



Kallelse och förslag till dagordning för direktionens sammanträde i Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet

Sammanträdesdatum: 2017-05-12, kl. 13.00 – 15.00

Plats: Hotell Malmköping, Malmköping

- A. Sammanträdet öppnas**
- B. Upprop**
- C. Val av justerare för sammanträdet**
- D. Godkännande av dagordning**
- E. Ärenden**

§ 1	Inkomna och utgående skrivelser samt anmälningsärenden	3
§ 2	Beslut om Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20) avseende länsgemensam verksamhet och kostnader	6
§ 3	Beslut om Delårsrapport 1 2017 för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet	10
§ 4	Fastställande av Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram	12
§ 5	Beslut om trafikplikt kopplat till överenskommelse om Periodkortsavtal	15
§ 6	Information om revisorernas granskning av Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets årsredovisning 2016	17
§ 7	Sörmland som länsregion	18
§ 8	Information om pågående arbete med Ny Trafik	20
§ 9	Information om status i tågplaneprocessen, T18	23
§ 10	Status i Program Trafik 2019-21 samt Inriktning för kravställning i upphandlingar	25



§ 11	Information om status i trafik och avtal	27
§ 12	Katrineholmsdepån	29
§ 13	Övrig information från myndigheten	30
a)	<i>En Bättre Sits</i>	30
b)	<i>Sverigeförhandlingen</i>	30
c)	<i>Citybaneavtalet</i>	31
d)	<i>Nuläget i upphandlingar och rättsprocess</i>	31
e)	<i>Pågående åtgärdsvalsstudier</i>	31
f)	<i>Revidering av myndighetens förbundsordning</i>	32
g)	<i>Pågående arbete med grafisk profil och manual</i>	32
h)	<i>Status i arbetet med implementering av nya tekniska system, zoner, priser, produkter mm</i>	32
i)	<i>Länsplan</i>	32
j)	<i>Kvalitetsarbete enligt ISO</i>	33
k)	<i>Samrådssvar Järnvägsnätbeskrivningar 2018</i>	33



§ 1 Inkomna och utgående skrivelser samt anmälningsärenden

Förslag till beslut

Direktionen godkänner informationen.

Ärende

Under perioden 2017-03-17 – 2017-05-05 har bland andra följande ärenden (exempelvis är inkommande skrivelser avseende detaljplanärende och inbjudan till samråd exkluderade) registrerats som utgående respektive inkommande.

Utgående skrivelser

- 2017-03-20 Konsumentverket: Svar avseende granskning av resenärers rättigheter
- 2017-03-30 Direktionen för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet: Protokoll från direktionens sammanträde den 16 mars 2017
- 2017-04-06 Sveriges Radio: Svar avseende begäran om handling – kostnad produktion av informationsfilmer
- 2017-04-18 Utskick av anbudsunderlag gällande direktupphandling för NKI-undersökning 2017
- 2017-05-03 Offertförfrågan "Behovsanalys för framtidens kollektivtrafik"
- 2017-05-03 Sweco Society AB: Tilldelningsbeslut "Behovsanalys framtidens kollektivtrafik"
- 2017-05-03 Sörmlands kommuner: Årsredovisning 2016 med begäran om ansvarsfrihet för SKTM
- 2017-05-05 Tilldelningsbeslut i upphandling av Serviceresor Flen och Nyköping 2018

Inkomna skrivelser

- 2017-03-17 Konsumentverket: Granskning av resenärers rättigheter
- 2017-03-20 Trafikverket: Inbjudan att söka statlig medfinansiering för 2018
- 2017-03-21 Nyköpings kommun: Beslut om Gnestapendeln
- 2017-03-21 Nyköpings kommun: Beslut om Sörmlandstaxan
- 2017-03-22 Förvaltningsrätten: Dom i mål 7950-16
- 2017-03-23 Vingåkers kommun: Beslut om Sörmlandstaxan



- 2017-03-28 Eskilstuna kommun: Motion till Eskilstuna kommun om att återinföra direkttåg från Eskilstuna till Stockholm
- 2017-03-24 Katrineholms kommun: Svar avseende synpunkter på Katrineholms kommuns trafikstrategi och planeringsstrategi
- 2017-03-28 Katrineholms kommun: Nyttjanderättsavtal mellan Ceasar Åfors och Katrineholms kommun avseende busshållplats Virå Bruk
- 2017-03-29 Region Sörmland: Kommunalansökningar om statlig medfinansiering på kommunalt vägnät mm
- 2017-04-04 Sveriges Radio: Begäran om handling – kostnad för produktion av informationsfilmer
- 2017-04-04 Oxelösunds kommun: Beslut om Sörmlandstaxan
- 2017-04-11 Eskilstuna kommun: Kommunfullmäktiges beslut 2017-03-23 "Anmälan om medborgarförslag och förslag till beredning.
- 2017-04-11 Regeringskansliet: Påminnelse om inbjudan till Regiondialog 8 maj
- 2017-04-11 Strängnäs kommun: Beslut om Sörmlandstaxan
- 2017-04-11 Strängnäs kommun: Beslut om Gnestapendeln
- 2017-04-11 Flens kommun: Beslut om Sörmlandstaxan
- 2017-04-11 Flens kommun: Beslut om Gnestapendeln
- 2017-04-12 Medborgare: Önskemål avseende bussarna mellan Nyköping och Oxelösund
- 2017-04-25 Transdev: Handlingsplan för att höja och bibehålla den allmänna kvaliteten på bussarna
- 2017-04-25 Sweceo Society AB: Uppföljning av frågor ang. kommersiell busstrafik 2017
- 2017-05-05 Transitio: Protokoll från styrelsemöte i AB Transitio 2017-02-03
- 2017-05-03 Sweco Society AB: Anbud "Behovsanalys för framtidens kollektivtrafik"
- 2017-05-03 Ramböll Sverige AB: Anbud "Behovsanalys för framtidens kollektivtrafik"



Anmälningsärenden

Avgående/nya ledamöter

Inga förändringar noterade.

Beslut om anställningar

2017-03-03 4 Kundenservicemedarbetare, timvikarie

2017-04-04 1 Säljare, timvikarie

Delegationsbeslut

2017-03-10 Beslut om reviderad bilaga för beviljade attesträtter inom Sörmlands
Kollektivtrafikmyndighet

2017-05-04 Beslut om tillförordnad myndighetschef och övriga tillförordnade chefer under
sommarsemesterperioden



§ 2 Beslut om Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20) avseende länsgemensam verksamhet och kostnader

Föredragande: Helena Ekroth med flera

Bilaga: [Förslag till Verksamhetsplan och budget 2018 \(2019-20\) avseende länsgemensam verksamhet och kostnader](#)

Förslag till beslut

Direktionen beslutar att fastställa Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20) avseende länsgemensam verksamhet och kostnader hänförlig till fördelningsmodellen samt storleken på medlemmarnas bidrag av dessa.

Direktionen beslutar att godkänna information om att budget avseende trafik kostnader och biljettintäkter samt plan för verksamheten 2018 (2019-20) som skall medfölja budget slutligen fastställs först efter respektive medlems trafikbeställning, och senast vid direktionens sammanträde i november 2017.

Direktionen beslutar att ställa ovan information samt beslut till medlemmarna.

Ärende

Med utgångspunkt i bokslut och linjeresultat för 2016 har Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet i enlighet med förbundsordning och ordinarie planeringsprocess företagit samråd med samtliga medlemmar om inriktning av verksamhet och budget 2018 (2019-20). Utifrån genomförda samråd kan konstateras att den nu aktuella beslutsversionen av Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20) avseende länsgemensam verksamhet och kostnader i stort är i linje med den vid föregående direktionssammanträde beslutade samrådsversionen gällande de länsgemensamma kostnaderna.

Den förändring som föreslås i denna del jämfört med tidigare samrådsversion är att den överenskommelse som förväntas ingås mellan Landstinget Sörmland och Gnesta kommun med effekt 2017 och 2018 har lagts till. Denna del berör dock endast Landstinget Sörmland och Gnesta kommun.

Vid Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets kommande beslut om Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20) har medlemmarna ännu inte lämnat sin trafikbeställning. Därför omfattar denna version av budget endast den länsgemensamma verksamheten och kostnaderna hänförliga till fördelningsmodellen, samt medlemmarnas andel av dessa. Budget avseende trafik kostnader och biljettintäkter justeras och fastställs efter respektive medlems trafikbeställning, och senast vid direktionens sammanträde i november 2017.

Vad gäller trafik kostnaderna kommer justeringar även att göras utifrån bland annat utfall av kommande upphandlingar gällande Serviceresor Flen och Nyköping 2018. Resultatet av upphandling av ny trafik inom ramen för program Trafik 2019-2021 kommer bli känd först senare under planperioden.



Från och med den 1 oktober 2016 har den nya Sörmlandstaxan införts, och de första effekterna på den totala intäktsvolymen och fördelningen av intäkterna har nu kunnat analyseras där den prognostiserade intäktsutvecklingen under 2017 förväntas bli lägre än budgeterat. Denna version av Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20) har därför nedjusterade intäktsvärden jämfört med den samrådsversion som beslutades av direktionen den 16 mars 2017, i linje med prognosen för 2017 och att använda som referensmaterial.

Perioden 2018 (2019-20) kan komma att präglas av att det 2019 kan konstitueras en nybildad Region Sörmland, vilken i så fall har hög påverkan på myndighetens organisation men lägre påverkan på verksamheten i sig. Under planperioden är det därför aktuellt med ett omfattande och detaljerat förberedelsearbete i syfte dels att skapa någonting nytt, dels att ge bästa möjliga till fortsatt medborgar- och samhällsnyttofokus genom förändringsprocessen. Beroende av den utvecklingen kan uppgifter i Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20) komma att förändras.

Inom medborgarperspektivet planerar Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet att skaffa bättre kunskap om vad kunderna efterfrågar – i den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken - för att sedan bättre matcha detta mot tjänsteerbjudanden. Under perioden kommer myndigheten att fortsätta förbättra tjänsten genom att använda och utveckla befintliga tekniska system, både vad gäller trafikinformation och köp av biljett. Genom att fortsätta kommunicera, och utöka, möjligheten att köpa biljett digitalt kan ombordköp minimeras och ge förutsättningar för trafiken att flyta tidtabellssäkert. Enkelhet och tillgänglighet är två centrala begrepp för myndighetens kommunikations- och försäljningsarbete de kommande åren.

Verksamheten Servicecenter Sörmland etablerades 2016 och kommer fortsatt att följas upp och utvärderas för att optimera bemanning och kundnyttan. Detta gör myndigheten genom att analysera våra flöden av kundkontakter i förhållande till vår bemanning. Servicecenter Sörmland ska upplevas som tillgängliga, tydliga och ge ett gott bemötande. Det ska vara lätt att komma i kontakt med oss, och i synnerhet med Servicecenter Sörmland.

Myndigheten kommer vidare att arbeta med smarta och effektiva resor genom en ökad samordning av resor, där vi får med fler resenärer på samma väg och slinga och i samma fordon. Vi kommer de närmaste åren också skapa och behålla goda relationer till både resenärer, trafikföretag och förare.

Inom perspektivet trafikförsörjning präglas perioden fortsatt av tidigare fattade beslut, i och utanför länet. Det gäller exempelvis beslut om etablering av Ostlänken, Ny Trafik 2017, öppnandet av Citybanan och arbetet inom ramen för En Bättre Sits. Bilateralt behöver starka band fortsätta knytas, utöver Stockholm och Södertälje, mellan attraktiva noder såsom Eskilstuna-Västerås/Örebro, Nyköping-Norrköping/Linköping, Flen/Katrineholm/Norrköping och Strängnäs-Enköping/Uppsala.

Under perioden kommer effekterna av den förändrade affärsmodellen kopplat till Mälardalens regionalstågstrafik att bli påtaglig för medborgare. Movingo, namnet på de nya pendlarbiljetterna, är lanserad och i drift och nya tågfordon kommer successivt att införas, och trafikera delar av systemet.



Även effekterna av dubbelspårsutbyggnaden på Svealandsbanan kommer under perioden medborgare till nytta, inte bara genom att fler tågavgångar börjar trafikera spåren utan att hela systemet ges redundans. Och strax innan denna planperiods början, närmare bestämt den 9 juli 2017, kommer Citybanan att invigas med en utveckling som i delar ännu är oanade.

Samtliga busstrafikavtal som myndigheten har i Sörmland löper ut inom en treårsperiod mellan augusti 2019 och december 2021. Under samma period kommer även avtal gällande serviceresor i Sörmland, skärgårdstrafik i Nyköping och Trosa kommuner samt skolskjutstrafik i flera kommuner att behöva upphandlas. Arbetet med detta bedrivs inom program Trafik 2019-2021 i syfte att säkerställa den fortsatta trafiken med önskad måluppfyllelse. Programmet ska leda till att Sörmlands medborgare kan leva, växa och verka genom goda resmöjligheter med resor i ett modernt kollektivtrafiksystem. Ett urval av övriga aktiviteter under perioden är utveckling av den regionala tågtrafiken, ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken genom förstärkt samverkan, stärkt koppling mellan kollektivtrafiken och de regionala och lokala utvecklingsmålen, samordning av allmän och särskild kollektivtrafik och förbättrad trafikinformation.

Trafiken ska vara planerad och utformad så att miljöpåverkan minskar och energieffektiviteten ökar. Myndighetens uppdrag att samordna och upphandla trafik i länet ger möjlighet till fortsatt samordning mellan den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken, såväl avseende trafikens utformning och kringtjänster som bokning, kundtjänst, avtalsuppföljning och betallösningar. Målet med dessa insatser är att verksamheternas resurser används effektivt och med låg miljöpåverkan.

För att säkerställa att samtliga avtal följs och att utlovad kvalitet levereras genomförs ett strukturerat och adresserat arbete med avtalsuppföljning löpande och kommer så att fortsätta under perioden.

En förutsättning för måluppfyllelse är att varje medarbetare har förutsättningar såsom kompetens, tid och ett samverkande arbetssätt för att genomföra sitt uppdrag. Därför fortsätter myndigheten, inom ramen för medarbetarperspektivet, med arbetet enligt den tidigare fastslagna HR-planen.

En annan förutsättning för att kunna bedriva en bra verksamhet är en stabil ekonomi där intäkter och kostnader är i balans, inklusive driftkonsekvenser av investeringar och långsiktiga åtaganden. Effektivt resursutnyttjande och en god ekonomistyrning ger en stabil ekonomi. Noggrann följsamhet avseende kostnadsutveckling och lagstiftning exempelvis avseende lönenivåer och drivmedelspriser är en viktig förutsättning för budget i balans.

Den andel trafikarbete som ligger till grund för fördelning av vissa läns-gemensamma kostnader har uppdaterats utifrån vad som stadgas i Planeringsprocess och beslutsordning, och där kan sägas att Landstinget, Eskilstuna, Katrineholm och Nyköping ökat något jämfört med 2017 och Oxelösund och Strängnäs minskat något medan Flen, Gnesta, Trosa och Vingåker i stort är oförändrade. Fördelningen mellan medlemmarna av administrativa kostnader kopplat till den särskilda kollektivtrafiken är preliminär då verksamheten ännu är förhållandevis ny.

Övriga intäkter avser reklamintäkter och prognosticeras som följd av ny affärsmodell öka.



Även fortsatt kommer kostnadskontroll att vara prioriterad och verksamheten ska bedrivas inom den beslutade budgeten inklusive eventuell annan finansierad verksamhet. I enlighet med den tidigare beslutade samrådsversionen och därefter genomförda samråd har en uppräknig gällande myndighetens uppskattade kostnader för förvaltning och trafikrelaterade nettokostnader gjorts jämfört med tidigare plan, och detta för att kunna bedriva en verksamhet motsvarande vad vi uppfattar är medlemmarnas förväntningar.

Det gäller främst förslag kopplat till kompetensförsörjning, till utökning av antal medarbetare. Men även vissa ökade försäljningskostnader bland annat kopplat till ny affärsmodell för reklamverksamheten, till ökad digitalisering i stort samt ett förslag till en ökning på driftsbudgeten kopplat till fortsatt funktionella depåer.

Med utgångspunkt ur motiveringar i tidigare fastställd samrådsversion av Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20) och företagna samråd utifrån denna samt med hänsyn tagen till den överenskommelse som förväntas ingås mellan Landstinget Sörmland och Gnesta kommun med effekt 2017 och 2018 föreslås direktionen fastställa Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20) avseende länsgemensam verksamhet och kostnader hänförlig till fördelningsmodellen samt storleken på medlemmarnas bidrag av dessa.

Direktionen föreslås vidare att godkänna information om att budget avseende trafik kostnader och biljettintäkter samt plan för verksamheten 2018 (2019-20) som skall medfölja budget slutligen fastställs först efter respektive medlems trafikbeställning, och senast vid direktionens sammanträde i november 2017.

Direktionen föreslås slutligen ställa ovan information samt beslut till medlemmarna.



§ 3 Beslut om Delårsrapport 1 2017 för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet

Föredragande: Helena Ekroth med flera

Bilaga: [Delårsrapport 1 januari-mars 2017 för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet med Länstrafiken Sörmland AB](#)

Förslag till beslut

Direktionen beslutar att godkänna Delårsrapport 1 januari-mars 2017 för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet med Länstrafiken Sörmland AB.

Direktionen beslutar att ställa Delårsrapport 1 januari-mars 2017 till medlemmarna för erforderlig hantering.

Ärende

Perioden, januari till och med mars under 2017, har präglats av förberedelser inför kommande satsningar och förändringar, men även målgång för det som förberetts under 2016 och tidigare. Parallellt med samtliga våra uppdrag genomför myndigheten även ett förberedelsearbete inför en regionbildning i Sörmland.

Året inleddes med att nya avtal, bland annat med krav på förnybara drivmedel, för serviceresor började gälla. Vidare startades Program Trafik 2019-2021 formellt upp, som omfattar samtliga trafikupphandlingar och inriktningsbeslut fram till 2021. Upphandlingen av serviceresor i Flens och Nyköpings kommuner var först ut, och där anbudsinbjudan publicerades under perioden.

Resandet har totalt ökat både för den allmänna kollektivtrafiken, som för serviceresorna – jämfört med samma period föregående år. Inom ramen för satsningen Ny Trafik har antal påstigande – även här jämfört med motsvarande period 2016 – längs Nyköpingsbanan ökat med 5 procent, längs Svealandsbanan med 7,8 procent, med Sörmlandspilen 12,6 procent och med UVEN med 6,7 procent. För den upphandlade tågtrafiken på Gnestapendeln har antal påstigande – jämfört med motsvarande period 2016 – minskat med -1,4 % och i busstrafiken har antal påstigande totalt ökat med 12 procent jämfört med samma period 2016.

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets ekonomiska utfall under perioden januari – mars uppgick till 2 502 tkr. Den ekonomiska prognosen visar på helår, givet nuvarande trafikbeställning och tidtabell, ett negativt resultat på 11 256 tkr jämfört med budget 2017. De huvudsakliga skälen till detta återfinns främst i en högre indexutveckling för trafikkostnaderna, lägre biljettintäkter än budgeterat inom ramen för den allmänna kollektivtrafiken samt högre trafikkostnader för den särskilda kollektivtrafiken kopplat till de nya avtalen för serviceresor.

Den ekonomiska prognosen fördelas om 2 277 000 kronor till den allmänna kollektivtrafiken och 9 452 000 kronor till den särskilda kollektivtrafiken. I prognosen för den allmänna kollektivtrafiken beskrivs för närvarande att fem av tio medlemmar riskerar ett negativt resultat utan förändring av myndighetens trafikuppdrag under året och vad gäller den särskilda kollektivtrafiken lyfts för



närvarande fyra medlemmar riskera ett negativt utfall mot budget utan förändring av myndighetens trafikuppdrag.

Vad gäller verksamhetens måluppfyllelse bedöms myndighetens ekonomiska hushållning genom en samlad bedömning av måluppfyllelse inom de fem funktionerna Tillgänglighet, Attraktivitet, Miljö, Effektivitet och Regional utveckling samt medarbetarperspektivet och det ekonomiska perspektivet. Sammantaget, och utifrån årets första tre månader, är den samlade bedömningen att Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet i stora delar uppfyller en god ekonomisk hushållning.

Anledningarna till den bedömningen är flera, och återfinns bland annat i en fortsatt ökad resandeutveckling. Till detta hör även tidigare fattade beslut som möjliggör samordning, optimering och effektivisering avseende länets samlade resurser, vilket återspeglas i såväl trafikslagen tåg och buss som den sedan tidigare genomförda etableringen av Servicecenter Sörmland och därtill hörande tjänster som bokning, kundtjänst, trafikledning och avtalsuppföljning. Därtill har även trafikstart för de nya avtalen för serviceresor respektive uppstart för Program trafik 2019-2021 skett.

Ytterligare viktiga faktorer i den samlade bedömningen är det under perioden fortsatt bedrivna arbetet avseende modernisering av tekniska system och digitala kanaler samt det förhållandet att numera även den särskilda kollektivtrafiken i myndighetens regi per den 1 januari 2017 bedrivs på förnybara drivmedel. Därtill har även arbetet med de fortsatta satsningarna på regionaltågstrafiken fortsatt innebärande bättre trafik, moderna fordon och intensifierade förberedelser inför lanseringen av den nya pendlarbiljetten Movingo.

Mot denna bakgrund föreslås direktionen besluta att dels godkänna Delårsrapport 1 januari-mars 2016 för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet med Länstrafiken Sörmland AB, dels ställa Delårsrapport 1 januari-mars 2016 till medlemmarna för erforderlig hantering.

Mot bakgrund av myndighetens prognos om negativt ekonomiskt resultat på helårsbasis föreslås direktionen notera att dialog har inletts med medlemmarna avseende den fortsatta hanteringen av densamma.



§ 4 Fastställande av Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram

Föredragande: Katarina Olsson

Bilagor: [Förslag till Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram](#) samt [Samrådsredogörelse](#)

Förslag till beslut

Direktionen fastställer Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram.

Ärende

Efter genomförd remiss och beredning av kollektivtrafikhandläggarnätverket vid möte den 28 april har trafikförsörjningsprogrammet omarbetats utifrån inkomna synpunkter. Av 236 inkomna synpunkter har 61 resulterat i någon form av utveckling av programmet. En del förslag hänförs till andra processer, exempelvis trafikplaneringsprocessen och myndighetens samverkansarbete med andra myndigheter och organisationer. En redogörelse över samrådsprocessen med beskrivning om hur myndigheten har tillvaratagit synpunkterna är upprättad (se bilaga).

Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram är strategiskt långsiktigt till sin karaktär, och tar sikte i år 2030-perspektivet. Det är trafikslagsövergripande och utgår från ett resenärsperspektiv, och omfattar all kollektivtrafik inom länet men också trafik som tillgodoser behov av arbetspendling och annat dagligt resande över länsgräns. Trafikförsörjningsprogrammet konstaterar att de långsiktiga utmaningarna för samhället i allmänhet och kollektivtrafiken i synnerhet är stora och att det är angeläget att formulera ambitioner för ett längre tidsperspektiv. För Sörmlands län består utmaningarna främst i att stärka kopplingarna till tillväxtområden i omkringliggande län. På så sätt kan förutsättningar ges att stärka invånarnas möjligheter till sysselsättning och att öka företagens möjligheter att rekrytera arbetskraft.

Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram tar utgångspunkt bland annat ur de nationella transportpolitiska målen och den inom ramen för en bättre sits, fastställda systemanalysen. Utvecklingen av trafiksystemet utgår från den regionala tågtrafiken som successivt kommer byggas ut under programperioden. Färdigställandet av ett antal stora infrastrukturprojekt ger nya förutsättningar för en mer robust, tätare och delvis snabbare trafik: Citybanan genom Stockholm, dubbelspåret vid Strängnäs på Svealandsbanan och Ostlänken, med ny järnvägssträckning mellan Järna och Linköping.

Busstrafiken utvecklas ytterligare utifrån befintlig struktur där grundprincipen är att det regionala stornätet trafikeras över hela trafikåret med ett stabilt basutbud över hela trafikdygnet. Ett särskilt fokus läggs på kollektivtrafik som verktyg för stadsutveckling. Trafiksystemet behöver också ge möjlighet till enkla och samordnade resor, inte bara med byten mellan buss och tåg, utan också med bil, cykel och gång.

Den särskilda kollektivtrafiken ska utvecklas så att alla som har rätt till särskild kollektivtrafik ska kunna ta del av den, samtidigt som en fortsatt utvecklad och tillgänglig allmän kollektivtrafik ska vara ett självklart alternativ för äldre och för resenärer med funktionsnedsättning. Ökad



samordning mellan den särskilda och allmänna kollektivtrafiken leder till ökad effektivitet och förbättrad tillgänglighet.

Visionen för Sörmlands kollektivtrafik är Leva, Växa, Verka, och övergripande målet är Kollektivtrafik för tillväxt och utveckling. Utifrån detta har fyra funktionsmål identifierats, inom vilka kollektivtrafiken ska utvecklas fram till år 2030:

- Funktionell kollektivtrafik – stödjer regional och lokal utveckling
- Attraktiv kollektivtrafik – är användarvänlig med hög kvalitet
- Effektiv kollektivtrafik – är hållbar och samordnad
- Tillgänglig kollektivtrafik – erbjuder goda resmöjligheter

För att nå målen krävs ett systematiskt arbete där varje beslut, projekt och genomförande verkar i riktning mot målen. Följande strategier är inriktningar i detta arbete. Flera av strategierna har effekt på mer än ett funktionsmål.

- Stärka storregionala samband och utveckla stadsstråk
- Innovativa lösningar och kunskap
- Fokus på tillgänglighet och effektivitet

Bakgrund

Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet är sedan 1 januari 2012 regional Kollektivtrafikmyndighet med huvudansvar för utvecklingen av Sörmlands regionala kollektivtrafik. Enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik ska den regionala Kollektivtrafikmyndigheten regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska enligt lagtexten uppdateras vid behov och det är lagstiftarens intentioner att trafikförsörjningsprogrammet ska revideras en gång under varje mandatperiod.

Nuvarande trafikförsörjningsprogram för Sörmland fastställdes i september 2012. Med anledning av de nationella, regionala och lokala erfarenheter som numera kunnat dras med anledning av den nya lagstiftningen samt det förhållandet att det nu inletts en ny mandatperiod beslutade direktionen vid sammanträde den 9 oktober 2014 att inleda arbete med att uppdatera Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram med målsättning att fastställa nytt program under direktionens kommande mandatperiod. Vid direktionens sammanträde den 6 maj 2015 fastslogs att de transportpolitiska målen och den regionala utvecklingsstrategins, Sörmlandsstrategins, vision och mål ska verka styrande för vidare arbete med trafikförsörjningsprogrammets målmodell.

Vid direktionens sammanträde den 16 november 2016 godkändes en samrådsversion av Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram. Framtagandet av detta hade föregåtts av samråd bland annat i form av fysiska träffar med ett antal intresseorganisationer och trafikföretag och har varit för behandling vid flertal av handläggarnätverkets sammanträden under 2016.

Ett formellt remissförfarande har därefter skett under perioden 17 november 2016 till och med 20 februari 2017. Samrådsversionen skickades till 82 remissinstanser, och publicerades på myndighetens hemsida www.sormlandstrafiken.se för övriga intressenter och medborgare att



lämna synpunkter. Totalt har yttranden inkommit från 36 remissinstanser med totalt sett drygt 230 synpunkter. Yttranden har inkommit från såväl regionala kollektivtrafikmyndigheter, landstinget, kommuner i och utanför länet och andra myndigheter som från andra organisationer och föreningar, trafikföretag och privatpersoner.

Vid direktionens sammanträde den 16 mars 2017 informerades i stora drag om inkomna synpunkter från remissförfarandet och exempel på myndighetens förslag till hantering av synpunkter.

Mot denna bakgrund föreslås direktionen fastställa Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram i enlighet med bilaga.



§ 5 Beslut om trafikplikt kopplat till överenskommelse om Periodkortsavtal

Förslag till beslut

Direktionen beslutar med stöd av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och i enlighet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet fastställa allmän trafikplikt för busstrafik på sträckan Trosa – Liljeholmen.

Ärende

Sedan tidigare gäller överenskommelse mellan Stockholms läns landsting och myndigheten om att myndigheten har behörighet att fatta beslut om allmän trafikplikt för länsöverskridande busstrafik mellan Trosa kommun och Liljeholmen.

I MÅLAB:s styrelsesammanträde den 15 mars 2017 fattade styrelsen beslut om att dels tilldela Åkerbergs Trafik AB periodkortsavtalet för regional kollektivtrafik i Mälardalen för sträckan Trosa – Liljeholmen samt ge vd i uppdrag att teckna avtal med villkor om att nödvändiga beslut om allmän trafikplikt kommer till stånd, och dels uppmana myndigheten att fatta kompletterande beslut om allmän trafikplikt. Periodkortsavtalet garanterar Movingos, dvs. den nya pendlarbiljetten för arbetspendlare i Mälardalen, giltighet i den kommersiella trafiken. Avtalet kombineras med ett "mjukt" trafikåtagande och syftar till att säkerställa att trafiken finns på plats när Movingo införs under hösten 2017.

I direktionens sammanträde den 15 maj 2014 beslutades att något beslut om allmän trafikplikt för sträckan Trosa-Liljeholmen inte skulle fattas. Givet att Movingo framöver ska gälla på linjen anser myndigheten att bedömningen ska revideras och ett beslut om allmän trafikplikt ska fattas för linjen.

Mot ovan bakgrund föreslås direktionen att med stöd av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och i enlighet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet fastställa allmän trafikplikt för busstrafik på sträckan Trosa – Liljeholmen.

Utöver ovan är myndighetens uppfattning att ärendet inte utgör en så kallad taxefråga, varför vidare hantering hos myndighetens medlemmar inte erfordras samt att den positiva effekten av beslutet för medborgare bör uppmärksammas varvid ett pressmeddelande tillsammans med Stockholms läns landsting behandlas vid tiden för distribution av dessa handlingar.

Besvärshänvisning

Beslutet om allmän trafikplikt får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, i detta fall Förvaltningsrätten i Linköping. Beslutet ska överklagas skriftligt. I skrivelsen ska anges vilket beslut som överklagas och vilken ändring som begärs.



Överklagandet ska ges in till Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet, box 591, 611 10 Nyköping. Överklagandet ska ha inkommit till myndigheten inom tre veckor från den dag beslutet delgavs.

Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndigheten prövar om överklagandet har kommit in i rätt tid. Om överklagandet inte avvisas överlämnas överklagandet och övriga handlingar i ärendet till Förvaltningsrätten i Linköping.



§ 6 Information om revisorernas granskning av Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets årsredovisning 2016

Bilagor: [Granskningsrapport bokslut SKTM 2016 slutligt](#) samt [Revisionsberättelse SKTM 2016](#)

Förslag till beslut

Direktionen godkänner informationen.

Ärende

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets årsredovisning för 2016 behandlades vid direktionens sammanträde den 16 mars 2017. Sedan dess har även myndighetens sakkunniga och förtroendevalda revisorer granskat årsredovisningen och bokslutet 2016.

Efter genomförd granskning har revisorerna konstaterat följande:

- Direktionen har i allt väsentligt bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt.
- Räkenskaperna är i allt väsentligt rättvisande.
- Direktionens interna kontroll har varit tillräcklig.
- Resultatet enligt årsredovisningen är förenligt med de finansiella mål och verksamhetsmål som direktionen uppställt, i allt väsentligt.

Myndighetens revisorer tillstyrker att respektive fullmäktige beviljar ansvarsfrihet för direktionen samt de enskilda ledamöterna i densamma.

Det kan i detta sammanhang, och mot bakgrund av ovan, även noteras att Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet den 3 maj 2017 översänt Årsredovisning 2016 till medlemmarna med begäran om att respektive fullmäktigeförsamling behandlar frågan om ansvarsfrihet beviljas eller ej för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet samt för de enskilda ledamöterna i densamma.

Mot denna bakgrund föreslås direktionen godkänna informationen.



§ 7 Sörmland som länsregion

Föredragande: Helene Lundkvist Lontos

Förslag till beslut

Direktionen godkänner informationen.

Ärende

Vid direktionens föregående sammanträde den 16 mars 2017 gavs myndighetschefen i uppdrag att i samverkan med Landstinget Sörmland och Regionförbundet Sörmland och länets kommuner påbörja ett förberedelsearbete för bildande av en länsregion. Vid samma sammanträde beslöts även att kalla förbundets ägare till ägarråd i frågan fredagen den 12 maj.

Det är med anledning av att Landstinget Sörmland avser ansöka hos regeringen om att, den 1 januari 2019, överta det regionala utvecklingsansvaret enligt Lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar i vissa län, som ett förberedelsearbete pågår i Sörmland.

Den 17 januari 2017 fick landstingsdirektören genom beslut i Landstingsstyrelsen i uppdrag att i samverkan med Regionförbundet Sörmland, Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet och länets kommuner påbörja ett förberedelsearbete för bildande av en länsregion. Den 2 februari gavs regiondirektören ett sådant uppdrag genom ett likalydande beslut som behandlades vid Regionstyrelsens sammanträde.

Just nu är det länets kommuner och regionförbundet Sörmland som får säga sitt om att bilda Region Sörmland. Två frågeställningar att besvara har sänts i en remiss från Landstingets Sörmland till samtliga nio kommuner i länet samt Regionförbundet Sörmland där de ombeds ta ställning till om de tillstyrker att Landstinget Sörmland ansöker hos regeringen att få överta det regionala utvecklingsansvaret i länet och bilda Region Sörmland med direktvalt regionfullmäktige. De tillfrågas även om de tillstyrker Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet gå samman med landstinget och regionförbundet i samma process och därigenom ingå i Region Sörmland. Beslutsprocessen innebär att remissen kommer besvaras av kommunfullmäktige i Vingåker den 22/5 och av regionstyrelsen den 2/6. Därefter kommer samtliga övriga kommunfullmäktiger behandla remissen i perioden 13-19/6.

Det flerpartigemensamma förberedelsearbetet fortskrider i projektform under ledning av landstinget Sörmland och Kollektivtrafikmyndigheten deltar i ett antal grupperingar.

Även det mer interna förberedelsearbetet på myndigheten fortgår sedan tidigare och har formaliserats sedan uppdrag till myndighetschefen formaliserades. Detta arbete bedrivs i form av ett uppdrag och myndighetschefen har bildat en styrgrupp bestående av ett antal för frågan relevanta kompetenser såsom inom juridik, HR, kommunikation, verksamhetsutveckling och verksamhetsstyrning. Inom ramen för detta arbete har kommunikationsplanering genomförts och en första riskbedömning upprättats. För närvarande pågår en omvärldsbevakning och analys i syfte att få material för analys av medborgarnytan, om hur kollektivtrafikfrågorna organiseras och hur



samverkan i dessa frågor sker i länen samt om hur medarbetarna upplever organisationen och arbetsgivaren.

Sedan tidigare har även myndigheten genomfört en översyn som handlar om överväganden och konsekvenser vid ett eventuellt samgående med Landstinget Sörmland innehållande områden såsom hantering av verksamhet, samverkansmodell och skatteväxling.

Vid landstingsfullmäktiges sammanträde den 26 september 2017 planeras frågan om att lämna in en ansökan hos regeringen om att få överta det regionala utvecklingsansvaret enligt Lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar i vissa län behandlas. Innan sommaren 2018 avser sedan slutligen landstingsfullmäktige behandla frågor om uppdrag och politisk organisation för regionen samt hur regionen ska samverka med länets kommuner.

För Sörmlands medborgare är det viktigaste att verksamheten fortsätter leverera en attraktiv kollektivtrafik för hållbar tillväxt och utveckling.

Som följd av att myndigheten kan komma att ingå i en ny regionbildning har kallats till ägarråd att ske innan tiden för direktionens sammanträde.

Direktionen föreslås med utgångspunkt ur ovan godkänna information, notera vägledning från ägarna vad avser myndighetens hållning i frågan om Sörmland som länsregion i vilken myndigheten kan komma att ingå samt övrigt medskick från ägarrådet.



§ 8 Information om pågående arbete med Ny Trafik

Föredragande: Helena Ekroth och Matthias Pfeil

Förslag till beslut

Direktionen godkänner informationen.

Ärende

Sedan tiden för direktionens senaste ordinarie sammanträde den 16 mars 2017 har MÅLABs arbete med Mälardalstaxan och Mälartåg fortsatt. Kommande sammanträde i MÅLAB är den 31 mars 2017. Då är det även ordinarie årsstämma.

Sedan tidtabellskiftet i december gäller ett nytt avtal för den upphandlade regionalstågstrafiken i regionen, det så kallade övergångsavtalet. Detta avtal gäller de närmsta åren, det vill säga under en övergångsperiod tills alla nya fordon är levererade och klara för trafiken. Under tiden är det fortsatt SJ som kommer att ansvara för trafiken, till en början mestadels med egna tåg, men från och med preliminärt 2019 fasas de nya fordonen in i trafiken och möjliggör då ytterligare utbudsökningar.

Det kan i detta sammanhang noteras att den utökade trafiken inom ramen för Ny Trafik, i antal påstigande, har ökat i perioden januari – mars 2017 – jämfört med motsvarande period 2016 – längs Nyköpingsbanan med 5 procent, längs Svealandsbanan med 7,8 procent, med Sörmlandspilen 12,6 procent och med UVEN 6,7 procent.

Arbetet med förbättringar

Som tidigare aviserats var de allra flesta reaktionerna på den nya tidtabellen positiva, men förändringen ledde även till försämringar för ett antal pendlare. Kritiken rörde framför allt Svealandsbanan där direkttåget Örebro-Eskilstuna-Stockholm på morgonen ersattes av ett vanligt stomtåg med uppehåll på samtliga mellanliggande stationerna med ökad restid som följd. Också den förändrade fordonsanvändningen med lokdragna tåg istället för dubbeldäckare på Svealandsbanan föranledde en del kritik, bland annat för att det inte erbjuds WiFi i lokdragna tåg. Kopplat till Svealandsbanan har även synpunkter avseende en senareläggning av ett inpendlingståg till klockan 08:00 från Stockholm till Eskilstuna inkommit.

Under tid har därför arbetats med problem och lösningar. Till tågplan 2018 är ansökan inlämnad så att tågläget är återlagt till det tidigare. För detta kan noteras en annan negativ effekt uppstår i form av att en lucka uppstår i tidtabellen. Under tiden fram till detta startar så har landstinget via myndigheten medgivit MÅLAB att en tågbusse går i det aktuella tidsläget mellan Södertälje Syd och Eskilstuna.

Och vad sedan gäller morgonförbindelsen mellan Stockholm och Vagnhärad/Nyköping, som redan upprätthålls med hjälp av just en tågbusse, kan noteras att denna används av cirka 15-30 personer dagligen.



Movingo och BRUM

Den första oktober 2017 planeras nya Movingo-biljetterna införas med nya affärsregler, nya zoner där anslutande trafik ingår och nya priser. Initialt är det SJ som på MÅLABs uppdrag försäljer dessa biljetter och myndigheten har på MÅLABs efterfrågan tagit i ansvar att driftsätta vissa sådana systemtjänster som kan försälja Movingo för MÅLABs räkning strax därefter. Under perioden har MÅLAB tillfrågat myndigheten om en tidigareläggning av driftstart av systemtjänsterna. En tidigareläggning av systemtjänsterna har bedömts möjlig men då utan BoB-specifikation vilket inte sågs som önskvärt scenario.

Etablering av kundtjänst för Movingo i Sörmland

De nya affärsvillkoren och pendlarbiljetterna innebär ett behov av att etablera kundtjänstfunktioner för Movingo. Den centrala kundtjänstfunktionen ska utgöra ingång till Movingo och hantera mer generella frågor (t ex information om priser) medan exempelvis reklamationer och återköp antingen handläggs direkt med grund i ett ombudsavtal mellan regionen som har kundtjänstupdraget och t ex SJ eller att kunden hänvisas vidare till den aktör som sålt biljetten. MÅLAB har som följd av att Västmanland återlämnat uppdraget att inrymma kundtjänst för Movingo behov av att inrymma den centrala kundtjänsten hos någon av sina ägare vilken föreslås vara Sörmland. Kundtjänsten föreslås som följd av ovan tillfogas myndighetens övriga uppdrag, etableras samt inrymmas i samordningen av myndighetens verksamhet för god kvalitet och god kostnads-effektivitet. Kostnader för kundtjänsten bestrids kostnadsneutralt gentemot MÅLAB.

Fordon och depå

De allra första fordonen i MÅLABs beställning är nu under tillverkning hos leverantören Stadler med första leverans preliminärt i kvartal 1 2019. Vad sedan avser depå så är den under byggnation och av MÅLAB planerat senarelagt med anledning av tilläggsbeställningar på fordon och depå.

Etapp 2

Nuvarande övergångsavtal för tågtrafiken mellan MÅLAB och SJ gäller till och med 2020, med option till 2021 eller 2022. Planeringen av trafiken och affärsplan inför kommande avtalsperiod ("Etapp 2") har påbörjats, följande tidpunkter för beslutsgången för Etapp 2 har utpekats, och ska möjliggöra att besluten tas till länens fullmäktigeförsamlingar.

- Rekommendation om inriktningsbeslut fattas i MÅLAB:s styrelse i december 2017
- Rekommendation om genomförandebeslut fattas i MÅLAB:s styrelse i december 2018
- Genomförandebeslut hos MÅLAB:s ägare, inklusive trafikpliktsbeslut, fattas våren 2019

Avseende trafiken så har utredningsarbetet påbörjats under våren och sker tillsammans med konsulter från WSP och tjänstemän från länen inom ramen för MÅLAB:s arbetsgrupp Trafikplanering och infrastruktur. I utredningens första fas analyseras ett antal scenarier bana för bana på en mer övergripande nivå. För Sörmlands del undersöks huvudsakligen följande möjliga alternativ:

- Svealandsbanan: Förlängning av ytterligare tåg västerut till Örebro och norrut till Uppsala, direkttåg Örebro-Stockholm och omvänt



- Västra stambanan/Sörmlandspilen: Förlängning av tågen till Örebro (istället för vändning i Hallsberg som idag), ökat utbud i rusningstid mellan Vingåker/Katrineholm och Stockholm
- Nyköpingsbanan: Förlängning av (några) tåg till Uppsala i norr och Linköping i söder, ökat utbud mellan Nyköping och Stockholm i rusningstid, viss förstärkning till timmestrafik söder om Nyköping,
- UVEN: Förlängning av tågen till Linköping i söder och Uppsala i norr, direkttåg Västerås-Eskilstuna, fordonsanvändning

En avgränsning av de olika alternativen ska rekommenderas på MÅLABs styrelsemöte den 31 maj 2017. Därefter fortsätter mer detaljerade utredningar främst gällande trafikekonomi, målluppfyllelse och infrastrukturella förutsättningar. Under arbetets gång sker avstämning med MÅLAB:s ordinarie arbetsgrupp Trafikplanering och Infrastruktur, i MÅLAB:s tjänstemannaberedning och, för Sörmlands vidkommande, i direktionen samt handläggarnätverket.

Parallellt till MÅLAB:s arbete kommer en utredning att beställas av SKTM, i samarbete med Regionförbundet och Landstinget, med syfte att identifiera och prognosticera resandebehoven till bland annat år 2025 och därmed kunna verifiera alternativen.

Med utgångspunkt i ovan beskrivning föreslås direktionen godkänna informationen.



§ 9 Information om status i tågplaneprocessen, T18

Förslag till beslut

Direktionen godkänner informationen.

Ärende

Den 10 april 2017 var sista dag för ansökan om kapacitet (tågläge mm) till Trafikverket och den 22 september 2017 fastställs tågplan 2018.

Nu i april lämnade samtliga aktörer som avser att bedriva tågtrafik under tidtabellsåret 2018 in sina "önsketidtabeller" till Trafikverket. Därefter sammanställs alla önskemål under ledning av Trafikverket och i ett nästa steg följer samordningsprocessen för att jämka de olika intressena (ansökta tider).

För regionaltågen som berör Sörmland finns efter lanseringen av Ny Trafik 2017 förra december inga utbudsförändringar planerade. Dock kommer MÅLAB, via SJ, att ansöka om några justerade tåglägen, det gäller:

- Regionaltåg 911 Stockholm-Eskilstuna-Arboga: Tidigareläggs med cirka 20 min för att ankomma till Eskilstuna cirka 0745 (önskemål från kunder). För att möjliggöra en sådan förbindelse redan under innevarande året planeras en tågbus från Södertälje Syd till Eskilstuna.
- Nytt tågläge cirka kl 08 från Stockholm till Vagnhärad och Nyköping (önskemål från kunder, idag tågbus). För att den nya avgången inte ska leda till en produktions-/kostnadsökning görs vissa förändringar under lågtrafiken, utbudet per dag dock oförändrat jämfört med idag.

Inga förändringar av trafiken med SL:s Gnestapendel planeras. Ändringar i övrig tågtrafik på Västra stambanan kan dock medföra att vissa tåg får ändrad avgångstid. En utökad trafik med pendeltågen mellan Södertälje och Stockholm, särskilt från den 20 augusti 2018, medför att det blir lättare att få till anslutningar med kort bytestid i Södertälje hamn.

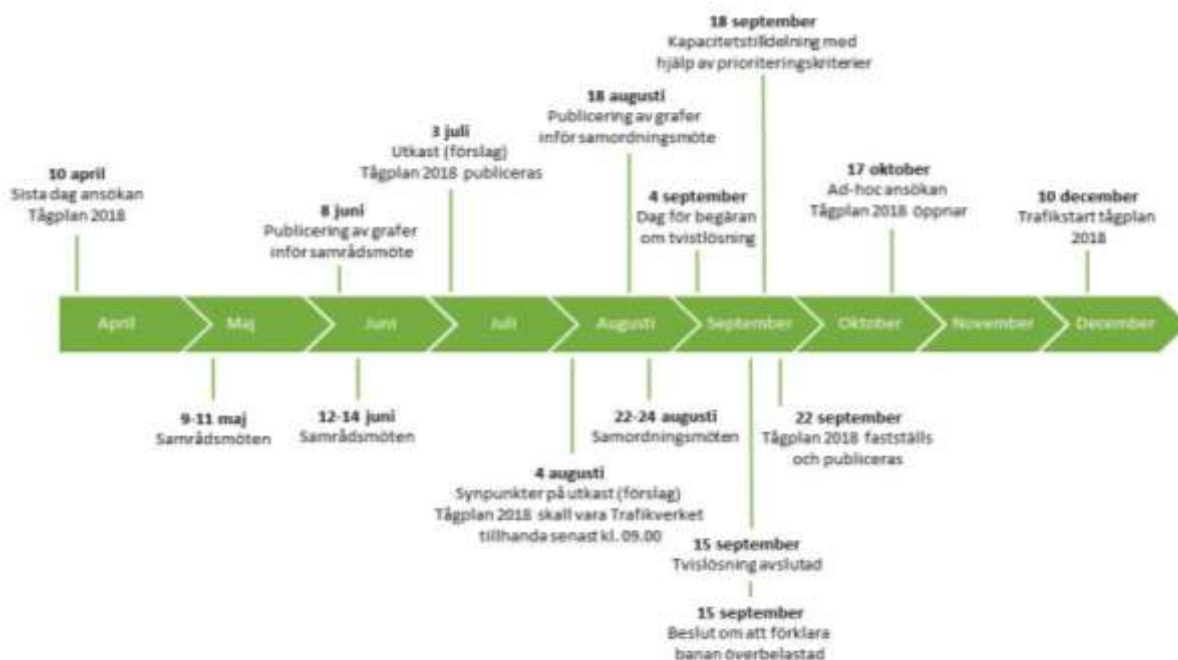
Ett antal större banarbeten påbörjas och avslutas under 2018, följande har störst påverkan på trafiken:

- Getingmidjan, det vill säga sträckan mellan Stockholm C och Stockholms södra, stängs av för all trafik v 26-33, plus 2 veckor med enkelspårdrift före och efter. Resenärer till och från Stockholm C hänvisas till SL:s pendeltåg mellan Flemingsberg och Stockholm C.
- Svealandsbanans dubbelspårutbyggnad är klar vecka 32 och planeringen utgår ifrån några minuters körtidsförkortning mellan Eskilstuna och Stockholm efter banarbetet.
- Stationen i Södertälje centrum byggs om under perioden 30 april – 19 augusti och pendeltågen till och från Gnesta kommer då att vända i Södertälje hamn.
- Ett flerårigt banarbete på Västra stambanan väster om Hallsberg avslutas under sommaren. Därmed förändras förutsättningar för tidtabellsplaneringen och kanalerna för bland annat



snabbtågen Stockholm-Göteborg behöver planeras om. Detta kommer att få följd effekter även för regional- och pendeltågen i Mälardalen och framför allt Sörmlandspilen får en del ändrade tider till hösten 2018.

Liksom tidigare år kommer den stundande samordningsprocessen att vara intensiv p.g.a. trängseln på spåren. Ett viktigt förarbete har MÅLAB och SJ, i dialog med myndigheten, gjort de senaste veckorna med syfte att anpassa tidtabellen till redan nu kända förutsättningar, t.ex. en jämkning med SJ kommersiella tåg. Redan i detta skede ser vi dock att det återigen kommer att bli svårt att hitta bra kanaler för Sörmlandspilen i rusningstid ut från Stockholm på eftermiddagen eftersom regionaltågen hinns ikapp av snabbare tåg. Det kommande arbete kommer att ha fokus på att hitta bra kanaler för samtliga våra tåg.



På tidslinjen ovan framgår viktiga datum och processteg i tågplaneprocessen T18.



§ 10 Status i Program Trafik 2019-21 samt Inriktning för kravställning i upphandlingar

Föredragande: Åsa Bjerke och Hanna Bergström

Bilagor: ["Förslag till direktionsbeslut avseende Inriktning för trafikupphandlingar inom Program Trafik 2019-2021"](#), ["Bakgrund och konsekvenser – inriktningsbeslut Program Trafik 2019-2021"](#)

Förslag till beslut

Direktion fastställer inriktning för trafikupphandlingar i enlighet med bilaga.

Ärende

I programmet Trafik 2019-2021 bedrivs de upphandlingar av nya trafikavtal som myndigheten ska upphandla de närmaste åren. För närvarande bedrivs arbete i fyra av de projekt (TUPP:ar) som ingår i programmet:

- *TUPP00 Inriktningsbeslut*: Förslag framtaget för beslut på direktionens sammanträde den 12 maj
- *TUPP01 Serviceresor Flen/Nyköping*: Anbudsperioden genomförd och avtalstecknande planerat till den 15 maj
- *TUPP02 Skolskjutstrafik Flen/Katrineholm*: Förfrågningsunderlaget är planerat att publiceras den 15 juni med sista dag för anbud den 28 augusti. Tidplanen har förskjutits något för att säkra ett kvalitativt förfrågningsunderlag samt för att säkra tillräckliga resurser för frågor och svar under sommarperioden.
- *TUPP05 Buss Nyk /Tro /Gne /Oxe & Fle /Kat /Vin*: Projektplanering påbörjat och kollektivtrafik-handläggarnätverket är kallat till dialogmöte kring upphandlingen den 23 maj.

Inriktningsbeslut

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet har ambitionen att i linje med regionalt trafikförsörjningsprogram (regionens mål), erfarenheter från nuvarande trafikavtal samt återkoppling från marknaden och branschen utveckla nuvarande avtalsupplägg för kommande trafikavtal. Detta för att med ökad kvalitet och kostnadseffektivitet nå regionens mål. För att uppnå goda och effektiva förutsättningar för trafikupphandlingarna samt en effektiv avtalsförvaltning föreslås att affärsuppläggen för olika trafikområden och trafikslag så långt som möjligt är samma. Anpassningar ska bara ske utifrån unika förutsättningar i enskilda fall. Därigenom finns behovet att fatta tydliga inriktningsbeslut inom ett antal områden som till exempel kvalitet, miljö, bränslen och fordon. Besluten skapar ett sammanhållet och tydligt ramverk för kommande trafikupphandlingsprojekt i programmet att förhålla sig till.

Som grund ska avtalsuppläggen, och därmed inriktningsbesluten, används:

- Gällande lagstiftning och rättspraxis när det gäller offentlig upphandling.
- Av branschen framtagna rekommendationer för kravställning och avtalsupplägg.



- Upplägg och modeller som är förankrade i upphandlings- och förvaltningsorganisationen och som dessa känner sig trygga med.
- Strävan att ge Trafikföretaget ett utökat ansvar och frihetsgrader där så är lämpligt.
- Värdera affärsrisk så att affärsrisk tas av den avtalspart som har bäst möjlighet att hantera risken.
- Använda, med positiva erfarenheter beprövade, metoder och verktyg, egna och från andra trafikhuvudmän.

Inriktningsbesluten ska ses som en riktning och där specifika förutsättningar föreligger kan andra beslut tas. Inriktningsbesluten kan även omprövas om förutsättningar och fakta förändras. Inriktningsbeslut har tagits fram inom följande områden:

- Upphandlingsprocessen
 - Tidplan
 - Upphandlingsform
 - Krav på anbudsgivare
 - Utvärderingsmodell
- Avtalets omfattning
 - Trafikåtagande & trafikering
 - Infrastruktur
 - Samverkan och övergripande gränssnitt
 - Allmänna Villkor
- Affärsmodell
 - Ersättningsmodell
 - Frivolym och trafikförändringar
 - Index
- Teknisk Krav
 - Allmänna Fordonskrav
 - Tillgänglighet i Fordon
 - Ombordutrustning
 - Miljö
 - Arbetsvillkor

I bilagan "Förslag till direktionsbeslut avseende Inriktning för trafikupphandlingar inom Program Trafik 2019-2021" beskrivs inriktningsbesluten i sin helhet. Bilagan " Bakgrund och konsekvenser – inriktningsbeslut Program Trafik 2019-2021" ger en bakgrund samt en kort analys och konsekvensbeskrivning av inriktningsbesluten.

Mot denna bakgrund föreslås direktionen fastställa inriktning för trafikupphandlingar i enlighet med bilagor.



§ 11 Information om status i trafik och avtal

Förslag till beslut

Direktionen godkänner information.

Ärende

Nedan redovisas information för trafiken och avtalen för den särskilda kollektivtrafiken respektive den allmänna kollektivtrafiken.

Särskild kollektivtrafik

Sedan trafikstarten i nya avtal för Serviceresor den 1 januari 2017 har verksamheten återgått till att fokusera på trafikplanering för optimerande av resande och samordning samt avtalsuppföljning.

Internrevision har genomförts under veckorna 11-15 för att säkerställa respektive trafikföretags innehav av trafiktillstånd, försäkringsbrev, förarlistor, stickprov gällande avtalsvillkor för förare. Kontroll av fordon genomfördes för att se att de uppfyller ställda krav. Ytterligare en central del av kontrollen är att säkerställa att respektive företag har ett system för sin internkontroll. En gång i månaden genomförs förarcertifieringsutbildningen för att möjliggöra för trafikföretagen att anställa förare.

Genom nya avtal för serviceresor från 1 januari 2017 anslöt Strängnäs kommun till myndigheten. Då implementering av denna trafik har upplevts av resenärer och tjänstemän som problematisk har särskild handlingsplan för åtgärder tagits fram där myndigheten och kommunen tittar på lösningar för bland annat samordning och tidspassning.

Under det första kvartalet 2017 har 105 449 resor genomförts. En jämförelse med perioden februari – mars 2016 och samma period 2017 visar att det genomfördes 67 340 resor 2016 och 72 070 samma period 2017. Den största förändringen är att Strängnäs resor har tillkommit i statistiken. Bortser vi från Strängnäs resor ser vi att perioden har haft 250 färre resor än föregående år, detta kan förklaras med kalendereffekter utav påskens infallande. Förseningsstatistiken visar på att det är färre resor med längre förseningar än föregående år. Vitena för perioden februari och mars 2017 har minskat med 87 procent från föregående år vilket tyder på att trafiken utförs med en bättre kvalitet.

Allmän kollektivtrafik - Buss

Resandeutvecklingen för första kvartalet 2017 visar på en resande utveckling om 8 procent för både stad och landsbygdstrafik. Viktigt att ta hänsyn till är kalendereffekten, i följd låg påskhelgen och lovet huvudsakligen i mars. Detta medför att resandeutvecklingen får en skjuts uppåt.

Från årsskiftet utförs den anropsstyrda allmänna kollektivtrafiken och fasta linjeturerna som körs med taxi inom ramen för avtalen för den särskilda kollektivtrafiken, och vilket medför ökad möjlighet till samordning och går i linje med myndighetens uppdrag.



Frågan om bältesanvändning har aktualiserats och för att belysa vikten av bältesanvändning har en bild lagts till på informationsskärmarna i landsortsbussarna för att ytterligare påminna resenärer om att använda bälte.



Trafikföretagen är påminda om vikten av att de ska informera resenärer om bältekrav på landsortsbuss.



§ 12 Katrineholmsdepån

Föredragande: Mathias Hjelte med flera

Förslag till beslut

Direktionen godkänner informationen.

Ärende

Sedan föregående sammanträde har en planerad utrymning av depån till paviljonger med anledning av risk för akut brott i VVS och avlopp samt säkerhet skett och arbete har fortlöpt i övrigt. Med start under 2017 har ett byggprojektmöte startat och bygglovshandlingar samt tillstånd som kommer krävas för att genomföra ett sådant projekt har skickats in. Parallellt pågår försäkringsärende till vilket Länstrafiken Sörmland AB har ingivit utlåtanden som vittnar om brister i byggnadens konstruktion. För att säkerställa marken efter rivningen kommer grunden att grävas ur.

Förslaget därefter är att inleda och även fullfölja ett arbete med en återuppbyggnad. Först genom att gjuta ett nytt golv med golvvärme och därefter genom en ny kundanpassad layout som följer dagens miljökrav på energieffektivitet och med möjlighet till att enkelt kunna göra om layouten då de flesta innerväggar inte blir bärande. Även möjligheten att göra den nya byggnaden självförsörjande på el genom installation av solceller på tak ses över.

Vad gäller de ekonomiska konsekvenserna så är hela förloppet inklusive rivning och återuppbyggnad att hantera som investering. Vidare kommer Länstrafiken Sörmland AB att vid extra styrelsesammanträde den 12 maj 2017 behandla finansiering av investering och fortsatt information gällande Katrineholmsdepån. Information avseende fattade beslut och den närmare innebörden av detta ges i direkt anslutning till direktionens kommande sammanträde samma dag.

Försäkringsärende

Försäkringsbolagets redovisade beslut är att den inträffade skadan inte omfattas av Länstrafiken Sörmland AB:s försäkring. Nämnda beslut har föregåtts av två olika bedömningar hos försäkringsbolaget, en initial bedömning och en kvalitetskontrollerande bedömning. Myndigheten anser emellertid att försäkringsbolaget inte har tagit hänsyn till alla föreliggande omständigheter i sin bedömning och avser därför att ta försäkringsärendet vidare. Processen för ett försäkringsärende likt detta är att försäkringsbolagets beslut initialt överprövas hos försäkringsbolaget. Om även överprövningsbeslutet går försäkringstagaren emot kan detta överklagas hos nämnd (normalt Allmänna reklamationsnämnden) eller domstol.



§ 13 Övrig information från myndigheten

Förslag till beslut

Direktionen godkänner informationen.

Ärende

a) En Bättre Sits

Inom ramen för den, i En Bättre Sits framtagna och, gemensamt beslutade systemanalysen framgår att Stockholm-Mälardalenregionen i första hand har behov av att öka tillgängligheten i de storregionala stråken in mot Stockholm, men även mellan Stockholms stadskärnor och regionstäderna. Den 4-5 maj genomförs Mälartinget med tema drivkraft & samarbete. I år står frågan om hur den politiska utvecklingen i Sverige och världen påverkar Stockholm-Mälardalenregionen i fokus på Mälartinget. På konferensen kommer också regionens ansvar i en föränderlig värld att diskuteras.

b) Sverigeförhandlingen

Under våren genomförde Sverigeförhandlingen regiondialoger i Sörmland, Östergötland, Jönköping och Kronobergs län. Den 21 mars hölls regiondialogen i Sörmland. Under två möten deltog bland annat representanter från regionen, besöksnäringen, kulturlivet, näringslivet, akademien, media, arbetsförmedlingen samt kommuner utan stationsläge. Syftet var att diskutera hur den nya höghastighetsjärnvägens nyttor kan spridas och tas tillvara i hela regionen. Under dagen lyftes behovet av en höghastighetsjärnväg och vilka effekter infrastruktur kan ha på ett samhälle. Ett tydligt exempel är Eskilstuna och hur tillkomsten av Svealandsbanan påverkat kommunens utveckling och tillväxt på ett mycket positivt sätt.

Flera av näringslivets representanter talade om järnvägens effekter i olika faser. Först ska den byggas och då behövs det arbetskraft och nya tjänster. Det kan handla om allt från underleverantörer för själva byggnationen till ökad efterfrågan på hotell- och restaurangbranschen.

När den nya höghastighetsjärnvägen, för Sörmlands vidkommande Ostlänken, väl är på plats påverkas kommunerna på flera sätt. Då utökas arbetsmarknadsregionen och pendlingen underlättas, både på den nya järnvägen och de befintliga. Besöksnäringen talade om priserna på tågresorna och att de inte får vara för höga. Samtidigt är det avgörande att snabba regionalåtgång får trafikera höghastighetsbanan och att den binds ihop med det övriga systemet för att få ut mesta möjliga nytta. Att höghastighetsjärnvägen kommer att avlasta stambanorna ger stora positiva effekter på hela järnvägsnätet. Då skapas förutsättningar för ökad person- och godstrafik, bättre underhåll och punktlighet på de gamla spåren, vilket också gynnar de kommuner som inte ligger vid höghastighetsjärnvägen.



Alla enades om att kommunerna och regionen har ett stort jobb framför sig när det handlar om att pedagogiskt visa för invånarna vad det är som ska ske och varför.

En rapport från dagen finns på <http://sverigeforhandlingen.se/sormland-gynnas-av-att-stambanan-avlastas/>

c) Citybaneavtalet

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet inväntar, men har ännu inte fått, besked om eventuell återbetalning med anledning av slutlig indexreglering. Information avseende detta förväntas dock finnas vid direktionens sammanträde och redogörs då muntligt.

d) Nuläget i upphandlingar och rättsprocess

I direktionens sammanträde den 16 mars 2017 informerades om den pågående rättsprocessen gällande hävningen av avtal med K-holm Vård o Omsorg AB om serviceresor i Flen och Nyköping och den därpå följande direktupphandlingen av ersättande avtal. Förvaltningsrätten har nu (den 22 mars 2017) meddelat sin dom i målet, som är lika glädjande som den är tydlig – myndighetens agerande, såväl i avtalshävningen som i direktupphandlingen, har varit befogat, varför K-holms ansökan avslås.

Efter delgivning av domen får överklagande ske inom tre veckor, varefter domen vinner laga kraft om överklagande inte inkommit. I kontakt med förvaltningsrätten den 26 april 2017 informerade rätten om att K-holm hade delgivits domen den 13 april 2017. I kontakt med rätten den 5 maj 2017 informerades att något överklagande inte hade inkommit, varför domen numer anses ha vunnit laga kraft.

Det direktupphandlade avtalet, som av legala skäl måste vara tidmässigt begränsat, löper endast under 2017. Arbetet med att få ett nytt avtal på plats till den 1 januari 2018, genom en öppen upphandling, har pågått sedan februari 2017 och ett förfrågningsunderlag publicerades den 14 mars 2017. Sista anbudsdag var den 20 april 2017 och nu pågår utvärdering av inkomna anbud.

Vidare pågår arbete med öppna upphandlingar av skolskjuts för Katrineholms och Vingåkers kommun, av betalkortsterminaler samt av kontrollverksamhet.

e) Pågående åtgärdsvalsstudier med mera

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet deltar för närvarande i Trafikverkets åtgärdsvalsstudier gällande Östra Infaren Nyköping och Väg 56, förbifart Åsköping. Arbetet framskrider, ut SKTM:s synvinkel, enligt plan.

Efter förfrågan från Trafikverket har Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet, med start i april, deltagit i flertal möten avseende Ostlänken och koppling gentemot Skavsta. Ett antal av länsföreträdarna i Sörmland är kallade till möte i denna fråga under juni.



f) Revidering av myndighetens förbundsordning

Direktionen för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet informerade sig i frågan om revidering av myndighetens förbundsordning vid sitt senast sammanträde den 16 mars 2017. Därefter har frågan även berörts vid de samråd som genomförts med myndighetens medlemmar under mars och april. Med beaktande av såväl de diskussioner som förts vid samråden, och då bland annat utifrån frågan om Sörmland som länsregion, som det förhållandet att beslut avseende Regionalt trafikförsörjningsprogram för Sörmlands län 2017-2030) är föremål för behandling vid direktionens sammanträde den 12 maj 2017 återkommer myndigheten i frågan vid nästkommande sammanträde den 6 oktober 2017.

g) Pågående arbete med grafisk profil och manual

I syfte att skapa tydlighet i vår kommunikation mot resenärer och intressenter arbetar vi sedan våren 2017 efter en ny grafisk profil. Arbetet med att införa den nya grafiska profilen, både internt på myndigheten och externt, kommer att fortgå under hela 2017. En stor mängd informationsbärare runt om i länet, inklusive bussarna, ska uppdateras till det nya varumärket Sörmlandstrafiken. I samband med att vi inventerar våra informationsplatser görs också en översyn av riktlinjerna för vilken information som ska finnas på hållplatser och terminaler. Arbetet med att byta ut den gamla logotypen på bussarna är igångsatt och beräknas ha kommit mer än halvvägs under september.

h) Status i arbetet med implementering av nya tekniska system, zoner, priser, produkter mm

Status BRUS

SKTM har mottagit en offert för BOB-implementering i BRUS där projektet nu arbetar med att ta fram ett tilläggsavtal för BoB-implementeringen.

Status BRUM

SKTM har tillsammans med Ridango haft en workshop gällande Movingo app och webbshop (Mina sidor). Ridango påbörjar arbetet av UX-skisser (användarupplevelser) för Movingo-appen innan sommaren. Målsättningen är att appen skall vara klara för användartester i början på november. Arbetet med Movingo-webbshop kommer att starta något senare eftersom samma konstruktion som SKTM har kommer att användas.

Status upphandling tekniska system

Arbete inför upphandling av nya betalkortsterminaler i bussen pågår. Projekt har fått arbetsnamnet Upphandling BUS.

i) Länsplan

Myndighetens förslag till åtgärder lämnades till Regionförbundet Sörmland den 14 december 2016. Myndigheten och Regionförbundet har haft löpande dialog kring myndighetens föreslagna objekt och prioriterat och förfinat prioriterade objekt. Diskussioner kring objektet fortgår även med kommunerna. Prioriterade objekt för kollektivtrafiken, i enighet med de mål som anges i Trafikförsörjningsprogramet, är främst



realtidsskyltar på hållplatser, tillgänglighetsanpassning och upprustning av hållplatser och framkomlighetsåtgärder. Regionförbundets arbete med ny länstransportplan kan följas på <http://region.sormland.se/soermlandsstrategin-2020/maal-2-infrastruktur/infrastruktur-och-haallbara-transporter/ny-laenstransportplan-2018-2029/>. Parallellt pågår även arbete med ansökan gällande statlig medfinansiering för 2018. Föreslagna investeringsobjekt lämnas in till regionförbundet senast 12 maj.

j) Kvalitetsarbete enligt ISO

Ledningsgruppen har beslutat att myndigheten inte ska genomföra en certifiering enligt ISO 9001:2015 i september 2017. Ledningsgruppen beslutar dock att myndigheten fortsatt ska arbeta med, och verka för, kvalitetsarbete enligt ISO.

k) Samrådssvar Järnvägsnätsbeskrivningar 2018

Järnvägsnätsbeskrivningen presenterar förutsättningarna för att bedriva trafik eller ansöka om kapacitet på det svenska järnvägsnätet som Trafikverket förvaltar. Dokumentet uppdateras årligen och Kollektivtrafikmyndigheten lämnade in ett antal synpunkter gällande Järnvägsnätsbeskrivningar 2018. Trafikverket har nu sammanställt och kommenterat samtliga inkomna synpunkter, här redovisas svaren på våra mest angelägna inspel:

SKTM synpunkt: Vi anser att **Ramavtal** kan utgöra ett viktigt verktyg för att långsiktigt säkerställa en robust tidtabell och därmed skapa en förutsägbarhet inte bara för resenärerna utan även för järnvägsföretagen. Se även kommentarer punkt 4.4., Tilldelningsprocessen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket för kontinuerligt dialog med branschen om hur vår kapacitetstilldelning kan utvecklas, bland annat vad avser behovet av framförhållning, utveckling av arbetssätt och IT-stöd.

När det gäller ramavtal finns numera en EU-förordning som reglerar förutsättningarna för att tillämpa ramavtal för det fallet att infrastrukturförvaltaren erbjuder sådana avtal. Mot bakgrund av att Trafikverket hittills bedömt de legala förutsättningarna som svårtillämpade, har Trafikverket för närvarande ingen avsikt att införa möjligheten att teckna ramavtal.

Frågan om framförhållningen i fördelning av infrastrukturkapacitet är en central förutsättning för marknadens aktörer, och de olika segmenten har i varierande grad behov av framförhållning. Trafikverket ser därför behov av en fortsatt dialog kring dessa frågor.

SKTM synpunkt: Vi anser att höjningen av **tåglägesavgifterna** är orimlig då inga förbättringar i infrastrukturen har genomförts. Det blir därmed omöjligt att genom ökat produktivitet kompensera för de ökade kostnaderna. Under punkt 3.4. Trafikrestriktioner redovisas tvärtom ett stort antal banor där hastigheten kan komma att sänkas p.g.a. bristande infrastruktur.

Vidare anser Sörmlands kollektivtrafikmyndighet att införandet av en passageavgift på sträckan Järna-Gnesta slår oproportionellt hårt mot just det kollektivtrafikupplägget vars



enda uppgift är att trafikförsörja orterna Järna, Mölnbo och Gnesta, nämligen Gnestapendeln. Detta samtidigt som trafikens attraktivitet försämras, se ingressen. Vi är medvetna om att trängseln på denna bana är stor, men det finns inga hållbara alternativa sätt att transportera det stora antalet resenärer i stråket Södertälje centrum-Gnesta, särskilt inte i de för pendlare viktiga tider när avgiften föreslås tas ut. Det är angeläget att Trafikverket som samhällsutvecklare inte tappar helhetsperspektivet och beakta sådana omständigheter. Att passageavgiften är planerad för området Järna-Gnesta får också orimliga konsekvenser för regionalstågen Stockholm-Katrineholm-Hallsberg (Sörmlandspilen) som då skulle passera och betala för två avgiftsbelagda områden.

Trafikverkets kommentar:

Gnesta–Järna är en sträcka med en konsekvent hög belastning under den tid då passageavgiften är tillämplig. Det beror på den blandade trafiken som innefattar såväl pendeltåg och regionalståg som fjärrtåg och godståg. Här finns också korsande tågrörelser för att pendeltågen ska nå plattformsspåret.

Trafikverket har infört passageavgifter i storstadsområdena där mätningar av kapacitetsutnyttjandet visar att det finns flaskhalsar under vissa tider. Det gäller såväl sträckan Gnesta–Järna som Södertälje Syd övre – Flemingsberg.

Vi överväger fortlöpande utformningen och t.ex. hur många passager som det är lämpligt och rimligt att ha. Syftet med passageavgiften är att visa på kapacitetsbristen och därmed ge incitament till de som kan välja andra vägar och tider.

G. Övriga frågor

H. Avslutning

Ordföranden avslutar sammanträdet.