

ÖVERENSKOMMELSE OM KOLLEKTIVTRAFIK I SÖDERMANLANDS LÄN

1. INLEDNING

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

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

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

2. PARTER

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

3. ÖVERGRIPANDE INRIKTNING FÖR LÄNETS KOLLEKTIVTRAFIK

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

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

Regionens tjänster ska i övrigt följa vid var tid gällande:

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

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

4. PLANERINGSPROCESS

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

5. PARTERNAS ROLLER OCH ANSVAR

5.1 GEMENSAM INRIKTNING

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

KOMMUNERNAS INFLYTANDE

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

SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK

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

TIDIGARE BORGENSÅTAGANDE

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

FÖRDELNING AV KOSTNADER

5.1.10 Fördelning av de kostnader som inte skatteväxlats i och med bildande av regionen, såsom exempelvis trafik kostnader och biljettintäkter, beskrivs i bilaga a - Trafikförteckning och fördelning av intäkter och kostnader.

5.1.11 OH-kostnader (förvaltnings- och trafikrelaterade kostnader så som för planering, beställning, trafikledning, gemensam administration med mera) för den särskilda kollektivtrafiken har i samband med skatteväxlingen fastställts till ett belopp på 28,9 mnkr i 2017 års prisnivå. Dessa kostnader ska indexerats med landstingsprisindex exklusive läkemedel och därefter fördelas mellan Region och respektive kommuner enligt aktuella nycklar baserade på antal bokningar samt trafik kostnader.

5.2 REGIONENS ANSVAR

5.2.1 I enlighet med 2 kap. 9 § 2 st. Lagen om Kollektivtrafik är Regionen ansvarig för det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet. Trafikförsörjningsprogrammet ska utarbetas efter samråd med Kommunerna och fokus i samrådet ska läggas på förankring av och dialog om inriktningar inför fastställandet av trafikförsörjningsprogrammet. Trafikförsörjningsprogrammet ska behandla alla trafikslag i syfte att öka samordningen mellan olika typer av kollektivtrafik. I trafikförsörjningsprogrammet har kommunerna ett särskilt ansvar, enligt punkt 5.3.9, nedan att behandla färdtjänst och riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i enlighet med lagen om kollektivtrafik.

5.2.2 I enlighet med 2 kap. 9 § 2 st. Lagen om Kollektivtrafik är Regionen ansvarig för beslut om allmän trafikplikt.

5.2.3 Regionen ansvarar för länets regionala kollektivtrafik i enlighet med Kollektivtrafiklagen. I detta ansvar ligger att i största möjliga utsträckning samordna och anpassa stadstrafik och lokal landsbygdstrafik med stomlinjetrafik med buss och tågtrafik. Regionen ansvarar vidare för att tillse att trafiken som helhet bedrivs på ett attraktivt sätt samt att parallell trafik i möjligaste mån undviks.

5.2.4 I egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet ska Regionen samverka med, och i förekommande fall driva utveckling genom, för verksamheten viktiga samverkansorgan och angränsande län, så som En Bättre Sits, samt intressebolagen MÅLAB, Transitio och Samtrafiken.

TEKNISKA SYSTEM

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

DEPÅER OCH HÅLLPLATSER

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

TAXA

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

FÖRSÄLJNINGSKANALER

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

STATISTIK

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

ALLMÄN KOLLEKTIVTRAFIK

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

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

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

SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK

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

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

5.3 KOMMUNERNAS ANSVAR

ALLMÄN KOLLEKTIVTRAFIK

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

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

SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK

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

6. TILLÄMPNING AV KOSTNADSUTJÄMNINGSSYSTEMET

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

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

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

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

7. ÖVERENSKOMMELSENS GILTIGHET

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

8. GODKÄNNANDE

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

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

9. BILAGOR

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

Bilaga till Överenskommelse om kollektivtrafiken i Södermanlands län:

Trafikförteckning och fördelning av intäkter och kostnader

1 Inledning

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

1.1 Grundprincip

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

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

2 Allmän Kollektivtrafik

2.1 Trafikknaster

2.1.1 Tåg

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

2.1.2 Landsbygdstrafik

Landsbygdstrafik består av stomlinjetrafik med buss och lokal landsbygdstrafik.

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

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

Trafikknasterna för Landsbygdstrafik och Stomlinjetrafik med buss regleras genom linjer.

- Direkta knaster som hänförs till respektive linje är knaster enligt trafikavtal plus andra direkta knaster.
- *Fordon*: För varje linje beräknas hur många fordon som krävs för att köra linjen. Den genomsnittliga knasten per fordon beräknas utifrån den totala knasten för samtliga fordon som ingår i landsbygdstrafiken.
- *Kilometer*: Varje linje belastas med antal tidtabellskilometer. Som grund används den produktion som finns i planeringsverktyget. Den genomsnittliga knasten per kilometer beräknas utifrån den totala knasten för de tidtabellskilometer som ingår i landsbygdstrafiken.
Om linjen berör flera kommuner belastas varje kommun med sina kilometerknaster.
Vid tillköp av avgång på linje som definieras som stomlinjetrafik med buss belastas den tillköpta kommunen hela kilometerknasten för tillköpta avgångar.
- *Timmar*: Varje linje belastas med antal tidtabellstimmar. Som grund används den produktion som finns i planeringsverktyget enligt gjord trafikbeställning. Den genomsnittliga knasten per timme beräknas utifrån den totala knasten för de tidtabellstimmar som ingår i landsbygdstrafiken.

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

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

2.1.3 Stadstrafik

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

2.1.4 Viten

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

2.2 Intäkter

2.2.1 Biljettintäkter

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

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

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

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

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

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

2.2.2 Skol- och Elevkortsintäkter

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

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

2.2.3 Reklamintäkter och Övriga Intäkter

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

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

3 Särskild Kollektivtrafik

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

3.1 Trafikkostnader

3.1.1 Resekostnader

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

3.1.2 Viten

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

3.2 Intäkter

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

4 Linjebeskrivning

4.1 Busstrafik

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

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

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

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

4.2 Tågtrafik

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

4.3 Särskild kollektivtrafik

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

Överenskommelse angående Sörmlandstaxan, Ägarrådet den 19 november 2015

Överenskommelse angående Sörmlandstaxan Ägarrådet den 19 november 2015

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

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

1 Bakgrund

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

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

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

2 Sörmlandstaxan

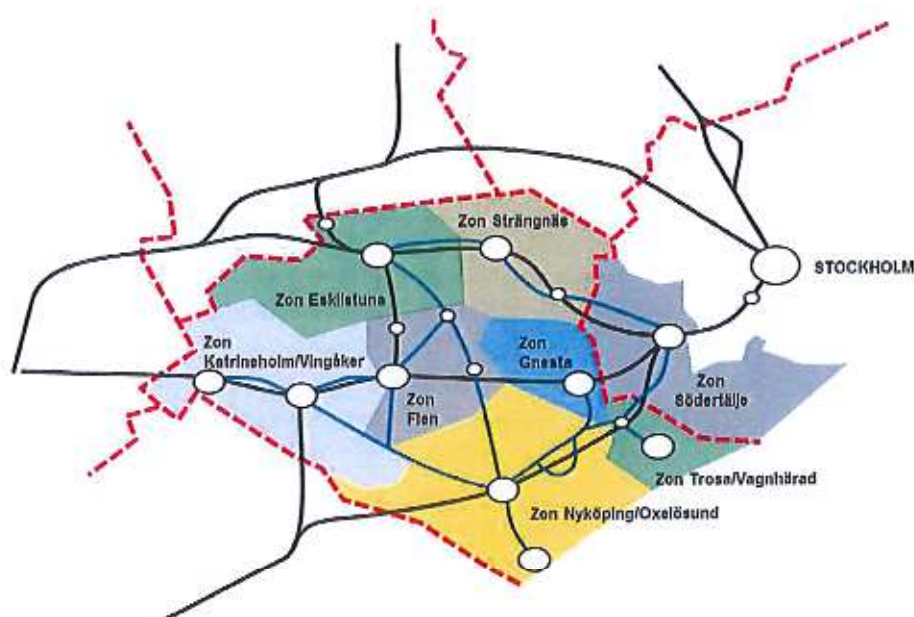
Sörmlandstaxan innehåller fyra huvuddelar. I denna överenskommelse beskrivs principerna för delarna 1-3. Detaljerade regler beslutas av direktionen för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet som skall följa principerna i denna överenskommelse. Frågan om priser för de olika produkterna beslutas i senare skede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

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

2.1 Struktur för prissättning med zon-indelning

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

Överenskommelse angående Sörmlandstaxan, Ägarrådet den 19 november 2015



2.2 Biljettslag och rabattformer – produktsortiment

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

Rabatter skall omfatta följande:

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

De biljettslag som skall ingå i Sörmlandstaxan sammanfattas i följande tabell

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

2.3 Affärsvillkor

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

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page, including names like "AB", "Jel", "UR", "M", "ST", and "R".

Överenskommelse angående Sörmlandstaxan, Ägarrådet den 19 november 2015

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

Inriktning för åldersregler: (slutliga detaljregler fastställs av myndigheten)

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

Inriktning för tidsregler: (slutliga detaljregler fastställs av myndigheten)

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

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

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

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

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

För resor med tåg gäller operatörens biljetter.

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



Överenskommelse angående Sörmlandstaxan, Ägarrådet den 19 november 2015

Inriktning för försäljningskanaler: (slutliga detaljregler fastställs av myndigheten)

Försäljning av Sörmlandstrafikens biljetter skall ske så att biljetter är enkelt tillgängliga. Myndigheten beslutar om försäljningskanaler och val av försäljningskanaler kan förändras och utvecklas under tid. De kanaler som preliminärt avses införas i samband med ny teknik under 2016 omfattar följande:

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

2.4 Priser och rabatter

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

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

Landstinget Sörmland – Åsa Kullgren (LSO)

Eskilstuna kommun – Jimmy Jansson (KSO)

Flens kommun – Jan-Erik Larsson (KSO)

Gnesta kommun – Johan Rocklind (KSO)

Katrineholms kommun – Göran Dahlström (KSO)

Nyköpings kommun – Urban Granström (KSO)

Oxelösunds kommun – Catharina Fredriksson (KSO)

Strängnäs kommun – Jacob Högfeldt (KSO)

Trosa kommun – Daniel Portnoff (KSO)

Vingåker kommun – Anneli Bengtsson (KSO)

Handwritten signatures of representatives from LSO and KSO, each with a dotted line underneath for identification.

Överenskommelse angående Skolkort, Ägarrådet den 16 mars 2016

Överenskommelse angående Skolkort

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

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

1 Principer för skolkort

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

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

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

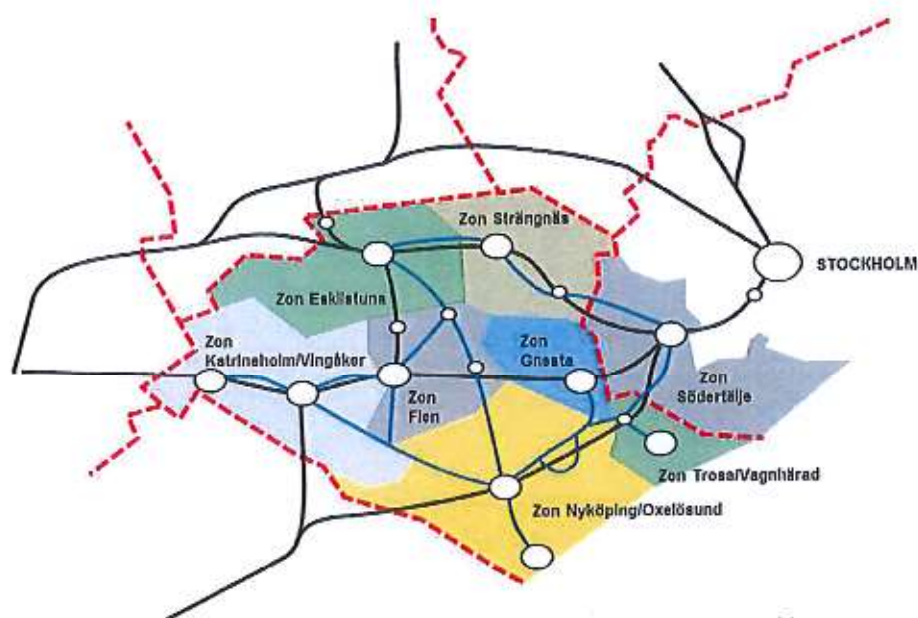
Den nya modellen för prissättning av skolkort skall ge incitament för Sörmlands läns kommuner (Kommunerna) att utnyttja den regionala linjetrafiken och Landstinget Sörmland (Landstinget) att erbjuda ett utbud som möter skolresandets behov. För skolresor i lokal trafik innebär kostnaden för skolkort en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

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

Överenskommelse angående Skolkort, Ägarrådet den 16 mars 2016

1.1 Struktur för prissättning med zon-indelning

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



1.2 Skolkort – principer för prissättning och giltighet

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

Detta innebär följande;

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

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

Överenskommelse angående Skolkort, Ägarrådet den 16 mars 2016

1.3 Villkor för skolkort

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

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

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

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

1.4 Priser och rabatter

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

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

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

Landstinget Sörmland – Monica Johansson (LSO)



Eskilstuna kommun – Jimmy Jansson (KSO)



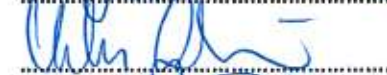
Flens kommun – Jan-Erik Larsson (KSO)



Gnesta kommun – Johan Rocklind (KSO)



Katrineholms kommun – Göran Dahlström (KSO)



Nyköpings kommun – Urban Granström (KSO)



Oxelösunds kommun – Catharina Fredriksson (KSO)



Strängnäs kommun – Jacob Högfeldt (KSO)



Trosa kommun – Daniel Portnoff (KSO)



Vingåker kommun – Anneli Bengtsson (KSO)

