikmyndighet	
	Not	Utfall 2017	Utfall 2016	Utfall 2017	Utfall 2016
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Materiella	4	29 299	8 340	69 434	38 124
Finansiella	5,6	44 683	40 150	5 733	1 200
S:a anläggningstillgångar		73 983	48 490	75 167	39 324
Omsättningstillgångar					
Fordringar	7	97 601	252 832	90 777	255 865
Kassa/bank	8	61 523	98 983	69 827	108 495
S:a omsättningstillgångar		159 124	351 815	160 604	364 361
S:A TILLGÅNGAR		233 107	400 305	235 771	403 685
"EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER"					
Eget kapital		39 052	39 052	41 862	39 926
varav årets resultat			1	1 936	931
S:a eget kapital		39 052	39 052	41 862	39 926
Avsättningar för pensioner	9	3 196	2 136	3 196	2 136
Skulder					
Kortfristiga skulder	10	190 859	359 117	190 713	361 622
Långfristiga skulder					
S:a skulder		190 859	359 117	190 713	361 622
S:A EGET KAPITAL OCH SKULDER		233 107	400 305	235 771	403 685
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 Kollektivtrafikmyndighet		Koncernen Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet	
	2017	2016	2017	2016
Den löpande verksamheten				
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				
Kassaflöde från den löpande verksamheten	6 596	1 988	12 274	7 117
före förändring av rörelsekapital				
Kassaflöde från förändring av rörelsekapital				
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
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-10 965	10 001	1 919	-166 964
Investeringsverksamheten				
Investering i immateriella anläggningstillgångar				
Investering i materiella anläggningstillgångar	-26 495	-702	-40 588	-3 334
Försäljning av immateriella anläggningstillgångar				
Försäljning av materiella anläggningstillgångar				
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-26 495	-702	-40 588	-3 334
Finansieringsverksamheten				
Utdelning				
Kassaflöde från finansieringsverksamheten				
Årets kassaflöde	-37 460	9 299	-38 669	-170 298
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 jmf budget
	Budget 2017	DÅR2 2017	Utfall 2017	
Intäkter	165 930	160 511	159 752	6 178
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
Kostnader	690 708	680 425	666 663	24 045
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
Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik	524 778	519 914	506 910	17 868
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
Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik	125 727	133 873	130 963	-5 236

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
Intäkter	48 170	45 021	45 401	2 769
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
Kostnader	298 128	288 161	285 030	13 098
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
Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik	249 959	243 140	239 629	10 330
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
Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik	54 992	64 985	62 550	-7 558
Total nettokostnad	304 951	308 125	302 179	2 772

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
Intäkter		61 998	59 226	58 851 3 147
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
Kostnader		168 713	169 351	164 681 4 032
<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
Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik		106 715	110 125	105 830 885
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
Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik		39 400	34 979	34 361 5 039
Total nettokostnad		146 115	145 104	140 191 5 924

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
Intäkter	5 660	5 228	5 025	635
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	3 131	2 994	2 879	252
Skolkort/elevkort	2 514	2 221	2 130	384
Övriga intäkter	15	13	16	-1
Kostnader	18 533	18 520	17 931	602
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
Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik	12 874	13 292	12 906	-32
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
Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik	5 159	6 155	6 195	-1 036
Total nettokostnad	18 033	19 447	19 100	-1 067

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
Intäkter	3 175	3 221	3 243	-68
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	2 009	1 849	1 929	80
Skolkort/elevkort	1 146	1 355	1 293	-147
Övriga intäkter	20	17	21	-1
Kostnader	20 542	18 992	18 606	1 936
<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
Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik	17 367	15 771	15 363	2 004
Trafikkostnad serviceresor	2 477	2 159	2 194	283
Riksfärdtjänst	171	178	182	-11
Särskild kollektivtrafik adm kostnader	638	470	485	153
Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik	3 286	2 807	2 860	426
Total nettokostnad	20 653	18 578	18 223	2 430

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 riksärdtjänst.

Andel trafikarbete 5,5 %	(Tkr)			
	Budget 2017	DÅR2 2017	Utfall 2017	Avvikelse jmf budget
Intäkter	5 697	6 261	6 086	-389
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
Kostnader	29 494	29 524	28 696	798
<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
Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik	23 797	23 263	22 611	1 186
Trafikkostnad serviceresor	3 294	2 837	2 841	453
Riksärdtjänst	288	288	328	-40
Särskild kollektivtrafik adm kostnader	912	656	679	233
Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik	4 494	3 781	3 849	645
Total nettokostnad	28 291	27 044	26 460	1 831

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
Intäkter	24 715	23 796	23 568	1 147
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
Kostnader	84 593	84 713	82 390	2 203
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
Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik	59 879	60 917	58 822	1 057
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
Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik	6 532	8 079	8 236	-1 704
Total nettokostnad	66 411	68 996	67 058	-647

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
Intäkter	603	670	697	-94
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	37	83	103	-66
Skolkort/elevkort	563	585	594	-31
Övriga intäkter	3	2	1	2
Kostnader	2 836	2 821	2 588	248
<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
Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik	2 233	2 151	1 891	342
Trafikkostnad serviceresor	1 117	1 174	1 192	-75
Riksfärdtjänst	185	185	161	24
Särskild kollektivtrafik adm kostnader	560	413	392	168
Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik	1 862	1 772	1 744	118
Total nettokostnad	4 095	3 923	3 635	460

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
Intäkter	12 276	13 475	13 153	-877
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
Kostnader	46 811	47 076	45 818	993
<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
Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik	34 535	33 601	32 664	1 871
Trafikkostnad serviceresor	4 676	5 920	5 685	-1 009
Särskild kollektivtrafik adm kostnader	983	1 201	1 231	-248
Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik	5 659	7 121	6 916	-1 257
Total nettokostnad	40 194	40 722	39 580	614

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
Intäkter	1 541	1 396	1 454	87
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	474	461	463	11
Skolkort/elevkort	1 057	926	981	76
Övriga intäkter	10	9	11	-1
Kostnader	8 175	8 427	8 350	-175
<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
Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik	6 634	7 031	6 896	-262
Trafikkostnad serviceresor	2 069	2 031	2 082	-13
Riksferietjänst	258	258	263	-5
Särskild kollektivtrafik adm kostnader	416	442	493	-77
Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik	2 743	2 731	2 838	-95
Total nettokostnad	2 743	2 731	2 838	-357

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
Intäkter	2 095	2 218	2 273	-178
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	910	910	938	-28
Skolkort/elevkort	1 175	1 299	1 325	-150
Övriga intäkter	10	9	10	
Kostnader	12 880	12 841	12 571	309
<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
Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik	10 785	10 623	10 298	487
Trafikkostnad serviceresor	1 317	1 231	1 155	162
Särskild kollektivtrafik adm kostnader	283	234	255	28
Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik	1 600	1 465	1 409	191
Total nettokostnad	12 385	12 088	11 708	677

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 Kollektivtrafikmyndighet			Koncernen Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet	
		2017	2016	2015	2017	2016
Not 1	Verksamhetens intäkter	159 752	217 054	194 204	159 752	217 054
	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
Not 2	Verksamhetens kostnader	797 633	778 700	668 282	797 633	778 700
	Trafikkostnader	726 135	664 684	579 103	726 135	664 684
	Övriga kostnader varav	71 498	114 016	89 179	71 498	114 016
	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
Not 3	Medlemsbidrag	637 875	589 600	472 936	637 875	589 600
	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
Not 4	Materiella	29 299	8 340	432	48 611	39 289
	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 anskaffningsvärde	69 987	43 556	36 034	69 987	43 556
	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 anskaffningsvärde	977	977	977	1 295	1 792
	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
Not 4	Inventarier i annans fastighet					
Forts	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
			belopp i kr					
	Transitio AB	10 000	100	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
	Mälardalstrafik AB	18	5 000	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
	Bussgods Ekonomisk Förening	1	1 500				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		15	
	Särskild löneskatt	210	261	75	210	261	
	Utgående avsättning	3 196	2 136	785	3 196	2 136	
Not 10	Kortfristiga skulder						
	Leverantörsskulder	190 859	359 117	172 964	190 823	361 622	
	Övriga kortfristiga skulder	48 594	46 269	56 098	49 229	232 640	
		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.

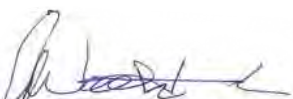
Vi bedömer att direktionens interna kontroll har varit tillräcklig.

Vi bedömer att resultatet enligt årsredovisningen är förenligt med de finansiella mål och verksamhetsmål som direktionen uppställt, i allt väsentligt.

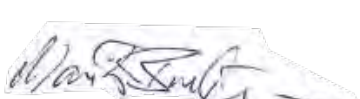
Vi tillstyrker att respektive fullmäktige beviljar ansvarsfrihet för direktionens ledamöter samt de enskilda ledamöterna i densamma.

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.

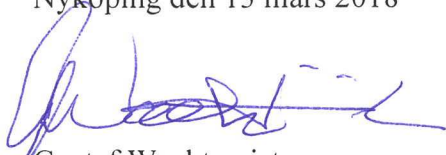
Vi bedömer att direktionens interna kontroll har varit tillräcklig.

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

1. Inledning	3
2. Förbundets resultat- och balansräkning	4
2.1. Resultaträkning samt prognos	4
2.2. Balansräkningen	4
3. Bolagets resultat- och balansräkning	6
3.1. Resultaträkning	6
3.2. Balansräkningen	6
4. Sammanställd redovisning	7
5. Kommentarer till årsredovisningen	7
5.1. Förbundets årsredovisning	7
6. Bokslutsprocess 2017	8
7. Sammanfattande slutsatser av årets revision	8

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 hänförs till intäkter som det ej budgeterades 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 hänförs 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

17

Kommunkontoret
Lotta Uddberg
Nämndassistent
0156-520 58
lotta.uddberg@trosa.se

Tjänsteskrivelse
Datum
2018-04-30
Diarienummer
KS 2018/2



Anmälningsärenden

Kommunstyrelsens arbetsutskott

- Protokoll 2018-04-11.

Kommunfullmäktige

- Beslut 2018-04-25, § 24. Avsägelse och val. Kommunfullmäktige godkänner Martina Johanssons (C) avsägelse för hennes uppdrag som ledamot i kommunstyrelsen. John Carlsson (C) väljs till ny ledamot i kommunstyrelsen.

Lotta Uddberg
Nämndassistent