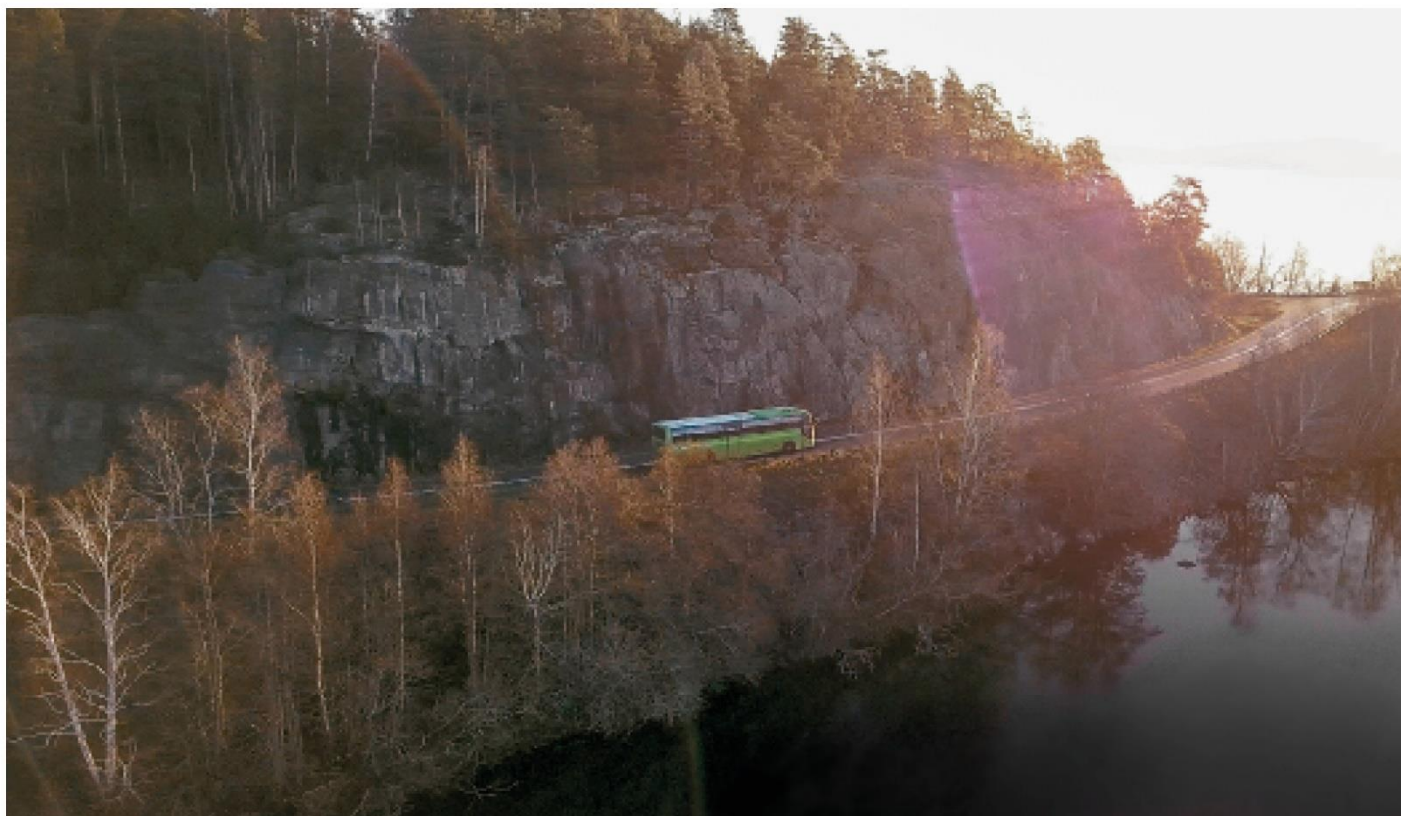




KOMMUNALFÖRBUNDET
Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet

2018

Årsredovisning



Påstigande tågtrafik

Jmf med samma period 2017:

Nyköpingsbanan + 8 %

Svealandsbanan + 7 %

Sörmlandspilen - 1 %

UVEN + 3 %

Gnestapendeln + 4 %

Årets resultat

Innan slutreglering av
medlemsavgifter:

56,6 miljoner

Efter slutreglering:

83 kr

Ekonomiskt utfall

53 730 tkr

Jmf med budget

Totalt: 56 593 tkr

Allmän: 52 242 tkr

Särskild: 4 350 tkr

Påstigande buss

Inkl. skolkort

12,4 miljoner

Ökning med 7 %

(4 % exkl. skolkort och fria resor)

jmf 2017

Hållbart

**Medarbetar-
engagemang**

76

2017: 80

Servicecenter

Trevliga, tillmötesgående och
professionella

Högsta betyg är 5

2017: 4,79

4,93

(Augusti 2018: 5,0)

Nöjd Kund Index

Resande i
allmänna
kollektivtrafiken

63 %

Resande i
särskilda
kollektivtrafiken

4,39 av 5

Nyckeltal 2018

Total sjukfrånvaro

Helår 2017: 6,3 %

5,7 %

Antal genomförda serviceresor

Ökning med 4,8 %

425 683

Förnybara drivmedel

Allmänna
kollektivtrafiken

97 %

Enligt gröngas-
principen: 100 %

2017: 99 %

Särskilda
kollektivtrafiken

88 %

2017: 88 %

Antal medarbetare

Månadsanställda 31 december
60 % kvinnor, 40 % män

72

2017: 74

Antal registrerade på Mina sidor

Ökning med 62 % jmf med 2017

31 041

Fria resor för skolungdom

Antal påstigande
(i snitt 26 resor per kort)

470 000

Intäktsutveckling

Försålda produkter exkl.
skolkort jmf med helår 2017

+ 4 %

INNEHÅLL

Myndighetens ordförande har ordet	6
Vår förvaltningsberättelse	7
Sammanfattning	8
Direktionens arbete under året	12
Strategisk samverkan för en bättre kollektivtrafik	15
Väsentliga händelser under året	16
Verksamheten ur olika perspektiv	18
Medborgarperspektivet	19
Trafikförsörjningsperspektivet	24
Medarbetarperspektivet	38
Ekonomiskt perspektiv	41
Verksamhetens måluppfyllelse	44
Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning	45
Funktionell kollektivtrafik	46
Attraktiv kollektivtrafik	49
Effektiv kollektivtrafik	52
Tillgänglig kollektivtrafik	55
Riskbedömning avseende verksamhetens framtida måluppfyllelse	57
Årets arbete med intern kontroll	58
Verksamhetens förväntade utveckling	59
Finansiell redovisning	61
Driftredovisning	62
Resultaträkning och balansräkning	64
Kassaflödesanalys	65
Fördelning per medlem	66
Noter	77
Redovisningsprinciper	80
Revisionsberättelse	80

MYNDIGHETENS ORDFÖRANDE HAR ORDET



På många sätt har 2018 varit ett förändringsår. Under hela året har förberedelserna pågått för att kliva in i en ny organisation. Vårt fokus har varit att skapa bästa tänkbara förutsättningar för bildandet av Region Sörmland som vi från och med 2019 klivit in i tillsammans med landstinget och Regionförbundet. Det är med glädje och stolthet jag konstaterar att det stora

förändringsarbetet under året präglats av engagemang, nyfikenhet och framåtanda. Precis det som behövdes för att kunna skapa en smidig organisationsövergång när 2018 blev 2019 och myndigheten blev en del i Region Sörmland.

Minst lika stolt och glad är jag också att vi parallellt med detta omfattande arbete har fortsatt att förbättra förutsättningarna för den lokala kollektivtrafiken i länet. Vi har verkligen lyckats med den svåra utmaningen att kombinera framåtblickande förberedelser inför regionbildningen med att samtidigt ständigt vara till tjänst här och nu för våra resenärer. Vi ser återigen att resestatistiken för den allmänna kollektivtrafiken fortsätter att öka. Under sommaren genomförde regeringen sitt initiativ med fria resor för skolungdomar och våra direktutskickade fria skolkort validerades 450 000 gånger på bussarna. Det visar på den viktiga roll som kollektivtrafiken har i många människors vardag, inte minst för våra ungdomar.

För länets pendlare är kollektivtrafiken direkt avgörande för att överhuvudtaget få ihop livspusslet. Även här har det hänt mycket under året. Under sommaren premiärvisades de nya Mälartågen under en visning som fick stort intresse både från media och allmänheten. Vi har också lanserat den nya Movingo-appen samtidigt som tidtabellerna anpassats för att avgångar med buss och tåg ska passa ännu bättre med varandra. Jag vill påstå att det tack vare dessa förbättringar aldrig har varit enklare och smidigare att arbetspendla i regionen. Och jag lovar att vi kommer fortsätta vårt arbete för att förbättra förutsättningarna ytterligare för denna grupp även under 2019.

”Vi har lyckats kombinera stora förberedelser inför regionbildningen med att samtidigt vara till tjänst och förbättra trafiken för våra resenärer.”

Jag vill också passa på att lyfta våra medarbetare på Servicecenter som under året uppnådde betyget fem av fem möjliga i kundundersökningens påstående att ”De som svarar är trevliga, tillmötesgående och professionella”. Bästa tänkbara resultat och otroligt roligt att se, eftersom dessa medarbetare är myndighetens ansikte utåt med daglig direktkontakt med våra resenärer. Ett sådant resultat kommer heller inte av sig självt, utan är frukten av ett målmedvetet och ambitiöst arbete från alla inblandade.

När vi nu lägger detta förändringsår bakom oss gör vi det trygga i vetskapen att vi har gjort allt vi kan för att på bästa sätt kliva in som en del i Region Sörmland. Det har vi lyckats med samtidigt som vi också avsevärt har förbättrat den lokala kollektivtrafik som bara blir allt viktigare för sörmlänningarna.

Tack alla medarbetare för det exemplariska arbetet under ett minst sagt händelserikt 2018. Och tack alla resenärer som väljer det smarta och miljövänliga alternativet att resa kollektivt tillsammans med oss. Varje gång du väljer bussen eller tåget framför bilen gör du en insats i kampen för en bättre miljö. I den kampen har vi en nyckelroll och vi kommer att fortsätta kämpa för en renare framtid även under åren som kommer.

Monica Johansson
Ordförande

VÅR FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Här berättar vi om myndighetens arbete och vad som har hänt under det gångna året 2018. 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.



SAMMANFATTNING

Sedan sju år tillbaka har kollektivtrafikfrågorna organiserats i Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet. Under de åren har myndigheten också fått ytterligare uppdrag från Länstrafiken Mälardalen AB, Länstrafiken Sörmland AB och från de kommunala medlemmarna.

Den 1 januari 2019 övergick kollektivtrafikfrågorna till det nybildade Region Sörmland – en sammanslagning av kollektivtrafikmyndigheten, Landstinget Sörmland och Regionförbundet Sörmland. Dessutom införlivades det helägda bolaget Länstrafiken Sörmland AB och de delägda bolagen MÄLAB, AB Transitio och Samtrafiken i Region Sörmland. Detta är därmed den sista årsredovisningen som skrivs för Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet.

Myndigheten har via beslut överlämnat sin upprättade och beslutade Verksamhetsplan och budget 2019 (2020-21) till Region Sörmland att införliva i sin Verksamhetsplan och budget 2019 (2020-21). Därutöver har myndigheten lämnat över ett antal andra rekommendationer såsom att påbörja revidering av det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Även för 2019 är den förväntade utvecklingen att måluppfyllelse i all väsentlighet bedöms som positiv.

Fortsatt aktiv utveckling av tjänster och produkter

Den samlade bedömningen av verksamhetens måluppfyllelse är att Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet även 2018 i stora delar uppfyller en god ekonomisk hushållning. Det finns flera anledningar till den bedömningen. Några exempel är en fortsatt ökad resandeutveckling i tåg- och i busstrafiken, allt nöjdare kunder, en ökad intäktsnivå, en mer tillgänglig kollektivtrafik enligt nationella kriterier samt en alltmer digitaliserad verksamhet.

Något som också bidrar till vår måluppfyllelse är att vi på olika sätt skapat fler förutsättningar för att Sörmlands medborgare ska kunna leva, växa och verka här och i Mälardalen. Vi har bland annat driftsatt ny upphandlad trafik inom ramen för Program Trafik 2019-2021. Vi har också utvecklat betallösningar för Sörmlandstaxan och nya betaltjänster via app och webb för Movingo.

Under 2018 fick fler hållplatser i Sörmland realtidsskyltar, en ny tågdepå invigdes i Eskilstuna och dubbelspåret mellan Härad och Strängnäs på Svealandsbanan färdigställdes. Det har också arbetats alltmer konkret inför infasningen av regionens nya tåg under 2019.

På många sätt har 2018 varit ett förändringsår, men även ett splittrat år där vi har lyckats kombinera stora förberedelser inför regionbildningen med att samtidigt vara till tjänst och förbättra trafiken för våra resenärer. Samordningen av kollektivtrafiken tog fortsatta steg under 2018. Bland annat gav Nyköpings kommun myndigheten i uppdrag att ansvara för planeringen av skolskjuts, utöver att ansvara för upphandling och samordning av deras

skolskjutstrafik. Ett uppdrag som myndigheten sedan tidigare endast fått i delar av Eskilstuna kommun. Det innebär att fler delar läggs till den avtalsportfölj som myndigheten förfogar över. På så sätt får vi bättre förutsättningar till ännu fler samordningsvinster som kommer länets skattebetalare till del. Fler kommuner är välkomna att ansluta sig till samordningen som helt och håller utförs med ambitionen att länets kollektivtrafik ska vara ett effektivt, sammanhållet och integrerat trafiksystem inom Sörmland och till angränsande län.

Under året fortsatte Program Trafik 2019-2021. Genom det ska samtliga kommande trafikupphandlingar säkerställas. Under året tilldelade vi trafikavtal, vi slöt avtal och vi fortsatte att arbeta intensivt med kravställning för de kommande projekten med nya busstrafikavtal i Norra Sörmland (Eskilstuna) och Östra Sörmland (Strängnäs).

Vårt strukturerade arbete med både genomförda och kommande upphandlingar skapar goda förutsättningar för att Region Sörmland och länets kommuner ska kunna göra bra affärer. Men också att de kan samordna trafiken, utnyttja fordonen bättre, vara kostnadseffektiva och ta en större miljöhänsyn.

Även förvaltningen och underhållet av våra depåer och fastigheter fortsatte, för att hålla en god standard och på så sätt bidra till en god arbetsmiljö för trafikföretagens anställda. Dessutom bidrar underhållet till hela och rena fordon.

Aktivt deltagande i regionala och nationella trafikforum

Under året har myndigheten deltagit i de nationella och storregionala forumen som pekats ut som prioriterade för kollektivtrafikens utveckling. Där finns SKL (Sveriges Kommuner och Landsting) men även Mälardalsrådet och dess process En Bättre Sitts samt Mälardalstrafik (MÄLAB). Myndigheten har även under 2018 arbetat aktivt för att synliggöra att affärsmodellen för tågens tillträde till spår behöver anpassas till rådande lagstiftning och resandeutveckling. Det gäller i synnerhet de så kallade prioriteringskriterierna.

Fler som reser

2018 fortsatte den positiva resandeutvecklingen i länets kollektivtrafik. Antal påstigande i den regionala och lokala tågtrafiken i Sörmland uppgick till drygt tre miljoner, en ökning med fyra procent. Jämfört med 2017 har antalet påstigande ökat på Nyköpingsbanan med åtta procent, på Svealandsbanan med sju procent och på Sörmlandspilen med tre procent. På UVEN minskade däremot antalet resande med en procent.

Antalet påstigande på Gnestapendeln har ökat med fyra procent under 2018 jämfört med 2017 och uppgick 2018 till 280 000.

I busstrafiken ökade resandet ännu mer – med sju procent till nu nästan 12,5 miljoner. Om man inte räknar med påstigande med skolkort eller påstigande med sommarens

fria resor för ungdomar uppgår antalet resor till 6 877 000, en ökning med fyra procent.

För landsbygdstrafiken är antal påstigande 4 131 129 vilket motsvarar en ökning på sex procent medan antal påstigande i stadstrafiken är 8 300 884, en ökning om åtta procent jämfört med 2017. Det gör att de satta målen för resandeutveckling nåtts med råge.

Även resandet i den särskilda kollektivtrafiken ökade. Här har totalt 425 683 resor genomförts under året jämfört med 406 053 resor under 2017, vilket är en ökning med 4,8 procent.

Kundservice

För den allmänna kollektivtrafiken besvarades i Servicecenter Sörmland 44 849 samtal och cirka 4900 kundsynpunkter registrerades. Det är en liten ökning jämfört med föregående år på cirka 2 respektive 6 procent. Under året har 1 667 förseningsersättningar registrerats, jämfört med föregående års 396. En anledning är att det nu är lättare att ansöka om ersättning via Sörmlandstrafikens webbplats. Den främsta orsaken är dock att ärenderubrikerna för bland annat förseningsersättningar har kategoriserats om i våra system under året. En jämförelse kring ersättningar mellan 2017 och 2018 är därför inte fullt möjligt.

För den särskilda kollektivtrafiken har Servicecenter Sörmland tagit emot 2346 kundsynpunkter och har besvarat cirka 249 400 samtal som avser bokning av serviceresor. Kundsynpunkterna var 8,7 procent fler än 2017.

6 282 samtal och 1 130 kundsynpunkter har hanterats i Servicecenter Sörmlands roll som Movingo Kundservice, en tjänst som utförs på uppdrag av Mälardalstrafik.

På Station 360 – kundservice och försäljning i Eskilstuna - registrerades under 2018 57 417 besökare. Det är en minskning med 18 procent jämfört med 2017, då antalet besökare var 70 000, och är helt i linje med ambitionen om att öka de digitaliserade köpen.

Kontrollverksamheten har under året utfärdat 619 tilläggsavgifter jämfört med 411 tilläggsavgifter 2017. Anledningen är att kontrollverksamheten från 1 januari 2018 genomförs inom ramen för ett nytt avtal där antalet timmar har utökats till att utföras av fyra kontrollanter istället för två. Kontrollanterna har även fått ett utökat uppdrag att ansvara för kvalitetskontroller i trafiken.

Fortsatt modernisering och digitala tillgänglighet

En viktig händelse under året var lanseringen av Movingo App den 9 juli. Under året har Movingo Kundservice utvecklats till en mer komplett kundtjänst med bland annat hantering av återköp och teknisk support.

Den digitala utvecklingen i våra försäljningskanaler har tagit stora kliv framåt under året. Antalet registrerade användare på Mina sidor har under året ökat med hela 62 procent från

19 157 till 31 041. Förköp gör det möjligt för resenären att köpa sin biljett upp till 7 dagar i förväg. Även försäljningen via app och Swish fortsatte att öka. Försäljningen av enkelbiljetter för den allmänna kollektivtrafiken via Sörmlandstrafikens app har ökat med 34 procent jämfört med föregående år och under 2018 såldes totalt 479 818 enkelbiljetter i appen. Vi noterar också att andelen biljetter som betalas med Swish fortsätter att öka och uppgår nu till 45 procent att jämföra med 30 procent i början av året.

Arbetet med att utveckla tjänsten Företagskonto har tagit stora kliv under året. När en arbetsgivare ansluter sig till denna tjänst kan de anställda resa med buss i tjänsten genom att köpa resan i appen precis som vanligt. Enda skillnaden är att arbetsgivaren betalar resan månadsvis via faktura. På så sätt kan arbetsgivarna ha koll på samtliga tjänsteresor, samtidigt som de anställda enkelt och snabbt kan resa kollektivt i tjänsten. Bland annat har arbetsgivaren Eskilstuna kommun och dåvarande Landstinget Sörmland tecknat centrala avtal. Totalt har 1 894 biljetter sålts via detta betalsätt under 2018, vilket är 4 procent av det totala antalet biljetter som säljs via appen. I jämförelse såldes 100 företagsbiljetter under 2017 (notera att tjänsten lanserades i juni 2017 och således är det resultatet inte utslaget på helår).

En tillgänglig kollektivtrafik enligt nationella kriterier

Audovisueella utrop i busstrafiken har varit standard sedan helåret 2017 och myndigheten har under 2018 fortsatt säkerställa en god fysisk och digital tillgänglighet, genom nätverk med bland andra Trafikverket. Under året har myndigheten beviljats medel ur den regionala planen för transportinfrastruktur för bland annat utrusta resecentra och andra hållplatser i länet med skyltar för trafik- och realtidsinformation. Först ut med realtidsskyltning var nya Strängnäs resecentrum i slutet av 2017 och under 2018 driftsattes även realtidsskyltning på hållplatser i Nyköping och Gnesta. Under 2019 införs liknande teknik på ytterligare platser runtom i länet.

Sörmlandstaxan under året

Ett inriktningsbeslut togs i samband med att Sörmlands-taxan fastslogs som innebär att taxan ska följa SL:s priser för länskort. Den 1 januari 2018 höjdes därför priset för Sörmlandstaxans periodbiljett 30-dagar (två eller fler zoner) till 830 kronor och 550 kronor för barn och ungdomar (7 till och med 19 år) samt studenter. Av samma skäl beslutade direktionen i maj om ytterligare en höjning till 860 respektive 570 kronor från den 1 januari 2019. Vid årsskiftet höjdes även priset på enkelbiljetter med 2 kronor (inom en zon) respektive 4 kronor (två zoner). Som exempel kostar nu en enkelbiljett vuxen som köps via app eller reskassa 26 kronor, jämfört med tidigare 24 kronor.

Vi fortsätter att vara gröna

Måluppfyllelsen fortsätter vara god 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 2018 upp till 97 procent. Att vi inte nådde upp till 100 procent berodde på den höga inblandningen av naturgas i juli och augusti. Sedan 4 september och enligt uppgift till och med januari månads utgång har busstrafiken som bedrivs på gas fortsatt drivits på 100 procent biogas. Energiförbrukningen per personkilometer i busstrafiken fortsatte att minska och beror delvis på elbussarna i Eskilstuna stadstrafik. Trafiken i avtalen för Serviceresor 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 2018 till 88 procent och är samma nivå som för 2017. Arbete pågick under 2018 för att skolskjutsavtalen i Gnesta och Strängnäs skulle gå över i sin helhet till förnybara bränslen. Detta verkställdes inte under 2018 men är en ambition 2019.

Nöjd Kund Index

Under året har vi genomfört flera nöjdhetsmätningar såväl för den allmänna som den särskilda kollektivtrafiken. Under 2018 har två NKI-undersökningar genomförts bland resande ombord i den allmänna kollektivtrafiken, en under våren och en under hösten. Övergripande NKI hamnade på 64 procent under våren och 62 procent under hösten, vilket är högre än i mätningen hösten 2017. Rikssnittet för NKI 2018 hamnade på 59 procent.

För andra gången mätte vi också hur nöjd resenären var med sin senaste resa. Vid båda mätningarna angav 74 procent att de varit nöjda vilket kan jämföras med rikssnittet på 79 procent. Att samtliga frågor ger högre resultat än tidigare två mätningar är en positiv signal om att våra förbättringsåtgärder ger önskad effekt.

2018 gjordes även en nöjdhetsundersökning bland allmänheten. Årets resultat på 68 procent är markant högre än tidigare år, även jämfört med övriga landet, där resultatet låg på 53 procent. Resultaten ska tas med viss försiktighet då den markanta skillnaden åtminstone till viss del kan förklaras av statistiska variationer. Det som särskilt anses ha förbättrats är enkelheten att resa, prisvärdheten, enkelheten att köpa biljetter och varumärket Sörmlandstrafiken.

Kunder ger Servicecenter Sörmland fortsatt höga betyg. Jämfört med myndighetens uppsatta kvalitetsmål på 4,3 ligger resultatet för 2018 strax över, vilket innebär att Servicecenter uppnår sina kvalitetsmål för 2018. Att de som svarar på Servicecenter är trevliga, tillmötesgående och professionella gavs betyget 4,93 på en 5-gradig skala är högre än föregående år, då vi nådde ett genomsnittsbetyg på 4,81. I juli fick vi även högsta betyg (5) på frågan om de som svarar i Servicecenter är trevliga, tillmötesgående och professionella.

Kundnöjdheten för serviceresor var strax över 4,3, vilket är vårt uppsatta kvalitetsmål. För bokningar av serviceresor uppgick nöjdhetsvärdet till 4,5 jämfört med 4,28 för 2017.

Motsvarande resultat på nationell nivå var 88 respektive 92 procent (i den nationella mätningen ANBARO).

Medarbetarna

Nyckeltalet HME (Hållbart Medarbetar Engagemang) sjönk mellan 2017 och 2018 från 80 till 76. Samtliga tre variabler - Motivation, Ledarskap och Styrning - har minskat men det är framförallt motivationen som är lägre i december 2018 än samma månad 2017. Andelen som rekommenderar arbetsgivaren har minskat från 87 procent till 81 procent. Målet för 2018 vad gäller HME var 82 och resultatet uppnår därmed inte årets mål. Det minskade HME-värdet bedöms bero på merarbetet inför att bilda och ingå i Region Sörmland.

Däremot är den totala sjukfrånvaron en halv procentenhet lägre för helår 2018 än samma period 2017. Här är det framförallt den höga kortfrånvaron som sjunkit. Andelen med högst fem sjukfrånvarodagar under året har däremot sjunkit. Den 31 december 2018 hade myndigheten 72 månadsavlönade medarbetare vilket är två färre än vid samma tid 2017.

Ekonomiskt perspektiv

Myndigheten har bedrivit verksamheten inom den beslutade budgeten. Det ekonomiska utfallet för 2018 uppgick till 53 730 tkr. Efter slutreglering av medlemsavgifter uppgick årets resultat till 83 kr. Medlemmarna har betalat 642 601 tkr i medlemsbidrag under året, varav medlemsbidrag för den allmänna kollektivtrafiken 509 669 tkr och för den särskilda kollektivtrafiken 132 932 tkr. Totala medlemsbidraget är 56 585 tkr lägre än budgeterat. Dessa pengar har betalats tillbaka till medlemmarna enligt avtal om ansvar och kostnader för kollektivtrafiken i Sörmland.

Landstinget Sörmland återfår 36 047 tkr, varav 28 742 tkr för den allmänna kollektivtrafiken och 7 306 tkr avser sjukresor. De kommunala medlemmarna Eskilstuna kommun återfår totalt 9 783 tkr, varav 11 285 tkr för den allmänna kollektivtrafiken och -1 502 tkr för den särskilda kollektivtrafiken, Flens kommun återfår totalt 307 tkr, varav 721 tkr för den allmänna kollektivtrafiken och -414 tkr för den särskilda kollektivtrafiken, Gnesta kommun återfår totalt 1 406 tkr, varav 1 009 tkr för den allmänna kollektivtrafiken och 397 tkr för den särskilda kollektivtrafiken, Katrineholms kommun återfår totalt 2 121 tkr, varav 1 753 tkr för den allmänna kollektivtrafiken och 368 tkr för den särskilda kollektivtrafiken, Nyköpings kommun återfår totalt 3 740 tkr, varav 4 523 tkr för den allmänna kollektivtrafiken och -783 tkr för den särskilda kollektivtrafiken, Oxelösunds kommun återfår totalt 116 tkr, varav 70 tkr för den allmänna kollektivtrafiken och 46 tkr för den särskilda kollektivtrafiken, Strängnäs kommun återfår totalt 1 825 tkr, varav 2 377 tkr för den allmänna kollektivtrafiken och -552 tkr för den särskilda kollektivtrafiken, Trosa kommun återfår totalt 655 tkr, varav 905 tkr för den allmänna kollektivtrafiken och -249 tkr för den särskilda kollektivtrafiken och Vingåker kommun

återfår totalt 590 tkr, varav 857 tkr för den allmänna kollektivtrafiken och -266 tkr för den särskilda kollektivtrafiken.

Internkontroll

Internkontrollen har under året anpassats till följd av den

kommande regionbildningen. En kontroll genomfördes enligt internkontrollplan i maj. Där identifierades fyra mindre avvikelser som åtgärdades i början av hösten. Mellan september och december har den löpande interna kontrollen intensifierats med fokus på leveranser och förberedelser för att ingå i Region Sörmland.

Total nettokostnad				
Medlem	Budget 2018	DÅR2 2018	Utfall 2018	Avvikelse jmf budget
Eskilstuna	158 241	155 712	148 458	9 783
Flen	20 916	21 092	20 609	307
Gnesta	19 374	18 930	17 968	1 406
Katrineholm	28 675	27 999	26 554	2 121
Nyköping	69 734	69 037	65 994	3 740
Oxelösund	3 822	3 789	3 706	116
Strängnäs	42 073	41 965	40 248	1 825
Trosa	10 720	10 580	10 065	655
Vingåker	12 702	12 591	12 112	590
Landstinget	332 937	316 837	296 890	36 047
SUMMA	699 194	678 533	642 601	56 593

Nettokostnad allmän				
Medlem	Budget 2018	DÅR2 2018	Utfall 2018	Avvikelse jmf budget
Eskilstuna	120 338	116 027	109 053	11 285
Flen	15 611	15 517	14 890	721
Gnesta	16 148	15 891	15 139	1 009
Katrineholm	24 300	23 684	22 547	1 753
Nyköping	62 822	61 446	58 299	4 523
Oxelösund	2 000	1 974	1 930	70
Strängnäs	34 718	34 122	32 341	2 377
Trosa	7 849	7 471	6 944	905
Vingåker	11 101	10 760	10 244	857
Landstinget	267 024	254 854	238 282	28 742
SUMMA	561 911	541 746	509 669	52 242

Nettokostnad särskild				
Medlem	Budget 2018	DÅR2 2018	Utfall 2018	Avvikelse jmf budget
Eskilstuna	37 903	39 685	39 405	-1 502
Flen	5 305	5 575	5 719	-414
Gnesta	3 226	3 039	2 829	397
Katrineholm	4 375	4 315	4 007	368
Nyköping	6 912	7 591	7 695	-783
Oxelösund	1 822	1 815	1 776	46
Strängnäs	7 355	7 843	7 907	-552
Trosa	2 871	3 109	3 120	-249
Vingåker	1 601	1 831	1 867	-266
Landstinget	65 913	61 983	58 607	7 306
SUMMA	137 281	136 786	132 932	4 350

Tabellerna ovan visar medlemmarnas kostnader för sin verksamhet i myndigheten. I tabellerna redovisas budget, prognos och utfall för 2018 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 2018 sammanträtt vid fyra ordinarie tillfällen.

Utöver detta har direktionen även vid ett tillfälle kallat till ägarråd. Där diskuterades om Sörmland som länsregion

och informerades om inriktningsbeslut inför upphandling av regionalstågen – Etapp 2 (tågen) samt status i Program Trafik 2019-2021.

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.

1 mars 2018

Årsredovisning 2017 för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet fastställdes. Dessutom godkände direktionen Trafikboks slut 2017 med årlig rapport.

Övriga beslut om:

- Samråd om Verksamhetsplan och budget 2019 (2020-21)
- 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
- Avrapportering internkontrollplan 2017
- Översyn av Sörmlandstaxan
- Anpassning av Sörmlandstrafikens resevillkor
- Ansökan om medlemskap i Svensk Kollektivtrafik
- Status i trafikbeställningarnas utredningsuppdrag från medlemmarna
- Fastställande av internkontrollplan 2018

Information om bland annat:

- Planeringsprocessen inför T19
- Olyckan på Väg 52

3 maj 2018

Beslut om Verksamhetsplan och budget 2019 (2020-21) avseende läns gemensam verksamhet och kostnader samt beslut om Delårsrapport 1 2018 för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet.

Övriga beslut om:

- Instruktion till stämмоombud vid extra bolagsstämma i Samtrafiken Sverige AB
- Val av stämмоombud till årsstämma i Svensk Kollektivtrafik
- Instruktioner till stämмоombud vid årsstämma i Svensk Kollektivtrafik
- Val till valberedning i Svensk Kollektivtrafik
- Beslut kopplade till ny den nya dataskyddsförordningen – GDPR
- Förändring av delegationsordning
- Översyn av Sörmlandstaxan
- Beslut om Sörmlandstaxan
- Beslut om avgiftsfri kollektivtrafik för vissa skolungdomar under sommarlovet
- Fastställande av inriktningsbeslut inför upphandling av regionalstågstrafiken Etapp 2
- Beslut om allmän trafikplikt i Norra Sörmland

Information om bland annat:

- Revisorernas granskning av Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets årsredovisning 2017
- Tågplaneprocessen T18
- TUPP05 – upphandling av busstrafik i Södra och Västra Sörmland

4 oktober 2018

Delårsrapport 2 (januari-augusti 2018) för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet fastställdes.

Övriga beslut om:

- Avveckling av Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet
- Instruktion till stämombud vid årsstämma i Samtrafiken Sverige AB
- Godkännande av ändring av bolagsdokument i AB Transitio
- Sörmlandstaxan
- Tilläggsavgift i kollektiv persontrafik
- Att inleda upphandling TUPP07

Information om bland annat:

- Status i arbetet med tågplan T 19
- Status i arbetet med tågplan T 20
- Förstudier inför Serviceresor Sörmland 2021
- Fria resor för ungdomar under sommaren
- Årets trafikbeställningar från medlemmarna

21 november 2018

Verksamhetsplan och budget 2019 fastställdes och överlämnades, liksom Verksamhetsplan och budget 2019 (2020-21) med mera.

Övriga beslut om:

- Revisionens utlåtande av Delårsrapport 2, 2018
- Årsmötesplan 2019
- Rekommendation om att inleda revidering av Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram
- Synpunkter på "Tågutvecklingsplan Östergötland 2049, Förslag till inriktning för Östergötlands tågtrafik"
- Allmän trafikplikt för Östra Sörmland

Information om bland annat:

- Information från AB Transitio
- Förstudie – Serviceresor Sörmland 2021

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 Sermenio 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)

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 sin tur Länstrafiken Mälardalen AB till 33 procent.

Styrelsen för Länstrafiken Sörmland AB har under året sammanträtt vid tre ordinarie tillfällen samt vid ett extra sammanträde. Vid sammanträdena hanterades bland annat Årsredovisning 2017, Verksamhetsplan och budget 2019 (2020-21), beslut med anledning av bildandet av Region Sörmland, ny attestordning, arbetsordning och att överlämna Verksamhetsplan och budget 2019 (2020-21) till Region Sörmland. Därutöver har styrelsen informerats om bland annat Katrineholmsdepån och det pågående försäkringsärendet. Vid det extra sammanträdet hanterades överenskommelse avseende VD:s anställningsvillkor.

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 Mälardalstrafik AB (MÄLAB) till 13 procent. Styrelsen i MÄLAB har under året sammanträtt vid fem tillfällen samt haft en ordinarie årsstämma. Beredning inför styrelsens sammanträden sker vid träffar med förvaltningschefer och motsvarande i Mälardalen.

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.

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

Prioriterade ordinarie forum som myndigheten deltog i eller sammankallade till 2018

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 så kallade RKTm-träffar (regionala kollektivtrafikmyndigheter).

MÄLAB

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

Svensk Kollektivtrafik

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. De ger stöd och service till medlemmarna samt bedriver lobbying och opinionsbildning för att stärka och utveckla kollektivtrafiken. De koordinerar och fördjupar samverkan mellan medlemmarna genom olika nätverk och mötesplatser samt företräder och samordnar medlemmarna i branschfrågor, nationellt och internationellt.

Länspensionärsråd och rådet för funktionshinderfrågor

Under året har myndigheten varit i kontakt med länsrådet för funktionshinderfrågor för att samråda kring bland annat upphandling av busstrafik och serviceresor.

Kollektivtrafikhandläggarnätverket

Prioriterat forum för information och beredning av kollektivtrafikfrågor som medlemsrepresentanterna tar vidare till sina respektive organisationer.

Regionala transportgruppen

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

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

- Nytt avtal för kontrollantjänster träder i kraft: "Kontrollverksamhet för den allmänna kollektivtrafiken i Sörmlands län". Det innebär en utökning av kontrollanttimmar samt att kvalitetskontroller började utföras.
- Trafikstart sker på nyåret inom ramen för upphandlingen TUPP01, Serviceresor Nyköping/Flen.
- Förfrågningsunderlaget för upphandling TUPP05, Busstrafik Södra och Västra Sörmland publiceras.
- Katrineholmsdepån invigs.
- Förarlösa testfordon får börja testköras efter beslut från Transportstyrelsen.
- Näringsdepartementet sänder en remiss om förslag till stödordning för avgiftsfri kollektivtrafik för ungdomar. Bakgrunden var riksdagens beslut i december om att avsätta medel för avgiftsfri kollektivtrafik för vissa skolungdomar.
- En sjukresetransport förolyckas på väg 52. Två resenärer omkommer och föraren skadas.
- Vi håller föredrag i Svensk Kollektivtrafiks avtalskommitté om arbetet med servicereavtalen.

FEBRUARI

- Rapport med utvärdering av olyckan där stridsfordon kolliderade med tåg under försvarsövningen Aurora publiceras.
- Resenärer på Svealandsbanan reser för första gången i den nya tunneln som är en del i dubbelspårutbyggnaden Strängnäs-Härad.
- Vinterrelaterade skador på lok och vagnar leder till kvalitetsproblem i tågtrafiken i form av både korta och inställda tåg. Problemen kulminerar på Nyköpingsbanan vecka sju.
- Vice statsminister Isabella Lövin gästas Eskilstuna för att bland annat lära sig mer om satsningen på elbussar och trepartsarbetet mellan Sörmlandstrafiken, Eskilstuna kommun och Transdev.
- Första delen av resenärsstudien TEX genomförs.
- Vi genomför en kampanj för att marknadsföra Swish som betalsett på bussarna.
- Vi lanserar en populärversion av vår årsredovisning på webbplatsen 2017.sormlandstrafiken.se

MARS

- Vi blir medlem i föreningen Svensk Kollektivtrafik.
- Trafikstart för avtalsområde Personbilar Nyköping inom TUPP01, Serviceresor Nyköping/Flen.
- Sista dag för anbud med följande anbudsöppning i TUPP05, Busstrafik Södra och Västra Sörmland.

- MÅLAB:s styrelse fattar Inriktningsbeslut om Etapp 2 som handlar om hur tågtrafiken ska vara utformad från T22.
- Förfrågningsunderlaget för TUPP04, Skärgårdstrafik Sörmland, publiceras.
- Förfrågningsunderlaget för TUPP06, Skolskjuts och vissa övriga resor i Nyköping, publiceras.

APRIL

- Åklagare meddelar att förundersökningen om olyckan på väg 52 läggs ner och att det inte finns någon misstanke om brott.
- Tilldelningsbeslut fattas i Upphandling av NKI-undersökningar, det vill säga kundundersökningar om den allmänna kollektivtrafiken med buss i länet.
- Beslut tas om att lansera fler systemtjänster för att sälja Movingo – via app och webb i nära anslutning till delårsrapportens slut. Samtidigt beslutas att utrusta Sörmlands egna betal- och biljettsystem med standarden BoB (biljetter utifrån nationell biljett- och betalstandard).

MAJ

- Avtal tecknas om tjänsterna i TUPP05, Busstrafik Södra och Västra Sörmland med Nobina Sverige AB.
- Direktionen beslutar att fastställa inriktningsbeslutet om utvecklingen av den regionala tågtrafiken i etapp 2, från T22, som Mälardalstrafik tog i mars.
- Direktionen beslutar att höja priset för Sörmlandstaxans länskort till 860 kronor för vuxna och 570 kronor för barn och ungdomar (7 till och med 19 år) samt studenter från den 1 januari 2019.
- Sörmlandstrafiken öppnar en ny kundservicekanal på Facebook.
- Upphandlingen om presentationsenheter för digitala realtids- och informationsskyltar i Sörmland publiceras.
- Tilldelningsbeslut fattas i upphandlingarna TUPP04, Skärgårdstrafik Sörmland samt TUPP06, Skolskjuts och vissa övriga resor i Nyköping.
- Tilldelningsbeslutet i upphandlingen TUPP06, Skolskjuts och vissa övriga resor i Nyköping överprövas av en part.
- Försommarvärmen och infrastruktur fel medför problem för tågtrafiken i hela landet. Punktlighetsresultaten för maj är de lägsta på många år, så även på många sträckor i Mälardalen.

JUNI

- Avtal tecknas för TUPP04, Skärgårdstrafik Sörmland.
- Skolungdomar i vissa åldersgrupper får resa avgiftsfritt under sommarperioden 9 juni – 21 augusti 2018. Det gäller även pensionärer i Katrineholm, efter ett beslut av Katrineholms kommun.
- Tilldelningsbeslut fattas i upphandlingen om presentationsenheter för digitala realtids- och informationsskyltar i Sörmland.

- Riksdagen beslutar att återstående län i Sverige som ännu inte bildat region får göra det från den 1 januari 2019 och därigenom överta det regionala utvecklingsansvaret. Beslutet berör Sörmland, Stockholm, Västerbotten, Värmland, Kalmar, Dalarna och Blekinge.
- Trafikverket fördelar medel ur de så kallade Stadsmiljöavtalen. Eskilstuna får 20 miljoner kronor.
- Utredningen om särskilda persontransporter överlämnar sin slutrapport.
- Järnvägen mellan Stockholm C och Stockholms Södra, den så kallade getingmidjan, stängs av för renovering den 25 juni–19 augusti. Sträckan kommer att stängas av för fortsatt renovering även kommande somrar 2019–2020.
- Regionens nya Mälartåg premiärvisas på Stockholm C den 27 juni. Samma dag byter MÄLAB namn till Mälardalstrafik AB.
- Det 8,5 kilometer långa dubbelspåret mellan Härad och Strängnäs på Svealandsbanan öppnas för trafik den 30 juni.
- Avtal tecknas för NKI-undersökningar för den allmänna kollektivtrafiken för de kommande fyra åren.
- Inrangeringsförhandling avslutas inför verksamhetsövergången till Region Sörmland den 1 januari 2019 för Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighets verksamhet och dess medarbetare.

JULI

- Nobinas tester med förarlösa bussar i Kista avslutas.
- Nya systemtjänster, app och webb lanseras för Movingo.
- Förslag till tågplan publiceras av Trafikverket.
- Den ihållande extrema värmen leder till många bränder och infrastruktur fel längs järnvägarna. Det är en besvärlig period, också till följd av många banarbeten. Tågresenärerna mellan Sörmland och Stockholm drabbas dubbelt, när den tänkta ersättningstrafiken i samband med banarbetena längs den så kallade getingmidjan inte kan genomföras som planerat. Orsaken är att stationen Stockholm City är stängd i två veckor efter akuta problem med rulltrapporna.

AUGUSTI

- Nya tidtabeller för hösten börjar gälla.
- Skolstart med nya skolorganisationer i flera kommuner och nya linjesträckningar i trafiken.
- Uppstart av nya avtal TUPP02 Skolskjuts i Katrineholm och Vingåker.
- Produkten Fria Resor 65+ i Eskilstuna börjar gälla även på helger.
- Den webbaserade populärversionen av vår årsredovisning blir nominerad som en av finalisterna i

Publishingprisets kategori "Informationssajter offentlig och ideell sektor 2".

SEPTEMBER

- Tågdepån som byggts för Mälartågen i Eskilstuna invigs den 1 september.
- Tågplan för tågtrafiken i T19 fastställs av Trafikverket med tidtabellerna för tågtrafiken från den 10 december 2018.
- Länsrätten i Linköping avslår begäran om överklagan av myndighetens tilldelningsbeslut i TUPP06 (Skolskjuts och vissa övriga resor i Nyköping).
- Mälartåg presenteras på InnoTransmässan i Berlin.

OKTOBER

- Direktionen beslutar om nya priser i Sörmlandstaxan från 1 januari 2019 och de nya familjebiljetterna som införs 1 april 2019.
- Pendlarbiljetten Movingo fyllde 1 år.
- Movingo Kundservice firade 1 år.
- Direktionen beslutar att inleda upphandling av TUPP 07 Busstrafiken Norra Sörmland (Eskilstuna)

NOVEMBER

- Populärversionen av årsbokslutet slutar på en tredjeplats av åtta nominerade i tävlingen om Publishingpriset, som uppmärksammar högkvalitativ kommunikation (se även augusti)
- Installationen av kontaktlös betalning med bank- och betalkort på betalkortsterminalerna i bussarna påbörjas.
- Samråd sker inför upphandling med intresserade trafikföretag i TUPP08 Serviceresor Sörmland.
- En tragisk dödsolycka sker när en stadsbuss i Eskilstunas linjetrafik kolliderar med en cyklist.
- Direktionen tar beslut om allmän trafikplikt för Östra Sörmland (Strängnäs)

DECEMBER

- Ny tidtabell börjar gälla.
- Myndighetens direktion håller sitt sista sammanträde, i sin roll som kollektivtrafikmyndighet.

DE FÖRSTA VECKORNA 2019

- Region Sörmland driftsätts vid årsskiftet.
- Sörmlandstaxan går upp vid årsskiftet och nya priser införs på Sörmlandstrafikens biljetter.
- Nya tilläggsavgifter börjar gälla från 1 januari 2019.
- Upphandling TUPP 07 Busstrafiken Norra Sörmland (Eskilstuna) publiceras.

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. Servicecenter och

kommunikation är myndighetens nyckelfunktioner för att svara upp mot de höga krav som medborgarna har på tillgänglighet, information och dialog.

Servicecenter Sörmland – medborgarnas kontaktyta för hållbara resor

En viktig händelse under året var lanseringen av Movingo App och utveckling av Movingo Kundservice till en mer komplett kundtjänst med bland annat hantering av återköp och teknisk support.

9 juli lanserade Movingo sina egna försäljningskanaler. Det innebar att Movingo Kundservice fick utökade arbetsuppgifter i form av teknisk support för dessa digitala kanaler. Lanseringen resulterade i en stor ökning av samtal under augusti, september, troligtvis på grund av de barnsjukdomar i Movingo App som upptäcktes vid uppstarten. Under året har Movingo kundservice besvarat 6282 samtal varav 68 procent inom 60 sekunder. Medelkötiden uppgick till 1 minut och 29 sekunder. 1130 kundsynpunkter har tagits emot av verksamheten under 2018 och de vanligaste frågorna gäller biljettköp, priser, giltighet och Movingo App.

Fler resenärer sökte och fick förseningsersättning

Servicecenter har besvarat 44 849 samtal för den allmänna trafiken vilket är en marginell ökning ca 2 procent i relation till 2017 då 43 980 samtal besvarats. Denna volymökning uppskattas bero på den prisökning som beslutades. För den allmänna kollektivtrafiken har Servicecenter tagit emot 6 569 ärenden varav 4 907 är kundsynpunkter och 1 662 är förseningsersättningar. Det är ca 30 procent fler än 2017 då det registrerades 5037 ärenden varav 4 600 var kundsynpunkter och 437 förseningsersättningar.

Den stora ökningen av antalet förseningsersättningar beror till viss del på att vi har gjort det lättare att ansöka om ersättning via vår webbplats. Men den främsta förklaringen är att vi kategoriserade om våra inkommande ärenden i ärendehanteringssystemet Respons under 2018. Kategorin "Förseningsersättningar" omfattar nu fler typer av ärenden än tidigare, inklusive det som vi tidigare kategoriserades som "Resegaranti". Någon direkt jämförelse med föregående år kan därför inte göras.

Den nya kategoriseringen i Respons innebar också att vi separerade kundsynpunkter och förseningsersättningar. Under mars genomgick medarbetarna vid Servicecenter en gedigen utbildning i ärendehantering för att på ett mer

enhetligt sätt ta emot och handlägga inkommande kundsynpunkter. Vidare har utbildning i skriftlig kommunikation för samtliga kundservicemedarbetare genomförts under hösten.

Måttlig ökning av samtal kring serviceresor

Servicecenter har besvarat 249 427 samtal för serviceresor vilket är en ökning med 4,3 procent jämfört med föregående år då 238 991 samtal besvarades. Medelkötiden uppgick till 1 min och 29 sekunder och 64 procent av samtalen besvarades inom 60 sekunder.

För den särskilda kollektivtrafiken har Servicecenter tagit emot 2 346 kundsynpunkter vilket är ca 8,7 procent mer än de 2 157 synpunkter som togs emot föregående år. Vi kan se att under perioden januari-mars har en större andel kundsynpunkter inkommit, vilket beror på den stora uppdateringen av verksamhetens planeringssystem.

Trafikledningen för den särskilda kollektivtrafiken har svarat på 53 844 samtal under perioden vilket är 15,5 procent färre samtal jämfört med föregående år då 62 291 samtal besvarades. Minskningen beror sannolikt på att vi under 2018 inte hade lika många nya förare i trafiken som vid 2017, när de nya trafikavtalen trädde i kraft.

"En viktig händelse under året var lanseringen av Movingo App och webb."

Station 360 – kundservice och försäljning i Eskilstuna

Antalet registrerade besökare på Station360 under 2018 var 57 417. Det är en minskning med 18 procent jämfört med 2017, då antalet besökare var 70 000. Många resenärer registreras dock inte som besökare eftersom de endast efterfrågar information och inte alltid tar en kölapp. Det

reella kundflödet är därför större än det som nämns ovan. Fokus för stationen är att erbjuda kundservice och hjälpa till att guida resenärer till att köpa biljetter i appen och genom Mina Sidor, i linje med våra mål.

Kontrollverksamheten under året

Kontrollverksamheten bedrivs från och med den 1 januari 2018 inom ramen för ett nytt avtal där antalet timmar har utökats till att utföras av fyra kontrollanter istället för två. Kontrollanterna har även fått ett utökad uppdrag att ansvara för kvalitetskontroller. Under året har 619 tilläggsavgifter utfärdats jämfört med 411 tilläggsavgifter 2017.

Facebooksida öppnade upp ny kontaktyta

Den 7 maj lanserade vi vår Facebooksida och öppnade därmed en ny kanal för dialog och direktkontakt med våra resenärer. Förutom att svara på kundärenden och frågor kring vår trafik har vi också via filmer kommunicerat allt ifrån tidtabellsskiftet och trafikinformation till tips och råd kring bussresan. Vid årets slut hade kontot 1 541 följare.

Responsen på våra inlägg har varit god. Totalt har vi gjort 32 inlägg under året och varje inlägg hade i genomsnitt 31 kommentarer, 11 delningar och 84 reaktioner. Eftersom 2018 var första året med denna kanal saknas jämförelsetal.

Specialsajt för ökad inblick tog tredjeplats på Publishingprisets gala

I slutet av februari lanserade vi en ny webbplats för att berätta om våra största aktiviteter under 2017. Det var ett komplement till årsredovisningen för att bli mer transparenta och för att fler invånare skulle få inblick i vår verksamhet. Webbplatsen har under året haft 2 573 unika sidvisningar och besökts av 943 unika användare. Denna webbplats nominerades under augusti som en av finalisterna i Publishingprisets landsomfattande kategori "informationssajter offentlig och ideell sektor". I finalomröstningen fick sajten tredjepris av totalt åtta finalister. Myndighetens kommunikationsavdelning var också på plats på galan i Stockholm den 7 november.

Nya rutiner för hantering av personuppgifter

Den 25 maj trädde den nya dataskyddsförordningen GDPR i kraft och ersatte den tidigare personuppgiftslagen (PUL). Myndigheten har på flera olika sätt jobbat intensivt för att förbereda och anpassa all verksamhet till de nya reglerna. Förutom att implementera nya rutiner har vi också anpassat den externa webbplatsen och våra kundsystem till den nya lagen.

Besöksstatistik för Sörmlandstrafiken.se

Under året har vår externa webbplats sörmlandstrafiken.se haft 369 000 besökare, vilket är en ökning med 26 000 besökare jämfört med 2017. Startsidan med reseplaneraren är fortsatt den i särklass populäraste sidan med ca 65 procent av besöken.

Sörmlandstaxan

Sörmlandstaxan infördes 1 oktober 2016 och gäller på

Sörmlandstrafikens busslinjer, Mälardalstrafiks tågtrafik inom Sörmland och Sörmlandstrafikens anropsstyrda trafik. Ett inriktningsbeslut togs i samband med att Sörmlands-taxan fastslogs som innebär att taxan ska följa SL:s priser för länskort. Den 1 januari 2018 höjdes därför priset för Sörmlandstaxans periodbiljett 30-dagar (två eller fler zoner) till 830 kronor och 550 kronor för barn och ungdomar (7 till och med 19 år) samt studenter. Av samma skäl beslutade direktionen i maj om ytterligare en höjning till 860 respektive 570 kronor från den 1 januari 2019. Vid årsskiftet höjdes även priset på enkelbiljetter med 2 kronor (inom en zon) respektive 4 kronor (två zoner). Som exempel kostar nu en enkelbiljett vuxen som köps via app eller reskassa 26 kronor, jämfört med tidigare 24 kronor.

Fria sommarresor för länets skolungdomar

Regeringen beslutade under första halvåret att alla elever som ska börja högstadiet till och med de som går ut andra året på gymnasiet ska kunna åka avgiftsfritt i kollektivtrafiken hela sommaren. Vi har ansvarat för att förverkliga denna satsning i praktiken genom att ta fram och skicka ut 23 000 sommarkort till dessa ungdomar. Vi har också ansvarat för att kommunicera detta och hantera ansökningar från elever som inte fått kort utskickade. Dessa resor har varit mycket populära och varje ungdom har i snitt använt sitt kort 26 gånger. Det mesta resandet har skett i Eskilstuna, med i genomsnitt 34 resor per kort.

Fria sommarresor för Katrineholms seniorer

Även seniorerna i Katrineholm fick möjlighet att resa fritt i sommar. Samtliga personer i Katrineholms kommun som är 65 år eller äldre fick under slutet av maj månad ett resekort hem i brevlådan med produkten "Fria resor 65+" som gav möjlighet till fritt resande på Sörmlandstrafikens bussar inom Katrineholms kommun 9 juni-21 augusti. Fria resor för seniorer är en satsning på initiativ av Katrineholms kommun.

Myndigheten i media

Under 2018 har myndigheten svarat på tio insändare och skickat eller varit delaktig i elva pressmeddelanden. Utskickade pressmeddelande har handlat om följande:

- Resultatet av utredningen kring dödsolyckan på väg 52.
- Auktion av Handbollskort.
- Avtalstecknande för upphandlingen av skärgårdstrafik i Nyköping.
- Tilldelningsbeslut i upphandlingen av busstrafik i södra och västra Sörmland.
- Avtalstecknande för upphandling av busstrafik i södra och västra Sörmland.
- Tilldelningsbeslut om skärgårdstrafik.
- Fria resor för skolungdomar i hela länet.
- Kampanjen Bussogram.
- Movingo: Premiärvisning av Mälartåg, samt att Tåg i Bergslagen ansluter.
- Presentation av tidtabellsskiftet i december

Totalt har pressmeddelanden och övriga mediekontakter resulterat i 29 publiceringar i olika medier, bland annat Eskilstuna Kuriren, P4 Sörmland, SVT Sörmland, Södermanlands nyheter och Busstmagasinet. Fyra av dessa publiceringar rör Movingo eller Mälartåg. Hösten präglades av valrörelsen där många invånare har tagit chansen att ställa frågor till politikerna via Sörmlandsmedias kampanj #Kandulova. Dessa frågor har direkt eller indirekt rört vår verksamhet och har lett till fyra separata publiceringar i Sörmlandsmedias tidningar.

Översyn av medierutiner och fördjupad medieträning

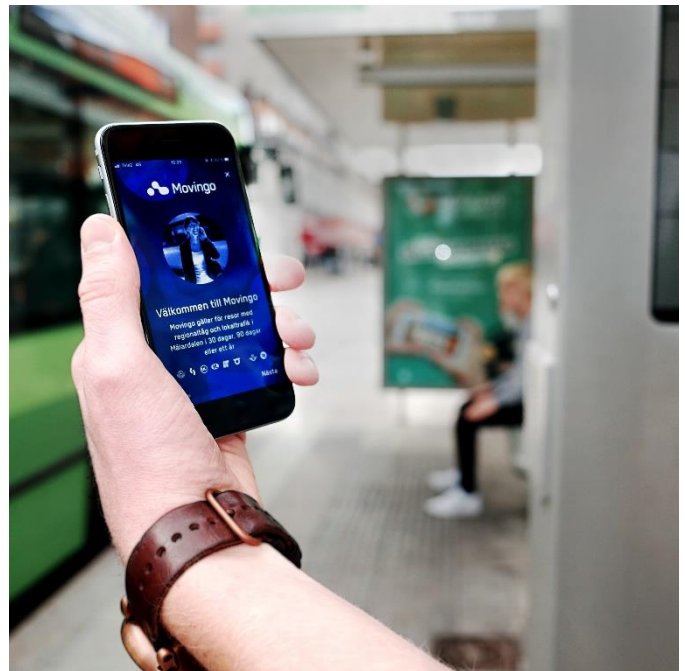
Myndigheten har under året genomfört en översyn av medierutiner som resulterat i en checklista och förslag på ytterligare åtgärder för en effektiv mediehantering. Under hösten har vi också genomfört fördjupad medieträning med utvalda nyckelpersoner på myndigheten. Detta för att uppnå största möjliga transparens och öppenhet.

App- och Swishförsäljningen fortsätter att öka

Försäljningen av enkelbiljetter för den allmänna kollektivtrafiken via Sörmlandstrafikens app har ökat med 34 procent jämfört med föregående år. Under 2018 såldes totalt 479 818 enkelbiljetter i appen. Vi noterar också att andelen biljetter som betalas med Swish fortsätter att öka och uppgår nu till 45 procent att jämföra med 30 procent i början av året. Även registreringar på Mina sidor ökar. I januari 2019 var 31 041 resenärer anslutna. Det är en ökning med 62 procent mot året innan, då 19 157 resenärer var anslutna.

Företagsförsäljning

Arbetet med att utveckla tjänsten Företagskonto har tagit stora kliv under året. När en arbetsgivare ansluter sig till denna tjänst kan de anställda resa med buss i tjänsten genom att köpa resan i appen precis som vanligt. Enda skillnaden är att arbetsgivaren betalar resan månadsvis via faktura. På så sätt kan arbetsgivarna ha koll på samtliga



tjänsteresor, samtidigt som de anställda enkelt och snabbt kan resa kollektivt i tjänsten. En kommunikationskampanj genomfördes under våren och flera stora arbetsgivare i regionen har sedan dess anslutit sig till tjänsten. Några av dessa är Eskilstuna kommun och dåvarande Landstinget

Sörmland som tecknat centrala avtal. Totalt har 1 894 biljetter sålts via detta betalsätt under 2018, vilket är 4 procent av det totala antalet biljetter som säljs via appen.

I jämförelse såldes 100 företagsbiljetter under 2017 (notera att tjänsten lanserades i juni 2017 och således är det resultatet inte utslaget på helår).

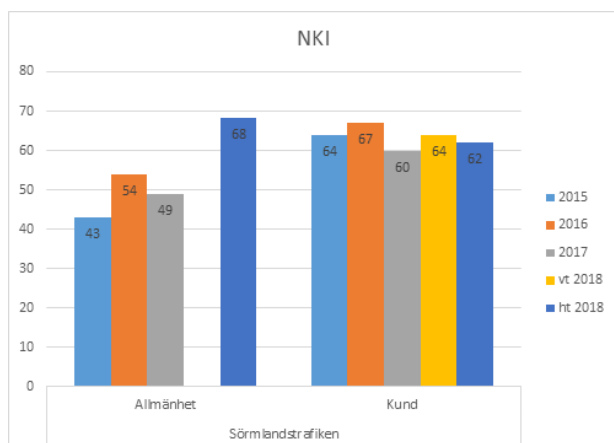
Attityder och nöjdhet

För att kunna erbjuda kalla under bästa möjliga reseupplevelse, oavsett deras behov och förutsättningar, arbetar vi ständigt med att undersöka och följa upp attityder och nöjdhet. Dessa mätningar genomförs både för den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken. Resultatet vägleder oss i vårt fortsatta utvecklingsarbete.

Allmänna kollektivtrafiken

Under 2018 har två NKI-undersökningar genomförts för den allmänna kollektivtrafiken, en under våren och en under hösten. De svarande i undersökningen är resenärer ombord på bussarna. Övergripande NKI hamnade på 64 procent under våren respektive 62 procent under hösten. Båda resultaten är högre än i mätningen hösten 2017. Rikssnittet för NKI år 2018 hamnade på 59 procent. För andra gången mätte vi också hur nöjd resenären var med sin senaste resa. Vid båda mätningarna angav 74 procent att de varit nöjda vilket kan jämföras med rikssnittet på 76 procent. Vid senaste mätningen visar samtliga frågor på bättre resultat än tidigare två mätningar vilket ger positiva signaler att de förbättringsåtgärder som vi har gjort ger önskad effekt.

Under 2018 genomfördes även en nöjdhetsundersökning bland allmänheten. Årets resultat på 68 procent är markant mycket bättre än tidigare år, både relativt Sörmlandstrafiken och landet i stort, där resultatet var 53 procent. Resultaten ska tas med viss försiktighet då den markanta skillnaden åtminstone till viss del kan förklaras av statistiska variationer. Nöjdheten hos allmänheten kan dock sägas ha ökat relativt alla tidigare mätningar men inte i vilket grad. Det är särskilt några aspekter som förbättrats: enkelheten att resa, prisvärdheten, enkelheten att köpa biljetter och varumärket Sörmlandstrafiken.



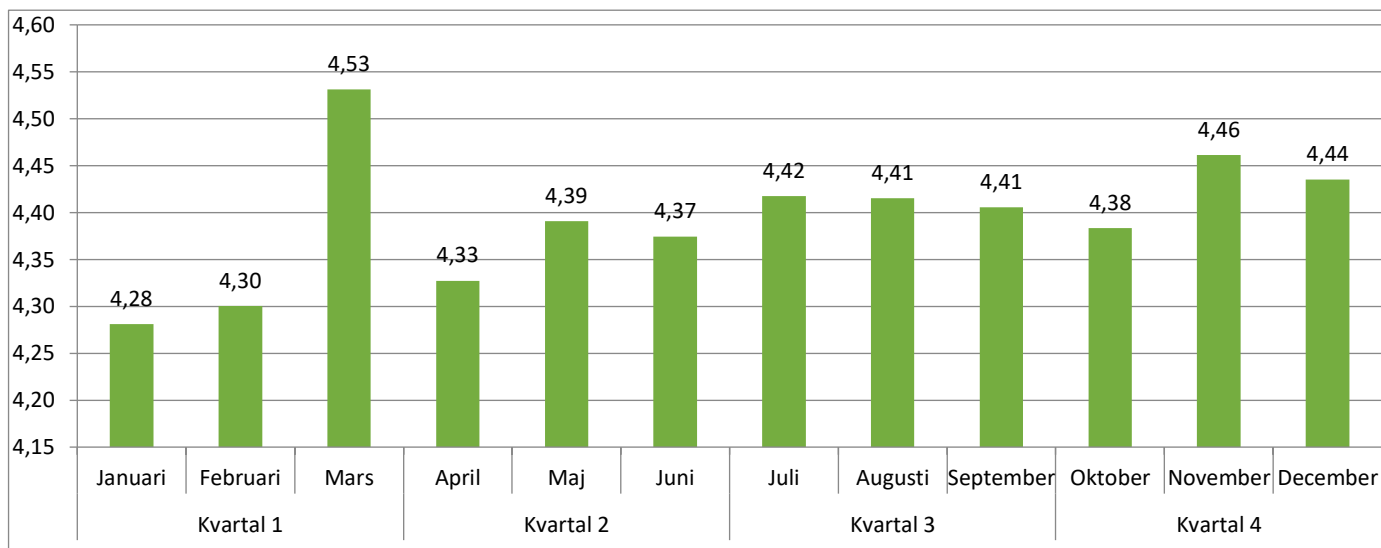
Särskilda kollektivtrafiken

För den särskilda kollektivtrafiken utförs varje månad en kundundersökning med 100 resenärer via telefon för att mäta kundnöjdheten inom serviceresor, vilket inkluderar både färdtjänst och sjukresor. Kundundersökningen omfattar sju frågor och kunderna får möjlighet att betygssätta verksamheten. Betygssättningen sker på en skala 1-5, där 1 är det lägsta betyget och 5 det högsta.

Resultaten av kundnöjdhetsmätningen fortsätter i en positiv riktning med höga resultat. Resultatet ligger strax över 4,3 som är vårt uppsatta kvalitetsmål. Resultatet på samtliga frågorna överstiger minst 4 av 5, med undantag för fråga 3. En jämförelse med förra året kan inte göras eftersom denna fråga inte fanns med i undersökningen då.

I juli fick vi även högsta betyg (5) på frågan om de som svarar i Servicecenter är trevliga, tillmötesgående och professionella. Genomsnittsbetyget under året slutade på 4,93 vilket är högre än föregående år, då vi nådde ett genomsnittsbetyg på 4,81. Se tabeller på nästa sida.

Sedan november 2018 deltar vi även i mätningar via undersökningen ANBARO (barometer för anropsstyrd kollektivtrafik). I ANBAROS rikssnitt är 90 procent av resenärerna nöjda med sin beställning och resa sammantaget. Det sammanfattande betyget för enbart beställningen visar att 88 procent är nöjda. Nöjdheten med bemötandet vid beställningen ligger på 93 procent. Medan nöjdheten med enbart resan var 91 procent. När kunden får betygssätta sina färdtjänst- eller sjukresor generellt blir betyget i riket 79 procent.



Diagrammet visar kundernas betyg av verksamheten i den särskilda kollektivtrafiken på en skala från 1 till 5, där 1 är lägsta betyg och 5 är högsta. Medelvärde för hela året är 4,39.

	Kvartal 1			Kvartal 2			Kvartal 3			Kvartal 4			
Frågorna som ställdes vid telefonenkäten	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Medel 2018
Fråga 1. Det är lätt att komma i kontakt med servicecenter?	4,27	4,23	4,43	4,37	4,51	4,37	4,50	4,50	4,41	4,38	4,49	4,49	4,41
Fråga 2. De som svarar är trevliga, tillmötesgående och professionella?	4,98	4,85	4,95	4,91	4,88	4,92	5,00	4,95	4,96	4,89	4,96	4,94	4,93
Fråga 3. Jag upplevde en hög servicekänsla i kontakten med Servicecenter?	3,88	3,80	3,90	3,99	3,98	3,99	3,88	3,96	3,92	3,98	3,88	3,87	3,92
Fråga 4. Hur nöjd är du med bokningen av dina resor?	4,45	4,34	4,56	4,49	4,50	4,50	4,50	4,58	4,52	4,52	4,49	4,58	4,50
Fråga 5. Hur upplevde du resan från att den påbörjades till dess att den slutfördes?	4,24	4,17	4,59	4,20	4,26	4,21	4,30	4,19	4,28	4,26	4,41	4,31	4,28
Fråga 6. När jag beställer "senaste framme tid", kommer jag fram i tid?	4,17	4,27	4,71	4,31	4,37	4,37	4,49	4,31	4,40	4,43	4,52	4,44	4,40
Fråga 7. Förarna är trevliga och tillmötesgående?	3,97	4,44	4,57	4,02	4,24	4,26	4,26	4,40	4,35	4,22	4,47	4,42	4,30
Totalbetyg	4,28	4,30	4,53	4,33	4,39	4,37	4,42	4,41	4,41	4,38	4,46	4,44	4,39

Tabellen visar frågor till kunder i den särskilda kollektivtrafiken inklusive betyg per månad på en skala från 1 till 5, där 1 är lägsta betyg och 5 är högsta.

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.



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 anrop-styrda 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 gör det möjligt att använda befintliga fordon mer effektivt med en högre belägningsgrad och mer samåkning mellan resenärsgrepp.

När det gäller infrastrukturen öppnades det nya dubbelspåret Strängnäs-Härad under perioden, efter flera års arbete. Projektet innehöll ett nytt 8,5 kilometer långt järnvägsspår, parallellt med det befintliga spåret. En del av projektet var också ett nytt resecentrum i Strängnäs.

Tågtrafiken

Ökat resande – trots banarbeten och störningar

Tågtrafiken har haft ett besvärligt år präglad av förseningar, inställda turer och störningar till följd av planerade banarbeten. Året började med många vinterrelaterade problem som ledde till fordonsbrist. Framför allt Nyköpingsbanan drabbades då av inställda turer med omfattande kritik från pendlarna. Våren och sommaren kännetecknades av återkommande och delvis stora infrastrukturfel på grund av värmen, samt flera banarbeten.

Gnestapendeln, som generellt sett utmärker sig genom en bra punktlighet och regularitet, hade stora problem med många inställda turer i månadsskiftet september/ oktober till följd av personalbrist i kombination med ett spårfel.

Resenärer från Sörmland påverkades dessutom under hela sommaren av planerade banarbeten. Den så kallade getingmidjan genom södra Stockholm stängdes av och regionalstågresenärerna från Sörmland fick byta till pendeltåg i Flemingsberg med förlängda restider som konsekvens. Pendeltågsstationen Södertälje Centrum var helt avstängd mellan 30 april och 19 augusti 2018 på grund

av ombyggnation vilket påverkade Gnestapendeln resenärer då bussar ersatt tågtrafiken.

Trots detta fortsätter resandet med tåg att öka, under 2018 med 4 procent. Satsningar på fler turer och en ny pendlarbiljett kan ses som huvudförklaringar.



Tågplan 2019 - kapacitetsbrist och Trafikverkets tilldelningsprocess fortsatta hinder för stabil trafik

För att fortlöpande följa upp tidtabellsarbetet hade myndigheten, tillsammans med främst Mälardalstrafik, 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 Mälardalen, planeringen underlättades dock något i och med att en operatör (SKJB med Blå tåget) väljer Mälarbanan istället för Västra stambanan för sina tåg. Därmed har Sörmlandspilen kunnat få en förhållandevis bra tidtabell. Trängseln, i kombination med Trafikverkets prioriteringskriterier som missgynnar tåg med stort inslag av pendlare till förmån för snabbtåg, utgör i grunden dock fortsatt ett strategiskt hot för våra regional- och pendeltåg.

Utbudet, det antalet avgångar som är beställda av, SJ är oförändrat fram till sommaren 2019. Till hösten planeras för en ny avgång med Regionexpressen på Svealandsbanan mellan Eskilstuna och Stockholm, ett nytt koncept som syftar till att minska restider mellan de största orterna i Mälardalen. Avgången ska köra med regionens nya dubbeldäckartåg ER1. Även övriga avgångar på Svealandsbanan ska börja köras med de nya tågen, därmed ersätts SJ:s lok och vagnar succesivt under 2019. Även på Sörmlandspilen planeras det för att köra några turer med de nya tågen efter sommaren. Leveransen av ER1 tågen fortsätter de närmsta åren. Därmed kommer tågen att prägla vardagen på samtliga linjer i Sörmland inom ett par år och satsningen på moderna tåg blir ytterligare en viktig milstolpe för att skapa en mer attraktiv kollektivtrafik.

En annan nyhet inför 2019 är sena kvällståg på Sörmlandspilen och Nyköpingsbanan på fredagar och

lördagar. Med detta tillmötesgås ett önskemål som kommunerna utmed stråken haft sedan länge.

Trafikavtalen

Den regional-tågstrafik som är upphandlad av Mälardalstrafik drivs av SJ inom ramen för övergångsavtalet 2017-21. 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 främja en säker övergång från den befintliga till den nya trafiken. Ett exempel är att minimera risken för trafikstörningar i samband med att de nya fordonen och den nya depån i Eskilstuna tas i drift.

Övergångsavtalet innebär att SJ inledningsvis utför trafik åt Mälardalstrafik med i huvudsak sina befintliga tåg i form av lokdragna personvagnar. Från och med 2019 fasas loktågen ut ur trafiken och ersätts genom regionens nya tåg (Mälartåg).

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 trafiken med regional-tågen och Gnestapendeln, inklusive banavgifterna och länskortsavtalet, uppgick 2018 till ungefär 126 miljoner kr.

Resandet med tågtrafik

Resandeutvecklingen i den regional-tågstrafik som är upphandlad av Mälardalstrafik var totalt sett bra under perioden. Det var också förväntat med tanke på hur utbudet förbättrades i december 2016 inom ramen för Ny trafik 2017. Även satsningen på nya pendlarbiljetten Movingo bidrog till utvecklingen. Också omvärldsfaktorer såsom växande befolkning, låg arbetslöshet och hög tillväxt under åtminstone början av året kan antas ha bidragit till det ökade resandet.

Det som tynger årsutfallet är den mycket svaga utvecklingen på sommaren (juni-augusti) då den så kallade getingmidjan var avstängd. Regional-tågresenärerna från Sörmland fick då byta till/från pendeltåg i Flemingsberg med förlängda restider som konsekvens. På både Sörmlandspilen och utmed Svealandsbanan minskade resandet med nästan 40 procent i juli månad jämfört med juli 2017. Därefter har resandet återhämtat sig. Undantaget är Sörmlandspilen som har haft en svag höst framför allt i Katrineholm. Överlag har resandet med enkelbiljetter utvecklats negativt på Sörmlandspilen. För övrigt har antal påstigande ökat från alla sörmländska stationer, mest från Vagnhärad (24 procent) och Strängnäs (13 procent).

Resenärer med 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 2018 men siffrorna är osäkra och det behövs en ny ombordräkning.

För Gnestapendeln, som handlas upp av Trafikförvaltningen i Stockholms län landsting som del av SL:s

pendeltågssystem, registrerades fler resor 2018. En svag inledning av året följdes av klart positiva siffror på sommaren och hösten. Under sommaren valde antagligen fler att ta det mer prisvärda pendeltåget istället för regionaltåget till Flemingsberg och ersättningstrafik därifrån. Detta beteende kan delvis ha legat kvar under hösten eftersom Sörmlandspilen samtidigt bara ökade marginellt från Gnesta – till skillnad från tidigare års mer markanta ökningar.

Resandet med regionaltåg från Sörmland med SJ färdbevis 2018	Påstigande	Förändring (%)
Totalt påstigande i Sörmland	2 395 000	5 %

Resandet med regionaltåg från Sörmland med Sörmlandstrafikens periodkort 2018	Påstigande	Förändring (%)
Påstigande i Sörmland (baserad på uppräknig från stickprov)	392 000	0 %

Resandet med Gnestapendeln 2018	Påstigande	Förändring (%)
Påstigande i Gnesta	280 000	4 %

Totalt antal påstigande tåg Sörmland 2018	3 067 000	4 %
--	------------------	------------

Busstrafiken – en överblick

Det regionala busslinjenätet i Sörmland utgörs av landsbygdstrafik och stadstrafik. Landsbygdstrafiken består i sin tur av regionala stomlinjer och lokala linjer. Regional stomlinjetrafik trafikeras mellan länets kommunhuvudorter medan de lokala linjerna i huvudsak körs inom respektive kommun. Stadstrafik finns i Eskilstunas, Nyköpings, Strängnäs, Katrineholms och Flens tätorter. Trafiken mellan Trosa/Vagnhärad och Liljeholmen i södra Stockholm (Trosabussen) bedrivs sedan juli 2015 helt i kommersiell regi.

Busstrafiken i Sörmland är indelad i fyra avtalsområden enligt tabellen nedan. Viss linjelagd trafik körs även i skolskjuts- och servicereiseavtalen.

Avtalsområde	Trafikföretag
Norra (Eskilstuna)	Transdev
Södra (Gnesta/Nyköping/Oxelösund/Trosa)	Nobina
Västra (Flen/Katrineholm/ Vingåker)	Nobina
Östra (Strängnäs)	Bergkvarabuss

Trafikavtalen – kontinuerlig uppföljning och nya avtal

I vårt uppdrag ligger ett ständigt pågående arbete med uppföljning av trafikavtalen och ett nära samarbete med trafikföretagen. Under året har vi arbetat för att strukturera och tydliggöra avtalsuppföljningen. Uppföljningsmöten genomförts på ungefär månatlig basis och dessutom har omfattande revisioner med samtliga tre företag genomförts. I revisionerna har följande områden granskats:

- Fordon, dokumentation gällande kontrollbesiktningar, extrabromskontroller, däckbyten samt kontroll av alkoholutrustning.
- Kvalitet, dokumentation och arbetssätt gällande olyckor och tillbud, kundsynpunkter samt månadsrapporter.
- Personal, dokumentation gällande läkarkontroller, förarnas kompetens och utbildningar, drogfrihet, servicekänsla, mobiltelefonipolicy samt arbetstidsregler, lön och ersättningar.
- Depå, dokumentation och arbetsrätt gällande farligt avfall, avfallssortering, kemiska produkter, fordonstvättanläggning samt regler för tomgångskörning

Ett trafikföretag, Bergkvarabuss, fick två brister med krav på att bristerna skulle vara åtgärdade inom en respektive tre månader. Utöver detta utfärdades ett antal rekommendationer till trafikföretagen. Det har även genomförts 130 kontroller av rena fordon och 100 stickprovskontroller av fordon under året.

Under 2018 har upphandling genomförts av avtalsområden av trafiken i Södra och Västra Sörmland. Nobina Sverige AB tilldelades båda avtalsområdena och kommer alltså att fortsätta köra trafiken. Avtalen sträcker sig över 10 år och trafiken kommer att börja köras från augusti 2019. De nya avtalen, till skillnad från dagens avtal, är incitamentbaserade. Det innebär och 25 procent av trafikföretagens ersättning utgörs av incitament som baseras på punktlighet och kundnöjdhet. För avtalsområdena pågår nu uppstartsprojektet för att säkra en bra trafikstart.

Även för de andra avtalsområdena har upphandlingsarbete pågått under året och precis i inledningen av 2019 publicerades upphandlingen för Norra Sörmland efter ett intensivt arbete under hösten. Trafikstart i detta avtal är vid tidtabellskiftet i december 2020. För avtalsområdet Östra Sörmland fattade direktionen på sitt sista sammanträde beslut om trafikplikt för området. En överenskommelse har även fattats med Stockholm för den länsöverskridande trafiken.

Ett antal allvarliga incidenter

Busstrafiken har under perioden flutit på bra men med ett par mycket tragiska och allvarliga incidenter.

Under sommaren inträffade två avåknningar. I juni åkte linje 561 av vid Nävevarn och en av resenärerna behövde läkarvård. Olyckan utreddes av polisen och avslutades i slutet av sommaren med slutsatsen att det inte var tekniska

År	Påstigande buss	Förändring mot föregående år	Andel påstigande i stadstrafiken
2014	9 752 000	+ 2 %	63 %
2015	10 249 000	+ 5 %	64 %
2016	10 933 000	+ 7 %	64 %
2017	11 612 000	+ 6 %	66 %
2018	12 432 000	+ 7 %	69 %

problem eller väglaget som orsakade olyckan. I juli inträffade ytterligare en avåkning, denna gång på linje 8 vid Wåmtorp. Två resenärer färdades i bussen, ingen av dem ådrog sig några skador.

I november inträffade en tragisk dödsolycka då en stadsbuss i Eskilstuna kolliderade med en cyklist. En polisutredning pågår. Det ansvariga trafikföretaget inledde en egen säkerhetsutredning som delgetts Sörmlandstrafiken. Trafikföretagets säkerhetsutredning

kommer att kompletteras så fort polisutredningen är avslutad.

Förarutbildningen

Den första mars inleddes myndighetens utbildning av förare inom den allmänna kollektivtrafiken. Utbildningen fokuserar på bemötande och biljettsortiment. Den hålls under en halvdag och genomförs i egen regi av myndighetens medarbetare. Utbildningarna hålls hos trafikföretagen på depåerna i Nyköping, Eskilstuna, Katrineholm och Strängnäs. Utbildningarna pågick under hela 2018 och vårt mål var att träffa så många förare som möjligt. Totalt genomfördes 60 under 2018. 450 förare har genomgått utbildningen, vilket är 82 procent av samtliga förare i Sörmland.

Resandet i busstrafiken

Totalt registrerades drygt 12,4 miljoner påstigande i den av myndigheten upphandlade busstrafiken. Detta motsvarar en ökning på 7 procent jämfört med 2017.

Resandet med buss 2018	Påstigande	Förändring mot 2017
Totalt (Landsbygd och Stad)	12 432 000	+ 7 %
Exklusive skolkort	7 811 000	+ 12 %
Exklusive skolkort och exkl avgiftsfria resor	6 877 000	+ 4 %

Resandeökningen ligger över nivån för viktiga nyckeltal som påverkar den underliggande utvecklingen. Till exempel har antalet körda busskilometer bara ökat med 1 procent.

Nyckeltal med påverkan på resandet 2018	Antal	Förändring mot 2017
Folkmängd totalt per 1 november (från SCB)	294 042	+ 1,0 %
Folkmängd 6-18 åringar per 1 november (från SCB)	46 182	+ 2,4 %
Busskilometerproduktion (km)	16 192 000	+ 1,0 %

Ett antal nyckeltal för den "underliggande" utvecklingen 2018. Siffror om utvecklingen avseende förvärsarbetande och BNP-utvecklingen släpar tyvärr efter.

Sett på femårsperioden 2014-2018 har antalet påstigande ökat med 27 procent samtidigt som en förskjutning mot stadstrafiken sker. Mätt i absoluta tal har dock också resandet med landsbygdstrafiken ökat under perioden.

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. Förutom en mer attraktiv trafik, också genom nya Sörmlandstaxan, ser vi ett antal omvärldsfaktorer som viktiga förklaringar: Folkmängden har ökat relativt kraftigt de senaste åren, huvudsakligen genom invandring och därmed personer som i lägre utsträckning

äger en bil. Utöver det präglades perioden av låg arbetslöshet och, åtminstone fram till våren 2018, av god ekonomisk tillväxt. En väsentlig faktor för just utvecklingen 2018 var statens satsning på avgiftsfria resor för skolungdomar sommaren 2018 som genererade många tillkommande resor. Om man enbart analyserar "betalande" resenärer, d.v.s. skolkorten och samtliga former av avgiftsfria resor exkluderade, uppgår resandeökningen 2018 till mer måttliga 4 procent.

En närmare genomgång av statistiken för 2018 visar ett ökat resande i samtliga områden i Sörmland, med undantag för stadstrafiken i Strängnäs där resandet på linje 2 har minskat markant. I stadstrafiken Katrineholm och Nyköping har däremot resandet utvecklats klart bättre än genomsnittet. I båda städerna är det linje 1 som är huvudförklaringen bakom uppgången, resandet där ökade markant med i princip samtliga produkter förutom skolkort. I Flens stadstrafik har resandet med skolkort mer än fördubblats och är den främsta orsaken till den relativt kraftiga ökningen där.

Utvecklingen i landsbygdstrafiken var mer beskedlig, exkluderas skolkorten och avgiftsfria resor låg antalet påstigande totalt sett på ungefär samma nivå som året innan. Trosa och Vingåkers kommuner utmärker sig positivt, i Vingåker genom en bred uppgång på i princip alla linjer

och produkter. I Trosa kommun har främst resandet med periodkort utvecklats mycket bra: Det gjordes drygt 11 000 påstigningar med de nya pendlarkorten Movingo samtidigt som länets egna periodkort också ökade. Movingo har därmed genererat många tillkommande resor. Även Trosa kommuns satsning på fler turer på linje 550 har resulterat i mer än dubbelt så många resenärer på linjen.

En analys på linjenivå visar att 16 av cirka 80 linjer med minst 10 000 påstigande har haft färre resenärer än året innan. Till dessa hör:

- linje 2 i stadstrafiken Strängnäs (-17 procent, som en konsekvens av diverse linjeomläggningar i samband med nybyggnationen av resecentrum),
- linje 29 Eskilstuna-Åsköping (-13 procent, på grund av mycket färre påstigande från hållplatsen Hållsta där flyktingboendet stängdes) samt
- linje 515 Nyköping-Skavsta (-10 procent, där framför allt pendlingsresor med 30 dagars-korten minskade, antagligen också till följd av en företagsnedläggning längs linjen).

Landsbygdstrafik 2018 (buss)	Påstigande	Förändring
Eskilstuna	747 104	2 %
exkl. skolkort	388 481	6 %
exkl. skolkort och exkl. Fria resor	341 940	-3 %
Flen	374 218	5 %
exkl. skolkort	253 373	7 %
exkl. skolkort och exkl. Fria resor	230 403	-3 %
Gnesta	192 171	3 %
exkl. skolkort	130 816	3 %
exkl. skolkort och exkl. Fria resor	120 889	-5 %
Katrineholm	436 024	6 %
exkl. skolkort	291 993	11 %
exkl. skolkort och exkl. Fria resor	266 103	2 %
Nyköping	1 050 525	4 %
exkl. skolkort	672 829	3 %
exkl. skolkort och exkl. Fria resor	630 552	-3 %
Oxelösund	246 637	7 %
exkl. skolkort	194 621	7 %
exkl. skolkort och exkl. Fria resor	180 951	-1 %
Strängnäs	580 807	6 %
exkl. skolkort	370 214	9 %
exkl. skolkort och exkl. Fria resor	347 527	2 %
Trosa	195 916	18 %
exkl. skolkort	148 525	20 %
exkl. skolkort och exkl. Fria resor	137 780	11 %
Vingåker	226 456	15 %
exkl. skolkort	149 886	18 %
exkl. skolkort och exkl. Fria resor	135 286	7 %
Östergötland	4 097	-6 %
Stockholms län	77 174	12 %
Utanför länet totalt	81 271	11 %
exkl. skolkort	70 832	13 %
exkl. skolkort och exkl. Fria resor	68 593	10 %
Landsbygd, totalt	4 131 129	6 %
exkl. skolkort	2 671 570	8 %
exkl. skolkort och exkl. Fria resor	2 460 024	0 %

Stadstrafik 2018 (buss)	Påstigande	Förändring
Eskilstuna	6 485 044	7 %
exkl. skolkort	3 572 459	15 %
exkl. skol- och exkl. Fria resor	2 959 114	7 %
Katrineholm	235 765	19 %
exkl. skolkort	195 875	24 %
exkl. skol- och exkl. Fria resor	177 244	13 %
Nyköping	1 201 267	11 %
exkl. skolkort	1 078 066	13 %
exkl. skol- och exkl. Fria resor	1 003 206	5 %
Strängnäs	349 569	-2 %
exkl. skolkort	269 757	2 %
exkl. skol- och exkl. Fria resor	256 657	-3 %
Flen	29 239	22 %
exkl. skolkort	22 934	10 %
exkl. skol- och exkl. Fria resor	20 496	-1 %
Stad, totalt	8 300 884	8 %
exkl. skolkort	5 139 091	14 %
exkl. skol- och exkl. Fria resor	4 416 717	6 %

Anropsstyrd allmän kollektivtrafik

Sedan 1 januari 2017 utförs den anropsstyrda trafiken inom avtalen för serviceresor och skolskjuts. På så sätt samplaneras resorna vilket är ett led i myndighetens uppdrag att samordna 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 2018 genomfördes 3 547 anropsstyrda resor. Inom kompletteringstrafiken genomfördes 289 resor. För skärgårdstrafiken genomfördes 631 resor under 2018. Nytt avtal för skärgårdstrafiken har upphandlats med trafikstart 1 juni 2019, för närvarande pågår uppstart av trafiken.

Anropsstyrd särskild kollektivtrafik

I drygt två år har de nya avtalen för den anropsstyrda särskilda kollektivtrafiken varit i drift. Under 2017 hade Flen och Nyköpings kommuner direktupphandlade avtal inom serviceresor. Dessa avtal ersattes den 1 januari 2018 för Flens kommun och för specialfordonen i Nyköpings kommun med ordinarie avtal. Trafikstart för personbilar i Nyköpings kommun var den 13 mars. Vid båda dessa tillfällen gick trafikstarten bra, utan några störningar. I denna upphandling tilldelade myndigheten områdena Flen och Nyköping Personbilar till leverantören AB Trendtaxi, och området Nyköping Specialfordon till Taxi 10 000 AB. I och med det har vi haft trafikstart i samtliga avtalsområdena och kan därmed stänga den första upphandlingen som ingår i Program Trafik 2019-21.

Under hösten 2017 upphandlade myndigheten skolskjuts för Katrineholm och Vingåkers kommun. Avtalen omfattar fem områden, fyra i Katrineholms kommun och ett i Vingåkers kommun. Trafikstart var den 1 juli 2018. Implementeringen av dessa nya avtal är nu genomförd, tillsammans med kommunerna och trafikföretagen.

Under 2018 har vi också upphandlat skolskjuts för Nyköpings kommun och i maj tilldelades avtalet återigen Taxi Nyköping/Oxelösund. En förändring i detta skolskjutsavtal är att Sörmlandstrafiken kommer att ha ansvaret för planeringen av resorna. Projektet för uppstarten både av trafik och planering har påbörjats och trafikstarten sker den 1 juli 2019.

Enligt uppföljningsplanen i avtalen för serviceresor pågår revisioner ute hos samtliga trafikföretag. Enligt myndighetens uppdrag bedrivs kontinuerlig förvaltning och uppföljning av avtalen. I uppföljningen genomförs stickprov och besök ute hos respektive trafikföretag. Varje månad erbjuds trafikföretagen en utbildning för att nyanställda förare ska kunna certifieras. Vi erbjuder också utbildningstillfällen i samband med en trafikstart. Utöver det genomför myndigheten regelbundna fortbildningar av förare. I början av 2018 genomfördes fortbildning av förare inom Skolskjutsavtalen och Servicereavtalen för Strängnäs, Gnesta och Trosa. För Nyköpings del har fortbildning genomförts för förare inom skolskjutsavtalet. Vidare har även fortbildning för förare genomförts för område Eskilstuna. Fortbildningen har innefattat genomgång av rutiner, utbildning tillsammans med hjälpmedelscentralen och resande utifrån brukarperspektiv.

Ett antal incidenter

Under 2018 har ett antal allvarliga incidenter inom den särskilda kollektivtrafiken inträffat. Året inleddes med en dödsolycka den 15 januari då de resenärer som färdades i fordonet omkom och föraren skadades. Förundersökningen lades ned och föraren avskrevs från misstanke om brott. I april föll en resenär ur sin rullstol vid en kraftig inbromsning. Orsaken var att säkerhetsbältet inte var fäst på rätt sätt. Föraren stängdes av och fick genomgå ytterligare utbildning för att säkerställa att något liknande

inte skulle inträffa. En månad senare inträffade en annan incident med samma förare. Beslut fattades om att omedelbart stänga av föraren och han kör inte längre inom våra uppdrag. I mitten på maj lämnades en resenär på fel adress och inte enligt instruktion. En skriftlig varning utfärdades då till trafikföretaget.

Resandet inom den anropsstyrda särskilda kollektivtrafiken

Under 2018 ökade antalet resor i den särskilda kollektivtrafiken med 4,8 procent. Totalt genomfördes 425 683 resor under året, jämfört med 406 053 resor under 2017.

Resandeutvecklingen för den särskilda kollektivtrafiken varierar bland medlemmarna. För vissa har 2018 inneburit ett ökat resande, för andra en minskning. Vi såg under slutet av 2017 och i inledningen av 2018 en uppåtgående trend i resandet. Från andra halvan av 2018 ser vi att trenden har planat ut.

Serviceresor omfattar färdtjänstresor, sjukresor, omsorgsresor, skolresor samt övriga resor som omfattar tjänsteresor och budresor. Av det totala antalet resor är 174 314 färdtjänstresor (41 procent) och 101 049 sjukresor (24 procent). Den stora delen av resandeökningen står omsorgsresor för. Det har genomförts 24 procent fler omsorgsresor 2018 jämfört med 2017.

Under sommarmånaderna minskar antalet resor till följd av att skolverksamhet och annan planerad verksamhet har uppehåll. Nedan tabeller redovisas totalt antal utförda serviceresor under 2018.

Antal genomförda resor	jan-18	feb-18	mar-18	apr-18	maj-18	jun-18	jul-18	aug-18	sep-18	okt-18	nov-18	dec-18	Totalt 2018
Totalt	36 831	34 513	38 927	35 832	38 314	32 521	24 394	33 880	36 401	40 847	40 194	33 029	425 683
därav färdtjänst	13 814	13 772	15 760	14 475	15 880	14 177	11 709	14 070	14 591	15 993	15 621	14 452	174 314
därav omsorgsresor	9 026	8 134	8 741	8 283	8 472	7 531	4 560	8 606	8 317	9 840	9 741	6 840	98 091
därav sjukresor	9 179	8 389	9 171	8 550	8 876	7 661	6 585	7 760	8 245	9 432	9 271	7 930	101 049
därav skol- och sarskoleresor	4 286	3 692	4 624	3 986	4 562	2 650	1 099	2 901	4 716	5 040	5 063	3 364	45 983
därav övrigt	526	526	631	538	524	502	441	543	532	542	498	443	6 246
Eskilstuna, totalt	15 285	14 033	16 509	15 153	16 508	13 222	8 237	13 883	15 928	17 425	17 325	13 234	176 742
därav färdtjänst	4 792	4 739	5 662	5 302	5 913	5 228	4 207	5 030	5 386	5 638	5 730	5 401	63 028
därav omsorgsresor	6 023	5 442	6 022	5 702	5 858	5 195	2 834	5 787	5 657	6 560	6 354	4 349	65 783
därav skol- och sarskoleresor	4 286	3 692	4 624	3 986	4 562	2 650	1 099	2 901	4 716	5 040	5 063	3 364	45 983
därav övrigt	184	160	201	163	175	149	97	165	169	187	178	120	1 948
Flen, totalt	2 019	1 842	1 902	1 910	2 051	1 875	1 176	1 838	1 975	2 161	1 990	1 614	22 353
därav färdtjänst	989	935	1 012	1 013	1 169	1 093	750	1 014	1 168	1 210	1 096	983	12 432
därav omsorgsresor	1030	907	890	897	882	782	426	824	807	934	894	631	9 904
därav övrigt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	17
Gnesta, totalt	995	942	948	922	851	750	633	787	771	976	1 034	865	10 474
därav färdtjänst	912	852	854	847	794	728	549	673	678	826	833	656	9 202
därav omsorgsresor	83	89	94	75	57	22	84	114	93	149	201	209	1 270
därav övrigt	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2
Katrineholm, totalt	1 428	1 502	1 652	1 489	1 533	1 307	1 160	1 277	1 303	1 548	1 388	1 281	16 868
därav färdtjänst	1 426	1 500	1 652	1 489	1 533	1 307	1 160	1 275	1 303	1 548	1 384	1 281	16 858
därav omsorgsresor	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
därav övrigt	2	2	0	0	0	0	0	2	0	0	4	0	10
Nyköping, totalt	2 546	2 468	2 707	2 459	2 829	2 613	2 409	2 670	2 785	3 038	3 067	2 736	32 327
därav färdtjänst	2 205	2 170	2 409	2 150	2 507	2 290	2 044	2 291	2 427	2 590	2 596	2 362	28 041
därav skol- och sarskoleresor							0	0	0	0	0	0	
därav omsorgsresor	341	298	298	309	322	323	365	379	358	448	471	374	4 286
därav övrigt	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oxelösund, totalt	951	884	886	755	808	807	561	886	842	989	975	819	10 163
därav färdtjänst	541	583	633	511	565	503	392	546	576	639	645	600	6 734
därav omsorgsresor	410	301	253	244	243	304	169	340	266	350	330	219	3 429
därav övrigt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Strängnäs, totalt	2 615	2 585	2 912	2 691	2 764	2 372	2 007	2 585	2 521	2 994	2 842	2 534	31 422
därav färdtjänst	1705	1745	2017	1874	1929	1697	1561	1768	1725	2053	1815	1801	21 690
därav omsorgsresor	907	836	892	816	833	671	443	817	794	939	1025	732	9 705
därav övrigt	3	4	3	1	2	4	3	0	2	2	2	1	27
Trosa, totalt	996	1 031	1 183	1 015	1 167	989	849	1 171	1 027	1 227	1 314	1 101	13 070
därav färdtjänst	862	873	1033	881	1010	852	715	962	819	924	1001	891	10 823
därav omsorgsresor	134	158	149	133	157	136	134	209	208	303	313	210	2 244
därav övrigt	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	3
Vingåker, totalt	480	478	631	515	580	578	436	647	643	722	674	593	6 977
därav färdtjänst	382	375	488	408	460	479	331	511	509	565	521	477	5 506
därav omsorgsresor	98	103	143	107	120	98	105	136	134	157	153	116	1 470
därav övrigt	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Landstinget, totalt	9 516	8 748	9 597	8 923	9 223	8 008	6 926	8 136	8 606	9 767	9 585	8 252	105 287
därav sjukresor	9 179	8 389	9 171	8 550	8 876	7 661	6 585	7 760	8 245	9 432	9 271	7 930	101 049
därav övrigt	337	359	426	373	347	347	341	376	361	335	314	322	4 238

Samordningsvinst – ett mått på effektivitet

I januari 2018 infördes nya ersättningsmodeller för vissa trafikavtal i den särskilda kollektivtrafiken. Det har medfört att det sätt vi tidigare räknat ut samordningsvinst på, inte går att genomföra på samtliga avtal. Vi har därför tagit fram ett nytt sätt att mäta samordningsvinsten för denna trafik. Något som har varit viktigt för det nya beräkningssättet är att det inte ska vara beroende av vilken typ av ersättningsmodell som gäller för trafikföretagen. Detta för att kunna behålla mätvärdet under lång tid och därmed kunna se förändringar.

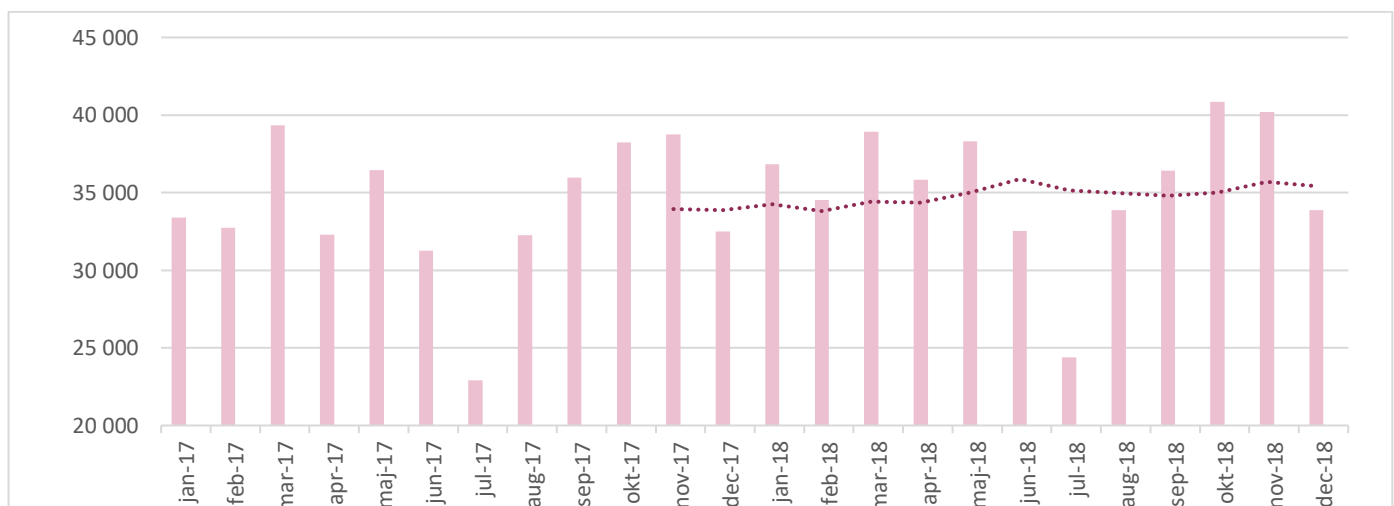
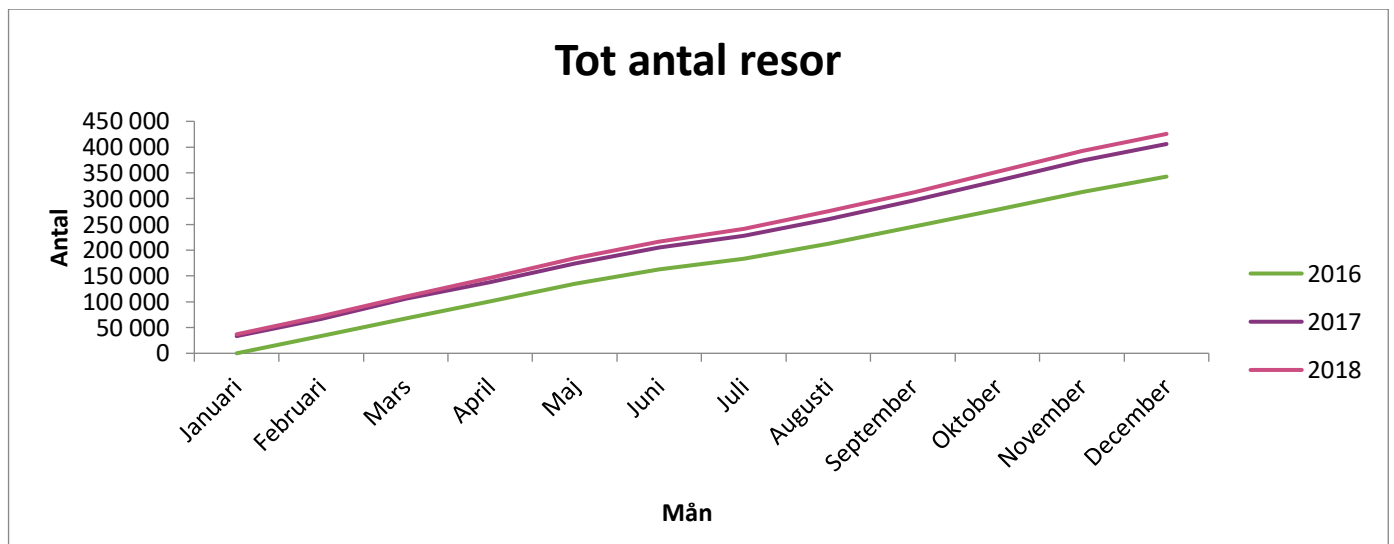
Kilometrar är ett värde som är bestående över tid oavsett vilken ersättningsmodell som gäller och därför är den nya beräkningen baserad på detta. Vi jämför därför den sträcka som fordonen faktiskt har kört med hur långt de skulle ha kört om alla resor hade gått direkt från startpunkt till slutdestination utan samåkning. Genom att mäta det vi kallar "producerade kilometrar" ser vi hur många kilometrar vi sparar in i vår planering genom att samordna resorna.

Genom att multiplicera den genomsnittliga kostnaden per kilometer med den besparade sträckan får vi fram en teoretisk besparing i kronor.

Enligt den nya beräkningsmodellen för samordningsvinst har samplaneringen inneburit en minskad kostnad på 14 miljoner kronor och med en samordning i kilometrar på 12 procent.

På grund av det nya sättet att räkna på går det inte att jämföra siffrorna med föregående år.

Antal genomförda resor 2016, 2017 och 2018



PRODUKT- OCH INTÄKTSUTVECKLING

Skolkort

Med över 4,6 miljoner påstigningar under året är skolkorten fortfarande den mest använda produkten i den av myndigheten upphandlade busstrafiken. Jämfört med 2017 är antalet nästan oförändrat vilket innebär att skolkorten har haft en dämpande effekt på den totala resandeutvecklingen i länet (+ 7 procent).

Periodkort

Med de klassiska periodkorten för pendlare, det vill säga Sörmlandstrafikens egna månadskort och även Movingo, gjordes närmare 3,1 miljoner resor, en ökning med 9 procent. Denna produktkategori ökar främst tack vare Movingo, närmare 160 000 påstigningar gjordes med de nya pendlarkorten som möjliggör smidiga buss- och tågresor över länsgräns sedan oktober 2017. I kommunerna Trosa, Strängnäs och Gnesta är Movingo numera ett vanligt inslag i busstrafiken och 10 till 15 procent av alla påstigande med ett icke prisreducerat periodkort gjordes med Movingo (länsgenomsnitt 5 procent). Eftersom huvudsakliga alternativen till Movingo (periodkort zon och län för buss till/från tågen) också ökar (med 5 procent) kan konstateras

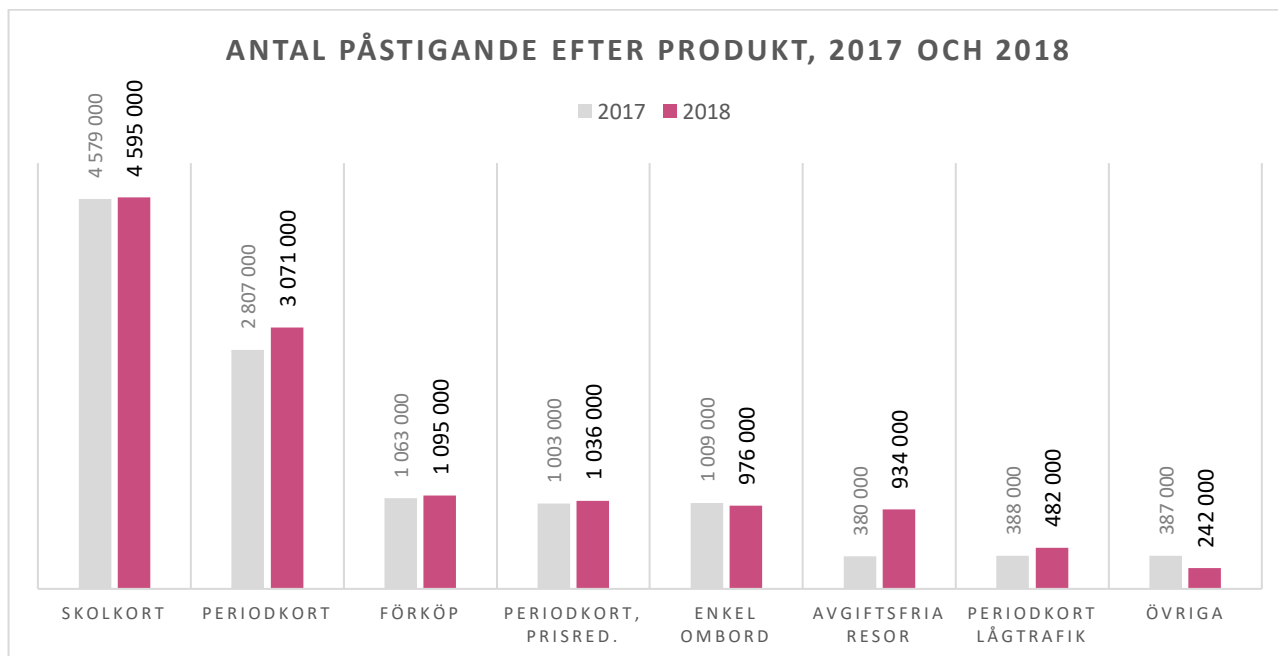
att införandet av Movingo har lett till ett faktiskt nettotillskott av resandet även i busstrafiken. Också antal påstigande med prisreducerade periodkort för ungdomar och studenter ökade, dock bara med 3 procent.

Förköp

Antalet förköpta enkelbiljetter, d.v.s. reskassa, mobilbiljetter och Ultra-light kort, ökade med 3 procent. Utvecklingen för reskassa och mobilbiljetter går åt olika håll där resandet med mobilbiljetter ökade med nästan 70 procent medan reskassa minskade med 14 procent. Trots detta görs fortfarande fler resor med reskassa än med mobilbiljetter (692 000 resp. 380 000 påstigande). Ultra-light korten, som säljs till offentliga organisationer för exempelvis tjänsteresor och skolklass-resor i länet, men även till Migrationsverket, minskar ytterligare i betydelse med numera enbart 25 000 påstigande.

Enkel ombord

Antalet påstigande som köper enkelbiljett ombord av föraren har minskat med 3 procent. En anledning till denna utveckling är en medveten marknadsföring av mer prisvärda förköpta produkter. Minskad ombordförsäljning bidrar till kortare restider i och med förarna slipper hanteringen av försäljningen ombord. Ytterligare en anledning till minskningen av ombordförsäljning är överströmningseffekter till följd av Avgiftsfria resor för skolungdomar under sommaren, se nedan.



Antal påstigande 2018, per produktkategori

Avgiftsfria resor

Årets bubblare är kategorin avgiftsfria produkter, antal påstigande ökade med 150 procent till 934 000 påstigande. Huvudförklaringen är statens satsning på avgiftsfria resor för skolungdomar under sommaren 2018, detta genererade 470 000 resor. Katrineholms satsning på avgiftsfria resor för pensionärer under sommaren står för 9 000 påstigande. Fria resor 65+ i Eskilstuna kommun fanns redan 2017 och antalet påstigande ökade med 16 procent till nu 441 000. Till kategorin "avgiftsfria resor" hör även knappt 14 000 påstigande som av olika anledningar inte kunde eller ville betala – trots att de inte var berättigade till avgiftsfria resor.

Det omfattande resandet med avgiftsfria resor för skolungdomar under sommaren ledde givetvis till överströmningseffekter, det vill säga resandet med andra alternativa produkter minskade istället. Jämfört med sommaren 2017 sjönk antalet påstigande med Sommarlovskort dramatiskt, även enkelbiljetter ombord minskade med cirka 20 procent under sommaren. Trots detta är nettoeffekten positiv, d.v.s. satsningen har gett effekt genom avsevärt fler resor.

Lågtrafikkort

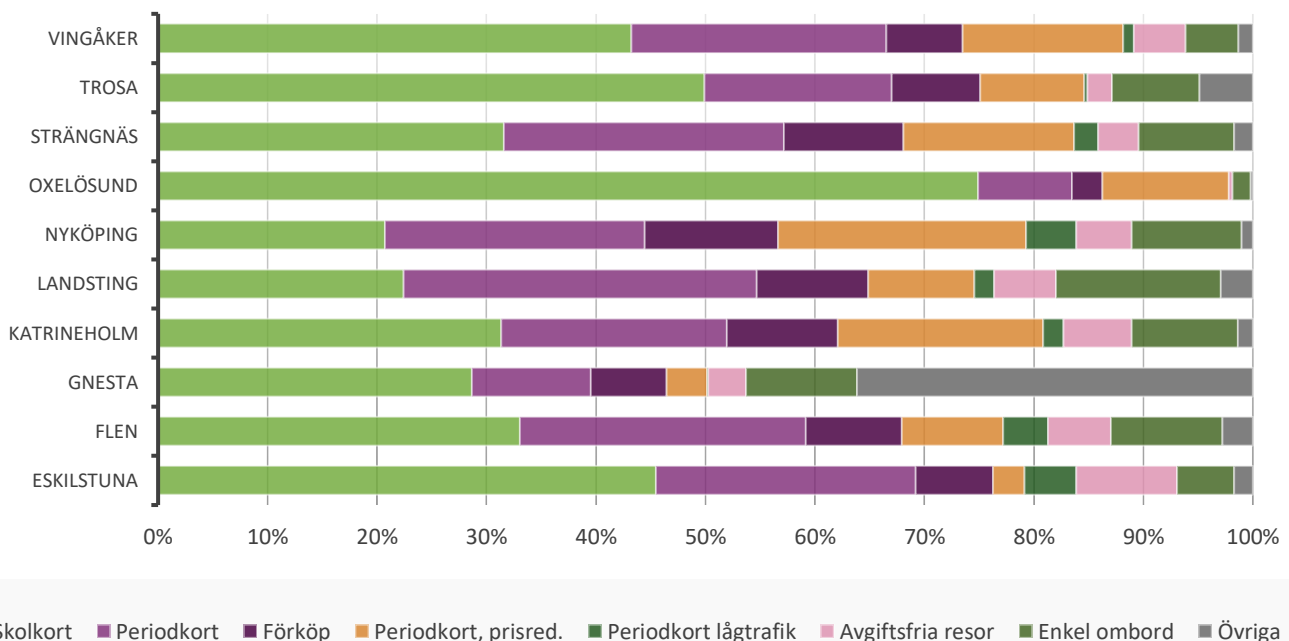
De prisvärda lågtrafikkorten (månadskort utan giltighet i rusningstid) ökade med 24 procent och är nu ett vanligt inslag i samtliga kommuner.

Övriga

Huvudförklaringen bakom minskningen av övriga produkter är främst resandet med Sommarlovskorten (- 80 procent p.g.a. överströmning till avgiftsfria resor för skolungdomar). Men också minskad användning av SL korten i Gnestas trafik påverkar utfallet av "Övriga" negativt för hela länet.

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. Landstingets regionala linjer har en högre andel resenärer med pendlarprodukter än i övriga medlemmars trafik. I Eskilstunas trafik har prisreducerade 30 dagarsbiljetter bara en relativt liten betydelse vilket beror på att de så kallade elevkortet ges till samtliga skolelever. I Gnesta kommun gäller SL:s 30-dagarskort och dessa nyttjas frekvent i Gnestas trafik vilket syns i diagrammet genom den höga andelen övriga resor. Inga fria sommarresor genomfördes i Oxelösunds trafik, vilket beror på att Linje 615 inte körs på sommaren.

Andel påstigande efter produktkategori i resp. medlems trafik 2018



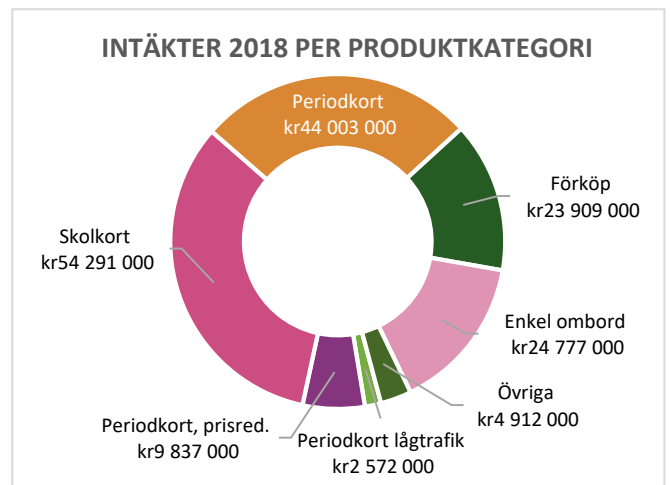
Biljettintäkterna från allmänheten uppgick under året till drygt 110 mnkr, en ökning med närmare 4 procent. Intäkterna från skolkorten ökade i samma takt, till nu drygt 54 mnkr.

Huvudförklaringen bakom denna utveckling är att resandet ökar. Intäktsutvecklingen (+4 procent) är dock inte lika positiv som resandeutvecklingen (+7 procent) vilket främst beror på att resandet har drivits på av förhållandevis prisvärda produkter och inte minst avgiftsfria resor, se även tabellen med a-priser. När det gäller avgiftsfria resor för skolungdomar ska dock noteras att myndigheten har erhållit ett statligt bidrag för en kompensation av kostnader och intäktsbortfallet, bidraget bokförs dock under just Bidrag och beloppen återfinns därför inte i denna redovisning av biljettintäkterna.

Produktkategori	a-pris 2018	Resandeutveckling 2018 (Förändring mot 2017)
Enkel ombord	25,50 kr	- 3 %
Förköp	22,40 kr	+ 3 %
Periodkort	14,30 kr	+ 9 %
Skolkort	11,80 kr	0 %
Periodkort, prisreducerat	9,60 kr	+ 3 %
Periodkort lågtrafik	5,30 kr	+ 24 %
Avgiftsfria resor	0,00 kr	+ 146 %

A-priset räknas fram genom att för var och en av produktkategorierna dela biljettintäkterna genom antalet påstigande. På så sätt erhålls en genomsnittsintäkt i kronor per påstigande för samtliga produktkategorier.

Avseende den totala intäktsmassan per produktkategori utgör skolkorten den största intäktsposten, dessa står för en tredjedel av årets totala biljettintäkter. Därefter följer periodkortet (27 procent), Enkel ombord (15 procent) och Förköp (14 procent). Alla övriga produkter genererar cirka 10 procent av intäkterna. Jämfört med 2017 har intäkterna ökat med några procent för samtliga kategorier, Periodkort lågtrafik sticker ut med en intäktsökning på cirka 20 procent. Enda negativa avvikelserna gäller enkelbiljetterna sålda ombord där intäkterna minskade med drygt tre procent.



Fastigheter och depåer

Genom myndighetens fastighetsplan har vi arbetat systematiskt med förvaltning av de fastigheter som myndigheten äger. Planen som beskriver behoven av åtgärder på 10 års sikt har gett oss 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. Fastighetsplanen ger också en bra översikt vad gäller uppskattade kostnader under de närmsta 10 åren per fastighet.

De stora delarna som nu setts över i fastighetsplanen är golven i tvätthallarna, kompressorer samt ventilationen.

Under 2018 har Eskilstunadepån byggts ut ytterligare med personalparkeringar för att framtidssäkra depåns storlek.

Depån i Katrineholm har på grund av att golvet släppts i konstruktionen byggts om och inflyttning i de ombyggda lokalerna skedde i januari 2018. Arbetet har följt satt

tidsplan men en del extra kostnader tillkom mot budgeterad plan så som en extra takkonstruktion då gamla taket läkte. Återkopplingen från trafikföretaget som hyr fastigheten har varit mycket positiv.

Det har också skett uppgraderingar av kodlås-system (RCO) till depåerna i Nyköping, Flen, Vingåker och Katrineholm samt till väntsalar i Katrineholm och Strängnäs.

Det arbete som pågår är att anpassa depåerna i Nyköping, Katrineholm och Flen med den infrastruktur som krävs för att möta den kravställning som trafikavtalen för Södra och Västra Sörmland ställer.

I och med regionbildningen den 1 januari 2019 gick ansvaret för dessa fastigheter över till Region Sörmlands FM-enhet (Facility Management) som kommer att ta vidare och utveckla fastigheterna. Arbetet med ett övertagande påbörjades under 2018 och kommer att fortlöpa under 2019.

De tekniska systemen

Under 2018 har vi fortsatt att förvalta och utveckla såväl medarbetarsystem som kundnära system. Ofta har det handlat om att öka digitaliseringen och tillgängligheten, framförallt genom att göra informationen mer lättillgänglig.

Betal- och realtidssystemet

Utvecklingen av betal- och realtidssystemet har fortsatt under 2018. Den största implementationen var att vi nu har möjligheten att läsa BoB-biljetter (biljetter utifrån nationell biljett- och betalstandard) som ett av de första länen i Sverige. Först ut var möjligheten att läsa Movingobiljetter ombord på alla bussar. Näst ut är våra egna app-biljetter. Dessa kommer att implementeras under våren 2019. Även fortsatt har arbete ägnats åt att göra systemet stabilare. Ett antal funktioner kopplade till intäktssäkring och resandestatistik har tagits i drift på fler bussar i Sörmland, som exempelvis automatisk trafikanknäckning.

Projektet BORIS

Arbetet syftar till att skaffa datalagersystem för att enklare kunna hantera statistik och rapportering. Integrationer till betal- och trafikinformationssystemet slutfördes i juni 2018 och överlämnades för förvaltning. Implementation till planeringssystemet ALFA har pågått under hösten 2018 och tester och kvalitetsgranskning har påbörjats. Arbetet med fortsatta implementeringar till exempelvis TeleQ fortsätter under 2019.

Appen för allmänna kollektivtrafiken

App och webbplats har fortsatt fungerat väl. Löpande förbättringar har gjorts på mindre buggar i systemet.

Arbete har påbörjats med att anpassa appen till BoB-standarderna för att säkra intäkter och göra det möjligt att validera (läsa av) biljetterna maskinellt på samtliga bussar. Detta skapar även förutsättning för att kunna ha periodkort och övriga produkter tillgängliga i appen.

Planeringssystem för den särskilda kollektivtrafiken

Utvecklingen fortsätter och under sommaren har en anropsstyrd linje testats att helt hanteras i systemet vilket fallit bra ut. Utveckling för att få in data om allmän anropsstyrd trafik har påbörjats under hösten. Syftet är att underlätta bokningar av den typen av trafik och även säkra kvaliteten av bokningarna. Även utveckling för automatisk överföring av statistik till systemet BORIS har påbörjats under perioden för att kunna skapa nya möjligheter att kunna följa upp olika verksamheter som nyttjar systemet.

Appen och webb för särskild kollektivtrafik

App och webbplats har fortsatt fungerat väl. Löpande förbättringar har gjorts på mindre buggar i systemet.

Informationsskärmar på resecentrum

Axentia och Swarco är de leverantörer som vann upphandlingen som gjordes för att implementera realtidsskyltar i Sörmland. Nu finns smarta skyltar med batteriladdning eller nattströmladdning för avrop tillsammans med traditionella skyltar som drivs av permanentström. Första steget pågår för att förse resecentrum och andra större bytespunkter i Sörmland med informationsskyltar för realtidsinformation. Ett antal av dessa är i drift under senare delen av 2018.

Kommunikationsradiosystem

En förstudie har genomförts om framtida kommunikationsradiosystem och en inriktning har antagits om att ansluta oss till RAKEL. RAKEL är ett system för radiokommunikation som används av många säkerhets- och beredskapsorganisationer, exempelvis räddningstjänsterna, polis, ambulans, Kriminalvården, SOS-alarmering samt kommunal och statlig krisberedskap.

Upphandlingen påbörjades i december 2018 och tilldelning sker under våren 2019. Den första installationen ska vara klar under sommaren i och med att det första trafikavtalet för den allmänna trafiken i Södra och västra Sörmland har trafikstart då.

Nuvarande kommunikationsradiosystem avvecklas successivt och ska vara helt utfasat under 2021.

Telefoni

Arbete med att migrera hela Sörmlandstrafikens telefoni från Region Örebro till D-data på Landstinget Sörmland har pågått under året. I maj sattes en testmiljö upp och alla funktioner och lösningar togs fram och testades. Lördagen den 1 december genomfördes migreringen utan större driftstörningar.

Systemtjänster för Movingo (BRUM)

Systemet med app och webb har driftsatts skarpt och varit öppet för försäljning sedan 9 juli. Försäljningen har sedan dess ökat stadigt. Utvecklingen av systemet har fortsatt med hög takt in på hösten för att förbättra stabiliteten och driftsäkerheten i systemet. Under hösten har även störningsrutiner tagits fram. Funktioner och förberedelser för att kunna ta emot flera områden har utvecklats i systemet och tester mot SL har utförts.

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.

Vi har sedan starten 2013 sett det som viktigt att vara en attraktiv arbetsgivare. Vi har haft målet att vara måna om varandra, ha roligt på arbetet och ha en sund balans mellan arbete och privatliv. Vi har strävat att vara lyhörda och visa medkänsla med varandra med viljan att vi som medarbetare ska trivas och må bra. Vi har också sett att myndighetens uppdrag sedan start har vuxit och att organisationen kontinuerligt behövt anpassas efter hur verksamheten utvecklas. Detta fokus har vi strävat efter att behålla även under det intensiva arbetet att samtidigt förbereda övergång i Region Sörmland den 1 januari 2019. Vi har parallellt med detta sökt prioritera fortsatt säkrad kompetensförsörjning 2018 ut. Vi kan konstatera att arbetet med regionbildningen ändå utgjort den betydande aktiviteten inom medarbetarperspektivet och att organisationsanpassningen fått stå tillbaka i viss mån.

Arbetet under 2018 – Verksamheten pågår mitt i förberedelserna inför verksamhetsövergång

Regionbildning

Interna förberedelser inför avvecklingen

För att kunna genomföra regionbildningen och sammanslagningen av landstinget, SKTM och Regionförbundet Sörmland till den nya regionen krävdes ett omfattande internt förberedelsearbete. Vissa nödvändiga beslut behövde också fattas. Det interna arbetet genomfördes i elva delprojekt:

1. Styrning och ledning
2. Medarbetarna
3. Ekonomi
4. It och telefoni
5. Webb, intranät och varumärke
6. Avveckling – avtal och åtaganden
7. Avveckling – form för överlåtelse
8. Avveckling – likvidation av myndigheten
9. Skatteväxling
10. Verksamhetsorganisation – samverkansmodell för kollektivtrafiken i en ny struktur
11. Arkiv- och informationshantering

HME och medarbetarenkäten från Springlife

Resultatet 2018 för HME (Hållbart medarbetarengagemang) är i jämförelse med 2017 lägre och vi lyckades inte nå målet att förbättra eller hålla kvar nivån. Det är framförallt motivationen som är lägre i december 2018 än i december 2017. Vi ser också att det är förre som vill rekommendera arbetsgivaren. En förklaring kan vara att medarbetarna var i väntan på beslut för hur organisation, chefutpekning och egen placering skulle bli. Trots det kan vi ändå se att resultatet i jämförelse med andra offentliga organisation utgör ett medelvärde. I resultatet utmärker sig ändå resultatet för ledarskap vilket visar att vi kan vara stolta över att vi har ett ledarskap som får ett fortsatt högt betyg. Som alltid ser vi variationer mellan enheterna vilket framförallt syns i den stora enkäten från Springlife. Alla enheter fick sitt resultat innan årsskiftet och de enheter som förblir intakta efter verksamhetsövergången kommer att arbeta fram handlingsplaner tillsammans med medarbetarna.

HME	2018	2017
Engagerade medarbetare	HME 76	HME 80
Delfråga Motivation	72	80
Delfråga Ledarskap	82	85
Delfråga Styrning	74	76
Attraktiv arbetsgivare		
Rekommenderar arbetsgivaren	81 %	87 %

Kompetensförsörjning

2018 fortsatte vi att se över det samlade kompetensförsörjningsbehovet för att kunna arbeta strategiskt i den frågan. Målet med kompetensförsörjningsstrategin var säkra att verksamheten i alla lägen har den kompetens och den medarbetarvolym den behöver för att uppnå myndighetens mål. Det har konstaterats sedan tidigare att det finns en sårbarhet inom vår verksamhet med ett alltför starkt beroende av vissa nyckelpersoner med expertkompetens. Utifrån detta har vi under 2018 etablerat ett närmare samarbete kring kompetensförsörjning med landstinget och regionförbundet i och med den kommande regionbildningen. Vi kan se att trots att verksamheten även under 2018 utvecklats är vi två färre månadsanställda per den 31 december än 2017. Könsfördelningen är i stort densamma som 2017.

Antal medarbetare Månadsavlönade	2018		2017	
	31 december		31 december	
Totalt	72		74	
Kvinnor	43		45	
Män	29		29	
Könsfördelning %	Kvinnor	60 %	Kvinnor	61 %
	Män	40 %	Män	39 %

Delaktighet och samverkan

Vi har under 2018 fortsatt arbeta för en god intern samverkan i hur vi arbetar tillsammans, i våra enhets- och avdelningsmöten i avstämningar respektive samtal chef och medarbetare samt i vår fackliga samverkan. Vi har också fortsatt med uppskattade frukostmöten i Nyköping och i Eskilstuna med öppen inbjudan och även verksamhetsdagar för alla medarbetare.

HR-plan och Plan för lika rättigheter och möjligheter

Aktiviteterna i HR-plan och Plan för lika rättigheter och möjligheter startades upp i början av april och har pågått

under året. Diskussioner har genomförts om kränkande särbehandling och trakasserier och vad det innebär för oss att i varje stund motverka och säga nej till dålig jargong samt hur vi kan respektera varandra och behandla varandra lika. Vi har också fört dialog om vad som gör en arbetsgivare attraktiv, vad vi kan göra mer av och vad kan vi förbättra. Slutligen har vi samlats kring vad som driver oss att vara aktiva i vårt medarbetarskap. Det som framkommer i dessa dialoger och samtal tar vi med oss i det fortsatta arbetet hos vår nya arbetsgivare Region Sörmland.

Vi införde ett eget intranät

Under perioden har vi lanserat myndighetens egen avdelning på intranätet Insidan. Här publicerar vi innehåll som är relevant för våra medarbetare och kan fungera som ett stöd i verksamheten. De första funktionerna som lanserades under perioden var följande:

- HR-funktion med viktiga dokument och länkar
- Anpassad information om kommande regionbildning med fokus på det som är relevant för myndighetens anställda
- Kommunikationsavsnitt med mediestöd och omvärldsbevakning.
- En arbetsyta där medarbetare kan skriva kommentarer och på ett enkelt och smidigt sätt kommunicera internt.

Vi inledde även dialog med landstingets webbredaktörer för att forma innehåll till den kommande regionbildningen med tillhörande omorganisering.

Lägre total sjukfrånvaro - men fler är sjuka längre

Den totala sjukfrånvaron för 2018 ligger en halv procent lägre än 2017. Korttidsfrånvaron har minskat betydligt och den längre har ökat. 2017 utgjorde korttidsfrånvaron tre fjärdedelar av den totala sjukfrånvaron medan den under 2018 var nere i lite drygt hälften av den totala sjukfrånvaron. När det gäller frisknärvaron ser vi att fler medarbetare har fem eller fler sjukdagar än samma period 2017.

Sjukfrånvaro % av ordinarie arbetstid för åndsavlönade	2018	2017
	Helår	Helår
Totalt	5,7 %	6,3
kvinnor	6,4 % sjukfrånvaro i gruppen	5,5 % sjukfrånvaro i gruppen
män	4,7 % sjukfrånvaro i gruppen	7,4 % sjukfrånvaro i gruppen
personer upp till 29 år	10,1 % sjukfrånvaro i åldersgruppen	14,4 % sjukfrånvaro i åldersgruppen
Personer mellan 30-49 år	4,4 % sjukfrånvaro i åldersgruppen	3,2 % sjukfrånvaro i åldersgruppen
Personer 50 år och äldre	4,3 % sjukfrånvaro i åldersgruppen	3,8 % sjukfrånvaro i åldersgruppen
Dag 1-14	55 % av den totala sjukfrånvaron	75 % av den totala sjukfrånvaron
>60 dagar	37 % av den totala sjukfrånvaron	11 % av den totala sjukfrånvaron

Attraktiv arbetsgivare Månadsavlönade	2018	2017
Engagerade medarbetare	HME 76	HME 80
Rekommenderar arbetsgivaren	81 %	87 %

Frisknärvaro, flextid Månadsavlönade	2018	2017
Andel med högst fem sjukfrånvarodagar under året	52 %	57 %
Medelflextid för de som låg över 30 h 31 december	-	57 h

Alla medarbetare skulle ned till 30 h i flextid inför övergången till Region Sörmland vilket gör att det inte finns något flextidssaldo för 2018 att redovisa.

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 2018 uppgick till 53 730 tkr. Efter slutreglering av medlemsavgifter uppgick årets resultat för myndigheten till 83 kr. Myndighetens medlemmar har betalat 642 601 tkr i medlemsbidrag under året, varav medlemsbidrag för den allmänna kollektivtrafiken är 509 669 tkr och medlemsbidrag för den särskilda kollektivtrafiken 132 932 tkr. Totala medlemsbidraget är 56 585 tkr lägre än budgeterat. I budgetavstämningen nedan framgår utfall 2018 jämfört med budget 2018.

Budgetföljsamhet

Trafikkostnaderna, som utgör den i särklass största delen av myndighetens kostnader, har ökat med 3,0 procent jämfört med 2017. Ökningen beror till största delen på index. Trafikkostnaderna 2018, vilka utgörs av kostnader hänförliga till dels den allmänna kollektivtrafiken, dels den särskilda kollektivtrafiken, uppgick till 747 393 tkr.

Allmän kollektivtrafik Trafikkostnader	Budget	Utfall	Avvikelse
Landsbygdstrafik	328 215	326 491	-0,5 %
Stadstrafik	182 466	182 429	-0,0 %
Eskilstuna	129 309	129 797	0,4 %
Katrineholm	6 953	6 807	-2,1 %
Nyköping	35 522	35 214	-0,9 %
Strängnäs	10 683	10 611	-0,7 %

Även för den särskilda kollektivtrafiken syns ett lägre utfall än budgeterat under året.

Särskild kollektivtrafik Trafikkostnader	Budget	Utfall	Avvikelse
Serviceresor	112 791	108 470	-3,8 %
Riksfärdtjänst	3 510	3 179	-9,4 %

Förvaltningskostnader och övriga trafikrelaterade kostnader, vad gäller den allmänna kollektivtrafiken, har varit lägre jämfört med budget. Förvaltningskostnaderna uppgick till 33 609 tkr och uppvisar en positiv avvikelse mot budget motsvarande 10 242 tkr. Den positiva budgetavvikelsen kan främst förklaras av lägre kostnader inom övrigt kontorsrelaterat.

De trafikrelaterade nettokostnaderna uppgick till 18 020 tkr 2018, vilket kan jämföras med budgeterade kostnad på 19 459 tkr. Den positiva budgetavvikelsen kan främst förklaras av lägre försäljningskostnader.

Förvaltningskostnader vad gäller den särskilda kollektivtrafiken, har varit högre jämfört med budget. Förvaltningskostnaderna uppgick till 18 799 tkr och uppvisar en negativ avvikelse mot budget motsvarande 798 tkr. Budgetavvikelsen kan förklaras av en kostnadsökning på konsultarvoden.

De trafikrelaterade nettokostnaderna uppgick till 3 026 tkr, vilket kan jämföras med 2 980 tkr i budget 2018.

Intäktsutveckling

Biljettintäkter från medborgarna består av färdbevis-försäljning samt intäkter från avtal och uppdrag där betalare inte består av myndighetens medlemmar. Biljettintäkterna uppgick till 110 011 tkr vilket motsvarar en ökning med 4 procent jämfört med 2017. En positiv utveckling av resandet är en av orsakerna till intäktsökningen.

Intäkterna från skolkort uppgick till 55 195 tkr vilket är drygt 2 200 tkr högre än budgeterat och utfall 2017.

Myndigheten budgeterar inte för viten från trafikföretagen även om vitet med stor sannolikhet betalas ut. Viten för 2018 avser busstrafiken och uppgick totalt till 5 108 tkr.

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 2018 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 5 279 tkr vilket kan jämföras med 4 991 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)	2018	2017
Avsättningar till pensioner inkl. särskild löneskatt	2 515	3 196
Finansiell kostnad	88	51
Avgiftsbestämd ålderspension	1 539	1 380
Löneskatt, avgiftsbestämd ålderspension	373	333
Övriga pensionskostnader		31

Soliditet och likviditet

Myndigheten har en soliditet på 18 procent vilket är i paritet med 2017. 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 även det är i paritet med 2017. Betalningsförmågan på kort sikt är god.

Anläggningstillgångar och investeringar

Anläggningstillgångarna har värderats till anskaffningsvärdet med avdrag för planmässiga avskrivningar. Årets avskrivningar uppgår till 5 902 tkr vilket kan jämföras med 5 536 tkr för samma period föregående år.

Borgensförbindelse

Myndighetens åtagande avseende borgensförbindelse uppgår till 1 909 091 tkr per sista december 2018. Myndigheten har i november 2015 ingått borgen såsom för egen skuld för AB Transits lånepfliktelser till ett högsta belopp uppgående till 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 9 326 tkr varav 3 087 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 86 procent för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet och Länstrafiken Sörmland AB gemensamt. Kommunkoncernens soliditet är 200 procent per sista december 2018, vilket kan jämföras med 18 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 83 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 86 procent.

Enbart två av de tre finansiella mål som förbundsdirektionen fastställt i Verksamhetsplan och budget 2018 (18-19) uppfylls, men givet det förhållandet att likviditeten för myndigheten inkluderar kortfristiga skulder om 53 730 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 - samt 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 medarbetarperspektivet och det ekonomiska perspektivet samt ur de fyra funktionerna funktionell, attraktiv, effektiv respektive tillgänglig kollektivtrafik.

Kapitlet avslutas med en riskbedömning av verksamhetens måluppfyllelse.

Mål
Vision



LEVA, VÄXA, VERKA

"Kollektivtrafik för hållbar tillväxt och utveckling"

Strategiska funktionsområden

FUNKTIONELL

- Stödja regionens täthet och flerkärnighet för en starkt arbetsmarknadsregion.
- Tydligare koppling till starka tillväxtregioner och regionala nodstäder.
- Ökad tillgänglighet till regionala arbetsmarknader
- Större andel gång-, cykel- och kollektivtrafik.

ATTRAKTIV

- Öka kollektivtrafikens marknadsandel i andel av motoriserade resor.
- Hålla en god kvalitet, vara användarvänlig, sammanhållen och samordnad.
- Fokusera på enkelhet och bekvämlighet för resenären.

EFFEKTIV

- Planeras och utförs för ökad kostnadseffektivitet.
- Planeras och utformas så att energieffektiviteten ökar och att miljöpåverkan genom emissioner och buller

TILLGÄNGLIG

- Ge invånare och besökare i Sörmland ökad tillgänglighet och rörlighet.

Lagar och förordningar

Nyckeltal

- Arbetspendling
- Marknadsandel
- Resmöjligheter till nodstäder
- Tillgänglighet till kommuncentrum



- Antal resor totalt
- Antal resor per invånare
- Nöjdhet
- Punktlighet



- Beläggning
- Nettokostnader
- Kostnadstäckning
- Förnybara bränslen
- Energianvändning



- Utbudskilometer
- Andel tillgänglighetsanpassade fordon
- Andel tillgänglighetsanpassade bytespunkter



Organisatoriska grundprinciper

Årets resultat mot budget (55,5 Mkr)



Nyckeltal Finansiella mål

Akkumulerat resultat mot budget



Frisknärvaro (52%)



Nyckeltal Medarbetare

Hållbart medarbeteengagemang (HME)



Värdegrund

Medlemmarnas uppdrag

● Förbättrat resultat ● Oförändrat resultat ● Försämrat resultat ● Jämförelsetal saknas

Huset illustrerar verksamhetens måluppfyllelse 2018.

*Bättre resultat än 2017 men som kan förbättras ytterligare.

Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning

Myndighetens ekonomiska hushållning bedöms ur olika perspektiv och med utgångspunkt från den fastställda Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20). Den samlade bedömningen om hushållningen utgörs främst av hur väl vi har uppfyllt våra fyra funktionsmål: funktionell, attraktiv, effektiv och tillgänglig kollektivtrafik. Den utgörs också av måluppfyllelsen inom medarbetarperspektivet och det ekonomiska perspektivet. De fyra funktionsmålen och deras nyckeltal beskrivs och bedöms närmare i kommande avsnitt.

Vad gäller verksamhetens måluppfyllelse är den samlade bedömningen att Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet även vad gäller verksamhetsåret 2018 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 busstrafiken, en ökad intäktsutveckling, kundnöjdhet, en ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken i form av realtidsinformation på fler platser i länet, åtgärder för ökad digitalisering och fortsatt goda miljönyckeltal.

Några exempel på de många aktiviteter som bidragit till vår måluppfyllelse finns bland annat inom målområdet Funktionell kollektivtrafik. Bland annat beslutet om Etapp 2 inom ramen för Ny Trafik och invigning av tågdepån. Inom målområdena Attraktiv respektive Tillgänglig kollektivtrafik lanserades Movingo app och webb samt den så kallade BoB-anpassningen av Sörmlandstrafikens betalsystem som möjliggör digital visering av färdbevisen såväl inom länet som vid länsöverskridande resor.

För en attraktiv tågtrafik var driftsättningen av dubbelspåret på Svealandsbanan i höjd med Härad efterlängtat. Aktiviteter som även bidrar till att regionens position som nav för Mälardalens tågtrafik förstärks. Andra aktiviteter som skapar viktiga förutsättningar för kollektivtrafiken framåt är bland annat beslut i nationella planen och länstransportplanen där ett antal kollektivtrafikfrämjande investeringar finns med.

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. Under året har fler uppdrag tillkommit, bland annat kommer myndigheten ansvara för planeringen av Nyköpings kommuns skolskjutsresor.

Utifrån Program Trafik 2019-2021 som startade 2017 har vi genomfört ett intensivt arbete med att upphandla och teckna avtal kring ny busstrafik i länet. Under året har skolskjutstrafikavtalet TUPP 01 gått i drift och avtal har tecknats för Skärgårdstrafik i Sörmland, TUPP04 samt för busstrafik i Södra och Mellersta Sörmland, TUPP 05. Ett upphandlingsarbete för busstrafik i Eskilstuna kommun, TUPP 07, har pågått under hela året och publicerades direkt på nyåret samt så har trafikpliktsbeslut för TUPP09, busstrafik i Strängnäs kommun fattats.

Även förvaltningen och underhållet av våra depåer och fastigheter fortsätter, så att de håller en god standard, bidrar till en god arbetsmiljö för förare och till hela och rena fordon. Vår fastighetsplan ger oss en bra översikt över uppskattade kostnader per fastighet de närmsta 10 åren. Under 2018 har Eskilstunadepån byggts ut ytterligare med personalparkeringar för att framtidssäkra depåns storlek. Det har också skett uppgraderingar av kodlåssystem till depåerna i Nyköping, Flen, Vingåker och Katrineholm samt till väntsalar i Katrineholm och Strängnäs. I och med regionbildningen den 1 januari 2019 gick ansvaret för fastigheterna över till Region Sörmlands FM-enhet (Facility Management). Arbetet med överlämning kommer att fortsätta under 2019.

Inom medarbetarperspektivet har nyckeltalet HME (Hållbart Medarbetar Engagemang) minskat med fyra enheter, från 80 vid utgången av 2017, till 76 vid motsvarande mätning 2018. Vi har därmed inte nått vårt HME-mål för 2018, som låg på 82. Utöver det uppgår sjukfrånvaron till 5,7 procent, vilket är något lägre än 2017. Frisknärvaron har minskat från 57 procent 2017 till 52 procent 2018.

Myndigheten har bedrivit verksamheten inom den beslutade budgeten. 2018 års ekonomiska resultat uppgick till 83 kronor. Myndighetens medlemmar har betalat 647 638 tkr i medlemsbidrag vilket är 51 550 tkr lägre än budgeterat och pengar som i enlighet med avtal om ansvar och kostnader för kollektivtrafiken i Sörmland återbördats till medlemmarna.

Intäktsutvecklingen från biljettförsäljningen var positiv 2018. Biljettintäkterna uppgick till 110 011 tkr vilket motsvarar en ökning med 4 procent jämfört med 2017. En positiv utveckling av resandet är en av orsakerna till intäktsökningen.

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 måluppfyllelse vad gäller området funktionell kollektivtrafik

Åtgärder för en funktionell kollektivtrafik är långsiktiga till sin karaktär och indikatorerna mäts endast årligen. Nedan beskrivs en del av periodens arbete. Detta tillsammans med tidigare genomfört arbete ger en samlad bedömning av måluppfyllelse för funktionen funktionell kollektivtrafik innebärande positiv måluppfyllelse.

Under perioden har aktiviteter fortsatt som gett länets medborgare fler förutsättningar att kunna leva, växa och verka i Sörmland och Mälardalen. Citybanan är sedan snart två år tillbaka i drift, fyrspar för Stockholm Uppsala och Mälarbanan är beslutade och Ostlänken med tre nya resecentrum i länet är under projektering, ett nytt funktionellt resecentrum i Strängnäs öppnade i december 2017 och dubbelspåret mellan Strängnäs och Härad blev klart i somras. De nya tågfordonen är nära driftsättning, den så kallade Etapp 2 är under beslutande och inriktningen för Etapp 3, trafiken bortom Etapp 2 är under arbete. Dessa satsningar är viktiga bidrag till måluppfyllelsen.

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 olika länsgränser. Utöver resor till och från Stockholm och Södertälje pendlar många mellan orter som Eskilstuna-Västerås/Örebro, Nyköping- Norrköping/Linköping, Flen/Katrineholm/Norrköping och Strängnäs-Enköping/Uppsala.

Under 2018 har vi på många sätt fortsatt att ge länets medborgare fler förutsättningar att kunna leva, växa och verka i Sörmland och Mälardalen. Citybanan är i drift sedan snart två år, Ostlänken med tre nya resecentrum i länet är under projektering, ett nytt funktionellt resecentrum i Strängnäs öppnade i december och dubbelspåret mellan Strängnäs och Härad blev klart i somras. Dessa satsningar är viktiga för att vi ska nå våra mål.

Sedan sommaren 2018 pågår tester av de nya Mälartågen i Sverige. Tågen visades upp på Stockholm Central i juni och på Innotransmässan i Berlin i september. Till aktiviteterna kopplade till de nya tågen hör också invigningen av en ny tågdepå i Eskilstuna i början av september. Tågen ska sättas i trafik under 2019 och förbättrar till att börja med utbudet på Svealandsbanan från och med september 2019. När Regionexpressen infördes mellan Eskilstuna och Stockholm var det en viktig del i tidtabellsarbetet inför 2019. Men vår strävan efter en attraktiv tidtabell för samtliga av våra övriga tågavgångar i länet kännetecknade både planeringen och utfall av tågplan 2019.

Också arbetet med utvecklingen av tågtrafiken på lite längre sikt, för perioden efter 2021 som kallas för Etapp 2, fortsatte. I mars fattade Mälardalstrafiks styrelse inriktningsbeslutet inför Etapp 2. Beslutet bekräftades av myndighetens direktion den 3 maj och därefter av samtliga medlemmar. Under hösten och vintern 2018/19

konkretiserades utredningsarbetet i och med att Mälardalstrafiks styrelse tog ett skarpt genomförandebeslut för Etapp 2 i december. Ärendet behandlas av Region Sörmland under våren 2019.

De planerade utbudsökningarna kommer att bidra väsentligt till att uppfylla målen för funktionell kollektivtrafik eftersom tillgängligheten i länet fortsätter att förbättras. Totalt väntas satsningarna ge betydande effekt på länets utveckling och leda till en ännu mer sammanhållen arbetsmarknad i Mälardalen.

I juni fastställde också regeringen Nationell Plan för transportsystemet 2018-2029 där bland annat Ostlänken och vissa kapacitetsförstärkningar i form av förbigångsspår på Västra stambanan pekas ut. Dessa kommer dock att genomföras ganska sent, vilket är bekymmersamt med tanke på rådande kapacitetsbrister. För att långsiktigt säkerställa en attraktiv och utvecklad storregional trafik, i en region med kraftig befolkningstillväxt, krävs fler investeringar i infrastrukturen.

För att tydligare identifiera vilken typ av trafik som Sörmland kommer att behöva i framtiden fortsätter vi vårt utrednings- och analysarbete.

Under perioden har myndigheten också deltagit i nationella och storregionala forum för kollektivtrafikens utveckling. Det gäller både i SKL (Sveriges Kommuner och Landsting) och i Mälardalsrådet och dess process En Bättre Sits samt genom politisk och tjänstemannanärvaro i Mälardalstrafik. Myndigheten har under perioden anslutit sig till den nationella medlemsföreningen Svensk Kollektivtrafik för att metodiskt arbeta för en förbättrad kollektivtrafik. Genom föreningen vill och hoppas vi kunna arbeta 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. Detta påverkansarbete sker för övrigt också genom Mälardalstrafik och Mälardalsrådet.

Den kommersiella trafiken fortsätter vara närvarande i länet främst genom SJ, Trosabussen, Flygbussarna och Flixbus/Swebuss. Även den trafik mellan Eskilstuna och Västerås som Mälardalens högskola upphandlade har fortsatt.

De planerade utbudsökningarna kommer att bidra väsentligt till målfyllnelse för funktionen funktionell

kollektivtrafik eftersom tillgängligheten i länet fortsätter att förbättras. Totalt väntas satsningarna på Ny Trafik ge betydande effekt på länets utveckling och leda till en ytterligare integrerad arbetsmarknad i Mälardalen..

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 de allra flesta kommunerna har både andelen in- och utpendlare ökat mellan 2007 och 2017 (statistik för 2018 erhålls först 2020). 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	
	2017	2007	2017	2007
Eskilstuna	16 %	14 %	18 %	15 %
Flen	28 %	25 %	36 %	34 %
Gnesta	26 %	26 %	57 %	56 %
Katrineholm	23 %	22 %	24 %	24 %
Nyköping	21 %	19 %	26 %	24 %
Oxelösund	44 %	37 %	42 %	34 %
Strängnäs	23 %	19 %	45 %	42 %
Trosa	30 %	27 %	53 %	51 %
Vingåker	29 %	27 %	43 %	40 %
Länet totalt (pendlare över kommun- och länsgräns)	22 %	20 %	30 %	27 %
Enbart pendlare över länsgräns	9 %	9 %	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. Statistik för 2018 kommer först 2020.

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. I nuläget uppskattar vi att kollektivtrafiken utgör 24 procent av resandet i de starka stråken och 10-15 procent totalt. Vårt mål är att dessa marknadsandelar ska öka.

År 2014 lät myndigheten tillsammans med Regionförbundet Sörmland göra en mer noggrann studie över marknadsandelar per stråk. Studien "Hållbart resande" visade en marknadsandel på i snitt 20–25 procent i starkare stråk med högre trafikutbud. Dessa siffror bekräftas i stort genom en första uppföljning av antalet sålda Movingokort per tågstråk 2018. Sträckor som har högst marknadsandel trafikeras med tåg, såsom Katrineholm – Södertälje/Stockholm. Lägst marknadsandel har ett antal sträckor utan direkt tåg-förbindelse och hög restidskvot,

exempelvis Nyköping–Oxelösund, Nyköping–Katrineholm samt Mariefred/ Åkers Styckebruk–Södertälje.

I och med införandet av Movingokorten kan en tydligare uppföljning av utvecklingen av marknadsandelen ske framöver.

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 stads-kärnor.

Tack vare utbudsökningen i tågtrafiken har resmöjligheterna förbättrats avsevärt. Också införandet av Regionexpressen Eskilstuna-Stockholm 2019 bidrar till förbättrad tillgänglighet för länets största stad.

För övrigt pågår metodutveckling i syfte att tydligare mäta och följa upp målet.

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 i syfte att tydligare mäta och följa upp målet.

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

Målföljningen visar ett positivt utfall för resandet och nöjdhet, däremot ett negativt för punktligheten. Den samlade bedömningen är därför att kollektivtrafikens attraktivitet var på ungefär samma nivå som året innan.



Den samlade bedömningen för funktionen attraktiv kollektivtrafik är att vi uppnår en positiv målfyllelse. Detta framförallt tack vare ett fortsatt ökat resande i tåg- och i busstrafiken och ett positivt utfall för nöjdheten. Så även de aktiviteter som ökat digitaliseringen av våra tjänster bidrar till bedömningen av positiv målfyllelse. Mot bakgrund av de förhållandevis många planerade och oplanerade störningarna i regionaltågstrafiken som periodvis gjort trafiken klart mindre attraktiv bidrar detta till en sänkt målfyllelse. Under perioden har arbetet med teknisk systemutveckling fortsatt för att hålla betal- och informationssystemet modernt och anpassat till resenärernas behov. Under sommaren utrustades systemet med möjligheten att kunna läsa BoB-biljetter (biljetter utifrån nationell biljett- och betalstandard). Först ut var möjligheten att läsa Movingobiljetter ombord på alla bussar.

Antal påstigande i den allmänna kollektivtrafiken ökade även under 2018, med fyra procent i tågtrafiken och med sju procent i busstrafiken. Det gör att de satta målen för resandeutveckling nåts med råge, men man ska komma ihåg att avgiftsfria resor för skolungdomar har då gett ett extraskjuts uppåt. Den nya pendlarbiljetten Movingo lanserades hösten 2017 och vi ser nu, drygt ett år efter det, att det var en framgångsrik satsning som underlättar vardagen för pendlarna. Även resandet i den särskilda kollektivtrafiken ökade.

Sörmlandstaxan och de nya tekniska betal- och informationssystemen i den allmänna kollektivtrafiken firade under hösten 2018 ett år. Under året har arbetet med systemutveckling fortsatt för att hålla betal- och informationssystemet modernt och anpassat till resenärernas behov.

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 2018. Bland dessa kan nämnas betalsätt, appar för den allmänna och särskilda kollektivtrafiken.

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. Bland åtgärderna 2018 kan nämnas det arbete som genomförts för att anpassa depåerna i Flen, Katrineholm och Nyköping med infrastruktur som möter den kravställning som trafikavtalen för Mellersta och Södra Sörmland ställer. Under året har även kodlåssystem till depåerna i Flen, Katrineholm, Nyköping och Vingåker samt väntsalar i Katrineholm och Strängnäs uppgraderats.

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 målfyllelse 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 målfyllelse på 4,6. För bokningar uppgick värdet till 4,28 och med målvärde om 4,9 för 2017.

En faktor med klart negativ inverkan på målfyllelsen gällande en användarvänlig kollektivtrafik med hög kvalitet är förseningar i buss- och tågtrafiken. Tågtrafiken har dragits med stora kvalitetsproblem under året med låga punktlighetsiffror som följd. Kvalitén påverkades också av inställda turer och trängsel ombord främst vintern 2017/18.

Både inom den allmänna och särskilda kollektivtrafiken pågår ett kontinuerligt arbete för att säkerställa en god leverans av vår tjänst. Vid utbildningar med våra förare vill vi fånga in kunskaper och erfarenheter som är värdefulla för fortsatt utveckling. Den kontinuerliga och strukturerade avtalsuppföljningen är en annan metod som är viktig för

fortsatt måluppfyllelse inom område attraktiv kollektivtrafik.

Att bedöma måluppfyllelse för målområde attraktiv kollektivtrafik är inte självklar trots flera positiva händelser. Att punktligheten under året sjunkit i tågtrafiken och att busstrafikens tidtabeller vid en närmare anblick inför övergången till nya incitamentsmodeller inte är anpassade för att fullt ut fokusera på punktlighet ger skäl för såväl eftertanke som fortsatt arbete bidrar till att måluppfyllelsen för område attraktivitet riskerar att inte uppnås. Ett positivt utfall för ett fortsatt ökat resandet, en ökad nöjdhet, fortsatt arbete med digitalisering inklusive förenklade betalsätt och driftsatt informationsskyltning med hjälp av de utökade möjligheterna till digitalisering ger ett samlat positivt utfall av måluppfyllelse inom området attraktiv kollektivtrafik.

Uppföljning av indikatorer kopplat till attraktiv kollektivtrafik

Antal resor totalt

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 och tåg fortsätter att öka och det totala resandet ligger redan nu över målet för 2020. En förklaring bakom det positiva utfallet är också statens satsning på avgiftsfria resor som gav ett extraskjuts i busstrafiken.

Typ av resa	2017 Antal	2018 Antal	Mål 2020
Buss (i länet)	11 612 000	12 432 000	-
Buss och tåg (i länet)	14 554 000	15 499 000	15 000 000
Särskild kollektivtrafik	406 053	425 683	-

Antal resor per invånare

Mäts som antalet påstigande i förhållande till folk mängden i olika områden. Antalet resor per invånare med allmän kollektivtrafik ska öka utifrån målet om ökad marknadsandel.

Folkmängden i Sörmland har ökat med 1 procent. Bland annat för ett exkludera denna underliggande utveckling används nyckeltalet resor per invånare. Eftersom resandetillväxten i buss- och tågtrafiken var större än befolkningsutvecklingen har antalet resor per invånare ökat. Observera att det vid beräkningen av kvoten enbart tas hänsyn till påstigande i länet.

Resor per invånare	2017 Antal	2018 Antal	Mål 2020
Buss	39,7	42,0	-
Resor inkl tåg	49,8	52,4	50,3

Nöjdhet

Kundundersökningar genomförs med jämna mellanrum kopplat till såväl allmän som särskild kollektivtrafik. Resultaten är en indikator över hur väl vi uppfyller våra mål. För att läsa mer om attityder och nöjdhet, se sidan 22.

Punktlighet

Mäts utifrån statistik från Trafikverket för tågtrafiken samt från realtidssystem för busstrafiken och planeringssystem för den särskilda kollektivtrafiken.

För tågtrafiken redovisas punktligheten månatligen och mäts i försening >5 minuter. Sammanfattningsvis kan konstateras att 2018 var ett besvärligt år för tågtrafiken med genomgående klart sämre punktlighet jämfört med tidigare år. Punktligheten påverkades negativt av vintervädret i början av året med konsekvenser för såväl infrastruktur som fordon. Månaderna maj, juni och juli präglades sedan av ihållande värme med många spårfel som följd. Också upprepade kortvariga totalavstängningar på grund av bränder orsakade omfattande problem i hela landet. Samtidigt genomfördes också större banarbeten i hela landet, exempelvis på Västra stambanan och den så kallade getingmidjan söder om Stockholm. Även obehöriga i spår utgör fortsatt ett problem. Totalt sett har det lett till en markant försämring av punktligheten med stor påverkan på resenärerna under främst sommaren. En viss normalisering skedde under hösten, trots upprepade el- och signalfel. Det sämsta punktlighetsvärdet registrerades för UVEN-trafiken i augusti med enbart 75 procent, huvudsakligen som konsekvens av en hastighetsnedsättning p.g.a. dåligt spårsläge söder om Sala.

Gällande regulariteten, det vill säga andelen tågfärder som utför samtliga planerade uppehåll, så uppvisar UVEN de lägsta siffrorna, augusti sticker ut med en regularitet på enbart 89 procent. Bakomliggande orsaker är fordonsfel, personalbrist och infrastrukturfel. Regulariteten för övriga linjer ligger på drygt 95 procent i snitt.

Gnestapendeln hade överlag en bra punktlighet och regularitet, bortsett från månadsskiftet september/oktober då personalbrist och ett omfattande spårfel ledde till inställda turer.

Andel punktliga tåg	2017	2018	Mål
Svealandsbanan	87 %	86 %	92 %
UVEN	94 %	89 %	92 %
Sörmlandspilen	89 %	89 %	92 %
Nyköpingsbanan	93 %	89 %	92 %

För busstrafiken kan punktligheten, tack vare det nya tekniska systemet, 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.

De nya avtal för busstrafiken som börjar gälla 1 augusti 2019 har ett tydligt fokus på att bussarna ska vara punktliga genom hela resan, inte bara sett till start- och sluttid. Målet är att dessa avtal ska leda till en tydligt förbättrad punktlighet i busstrafiken framöver.

Andel punktliga bussar	2017	2018
Område Södra (Nyköping/Trosa, körs av Nobina)	65 %	65 %
Område Västra (Katrineholm/Flen/Vingåker, körs av Nobina)	67 %	67 %
Område Norra (Strängnäs, körs av Bergkvara)	72 %	69 %
Område Östra (Eskilstuna, körs av Transdev)	81 %	81 %
Punktlighet buss totalt	70 %	69 %

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 inom område effektiv kollektivtrafik bedöms medverka till en samlad positiv måluppfyllelse för området.



Detta framförallt med anledning av myndighetens under perioden fortsatt dedikerade och strukturerade arbete inom Program Trafik 2019-2021 för att fortsatt skapa en kollektivtrafik i Sörmland som i än högre grad utförs på ett kvalitativt och kostnadseffektivt sätt exempelvis genom fortsatt samordning, merutnyttjande av fordon och tar miljöhänsyn. Under året har medlemmarna fogat fler uppdrag till den samlade samordningen av kollektivtrafik, bland annat kan nämnas att Nyköpings kommun, utöver att ha överlåtit upphandling av serviceresor, skolskjuts och riksfärdtjänst till myndigheten även fogat planeringen av skolskjuts. Under perioden har även belägningsgraden ombord på våra bussar fortsatt att öka och nettokostnaden per personkilometer i busstrafiken har minskat, om än ganska marginellt. Även energiförbrukningen har minskat något jämfört med samma period föregående år. Tyvärr har dock några av miljönyckeltalen med anledning av att naturgasinblandning i den busstrafik som avsetts bedrivs på biogas, ökat och därmed gett ett lägre utfall under perioden och drar ner den samlade bedömningen. Något som sedan den 4 september är återupprättat till 100 procent biogas och som till och med januari 2019 åter stabiliserats.

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 och måluppfyllelse.

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. Måluppfyllelsen för förnybara drivmedel i busstrafiken nådde som följd av det under 2018 till 97 procent. Energieffektiviteten har fortsatt att öka och de tolv elbussarna i Eskilstuna stadstrafik är en förklaring till att energianvändningen har sjunkit från 3,6 kWh/km till 3,5 kWh/km.

Serviceresavtalen 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 2018 till 88 procent. Att nivån inte ökar under 2018 beror på att de avtal som upphandlades tidigt och där förnybara drivmedel inte hade förutsättningar att krävställas med 100 procent förnybara drivmedel med anledning av bristande tillgänglighet till sådana under 2018 bedrivits med fler kilometer. Det gäller skolskjutsavtalen i Gnesta, Nyköping och Strängnäs.

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 uppgaderats och bland annat utrustats med nya algoritmer som ökar samordningsgraden på inlagda resurser.

Effektiviteten kopplade till trafikekonomin ligger på ungefär samma nivå som året innan. Statens satsning på avgiftsfria resor för skolungdomar gör dock att biljettintäkterna inte rakt av kan jämföras med fjolåret eftersom försäljningen av Sörmlandstrafikens egna produkter minskade under sommaren, d.v.s. under giltighetstiden för avgiftsfria resor för skolungdomar. Visserligen har myndigheten fått en kompensation från staten, denna bokförs dock som bidrag och ingår därmed inte i redovisningen av biljettintäkter. Exkluderas denna tillfälliga satsning hade biljettintäkterna varit något högre än det faktiska utfallet.

Ett område där utvecklingen har gått åt fel håll är problematiken kring betalningsvägran: Under 2018 registrerade förarna knappt 14 000 fall då påstigande av någon anledning vägrade betala. Läger man ett a-pris på 20 kronor till grund motsvarar detta ett intäktsbortfall på 280 000 kronor.

Under perioden har även förberedelsearbeten för att bilda Region Sörmland fortsatt, något som kan bidra till en mer samlad effektiv organisation där infrastruktur- och kollektivtrafikfrågor kommer läggas i samma verksamhetsområde som andra närliggande områden såsom samhällsplaneringsfrågor, näringslivsfrågor, miljöfrågor, jämställdhetsfrågor, landsbygdsutveckling, bostadsfrågor, folkhälsofrågor och arbete för kompetensförsörjning.

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.

Beläggningsen ska öka utifrån mål att öka trafikens kostnads- och energieffektivitet, och samordningsvinsten ska öka utifrån mål om ökad samordning och effektivitet.

Beläggningsen har ökat markant 2018. Detta är ett resultat av ökat resande samtidigt som antalet producerade kilometer i busstrafiken bara har ökat marginellt.

Beläggning	2017	2018	Mål 2020
Beläggning buss	8,1	8,6	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.

Nettokostnaden per personkilometer för den allmänna kollektivtrafiken ska minska utifrån mål att öka trafikens kostnadseffektivitet.

Nettokostnaden per personkilometer har minskat med 7 öre och uppgår nu till 2,47 kr/personkilometer. Nettokostnaden har visserligen ökat något, men tack vare kraftigt ökat resande minskar alltså nettokostnaden per personkilometer något.

Nettokostnad pkm	2017	2018	Mål 2020*
Nettokostnad buss	2,54 kr/pkm	2,47 kr/pkm	2,90 kr/pkm

**) Vid framtagandet av målvärdet för 2020 var utfallet av upphandlingen av nya bussavtal ännu inte känt. Värdet behöver justeras ner eftersom kostnaderna inte förväntas öka lika kraftigt som tidigare antagit.*

Kostnadstäckning busstrafik

Mäts som andelen av trafikerns kostnader 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 ligger på samma nivå som 2017, 32 procent. Det innebär att cirka en tredjedel av produktionskostnaderna täcks med biljettintäkter. Att täckningsgraden trots ökat resandet är oförändrad beror på att resandet främst ökade med produkter som ger förhållandevis små eller inga intäkter alls. Till det sist nämnda hör framför allt avgiftsfria resor för skolungdomar, en tillfällig satsning av staten som under sommaren ledde till en minskad försäljning av Sörmlandstrafikens egna produkter. Exkluderas engångseffekten av denna statliga satsning hade täckningsgraden varit något högre än i fjol.

Högst är täckningsgraden i stadstrafiken Eskilstuna med 42 procent, de lägsta värdena noteras för landsbygdsstrafiken i Eskilstuna och Katrineholm med 18 procent.

Täckningsgrad	2017	2018	Mål 2020*
Täckningsgrad buss	32 %	32 %	30 %

**) Vid framtagandet av målvärdet för 2020 var utfallet av upphandlingen av nya bussavtal ännu inte känt. Värdet behöver justeras upp eftersom kostnaderna inte förväntas öka lika kraftigt som tidigare antagit.*

Förnybara drivmedel

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. Detta utifrån mål att minska kollektivtrafikens miljöpåverkan.

Förnybara drivmedel	2017	2018	Mål 2020
Allmän kollektivtrafik	99 %	97 %	98 %
Särskild kollektivtrafik	88 %	88 %	100 %

Andel körda kilometer med förnybara drivmedel under 2018 har minskat i den allmänna kollektivtrafiken, från 99 procent 2017 till 97 procent 2018. Minskningen av andelen förnybara fordonskilometer innebär att målnivån för 2020 inte längre uppnås till skillnad från föregående år.

Minskningen jämfört med 2017 beror på att andelen biogas har minskat i fordonsgasen som används i gasbussar i Eskilstuna och istället ersatts av naturgas. Andel biogas var 0 procent i augusti, 23,3 procent i juli och 92 procent i september. För övriga månader var andelen biogas 100 procent. Skälet till att andelen biogas inte var 100 procent under augusti – september är ett driftstopp hos den externa leverantören som biogasleverantören Eskilstuna Strängnäs Energi & Miljö (förkortat ESEM) har använt för att frakta biogas till Eskilstuna. Att ESEM köpte in biogas istället för att producera gas på egen hand berodde på ett stopp av produktionen i början av 2018. Detta som en följd av att räddningstjänsten drog in tillstånd för verksamheten.

Under perioden juli/augusti och fram till 4 september har leveransen av gas växlats enligt den så kallade gröngasprincipen. Gröngasprincipen innebär i korthet att motsvarande mängd biogas tillförs på någon annan plats i de svenska gasnäten. Eskilstuna Energi & Miljö har tillsett och bekostat detta vad gäller hela den mängd naturgas som levererats i samband med de tekniska problemen. Växlingen under perioden innebär att man får beräkna att biogasens totala andel trots problemen kommit upp till 100 procent.

Andel förnybara fordonskilometrar i den särskilda kollektivtrafiken ligger på samma nivå som 2017, 88 procent. Att andel förnybart inte uppgår till 100 procent beror delvis på mindre andelar fossilt hos serviceresorna

(1,4 procent). Dock beror det främst på att en större andel fossila fordonskilometrar hos skolskjutsen (42,6 procent). Den stora andelen fossila fordonskilometrar hos skolskjutsen beror på att skolskjutsavtal i Gnesta, Nyköping och Strängnäs saknar skallkrav på förnybara drivmedel.

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.

Genomsnittlig energiförbrukning hos den allmänna kollektivtrafiken har minskat från 3,6 kWh/km under 2017 till 3,5 kWh/km under 2018. Detta beror delvis på en ökad andel körda fordonskilometrar med elbussar under 2018, eftersom dessa är betydligt mer energieffektiva än gas- och dieselbussar.

Energiförbrukning buss	2017	2018	Mål 2020
Allmän kollektivtrafik	3,6 kWh/km	3,5 kWh/km	3,0 kWh/km

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. Vårt arbete både innan och under denna period ger en samlad bedömning om att vi kommer att nå målen i funktionen tillgänglig kollektivtrafik. Bland annat kan nämnas den ökade digitaliseringen och även den dygnet runt-öppna kundtjänsten som båda är bidragande till förbättrad tillgänglighet tillsammans med realtidsinformation genom appen. Utöver det är en fortsatt hög andel tillgänglighetsanpassade fordon, nära 100 procent, och att andelen utbudskilometer i busstrafiken fortsätter att vara hög, 55,1 utbudskilometer med buss. Men det som kanske framförallt bidrar till bedömningen om tillgänglig trafik är de åtgärder som genomförts för just ökad digitalisering där vi numer finns på sociala medier såsom Facebook, förenklade betalsätt och en utvecklad resenärsinformation. Inte minst genom arbetet med att anskaffa realtidsskyltar för att utrusta ett stort antal resecentra och andra kollektivtrafiknoder med skyltar för realtidsvisning och annan information. Dessutom gynnas målen av besluten som kommande åren leder till en väsentlig utbudsökning i stora delar av tågtrafiken.

Myndigheten har under året fortsatt samarbete med Trafikverket för att förbättra tillgängligheten såväl fysiskt som digitalt. Under både 2017 och 2018 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 för trafikinformation genom fysiska skyltar på Strängnäs resecentrum som driftsattes i december 2017. Under 2018 har vi även upphandlat en leverantör av realtidsskyltar. I december 2018 har ett antal av dem driftsatts i bland annat Nyköping och Gnesta. Under 2019 fortsätter vi att driftsätta realtidsskyltar på flera hållplatser runtom i Sörmland. Allt

som komplement till den realtidsinformation som sedan tidigare finns via appar för tågtrafiken, busstrafiken och Serviceresor. Det pågår även en uppföljning av större bytespunkter i Sörmland (främst järnvägsstationer) där en handlingsplan för åtgärdandet av brister i tillgänglighet har tagits fram. Underlaget håller för närvarande på att stämmas av med berörda kommuner.

Tidtabellerna i tåg- och busstrafiken som är myndighetens kärnprodukt ska ge invånarna goda resmöjligheter. Tågtidtabellerna som startade i slutet av 2018 hade ett oförändrat men förhållandevis historiskt högt utbud. Under perioden har beslut fattats som inneburit bland annat en väsentlig utbudsökning i stora delar av tågtrafiken under de kommande åren från 2021. Busstrafikens tidtabeller är förhållandevis intakta men vissa utbudsökningar genomfördes till T19 och vissa medlemmar planerar ytterligare öknings även till T20, inte minst för att anpassa tidtabellerna till tågtrafiken.

Under året förbereddes också leveransen av regionens nya tåg som fasas in i trafiken 2019. De nya tågen kommer att bli ett lyft för kollektivtrafiken också ur ett tillgänglighetsperspektiv, till skillnad från idag kommer alla entrédörrar ha insteg i nivå med plattform och tågen uppfyller generellt de senaste kraven på tillgänglighet.

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 är oförändrat då både folkmängden och utbudskilometer har ökat något. Uppgifter för regionaltågen fanns ej tillgängliga.

Typ av resa	2017	2018	Mål 2020
Utbudskilometer per invånare, enbart buss	55,1	55,1	-
Utbudskilometer per invånare, inkl. tåg	i.u.	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 finns i kollektivtrafikbranschens vägledning för funktionella krav, Buss Nordic. Vägledningen beskriver de funktionskrav som branschen gemensamt har enats om. 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	2018	Mål 2020
Allmän kollektivtrafik			
Tillgänglighetsanpassade fordon	98 %	98 %	98 %

Den allmänna kollektivtrafiken når 2018 målen för andelen tillgänglighetsanpassade fordon till 2020, på 98 procent.

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. Andelen tillgänglighetsanpassade bytespunkter mäts inte i dagsläget men kommer börja mätas under 2019.



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.

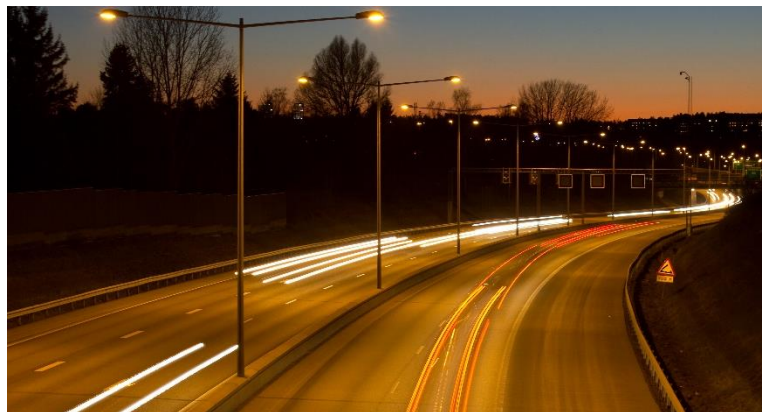
Riskfaktorer som återfinns i myndighetens omedelbara närhet

- **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.
- Härtill 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 Mälab. 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 2020. 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 låg.
- Högre indexutveckling än beräknat på drivmedel som används i den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken. Risken bedöms som hög.

Medarbetarperspektivet

- Myndighetens uppdrag har vuxit sedan starten och organisationen har kontinuerligt behövt anpassas efter verksamhetens utveckling. Detta fokus har vi strävat efter att behålla även under det intensiva arbetet att samtidigt förbereda övergång i Region Sörmland den 1 januari 2019. Parallellt med detta har vi försökt prioritera fortsatt säkrad kompetensförsörjning året ut. Vi kan konstatera att arbetet med regionbildningen ändå har varit den betydande aktiviteten inom medarbetarperspektivet och att organisationsanpassningen fått stå tillbaka i viss mån. Risken bedöms som hög.
- 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.
- Den fortsatta anpassningen av verksamheten inom Region Sörmland riskerar ta tid från verksamheten. Risken bedöms som medelhög.

Ekonomiska 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 Sörmlandstaxan och nya produkter. Risken bedöms som medelhög.

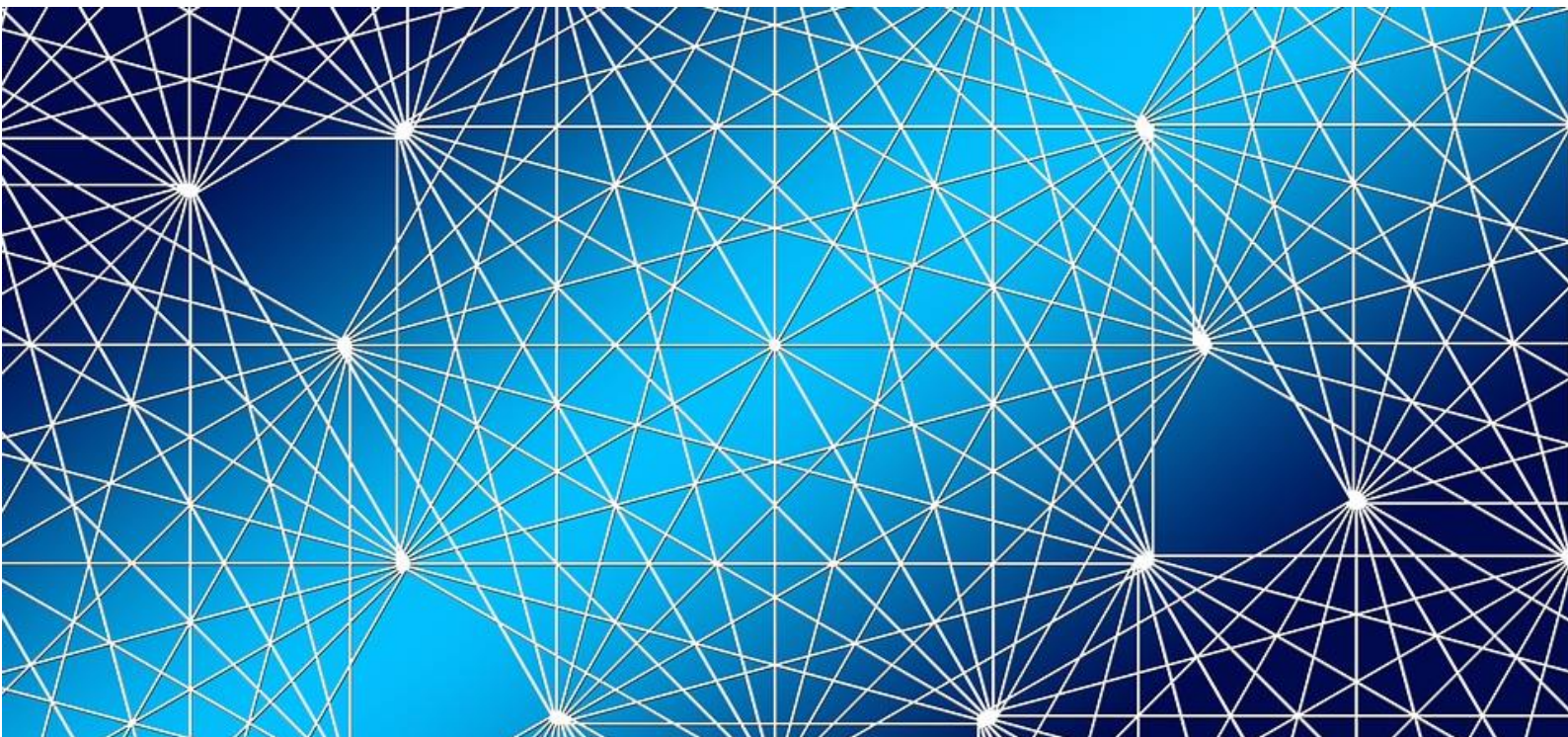
Årets arbete med internkontroll

Myndighetens beslutade internkontrollplan för 2018 anger att två internkontroller ska genomföras under året. Vid den första internkontrollen den 13 juni 2018 identifierades fyra avvikelser inom två områden; *1.3 Moms och skatter* samt *1.5 Kontokort*. Dessa avvikelser åtgärdades under september.

Under resterande del av året (september – december) har den löpande interna kontrollen intensifierats med fokus på

leveranser, förberedelser att ingå i Region Sörmland samt de aktiviteter som varit kopplade till avveckling av myndigheten.

Eftersom denna kontrollerade avveckling av verksamheten redan pågick såg direktionen det lämpligt att låta nästa ordinarie internkontroll vänta till 2019, då verksamheten blivit en del av det nya Region Sörmland.



VERKSAMHETENS FÖRVÄNTADE UTVECKLING

”Infrastruktur och kollektivtrafikfrågor kopplas tydligare ihop”

Framtiden är här!

Den förväntade organisatoriska utvecklingen för kollektivtrafikfrågor har sedan nyåret fullföljts i och med bildandet av Region Sörmland. I Region Sörmland har till tidigare landstingsuppgifter fogats de uppgifter som fram till och med 2018 ankommit på Regionförbundet Sörmland och Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet. Även det av myndigheten helägda bolaget Länstrafiken Sörmland AB och de delägda bolagen, MÅLAB, AB Transitio och Samtrafiken är sedan årsskiftet överlåtna till Region Sörmland.

Det innebär bland annat att vårt uppdrag att öka samordningen inom den särskilda kollektivtrafiken och mellan den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken utrustas med ytterligare en dimension. Infrastruktur och kollektivtrafikfrågor kopplas tydligare ihop i ett samlat verksamhetsområde tillsammans med andra nära liggande områden såsom samhällsplaneringsfrågor, näringslivsfrågor, miljöfrågor, besöksnäring, landsbygdsutveckling, jämställdhetsfrågor, bostadsfrågor, folkhälsofrågor och arbete för kompetensförsörjning. Det innebär också att Sörmland, i likhet med grannlänen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro och Östergötland, numer har sina kollektivtrafikfrågor i sitt landsting. Sedan årsskiftet är Sveriges samtliga län även regioner, vilket i sin tur kan förenkla kontaktvägar, samverkan och skapa förutsättning för stark nationell utveckling.

Hej då Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet!

Samtidigt som vi säger hej till Region Sörmland får vi snart anledning att säga hej då till Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet. Efter att Länstrafiken Sörmland AB och verksamheten i Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet har överlåtits till den nya ägaren Region Sörmland återstår endast att fullfölja ett antal åtaganden innan den juridiska personen Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet likvideras under 2019.

Ett sammanhållet system

Som ofta för Sörmland hör många avgörande frågor hemma lika mycket utanför länet som innanför dess territorium. I

organisatorisk form behöver kollektivtrafiken ses ur ett internationellt, nationellt, storregionalt, regionalt och lokalt perspektiv för att på riktigt kunna spela de roller som den har som metod för samhällsutveckling. Det kräver i sin tur en nära samverkan med andra aktörer, på dessa nivåer. Sådan samverkan är även avgörande för Sörmlands fortsatta utveckling. Inte minst den storregionala samverkan i Östra Sverige – Stockholm- Mälardalenregionen, en region som 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. För att verkligen nå nästa steg är det av stor vikt att även nationella beslut tas för att kollektivtrafikens konkurrenskraft kan stärkas. Det kan handla om specifika frågor såsom infrastruktursatsningar, prioriteringskriterier som gynnar persontrafiken och förändrade avdragsregler för resor till och från arbetet. Men det handlar även om fördelningspolitik i allmänhet som gynnar transportsektorn. Inte minst behöver frågan om samordnad transportlagstiftning tas vidare.

Mälardalen krymper

Genom fortsatta infrastruktursatsningar fortsätter tidsavstånden i Mälardalen att krympa. Citybanan är i drift sedan snart två år tillbaka och dubbelspåret mellan Strängnäs och Härad på Svealandsbanan invigdes i somras. Ostlänken med nya stationer i Trosa och Nyköpings kommuner och fyrspar för Mälardalen och Stockholm-Uppsala står på tur. Ett antal infrastruktursatsningar är utpekade i den nationella planen. Bland annat sträckan Järna-Flemingsberg behöver in i densamma och få ökad kapacitet, till nytta för hela det nationella trafiksystemet. Inom kort driftsätts våra 33 beställda tåg, Etapp 2, innehållandes inriktningen för tågtrafiken bortom 2021 är beslutad och Etapp 3, innehållandes inriktningen för tågtrafiken därefter är under utformning. Ytterligare satsningar i infrastrukturen är avgörande i kommande systemanalysarbete som grund för nästa nationella plan. Bedömningen här är att vi inte tidigare, och heller inte framåt, ber om överkapacitet, bara för att kapaciteten ska räcka till för regionens behov av punktlig arbets- och studiependling med relevanta restider.

Eskilstuna, Flen, Gnesta, Katrineholm, Nyköping, Oxelösund, Strängnäs, Trosa, Vingåker – platser där medborgarna bor

Det arbetet på olika nivåer syftar till är för att göra det lätt att leva, växa och verka i Sörmland och Mälardalen. I gynnsamma Sörmland finns nio kommuner - Eskilstuna, Flen, Gnesta, Katrineholm, Nyköping, Oxelösund, Strängnäs, Trosa, Vingåker – som är platser där medborgare bor. Platser med sin unika identitet och ur vilka

kollektivtrafikutvecklingen utgår från. Den förväntade utvecklingen här är bland annat att kommunerna över tid samordnar mer av sin verksamhet med regionens, det kan handla om utökad samverkan för den särskilda kollektivtrafiken men även nästa steg i en skatteväxling.

Nya trafikavtal

Under kommande år inträder nya avtal för hela länets busstrafik men också för den regionala tågtrafiken. Det första steget togs i tågtrafiken 2016 i och med övergångsavtalet som ju bland annat innehöll ett utökat utbud. I augusti 2019 tas det första, på senare år, upphandlade avtalet för busstrafik i drift, det som avser södra och mellersta länet, och som innehåller busstrafik och övriga tjänster i kommunerna Flen, Katrineholm, Gnesta, Nyköping, Oxelösund, Trosa och Vingåker. Etapp 2, innehållandes inriktningen för tågtrafiken bortom 2021 är i all väsentlighet beslutad och Etapp 3, innehållandes inriktningen för tågtrafiken därefter är under utformning. Så även Movingo 2.0 med fullständigt produktsortiment inklusive enkelbiljetter samt affärsvillkor i all väsentlighet enligt SL.

Under de år myndigheten har ansvarat för kollektivtrafiken i länet har en nyckelfråga varit att framåtlutat utveckla kollektivtrafiken tillsammans med våra trafikföretag. Nu får Region Sörmland chansen att fortsätta detta med avtal som är moderna och anpassade för den nya tiden och som 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 dessa avtal som möjliggör flexibilitet och främjar utveckling mer än tidigare.

Automatisering och digitalisering ger nya möjligheter

Framtiden förväntas även bidra med innovationer som får

hög påverkan på transportsektorn. Det handlar om fortsatt digitalisering och automatisering bland annat av betallösningar och fordon men även av traditionella kundservicefunktioner. Energiutvecklingen står på tröskeln till fortsatt omställning, batteridriften är här och teknikutvecklingen av bränsleceller väntar på ett genombrott. För att möta och ta tillvara tekniksprång är nyfikenheten hög och tanken om Sörmland som testbädd för innovativa lösningar finns kvar som källa att ösa ur.

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 bussar och så även i tågtrafiken. 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.

Kollektivtrafiken får en ny roll – först i städerna

Under 20-talet kan kollektivtrafiken börja träda in en verklighet där självkörande fordon kan revolutionera transportområdet och helt förändra förutsättningarna för persontransporter. 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 skolskjutstrafiken 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.



FINANSIELL REDOVISNING

Driftredovisning

Driftsredovisning, exl LTS	Utfall 2017	Budget 2018	DÅR2 2018	Utfall 2018	Avvikelse jmf budget
Intäkter (tkr)					
Intäkter från medborgarna	106 794	107 418	119 621	123 050	15 632
Varav					
Biljettintäkter	106 238	106 877	108 650	110 011	3 134
Biljettintäkter landsbygd	52 889	53 331	53 975	54 013	682
Biljettintäkter stadstrafik	53 349	53 546	54 675	55 998	2 452
Övriga intäkter	556	541	10 971	13 040	12 499
Varav					
Reklamintäkter	556	531	531	1 129	598
Provisioner		10		1 471	1 461
Fria sommarlovsresor			10 440	10 440	10 440
Intäkter från medlemmarna	690 833	752 172	752 055	702 833	-49 339
Varav					
Medlemsavgifter	637 875	699 188	699 188	647 638	-51 550
Skolkort/elevkort	52 958	52 984	52 867	55 195	2 211
Summa intäkter	797 627	859 590	871 676	825 884	-33 706
Kostnader (tkr)					
Förvaltningskostnader	52 152	61 856	58 437	57 444	-4 412
Varav					
Personalkostnader, intern personal	40 851	46 123	45 095	48 168	2 045
Arvoden inkl. konsulter	5 459	6 432	5 404	5 516	-916
Övrigt kontorsrelaterat	5 842	9 301	7 938	3 760	-5 541
Trafikrelaterade nettokostnader	19 340	22 437	24 578	21 046	-1 391
Varav					
Tekniska system	15 517	12 751	14 325	13 038	287
Försäljningskostnader	4 589	8 441	8 297	7 769	-672
Infrastrukturkostnader (depåer mm)	-1 690	-46	842	-874	-828
Övrigt trafikrelaterat (stationsavgifter)	924	1 290	1 113	1 114	-176
Trafikkostnader	726 135	775 297	767 997	747 393	-27 904
Varav					
Landsbygd buss	316 463	328 215	329 519	326 491	-1 724
Stadstrafik	172 538	182 466	184 259	182 429	-37
Viten - busstrafik	-3 856		-2 936	-4 564	-4 564
Tåg	130 402	147 043	140 658	130 723	-16 320
Viten - tågtrafik	-1 686				
Anropsstyrd trafik	1 201	1 272	1 416	1 209	-63
Serviceresor	108 039	112 791	112 201	108 470	-4 321
Riksfärdtjänst	3 034	3 510	3 268	3 179	-331
Viten särskild kollektivtrafik			-388	-544	-544
Summa kostnader	797 627	859 590	851 012	825 884	-33 706
Periodens resultat	1				

Driftsredovisning, exklusive Landstinget Sörmland	Utfall 2017	Budget 2018	DÅR2 2018	Utfall 2018	Avvikelse jmf budget
Intäkter (tkr)					
Intäkter från medborgarna	106 794	107 418	119 621	123 050	15 632
Varav					
Biljettintäkter	106 238	106 877	108 650	110 011	3 134
Biljettintäkter landsbygd	52 889	53 331	53 975	54 013	682
Biljettintäkter stadstrafik	53 349	53 546	54 675	55 998	2 452
Övriga intäkter	556	541	10 971	13 040	12 499
Varav					
Reklamintäkter	556	531	531	1 129	598
Provisioner		10		1 471	1 461
Fria sommarlovsresor			10 440	10 440	10 440
Intäkter från medlemmarna	690 833	752 172	752 055	697 798	-54 374
Varav					
Medlemsavgifter	637 875	699 188	699 188	642 603	-56 585
Skolkort/elevkort	52 958	52 984	52 867	55 195	2 211
Summa intäkter	797 627	859 590	871 676	820 848	-38 742
Kostnader (tkr)					
Förvaltningskostnader	52 152	61 856	58 437	52 408	-9 448
Varav					
Personalkostnader, intern personal	40 851	46 123	45 095	43 133	-2 990
Arvoden inkl. konsulter	5 459	6 432	5 404	5 516	-916
Övrigt kontorsrelaterat	5 842	9 301	7 938	3 760	-5 541
Trafikrelaterade nettokostnader	19 340	22 437	24 578	21 046	-1 391
Varav					
Tekniska system	15 517	12 751	14 325	13 038	287
Försäljningskostnader	4 589	8 441	8 297	7 769	-672
Infrastrukturkostnader (depåer mm)	-1 690	-46	842	-874	-828
Övrigt trafikrelaterat (stationsavgifter)	924	1 290	1 113	1 114	-176
Trafikkostnader	726 135	775 297	767 997	747 393	-27 904
Varav					
Landsbygd buss	316 463	328 215	329 519	326 491	-1 724
Stadstrafik	172 538	182 466	184 259	182 429	-37
Viten - busstrafik	-3 856		-2 936	-4 564	-4 564
Tåg	130 402	147 043	140 658	130 723	-16 320
Viten - tågtrafik	-1 686				
Anropsstyrd trafik	1 201	1 272	1 416	1 209	-63
Serviceresor	108 039	112 791	112 201	108 470	-4 321
Riksfärdtjänst	3 034	3 510	3 268	3 179	-331
Viten särskild kollektivtrafik			-388	-544	-544
Summa kostnader	797 627	859 590	851 012	820 848	-38 742
Periodens resultat	1				

Driftredovisning, Allmänna kollektivtrafiken

Allmänna kollektivtrafiken	Utfall 2017	Budget 2018	DÅR2 2018	Utfall 2018	Avvikelse jmf budget
Intäkter (tkr)					
Intäkter från medborgarna	106 794	107 418	119 621	123 050	-15 632
Varav					
Biljettintäkter	106 238	106 877	108 650	110 011	-3 134
Biljettintäkter landsbygd	52 889	53 331	53 975	54 013	-682
Biljettintäkter stadstrafik	53 349	53 546	54 675	55 998	-2 452
Övriga intäkter	556	541	10 971	13 040	-12 499
Varav					
Reklamintäkter	556	531	531	1 129	-598
Provisioner		10		1 471	-1 461
Fria sommarlovsresor			10 440	10 440	-10 440
Intäkter från medlemmarna	559 869	614 889	614 772	564 866	50 023
Varav					
Medlemsavgifter	506 910	561 905	561 905	509 671	52 234
Skolkort/elevkort	52 958	52 984	52 867	55 195	-2 211
Summa intäkter	666 663	722 307	734 393	687 916	34 391
Kostnader (tkr)					
Förvaltningskostnader	35 241	43 851	38 769	33 609	10 242
Varav					
Personalkostnader, intern personal	26 084	29 980	29 312	28 036	1 944
Arvoden inkl. konsulter m.m.	4 290	5 531	4 110	3 585	1 946
Övrigt kontorsrelaterat	4 867	8 340	5 347	1 987	6 353
Trafikrelaterade nettokostnader	16 360	19 459	21 762	18 020	1 439
Varav					
Tekniska system	12 550	9 800	11 539	10 430	-630
Försäljningskostnader	4 577	8 415	8 267	7 350	1 065
Infrastrukturkostnader (depåer mm)	-1 690	-46	842	-874	828
Övrigt trafikrelaterat (stationsavgifter)	924	1 290	1 113	1 114	176
Trafikkostnader	615 062	658 996	652 916	636 287	22 709
Varav					
Landsbygd buss	316 463	328 215	329 519	326 491	1 724
Stadstrafik	172 538	182 466	184 259	182 429	37
Tåg	130 402	147 043	140 658	130 723	16 320
Anropsstyrd trafik	1 201	1 272	1 416	1 209	63
Viten - busstrafik	-3 856		-2 936	-4 564	4 564
Viten - tågtrafik	-1 686				
Summa kostnader	666 663	722 307	713 448	687 916	34 391
Periodens resultat	-0	0	20 945		

Driftredovisning, Särskilda kollektivtrafiken

Särskilda kollektivtrafiken	Utfall 2017	Budget 2018	DÅR2 2018	Utfall 2018	Avvikelse jmf budget
Intäkter (tkr)					
Intäkter från medlemmarna	130 964	137 283	137 283	132 932	4 351
Varav					
Serviceresor	128 017	133 773	133 773	130 147	3 626
Riksfärdtjänst	2 948	3 510	3 510	2 785	725
Summa intäkter	130 964	137 283	137 283	132 932	4 351
Kostnader (tkr)					
Förvaltningskostnader	16 911	18 001	19 668	18 799	-798
Varav					
Personalkostnader, intern personal	14 767	16 143	15 783	15 096	1 047
Arvoden inkl. konsulter m.m.	1 168	900	1 294	1 930	-1 030
Övrigt kontorsrelaterat	975	958	2 591	1 772	-814
Trafikrelaterade nettokostnader	2 979	2 980	2 816	3 026	-46
Varav					
Tekniska system	2 967	2 951	2 786	2 607	344
Försäljningskostnader	12	29	30	419	-390
Trafikkostnader	111 073	116 301	115 081	111 106	5 195
Varav					
Serviceresor	108 039	112 791	112 201	108 470	4 321
Riksfärdtjänst	3 034	3 510	3 268	3 179	331
Viten			-388	-544	544
Summa kostnader	130 963	137 283	137 565	132 932	4 351
Periodens resultat	1	0	-282		

Resultaträkning

Resultaträkning, belopp i tkr		Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet		Koncernen Sörmlands kollektivtrafikmyndighet		
	Not	Utfall 2018	Utfall 2017	Utfall 2018	Utfall 2017	Budget 2018
Verksamhetens intäkter	1	206 910	184 999	207 070	185 089	184 690
Verksamhetens kostnader	2	-844 474	-818 811	-839 413	-813 170	-883 111
Avskrivningar		-5 902	-5 536	-9 326	-9 279	-1 828
Verksamhetens nettokostnader		-643 467	-639 347	-641 669	-637 360	-700 249
Medlemsbidrag		642 603	637 875	642 603	637 875	699 188
Övriga bidrag	3	946	1 539	946	1 539	1 065
Finansiella intäkter		71		71		
Finansiella kostnader		-154	-66	-155	-66	-5
Årets resultat			0	1 796	1 987	0

Balansräkning

Resultaträkning, belopp i tkr		Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet		Koncernen Sörmlands kollektivtrafikmyndighet	
	Not	Utfall 2018	Utfall 2017	Utfall 2018	Utfall 2017
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Materiella	4	31 207	29 299	71 469	69 434
Finansiella	5,6	40 150	44 683	1 200	5 733
S:a anläggningstillgångar		71 357	73 983	72 669	75 167
Omsättningstillgångar					
Fordringar	7	53 610	97 601	53 760	90 777
Kassa/bank	8	91 413	61 523	94 376	69 827
S:a omsättningstillgångar		145 023	159 124	148 136	160 604
S:A TILLGÅNGAR		216 380	233 107	220 805	235 771
"EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER"					
Eget kapital		39 052	39 052	43 587	41 862
varav årets resultat				1 725	1 936
S:a eget kapital		39 052	39 052	43 587	41 862
Avsättningar för pensioner	9	4 526	3 196	4 526	3 196
Skulder					
Kortfristiga skulder	10	172 802	190 859	172 692	190 713
Långfristiga skulder					
S:a skulder		172 802	190 859	172 692	190 713
S:A EGET KAPITAL OCH SKULDER		216 380	233 107	220 805	235 771
Årets obokade resultat		0	0	0	0
Ställda säkerheter		Inga	Inga	4 200	4 200
Ansvarsförbindelser	11	1 909 091	1 909 091	1 909 091	1 909 091

Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalys, belopp i tkr	Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet		Koncernen Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet	
	2018	2017	2018	2017
Den löpande verksamheten				
Rörelseresultat efter finansiella poster			1 796	1 936
Avskrivningar	5 902	5 536	9 326	9 279
Avsättning	1 330	1 060	1 330	1 060
Vinst försäljning av anläggningstillgångar				
Kassaflöde från den löpande verksamheten	7 232	6 596	12 451	12 275
före förändring av rörelsekapital				
Kassaflöde från förändring av rörelsekapital				
Ökning(-)minskning(+) kundfordringar	43 583	151 822	44 804	154 789
Ökning(-)minskning(+) fordringar	4 942	-1 124	5 695	187 134
Ökning(+)-minskning(-) leverantörsskulder	346	2 325	-3 166	-184 137
Ökning(+)-minskning(-) övriga rörelseskulder	-18 403	-170 583	-23 805	-168 141
Kassaflöde från den löpande verksamheten	37 700	-10 964	35 909	1 920
Investeringsverksamheten				
Investering i immateriella anläggningstillgångar				
Investering i materiella anläggningstillgångar	-7 810	-26 495	-11 361	-40 587
Försäljning av immateriella anläggningstillgångar				
Försäljning av materiella anläggningstillgångar				
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-7 810	-26 495	-11 361	-40 587
Finansieringsverksamheten				
Utdelning				
Kassaflöde från finansieringsverksamheten				
Årets kassaflöde	29 890	-37 460	24 549	-38 668
Likvida medel vid årets början	61 523	98 983	69 827	108 495
Likvida medel vid årets slut	91 413	61 523	94 376	69 827

Fördelning per medlem

Fördelning per medlem	(Tkr)			Avvikelse
	Budget 2018	DÅR2 2018	Utfall 2018	jmf budget
Intäkter	160 402	172 488	178 245	-17 843
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	53 331	53 975	54 013	-682
Biljettintäkter, Stadstrafik	53 546	54 675	55 998	-2 452
Skolkort/elevkort	52 984	52 867	55 195	-2 211
Övriga intäkter	541	531	2 600	-2 059
Fria sommarlovsresor		10 440	10 440	-10 440
Kostnader	722 306	714 228	687 916	34 390
Förvaltningsavgifter	43 851	39 550	33 609	10 242
Trafikrelaterade nettokostnader allm	19 459	21 762	18 020	1 439
Trafikkostnader	658 996	652 916	636 287	22 709
Landsbygdstrafik Buss	328 215	329 519	326 491	1 724
Stadstrafik	182 466	184 259	182 429	37
Tåg	147 043	140 658	130 723	16 320
Övrig trafik	1 272	1 416	1 209	63
Viten - busstrafik		-2 936	-4 564	4 564
Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik	561 904	541 740	509 671	52 233
Trafikkostnad Serviceresor	112 791	112 201	108 470	4 321
Riksfärdtjänst	3 510	3 268	3 179	331
Administrativa kostnader	20 981	21 703	21 826	-845
Viten		-388	-544	544
Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik	137 282	136 784	132 932	4 350

Landstinget Sörmland

Landstinget Sörmland ansvarar för regional landsbygdstrafik med buss, tåg, sjukresor och långa sjukresor.

Andel trafikarbete 36,5 %	(Tkr)			
	Budget 2018	DÅR2 2018	Utfall 2018	Avvikelse jmf budget
Intäkter	46 347	50 618	52 222	-5 875
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	32 610	33 200	33 308	-698
Skolkort/elevkort	13 540	13 800	14 540	-1 000
Övriga intäkter	197	194	949	-752
Fria sommarlovsresor		3 425	3 425	-3 425
Kostnader	313 370	305 473	290 504	22 866
Förvaltningsavgifter	16 006	14 436	12 267	3 739
Trafikrelaterade nettokostnader	5 722	6 450	5 084	638
Trafikkostnader varav	291 642	284 587	273 153	18 489
Landsbygdstrafik Buss	144 587	144 421	143 207	1 380
Tåg	147 043	140 658	130 723	16 320
Övrig trafik	12	5	9	3
Viten - busstrafik		-497	-785	785
Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik	267 024	254 854	238 282	28 742
Trafikkostnad serviceresor	56 792	53 545	50 395	6 397
Långa sjukresor	997	675	620	377
Administrativa kostnader	8 124	7 903	7 786	338
Viten		-141	-194	194
Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik	65 913	61 983	58 607	7 306
Total nettokostnad	332 937	316 837	296 890	36 047

Allmän kollektivtrafik

Biljettintäkterna från landsbygdstrafiken är 698 tkr högre än budgeterat. Intäkter för skolkort ökar med 1 000 tkr jämfört med budget och 3 425 tkr är bidrag från Trafikverket och avser fria skolresor under 2018.

Kostnader för landsbygdstrafiken visar på en positiv helårsavvikelse med 1 380 tkr. Vi har sett en lägre indexutveckling än budgeterat vilket påverkar trafikkostnaderna 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 positiv avvikelse med 16 320 tkr jämfört med budget. I sammanställningen ovan ingår den taxesubvention om 3 400 tkr som Landstinget Sörmland får från Gnesta kommun, vilken hanteras som en trafikrelaterad nettokostnad. För 2018 ger dock Landstinget Sörmland 1 200 tkr till Gnesta kommun för intäktsbortfall.

Särskild kollektivtrafik

Nettokostnaden för den särskilda kollektivtrafiken visar på en positiv avvikelse med 7 306 tkr jämfört med budget, varav trafikkostnaden för serviceresor står för 6 397 tkr.

Den administrativa kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken uppgår 2018 till 7 786 tkr vilket är 338 tkr lägre än budgeterat.

Eskilstuna kommun

Eskilstuna kommun ansvarar för lokal landsbygdstrafik med buss inom Eskilstuna kommun, stadstrafik och i den

särskilda kollektivtrafiken för serviceresor, vissa delar av skolresor samt riksfärdtjänst.

Andel trafikarbete 24,8 %	(Tkr)			
	Budget 2018	DÅR2 2018	Utfall 2018	Avvikelse jmf budget
Intäkter	58 864	62 976	65 191	-6 327
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	4 350	4 100	4 108	242
Biljettintäkter, Stadstrafik	35 600	36 600	37 431	-1 831
Skolkort/elevkort	18 780	18 772	19 635	-855
Övriga intäkter	134	132	644	-510
Fria sommarlovsresor		3 373	3 373	-3 373
Kostnader	179 202	179 004	174 243	4 959
Förvaltningsavgifter	10 871	9 804	8 332	2 539
Trafikrelaterade nettokostnader	4 504	5 119	4 191	313
Trafikkostnader	163 827	164 080	161 720	2 107
<i>varav</i>				
Landsbygdstrafik Buss	34 518	34 531	34 228	290
Stadstrafik	129 309	131 120	129 797	-488
Viten		-1 570	-2 305	2 305
Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik	120 338	116 027	109 053	11 285
Trafikkostnad serviceresor	30 270	31 672	31 333	-1 063
Riksfärdtjänst	587	632	596	-9
Administrativa kostnader	7 046	7 514	7 667	-621
Viten		-134	-191	191
Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik	37 903	39 685	39 405	-1 502
Total nettokostnad	158 241	155 712	148 458	9 783

Allmän kollektivtrafik

Biljettintäkterna från landsbygdstrafiken ligger något lägre än budgeterat medan motsvarande intäkt från stadstrafiken ligger 1 831 tkr högre än budgeterat. Totalt är det en positiv avvikelse med 1 589 tkr. Även intäkterna från skolkort ligger över budgeterad nivå med en avvikelse på 855 tkr och där 3 373 tkr är bidrag från Trafikverket och avser fria skolresor under 2018.

Trafikkostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken visar på en positiv avvikelse på helårsresultat med 11 285 tkr, varav viten står för 2 305 tkr av avvikelsen och förvaltningskostnader för 2 539 tkr. Vi har dock även sett en lägre indexutveckling än budgeterat vilket påverkar trafikkostnaderna positivt. Detta har dock till viss del motverkats av en tillkommande produktion i Eskilstuna samt ett ökat antal tomkörningar.

Särskild kollektivtrafik

Nettokostnaden för den särskilda kollektivtrafiken visar på en negativ avvikelse med 1 502 tkr jämfört med budget, där största orsaken är ökning av trafikkostnaderna för serviceresor med 1 063 tkr.

För Eskilstuna kommun är den administrativa kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken 621 tkr högre än budgeterat.

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 serviceresor. Flen införde även i december 2016 en stadslinje. Kostnaden för denna trafik hänförs till landsbygdstrafiken.

Andel trafikarbete 2,9 %	(Tkr)			
	Budget 2018	DÅR2 2018	Utfall 2018	Avvikelse jmf budget
Intäkter	4 948	5 207	5 135	-187
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	2 770	2 800	2 698	72
Skolkort/elevkort	2 162	2 100	2 070	92
Övriga intäkter	16	16	76	-60
Fria sommarlovsresor		291	291	-291
Kostnader	20 558	20 724	20 025	533
Förvaltningsavgifter	1 280	1 155	981	299
Trafikrelaterade nettokostnader	531	603	494	37
Trafikkostnader	18 747	18 966	18 550	197
varav				
Landsbygdstrafik Buss	18 720	19 011	18 708	12
Viten		-67	-105	105
Övrig trafik	27	22	-53	80
Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik	15 611	15 517	14 890	721
Trafikkostnad serviceresor	4 169	4 471	4 628	-459
Riksfärdtjänst	150	115	77	73
Administrativa kostnader	986	1 007	1 040	-54
Viten		-18	-26	26
Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik	5 305	5 575	5 719	-414
Total nettokostnad	20 916	21 092	20 609	307

Allmän kollektivtrafik

Biljettintäkterna från såväl landsbygd samt skolkort är lägre än budgeterat. Totalt ger det en negativ avvikelse med 164 tkr. 291 tkr är bidrag från Trafikverket och avser fria skolresor under 2018.

Trafikkostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken avviker positivt jämfört med budget med 197 tkr, där viten står för 105 tkr.

Särskild kollektivtrafik

Nettokostnaden för den särskilda kollektivtrafiken visar på en negativ avvikelse med totalt 414 tkr jämfört med budget, där trafikkostnaden för serviceresor avviker negativt med 459 tkr.

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 serviceresor, skolskjuts och riksfärdtjänst.

Andel allmänna 3,7 %	(Tkr)			
	Budget 2018	DÅR2 2018	Utfall 2018	Avvikelse jmf budget
Intäkter	3 118	3 493	3 606	-488
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	1 790	1 900	1 895	-105
Skolkort/elevkort	1 308	1 320	1 360	-52
Övriga intäkter	20	20	97	-77
Fria sommarlovsresor		254	254	-254
Kostnader	19 266	19 384	18 745	521
Förvaltningsavgifter	1 640	1 479	1 257	383
Trafikrelaterade nettokostnader	2 880	2 972	2 832	48
Trafikkostnader	14 746	14 933	14 655	91
varav				
Landsbygdstrafik Buss	14 683	14 898	14 658	25
Viten		-56	-104	104
Övrig trafik	63	91	101	-38
Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik	16 148	15 891	15 139	1 009
Trafikkostnad serviceresor	2 551	2 370	2 201	350
Riksfärdtjänst	183	181	146	37
Administrativa kostnader	492	497	495	-3
Viten		-9	-12	12
Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik	3 226	3 039	2 829	397
Total nettokostnad	19 374	18 930	17 968	1 406

Allmän kollektivtrafik

Biljettintäkterna är totalt sett 488 tkr högre än budgeterat. Biljettintäkterna för landsbygdstrafiken ökar med 105 tkr och skolkortsintäkterna med 52 tkr. 254 tkr är bidrag från Trafikverket och avser fria skolresor under 2018.

Trafikkostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken avviker positivt med 1 009 tkr jämfört med budget, varav viten står för 104 tkr. Avvikelsen beror dels på en för vår del gynnsam indexutveckling.

I sammanställningen ovan ingår även Gnesta kommuns taxesubvention till Landstinget Sörmland om 3 400 tkr. För 2018 får Gnesta kommun dock 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 397 tkr jämfört med budget, varav en minskning av trafikkostnaden för serviceresor med 350 tkr. Resandeutvecklingen för serviceresor har varit lägre än budgeterat, något som delvis motverkats av en högre indexutveckling än budgeterat.

Den administrativa kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken ligger i nivå med 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 serviceresor och riksfärdtjänst.

Andel trafikarbete 5,5 %	(Tkr)			
	Budget 2018	DÅR2 2018	Utfall 2018	Avvikelse jmf budget
Intäkter	6 166	6 582	6 792	-626
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	1 110	1 100	1 128	-18
Biljettintäkter, Stadstrafik	2 300	2 400	2 534	-234
Skolkort/elevkort	2 726	2 600	2 535	191
Övriga intäkter	30	29	143	-113
Fria sommarlovsresor		453	453	-453
Kostnader	30 466	30 266	29 339	1 127
Förvaltningsavgifter	2 412	2 175	1 848	564
Trafikrelaterade nettokostnader	999	1 136	930	69
Trafikkostnader	27 055	26 955	26 561	494
varav				
Landsbygdstrafik Buss	19 937	20 046	19 833	104
Stadstrafik	6 953	6 917	6 807	146
Övrig trafik	165	151	127	38
Viten		-159	-206	206
Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik	24 300	23 684	22 547	1 753
Trafikkostnad serviceresor	3 393	3 191	2 892	501
Riksfärdtjänst	296	381	411	-115
Administrativa kostnader	686	757	722	-36
Viten		-14	-18	18
Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik	4 375	4 315	4 007	368
Total nettokostnad	28 675	27 999	26 554	2 121

Allmän kollektivtrafik

Biljettintäkterna är totalt sett 626 tkr högre än budgeterat. Ökningen ses främst i stadstrafikens intäkter. 453 tkr är bidrag från Trafikverket och avser fria skolresor under 2018.

Trafikkostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken visar på ett positivt helårsresultat med 1 753 tkr, varav viten står för 206 tkr av sänkningen. Avvikelsen beror på en för vår del gynnsam indexutveckling. Detta har dock till viss del motverkats ett ökat antal tomkörningar.

Särskild kollektivtrafik

Nettokostnaden för den särskilda kollektivtrafiken visar på en positiv avvikelse med 368 tkr jämfört mot budget, varav en minskning av trafikkostnaden för serviceresor med 501 tkr.

Den administrativa kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken är 36 tkr lägre än budgeterat.

Nyköpings kommun

Nyköpings kommun ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för lokal landsbygdstrafik med buss, stadstrafik samt efterfrågstyrd trafik/kompletteringstrafik

där även skärgårdstrafiken ingår och i den särskilda kollektivtrafiken för serviceresor, riksfärdtjänst och skolskjuts.

Andel trafikarbete 14,5 %		(Tkr)			
		Budget 2018	DÅR2 2018	Utfall 2018	Avvikelse jmf budget
Intäkter		23 699	25 507	26 317	-2 618
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik		4 700	4 650	4 614	86
Biljettintäkter, Stadstrafik		12 096	12 500	12 791	-695
Skolkort/elevkort		6 825	6 650	6 905	-80
Övriga intäkter		78	77	377	-299
Fria sommarlovresor			1 630	1 630	-1 630
Kostnader		86 520	86 953	84 616	1 904
Förvaltningsavgifter		6 358	5 735	4 869	1 489
Trafikrelaterade nettokostnader		2 635	2 994	2 450	185
Trafikkostnader		77 527	78 224	77 297	230
varav					
Landsbygdstrafik Buss		41 318	42 416	42 064	-746
Stadstrafik		35 522	35 462	35 214	308
Övrig trafik		687	731	706	-19
Viten			-386	-687	687
Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik		62 822	61 446	58 299	4 523
Trafikkostnad serviceresor		4 832	5 528	5 511	-679
Riksfärdtjänst		828	731	837	-9
Administrativa kostnader		1 252	1 356	1 381	-129
Viten			-24	-34	34
Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik		6 912	7 591	7 695	-783
Total nettokostnad		69 734	69 037	65 994	3 740

Allmän kollektivtrafik

Biljettintäkterna, totalt sett, är 2 618 tkr högre än budgeterat och ökningen ligger främst på stadstrafiken och 1 630 tkr är bidrag från Trafikverket och avser fria skolresor under 2018. 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.

Trafikkostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken visar på en positiv avvikelse med 4 523 tkr, varav viten står för 687 tkr.

Särskild kollektivtrafik

Nettokostnaden för den särskilda kollektivtrafiken visar på en positiv avvikelse med 783 tkr jämfört mot budget, varav trafikkostnaden för serviceresor står för merparten av avvikelserna, 679 tkr.

Den administrativa kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken är 129 tkr högre än budgeterat.

Oxelösunds kommun

Oxelösunds kommun ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för lokal landsbygdstrafik med buss och i

den särskilda kollektivtrafiken för serviceresor och riksfärdtjänst.

Andel trafikarbete 0,1 %	(Tkr)			
	Budget 2018	DÅR2 2018	Utfall 2018	Avvikelse jmf budget
Intäkter	666	672	688	-22
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	81	90	89	-8
Skolkort/elevkort	584	575	590	-6
Övriga intäkter	1	1	3	-2
Fria sommarlovsresor		6	6	-6
Kostnader	2 666	2 646	2 618	48
Förvaltningsavgifter	44	40	34	10
Trafikrelaterade nettokostnader	18	21	17	1
Trafikkostnader	2 604	2 586	2 567	37
varav				
Landsbygdstrafik Buss	2 604	2 586	2 569	35
Viten			-2	2
Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik	2 000	1 974	1 930	70
Trafikkostnad serviceresor	1 199	1 260	1 232	-33
Riksfärdtjänst	191	183	165	26
Administrativa kostnader	432	379	389	
Viten		-7	-10	43
Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik	1 822	1 815	1 776	46
Total nettokostnad	3 822	3 789	3 706	116

Allmän kollektivtrafik

Biljettintäkterna är totalt sett 22 tkr högre än budgeterat, jämnt fördelat på alla intäktsslag.

Trafikkostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken visar på ett positivt helårsresultat med 70 tkr, varav viten står för 10 tkr. 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 46 tkr jämfört mot budget. Däremot ses en ökning av trafikkostnaden för serviceresor med 33 tkr.

För Oxelösunds kommun är den administrativa kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken 43 tkr lägre jämfört med 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 servicersor och skolskjuts.

Andel trafikarbete 8,2 %	(Tkr)			
	Budget 2018	DÅR2 2018	Utfall 2018	Avvikelse jmf budget
Intäkter	13 135	13 364	13 844	-709
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	4 610	4 610	4 581	29
Biljettintäkter, Stadstrafik	3 550	3 175	3 242	308
Skolkort/elevkort	4 931	4 800	5 074	-143
Övriga intäkter	44	43	212	-168
Fria sommarlovsresor		736	736	-736
Kostnader	47 853	47 487	46 185	1 668
Förvaltningsavgifter	3 583	3 231	2 746	837
Trafikrelaterade nettokostnader	1 484	1 687	1 381	103
Trafikkostnader	42 786	42 568	42 058	728
varav				
Landsbygdstrafik Buss	31 911	31 758	31 520	391
Stadstrafik	10 683	10 760	10 611	72
Övrig trafik	192	165	167	25
Viten		-115	-240	240
Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik	34 718	34 122	32 341	2 377
Trafikkostnad servicersor	6 098	6 437	6 486	-388
Administrativa kostnader	1 257	1 431	1 457	-200
Viten		-26	-36	
Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik	7 355	7 843	7 907	-552
Total nettokostnad	42 073	41 965	40 248	1 825

Allmän kollektivtrafik

Biljettintäkterna är totalt sett 709 tkr högre än budgeterat. Orsaken till det är främst ett bidrag från Trafikverket på 736 tkr avseende fria skolresor under 2018. Biljettintäkterna har sjunkit både för landsbygdstrafiken och stadstrafiken. Resandeutvecklingen har under året varit god men något svagare under årets sista kvartal.

Trafikkostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken visar på en positiv avvikelse med 2 377 tkr jämfört med budget, varav viten står för 240 tkr av sänkningen. De lägre kostnaderna beror på en för vår del gynnsam indexutveckling samt lägre förvaltningskostnader än beräknat.

Särskild kollektivtrafik

Nettokostnaden för den särskilda kollektivtrafiken visar totalt sett på en negativ avvikelse med 552 tkr jämfört med budget, varav en ökning av trafikkostnaden för servicersor med 388 tkr. Resandeutvecklingen för servicersor är högre än budgeterat vilket genererar en högre trafikkostnad. Vi ser också en högre indexutveckling än budgeterat.

För Strängnäs kommun är den administrativa kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken 200 tkr högre än budgeterat.

Trosa kommun

Trosa kommun ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för lokal landsbygdstrafik med buss samt efterfrågestyrd

trafik/kompletteringstrafik och i den särskilda för serviceresor och riksferdtjänst.

Andel trafikarbete: 1,9 %	(Tkr)			
	Budget 2018	DÅR2 2018	Utfall 2018	Avvikelse jmf budget
Intäkter	1 280	1 577	1 793	-513
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	440	550	595	-155
Skolkort/elevkort	830	900	1 032	-202
Övriga intäkter	10	10	49	-39
Fria sommarlovsresor		117	117	-117
Kostnader	9 129	9 048	8 738	391
Förvaltningsavgifter	833	751	639	194
Trafikrelaterade nettokostnader	345	392	321	24
Trafikkostnader	7 951	7 904	7 778	173
varav				
Landsbygdstrafik Buss	7 885	7 912	7 821	64
Övrig trafik	66	59	56	10
Viten		-67	-100	100
Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik	7 849	7 471	6 944	905
Trafikkostnad serviceresor	2 131	2 358	2 387	-256
Riksferdtjänst	277	203	176	101
Administrativa kostnader	463	558	572	-109
Viten		-10	-14	14
Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik	2 871	3 109	3 120	-249
Total nettokostnad	2 871	3 109	10 065	655

Allmän kollektivtrafik

Biljettintäkterna är totalt sett 513 tkr högre än budgeterat, varav 117 tkr är ett bidrag från Trafikverket för fria skolresor under 2018. Alla intäktsslag ligger högre än budgeterat.

Trafikkostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken visar på en positiv avvikelse med 905 tkr jämfört med budget. Detta beror till viss del på en för vår del gynnsam indexutveckling.

Särskild kollektivtrafik

Nettokostnaden för den särskilda kollektivtrafiken visar totalt sett på en negativ avvikelse med 249 tkr jämfört med budget, varav en ökning av trafikkostnaden för serviceresor med 256 tkr. Resandeutvecklingen för serviceresor ligger i linje med budget, dock med en högre indexutveckling än budgeterat.

Den administrativa kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken är 109 tkr högre än budgeterat.

Vingåkers kommun

Vingåkers kommun ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för lokal landsbygdstrafik med buss samt

efterfrågestyrd trafik/kompletteringstrafik och i den särskilda för serviceresor.

Andel trafikarbete 1,9 %	(Tkr)			
	Budget 2018	DÅR2 2018	Utfall 2018	Avvikelse jmf budget
Intäkter	2 178	2 491	2 658	-480
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	870	975	997	-127
Skolkort/elevkort	1 298	1 350	1 455	-157
Övriga intäkter	10	10	49	-39
Fria sommarlovsresor		156	156	-156
Kostnader	13 279	13 251	12 902	377
Förvaltningsavgifter	824	747	635	189
Trafikrelaterade nettokostnader	342	390	320	22
Trafikkostnader	12 113	12 113	11 948	165
varav				
Landsbygdstrafik Buss	12 053	12 037	11 883	170
Övrig trafik	60	96	96	-36
Viten		-20	-32	32
Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik	11 101	10 760	10 244	857
Trafikkostnad serviceresor	1 357	1 368	1 406	-49
Riksfärdtjänst		166	151	-151
Administrativa kostnader	244	303	318	-74
Viten		-5	-8	8
Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik	1 601	1 831	1 867	-266
Total nettokostnad	12 702	12 591	12 112	590

Allmän kollektivtrafik

Biljettintäkterna är totalt sett 480 tkr högre än budgeterat, varav 156 tkr är ett bidrag från Trafikverket för fria skolresor 2018. Alla intäktsslag ligger över budgeterade nivåer och resandeutvecklingen har varit god under året.

Trafikkostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken visar på en positiv avvikelse med 857 tkr jämfört med budget, varav viten uppgår till 32 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 negativ avvikelse med 266 tkr jämfört med budget, varav kostnaden för riksfärdtjänst står för 151 tkr.

Den administrativa kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken är 74 tkr högre jämfört med budget.

Noter (belopp i tkr)

		Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet		Koncernen Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet		
		2018	2017	2016	2018	2017
Not 1	Verksamhetens intäkter	166 335	159 752	217 054	166 335	159 752
	Biljettintäkter	110 011	106 238	110 560	110 011	106 238
	Skolkortsintäkter	55 195	52 958	56 548	55 195	52 958
	Övrigt	1 129	556	49 947	1 129	556
Not 2	Verksamhetens kostnader	844 474	797 633	778 700	844 474	797 633
	Trafikkostnader	747 991	726 135	664 684	747 991	726 135
	Övriga kostnader	96 483	71 498	114 016	96 483	71 498
	varav					
	löner och ersättningar	33 859	31 889	24 838	33 859	31 889
	sociala avgifter	9 642	9 081	10 565	9 642	9 081
Not 3	Medlemsbidrag	647 638	637 875	589 600	647 638	637 875
	Landstinget Sörmland	298 714	302 181	282824	298 714	302 181
	Eskilstuna kommun	149 888	140 193	128467	149 888	140 193
	Flens kommun	20 788	19 101	14300	20 788	19 101
	Gnesta kommun	18 130	18 224	19018	18 130	18 224
	Katrineholms kommun	26 792	26 460	25600	26 792	26 460
	Nyköpings kommun	66 580	67 059	61858	66 580	67 059
	Oxelösunds kommun	3 741	3 635	3697	3 741	3 635
	Strängnäs kommun	40 633	39 580	31155	40 633	39 580
	Trosa kommun	10 173	9 735	10927	10 173	9 735
	Vingåkers kommun	12 199	11 708	11416	12 199	11 708
Not 4	Materiella	31 207	29 300	8 340	65 077	62 706
	Trafikinventarie					
	Ingående anskaffningsvärde	69 987	43 556	36 034	69 987	43 556
	Omklassificering			6 820		
	Årets anskaffning		26 430	702		26 430
	Årets utrangeringar	-1 511			-1 511	
	Utgående ackumulerade anskaffninsvärde	68 475	69 987	43 556	68 475	69 987
	Ackumulerade avskrivningar	-45 563	-41 486	-36 271	-45 563	-41 486
	varav årets avskrivning	-4 077	-5 215	-237	-4 077	-5 215
	Redovisat värde vid årets slut	22 913	28 501	7 286	22 913	28 501
	Bilar och andra transportmedel					
	Ingående anskaffningsvärde	977	977	977	1 792	1 792
	Årets anskaffning					
	Årets utrangeringar				-497	-497
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärde	977	977	977	1 295	1 295
	Ackumulerade avskrivningar					
	bilar o andra transp medel	-977	-977	-977	-1 295	-1 295
	varav årets avskrivning					
	Redovisat värde vid årets slut					

		Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet			Koncernen Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet	
		2018	2017	2016	2018	2017
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	1 961	1 896	943	64 380	64 813
	Årets anskaffning		65	953	1 823	65
	Omklassificering					
	Årets utrangeringar					
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärde	1 961	1 961	1 896	66 204	34 878
	Ack avskrivningar övr mask o inventarier	-1 476	-1 162	-841	-54 113	-51 324
	varav årets avskrivning	-314	-321	-330	-2 491	-3 293
	Redovisat värde vid årets slut	485	799	1 055	9 914	10 582
	Pågående arbeten	7 810		7 842	21 903	14 093
	Omklassificering			-7 842	-12 675	
	Ingående värde					
	Redovisat värde vid årets slut	7 810			9 228	14 093
	Fastigheter i Länstrafiken					
	Ingående anskaffningsvärde				4 374	6 056
	Ack avskrivningar				-2 018	-1 682
	varav årets avskrivning				-336	-336
	Redovisat värde vid årets slut				2 356	4 374
	Byggnader och mark					
	Ingående anskaffningsvärde				58 697	58 697
	Årets anskaffning					
	Årets utrangeringar					
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärde				58 697	58 697
	Ack avskrivningar byggnader och mark				-53 927	-53 927
	varav årets avskrivning				-365	-365
	Redovisat värde vid årets slut				4 770	4 770

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet				Koncernen Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet					
				2018	2017	2016	2018	2017	
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	-8 393	
	varav årets avskrivning						-69	-69	
Redovisat värde vid årets slut						4 760	4 760		
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
					belopp i kr				
	AB Transitio			10 000	100	1 000	1 000	1 000	1 000
	Mälardalstrafik AB			18	5 000	90	90	90	90
	Länstrafiken i Mälardalen AB			500	100			50	50
	Samtrafiken i Sverige AB			30	2 000	60	60	60	60
	Bussgods Ekonomisk Förening			1	1 500			0	0
	Summa					1 150	1 150	1 150	1 200
Not 7	Fordringar					53 610	97 601	252 832	51 616
	Kundfordringar					39 412	82 994	234 816	38 893
	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter					6 660	9 282	9 282	6 660
	Övriga kortfristiga fordringar					7 537	8 352	8 734	6 063
Not 8	Kassa/bank					61 523	61 523	98 983	64 486
	Avser banktillgodohavanden som ingår i Landstinget Sörmlands koncernstruktur där Kollektivtrafikmyndigheten har 25 000 tkr i kredit.								69 827
Not 9	Avsättningar								
	Ingående avsättning					3 196	2 136	785	3 196
	Nyintjänad pension					1 070	850	1 075	1 070
	Ränteförändring							15	
	Särskild löneskatt					260	210	261	260
	Utgående avsättning					4 525	3 196	2 136	4 525
Not 10	Kortfristiga skulder					179 713	190 859	359 117	177 458
	Leverantörsskulder					48 939	48 594	46 269	48 334
	Övriga kortfristiga skulder					130 774	142 265	312 848	129 124
Not 11	Ansvarsförbindelser								
	Borgensförbindelse								
	AB Transitio					1 909 091	1 909 091	1 909 091	1 909 091
	Företagsinteckning								
	Länstrafiken Sörmland AB							4 200	4 200

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, det vill säga 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 semesterdagar som medarbetare inte har tagit ut. 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 kommunalredovisning 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

Läggs in i mars 2019