



# DELÅRSRAPPORT 1

jan-mar 2017

För hantering i förbundsdirektionen den 12 maj 2017





**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.**

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

Parallellt med samtliga våra uppdrag genomför myndigheten ett förberedelsearbete inför en regionbildning i Sörmland.

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 trafik kostnader för den särskilda kollektivtrafiken kopplat till de nya avtalen för serviceresor.

Vad gäller verksamhetens måluppfyllelse är den samlade bedömningen att Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet i stora delar uppfyller densamma.

*” Året inleddes med att nya avtal, med krav på förnybara drivmedel, för serviceresor började gälla.”*



# Nyckeltal

jan-mar

# 2017

## Antal medarbetare

54 % kvinnor  
46 % män

# 68

## Ekonomiskt utfall

jmf med budget

# 2,5 mnkr

## Påstigande buss inkl skolkort

En ökning med 12 %  
jmf med samma period 2016

# 3,3 milj

## Antal fordon

Per den 31 mars 2017

# 389

## Förnybara drivmedel

Fordonskm med buss  
allmänna kollektivtrafiken

# 99,1 %

## Total sjukfrånvaro

En ökning med 3,4 %,  
jmf med samma period 2016

# 7,1 %

## Samordningsvinst Serviceresor

jan-mars  
(feb-mars 2016: 3,7 mnkr)

# 5,7 mnkr

## Antal serviceresor

jan – mars  
(feb-mars 2016: 67 488)

# 105 500

## Intäkts- utveckling

Försålda produkter,  
exkl skolkort jfm samma period 2016

# - 9 %

## Servicecenter: Trevliga och tillmötesgående

Högsta betyg är 5

# 4,84

## Påstigande tåg

jmf med samma period 2016

Gnestapendeln	-1,4 %
Nyköpingsbanan	+5 %
Svealandsbanan	+7,8 %
Sörmlandspilen	+12,6 %
UVEN	+6,7 %

# Förvaltningsberättelse

**Det övergripande målet för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet är att skapa en "Attraktiv kollektivtrafik för hållbar tillväxt och utveckling" – och viktiga ideal för att nå målet, är myndighetens värdegrund och olika strategier.**

Den samlade bedömningen om god ekonomisk hushållning utgår från myndighetens funktioner; Tillgänglighet, Attraktivitet, Miljö, Effektivitet samt Regional utveckling, och som återfinns i myndighetens trafikförsörjningsprogram. Därutöver inkluderas även de kvalitetsmål och finansiella mål som är beslutade genom Verksamhetsplan och budget 2017 (2018-19).

För att säkerställa att myndigheten uppnår målfyllelse genomförs uppföljande delårsrapporter under året, varav denna avser perioden januari till mars 2017.

## Väsentliga händelser under perioden

Bland lokala och regionala händelser under perioden kan särskilt nämnas trafikstart för nya avtal för Serviceresor, formell uppstart av program Trafik 2019-2021 samt förberedelsearbete inför bildandet av en länsregion i Sörmland.

## JANUARI

**Vid** årsskiftet var trafikstart för nya avtal med Serviceresor i Sörmland.

**Sedan** årsskiftet 2016 drivs samtliga bussar i den allmänna kollektivtrafiken på förnybara drivmedel och från årsskiftet 2017 drivs även 98,5 % av fordonen som kör serviceresor på förnybara drivmedel.

**Efter** ett politiskt initiativ tog Landstingsstyrelsen i Sörmland ett beslut till direktiv för att utreda förutsättningarna kring att bilda en Region Sörmland.

**Första** spadtaget tas för den nya tågdepån i Eskilstuna, som beräknas vara klar till augusti 2018.

**Program** Trafik 2019-2021, som omfattas av samtliga kommande trafikupphandlingar fram till 2021, startas formellt upp.

**Myndigheten** och leverantören Ridango, prisas internationellt, för världens smartaste biljettsystem.

**Annonskampanj** genomfördes för att sprida information om den nya realtidskartan.

## FEBRUARI

**Servicecenter** Sörmland firar att verksamheten varit igång ett år.

**Målet** för servicenivåerna/svarstider på Servicecenter Sörmland uppnås för första gången sedan starten i februari 2016.

**Hela** myndigheten genomförde en utbildning kring diskriminering, normer och fördomar.

**Myndigheten** beslutar om en ny grafisk manual och designmanual för fordon.

## MARS

**Direktionen** beslutar om två policies; Informationssäkerhet samt Lönepolicy.

**Första** trafikupphandlingen i Program Trafik 2019-2021, publiceras – som omfattar serviceresor i områdena Flen och Nyköping, med trafikstart årsskiftet 2018.

I rättsprocessen, avseende direktupphandlade avtal för serviceresor i områdena Flen och Nyköping, meddelas dom - till myndighetens förmån.



# Direktionens arbete under perioden

## Under delårsperioden januari till mars 2017 har direktionen i Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet sammanträtt enligt plan den 16 mars 2017.

Vid sammanträdet nominerades ledamöter, ordförande, stämmoombud och revisorer till Länstrafiken Sörmland AB samt att Årsredovisning 2016 för Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet fastställdes.

Även internkontrollplan, lönepolicy, informations-säkerhetspolicy, Planeringsprocess- och beslutsordning, samt samrådsversionen av kommande Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20) fastställdes.

Direktionen informerade sig bland annat om trafikbokslut 2016, pågående arbete med regionalt trafikförsörjningsprogram, Ny Trafik 2017, status i trafik och avtal, förvaltning och uppföljning av avtal samt nuläget med trafikupphandlingar i Program Trafik 2019-2021.

Direktionen gav också myndighetschefen i uppdrag att påbörja ett förberedelsearbete inför bildandet av en länsregion i Sörmland.

## Strategisk samverkan är myndighetens arbetsätt

**En Bättre Sits** En process för storregional infrastrukturplanering under ledning av Mälardalsrådet.

**SKL** Sveriges kommuner och landsting (SKL) bjuder in förvaltningscheferna till nationella RKTm-träffar, och kommande träff är den 11 maj.

**MÄLAB** Myndigheten har deltagit vid tjänstemannaberedningar och styrelsesammanträde enligt plan.

**Kollektivtrafik-handläggarnätverk** Prioriterat forum för information och beredning av kollektivtrafikfrågor, som representanterna tar vidare hos respektive medlem. Nätverksträff har genomförts den 3 mars och kommande träff är planerad till den 28 april.

**Regionala transportgruppen** Regionförbundet sammankallar gruppen som främst arbetar med infrastrukturplanering och prioritering i samverkan. Under perioden har ett möte hållits.

**Länspensionärsråd och Rådet för funktionshinderfrågor** Under perioden har myndigheten organiserat ett antal studiebesök på Servicecenter Sörmland för olika rådsgrupper runt om i länet. Därutöver har inga särskilda träffar skett med Länspensionärsrådet eller Rådet för funktionshindersfrågor.

## Arbetet i hel- och delägda bolag, intressebolag och medlemsföreningar

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet äger aktierna i Länstrafiken Sörmland AB till 100 procent, Mälardalstrafik AB (MÄLAB) till 13 procent, AB Transitio till 5 procent samt är aktieinnehavare i Samtrafiken Sverige AB. Länstrafiken Sörmland AB äger i sin tur Länstrafiken Mälardalen AB till 33 procent.

Styrelsen för Länstrafiken Sörmland AB har sammanträtt den 16 mars 2016. Vid sammanträdet hanterades Årsredovisning 2016 samt Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20). Årsstämma i bolaget är planerad till den 12 maj 2017.

Styrelsen för MÄLAB har under perioden sammanträtt enligt plan den 15 mars. Kommande ordinarie styrelsesammanträde är den 31 maj, då det även hålls ordinarie årsstämma i bolaget.

MÄLAB är aktieinnehavare i TiM (Trafik i Mälardalen) till 50 procent där SJ AB innehar den andra hälften. Styrelsen för TiM har under perioden sammanträtt vid ett tillfälle och kommande sammanträde är planerat till den 3 maj.

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet har hittills inget engagemang i ägarråd eller styrelse hos AB Transitio, men deltar i styrgrupp kopplat till upphandlingen av fordon för AMT-projektet. Myndigheten har inte heller något engagemang i styrelse hos Samtrafiken Sverige AB.

*”Direktionen gav myndighetschefen i uppdrag att påbörja ett förberedelsearbete inför bildandet av en länsregion i Sörmland.”*

16 mars 2017



**MEDBORGAREN**

Hej, vart vill du resa?

**TRAFIKEN**

När: Avgång nu

2 av 2 färdmedel valda

**MEDARBETAREN**

**EKONOMIN**

# MEDBORGARPERSPEKTIVET

## Servicecenter Sörmland – medborgarnas samlade kontaktyta

Servicecenter Sörmland (Servicecenter) påverkar ett stort antal av länets invånare då verksamheten, som är bemannad dygnet runt, tillhandahåller trafikupplysning och information, bokar resor, administrerar kundsynpunkter, samordnar och planerar trafiken samt trafikleder den särskilda kollektivtrafiken. I och med att verksamheten Servicecenter har varit i drift i mer än ett år, har nya erfarenheter och kunskaper förvärvats. Det är först nu, som jämförelser av inkommande kundflöden kan analyseras mot tidigare år.

### Händelser under perioden

I och med att Strängnäs kommun anslöt sig till det nya trafikavtalet om serviceresor den 1 januari 2017, hanterar Servicecenter Sörmland även färdtjänstbokningar för Strängnäs kommun. För resenärerna har det nya uppdraget inneburit en ganska stor omställning; allt från vilka uppgifter resenären lämnar vid färdtjänstbokningen till Servicecenter samt att deras resor samordnas i en hög utsträckning vilket betyder att flera resenärer samåker i ett och samma fordon.

Under perioden har Servicecenter internt förfinat organisationen samt utökat bemanningen för bättre anpassning till uppdraget och de servicenivåer och mål som verksamheten har.

### Kundsynpunkter

Vad gäller kundsynpunkter för den allmänna kollektivtrafiken har det under perioden registrerats ca 2 500 kundsynpunkter, vilket är en ökning jämfört med samma period motsvarande år då ca 1 700 kundsynpunkter registrerades.

Inom den särskilda kollektivtrafiken har det under perioden registrerats 551 kundsynpunkter. Under feb-mars 2016 registrerades 645 ärenden.

### Förseningsersättning – allmän kollektivtrafik

Den 1 april 2016 infördes den nya lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter, som innebar uppdaterade resevillkor och förmånligare ersättning för kunderna. Under perioden har 87 ärenden hanterats, vilket ligger i nivå jämfört med motsvarande år.

### Samtalsflöden

Målsättningen och ambitionen är att Servicecenter ska tillgodose en hög tillgänglighet och god svarsnivå när medborgare kontaktar verksamheten. Servicenivåerna innebär bl a att 80 procent av samtalen för serviceresor ska besvaras under 60 sekunder. Under perioden uppfylls dessa mål. Servicenivåer för trafikledningen och för den allmänna kollektivtrafiken, vad gäller samtalstider är inte fastställda.

Totalt har, för den allmänna kollektivtrafiken, 13 993 samtal besvarats under perioden januari-mars, att jämföra med 7 226 samtal som besvarades februari-mars 2016. Jämförelse kan dock inte göras med januari då myndigheten från den 1 februari 2016 hade en ny växeluppsättning.

För den särskilda kollektivtrafiken, serviceresor, har 65 068 samtal besvarats under perioden. Då Servicecenters verksamhet ännu inte var etablerad januari 2016, besvarades därmed 34 527 samtal under februari-mars.

### Kundundersökning – särskild kollektivtrafik

Via en extern leverantör utförs kundundersökningar per telefon där fem slumpvist utvalda kunder dagligen svarar på ett antal påståenden, med syfte att mäta kundnöjdheten. Kundundersökningen omfattar sex påståenden där kunderna får möjlighet att betygsätta verksamheten på en skala 1-5, där 1 är det lägsta betyget och 5 det högsta. Under perioden ligger snittet på 4,33 – för samtliga påståenden.

### Pågående och kommande aktiviteter

- Fortsatt arbete och med stort fokus på intern kvalitetskontroll
- Individuell coaching i samtalsteknik och i ärendehantering
- Servicecenter har upprättat ett gediget introduktionsprogram för att säkerställa en god och kvalitativ introduktion för nya medarbetare
- Säkerställer sommarens bemanning genom att Servicecenter introducerar ett flertal nya timanställda

TABELLER  
OCH  
DIAGRAM  
SID 19-22



# MEDBORGARPERSPEKTIVET

## Attraktiva, tillgängliga och hållbara tjänster

Under perioden har kommunikationsarbetet fokuserat på att förankra Sörmlandstaxan samt att utveckla de digitala kanalerna som Mina sidor och mobilappen. Vidare har Kollektivtrafika lanserats, vilket innebär att medarbetare från myndigheten träffar medborgare, tar med sig fika samt informerar och instruerar om de digitala kanalerna. Och det är ett uppskattat inslag, liksom myndighetens deltagande på olika besöksnäringsdagar samt Get Online Week, som äger rum i hela Europa och där syftet är att öka den digitala delaktigheten och få fler att använda digitala offentliga tjänster.

Myndigheten har också under perioden uppmärksammat Earth-hour och Bussförarens dag i kampanjer på bussarna och webben.

I syfte att skapa tydlighet i vår kommunikation mot resenärer och övriga intressenter arbetar vi sedan våren 2016 efter en ny grafisk profil, och arbetet 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 kommer också en översyn av riktlinjerna för vilken information som ska finnas på hållplatser och terminaler att göras.

Under perioden har fyra pressmeddelanden distribuerats, med fokus på ökad nöjdhet bland resenärer, rekordmånga resande, realtidsinformation i mobilappen och att Sörmlands trafikens biljett- och betalssystem fått pris som smartast system på internationell mässa. Ett antal insändare i lokalpress har också besvarats. Insändarna har berört trafiken och Sörmlandstaxan.

För att ytterligare öka transparensen har en intern medieutbildning i myndigheten påbörjats, som syftar till att medvetengöra medias roll och stärka medarbetare inför framtida kontakter med media. Ytterligare en insats som påbörjats under perioden, och som syftar till att göra vår kommunikation mer tillgänglig, är ett klarspråksarbete.

### Försäljningskanaler

Myndigheten ser en fortsatt ökad användning av mobilappen. Försäljningen via mobilappen ökade med 52 % jämfört med samma period föregående år. I mars gjordes 1 726 564 sökningar i mobilappen, vilket är rekordmånga. Under samma månad förra året gjordes 221 686 sökningar. Den stora ökningen beror på realtidsinformationen som lanserades i mobilappen i december och som gör att

resenären kan se var bussen befinner sig. Ytterligare förbättringar av mobilappen är planerade och inom kort kommer funktionen Förförköp att lanseras.

Omsättningen på Mina sidor uppgår under perioden till 3,3 mnkr och 9 660 sålda reseprodukter. Ingen jämförelse finns med förra året då Mina sidor infördes i oktober 2016. Nya funktioner som är planerade för Mina sidor är möjligheten att välja startdatum för att aktivera sitt periodkort och möjligheten att skriva ut köphistorik.

Vad gäller myndighetens försäljningsställe, Station360 i Eskilstuna, ligger besökarantalet på 17 525 under perioden, vilket på samma nivå jämfört med samma period 2016. Myndigheten ser en framtida förändring av sjunkande intäkter vad gäller bokningsavgifter i samband med att TIM upphör sista kvartalet 2017. I övrigt har Station360 från årsskiftet tagit över hanteringen och administrationen av informationsanslag på bussarna samt support för elev- och skolkort.

Under perioden har inte kontrollverksamheten kunnat genomföras i fullskalig utsträckning, p g a den nya kontrollutrustningen i samband med ett nytt biljett- och betalssystem. Men från april, genomförs fullständiga kontroller enligt plan.

### Pågående och kommande aktiviteter

- Medieutbildning
- Klarspråksarbete
- Utveckling av mobilappen och Mina sidor
- Upphandling av kundundersökningar
- Implementering av nytt intranät

# TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPERSPEKTIVET

**Trafikförsörjningsperspektivet redogör för trafiken, trafikstödjande funktioner och system, samt för strategi och utveckling av trafiken. Avsnittet redogör även för samordning av den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken samt om produkt- och intäktsutveckling.**

## Tågtrafiken

Då statistiken för tågtrafiken redovisas med viss fördröjning från SJ finns inga siffror tillgängliga för antalet påstigande i den regionala tågtrafiken under perioden. Men det har kommit indikationer från SJ, om att resandet har ökat, bland annat till följd av den förbättrade trafiken med fler turer.

Däremot har SL publicerat påstigandesiffror för Gnestapendeln som, med 70 500 påstigande, visar på en något svagare utveckling (-1,4 procent) under perioden, jämfört med samma period 2016.

## Allmänna kollektivtrafiken

Totalt registrerades drygt 3,3 miljoner påstigande i den allmänna kollektivtrafiken med buss under perioden. Detta är en ökning med 12 procent jämfört med samma period 2016. Resultatet ska värderas utifrån att påsken i år infaller under april månad, till skillnad från 2016 – då påsken huvudsakligen inföll i mars.

Resandeutvecklingen, exklusive skolkort, uppgår till 8 procent, vilket visar att resor med skolkort i Eskilstuna kommun påverkar det totala reseandet i länet. Exkluderas, utöver skolkorten, även Fria resor 65+ ,så minskar resandet i Eskilstunas stadstrafik, jämfört med 2016.

Det finns även områden med en omvänd utveckling, där resandet, exklusive skolkort, utvecklas starkare än resor med skolkort. Ett tydligt exempel är Nyköpings kommun. Andra områden där resande har utvecklats mycket bra är Strängnäs kommun, både i stadstrafiken och landsbygdstrafiken. I Flens kommun, som utmärkt sig genom en markant ökning de senaste två åren, verkar utvecklingen i landsbygdstrafiken dämpats något. Detta hänger antagligen ihop med den minskade mottagningen av flyktingar.

En analys av resandeutvecklingen på linjenivå visar inte helt oväntat att det är framför allt linjer inom Eskilstuna som ökar mest. Exempelvis ökade linje 1, som för övrigt är länets största sett till antalet påstigande, med 21 procent till närmare 570 000 påstigande.

Andra stora linjer som ökade med över 20 procent är linjerna 4, 5, 6 och 9 i Eskilstuna. Exkluderas resandet med skol-/elevkort är resandeutvecklingen på dessa linjer svagare, om än positiv.

Andra stora linjer som utmärker sig genom en markant bättre utveckling är;

- **L 143 (Strängnäs stad)**  
+ 20 procent, exkl. skolkort + 5 procent
- **L 303 (Strängnäs-Stallarholmen)**  
+31 procent, exkl. skolkort + 25 procent

Två av de stora linjerna med minst 20 000 påstigande har en betydligt sämre utveckling än året innan;

- **L 220 (Strängnäs-Eskilstuna)**  
- 49 procent, exkl. skolkort – 33 procent
- **L 780 (Flen-Katrineholm)**  
- 17 procent, exkl. skolkort – 17 procent

## Anropsstyrd allmän kollektivtrafik

Resandet i den allmänna anropsstyrda kollektivtrafiken har under perioden fortsatt varit en marginell del av myndighetens verksamhet. Genom nya avtal inom serviceresor utförs trafiken inom ramen för dessa avtal samt skolskjutsavtalen. Detta är ett led i myndighetens uppdrag att samordna kollektivtrafiken.

# TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPERSPEKTIVET

## Särskilda kollektivtrafiken

Den 1 januari 2017 var trafikstat av nya avtal för serviceresor i hela Sörmland. Från samma tidpunkt anslöt sig Strängnäs kommun till uppdraget och särskilda insatser har gjorts för att säkerställa denna trafik, både under uppsatsprojektet och under första kvartalet 2017.

Överföringen av trafiken i uppstarten gick bra och efter en tid av intrimning under främst januari månad, upplevs trafiken att fungera väl. Under perioden har internrevision genomförts hos samtliga trafikföretag för att säkerställa att tjänster levereras enligt avtal. I enlighet med myndighetens uppdrag bedrivs kontinuerlig förvaltning och uppföljning av avtalen under hela avtalsperioden.

Under perioden har rättsprocessen avseende uppsägningen av serviceresor i områdena Flen och Nyköping avgjorts till myndighetens fördel.

## Anropsstyrd särskild kollektivtrafik

Resandet i den särskilda kollektivtrafiken kommer från och med 2017 att utföras på helårsbasis och med möjlighet att framöver göra jämförelse över tid. Under det första kvartalet 2017 utfördes totalt 105 500 resor, och under perioden februari och mars 2016 genomfördes totalt 67 488 – vilket kan sägas att antalet resor för perioden ligger i samma nivå jämfört med samma period föregående år.

## Trafikstödjande system och funktioner

Myndigheten äger genom Länstrafiken Sörmland AB sju depåer runt om i länet. Under 2015 togs en fastighetsplan fram för samtliga depåer och arbetet med de behov av åtgärder som beskrivs påbörjades under 2016 och pågår löpande. Under denna period har det främsta arbetet fokuserats kring depån i Katrineholm.

Det nya biljett- och betalssystemet med realtidssystem, som implementerades i oktober 2016, fungerar efter ett halvår i drift mycket bra. Det genomförs fortlöpande arbete med ständiga förbättringar, och myndigheten har veckovisa avstämningar med leverantören för uppföljning och utveckling.

Även planeringssystemet för den särskilda kollektivtrafiken har fungerat bra. Det har varit kortare driftstörningar, men som har hanterats av leverantören. Vissa systemförbättringar är inplanerade under 2017.

## Pågående och kommande aktiviteter

Det är stort fokus på arbetet med de kommande trafikupphandlingarna inom såväl buss, serviceresor, skolskjuts, riksfärdtjänst, som skärgårdstrafiken. Samtliga trafikupphandlingar bedrivs inom Program Trafik 2019-2021 och inleds med projektet för inriktningsbeslut för samtliga kommande trafikupphandlingar, vilket syftar till att skapa grundförutsättningar och vägledning inför de kommande arbetet.

Att myndigheten har upphandlade avtal för serviceresor och skolskjuts möjliggör det fortsätta arbetet med att samordna trafiken. Det handlar bland annat om att erbjuda anropsstyrda lösningar för boende i gleset befolkade områden och säkerställa en kostnadseffektiv servicetrafik med hög samordningsgrad och nöjda användare. Här krävs nya tankesätt kring såväl trafikplanering som hantering av bokning och användning av tekniska system.

Genom nya avtal för serviceresor från första januari 2017 ligger nu fokus på kvalitetsutveckling genom fordonskontroller och internrevision hos trafikföretagen.

# MEDARBETARPERSPEKTIVET

**Medarbetarperspektivets syfte är att stödja måluppfyllelsen för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet. Perspektivet ska vara till stöd för varje medarbetare att utifrån sitt uppdrag, sin kompetens och sitt samverkande arbetssätt kunna bidra till myndighetens mål. Medarbetarperspektivet vilar på vår värdegrund "Den moderna myndigheten som är hållbar, professionell och lyhörd".**

## Perioden januari-mars 2017

Flera medarbetare hade en hög arbetsbelastning under 2016, vilket visat sig i delar av verksamheten med bland annat en ökad sjukfrånvaro som följd. Under 2017 ser vi med förhoppning, att de nya avtalen för serviceresor ska ge ett större lugn i verksamheten.

Under perioden genomfördes stora utbildningsinsatser. Samtliga medarbetare fick en utbildning i antidiskriminering vilket är starten på att gemensamt ta fram en plan för lika möjligheter och rättigheter.

Myndigheten har också tagit fram och beslutat nya lönekriterier, riktlinjer för lön och myndighetens lönepolicy. Och i samband med detta har medarbetarna utbildats i lönebildning, med utgångspunkt i den svenska modellen.

En viktig åtgärd, utifrån uppföljningen av myndighetens organisation, har varit att förtydliga våra mål – vilket också har påbörjats under perioden.

Vidare har frågan om regionbildning i Sörmland blivit aktuell och här har ett arbete påbörjats med målet att vår verksamhet ska ingå i Region Sörmland från den 1 januari 2019.

Myndigheten har fortsatt blivit fler medarbetare och i mars 2017 är vi tretton fler månadsavlönade medarbetare i jämförelse med 2016.

## Sjukfrånvaro

Under januari-mars 2017 är sjukfrånvaron högre än under motsvarande period 2016. Myndigheten ser att sjukfrånvaron under perioden minskar i förhållande till årsskiftet 2016.

Ett systematiskt arbete med uppföljande samtal sker enligt rutin, så att arbetsgivaren kan ge den enskilde medarbetaren rätt stöd och se om något behöver åtgärdas i arbetsmiljön.

## Pågående och kommande aktiviteter

Under 2017 kommer Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet inom medarbetarperspektivet fokusera på målarbete, genom att använda en modell som tydliggör medarbetarens egna mål kopplat till myndighetens mål. Myndigheten kommer också att utveckla samverkan inom myndigheten. Exempel på aktiviteter som kommer att genomföras är;

- Arbeta vidare med målarbetet.
- Fokusera på intern samverkan.
- Prioritera kompetensförsörjningen.
- Färdigställa Plan för lika rättigheter och möjligheter.
- Var delaktiga i arbetet med Region Sörmland.
- Hålla fast vid och arbeta efter beslutade rutiner, riktlinjer och policys.

I sjukfrånvaron kan vi tydligt se om våra åtgärder och aktiviteter har effekt och vid sidan av sjukfrånvaron är HME myndighetens viktigaste indikator. I december 2016 låg HME på 74 vilket är en enhet lägre än 2015. Myndighetens mål är fortfarande att nå HME 80 december 2017, varför vi kommer mäta HME andra och fjärde kvartalet 2017 för att se att åtgärder kopplat till detta mål ger effekt. Åtgärder inom medarbetar-perspektivet återfinns bland annat i handlingsplaner kopplade till medarbetarenkäten och i förbättringsförslag från medarbetarna.



# EKONOMISKA PERSPEKTIVET

Under det ekonomiska perspektivet finns information om myndighetens ekonomiska resultat, ekonomiska hushållning och samlad redovisning; om budgetföljsamhet, om balanskrav, om intäktsutveckling, om pensionskostnader, om soliditet och likviditet, om anläggningstillgångar och om finansiella mål. Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets ekonomiska utfall under perioden januari till och med mars uppgick till 2 502 tkr vilket kan jämföras med 17 599 tkr tkr för samma period föregående år.

## Ekonomisk analys och prognos

Den ekonomiska prognosen efter delårsbokslut januari – mars visar på helår, givet nuvarande trafikbeställning och tidtabell, ett negativt resultat på 11 256 tkr jämfört med budget 2017. De främsta anledningarna till den negativa avvikelsen jämfört med budget 2017 återfinns i en lägre intäktsprognos för den allmänna kollektivtrafiken, högre index för trafik kostnader samt högre trafik kostnader för den särskilda kollektivtrafiken kopplat till de nya avtalen för serviceresor. Därutöver har under 2016 även stora förändringar skett vad gäller omfattningen av Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets uppdrag, vilka ger skäl för viss försiktighet.

## Intäktsantaganden i prognosen

### Allmän kollektivtrafik

Intäkter från medborgarna består av färdbevisförsäljning samt intäkter från avtal och uppdrag där betalare inte består av medlemmarna i Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet. Biljettintäkterna under perioden januari till och med mars uppgår till 28 331 tkr, vilket är 9,0 procent lägre jämfört med samma period föregående år.

Intäkterna för skolkort under perioden januari till och med mars uppgår till 14 540 tkr, vilket är 19,4 procent lägre jämfört med samma period föregående år men i linje med budget. Förklaringen till detta återfinns i den nya skolkortsmodellen.

Intäktsutvecklingen under perioden ligger sammantaget under budget och förväntas även totalt sett under året bli betydligt lägre än budgeterat. Den främsta anledning till detta är effekterna av den sedan hösten 2016 introducerade nya Sörmlandstaxan och nya produkter. Därutöver har även försäljningen av resekort till offentliga organisationer minskat markant.

Medlemsavgifterna, exklusive skolkort, under perioden januari till och med mars uppgår till 131 794 tkr vilket kan jämföras med 136 113 tkr för samma period föregående år.

Övriga intäkter består av reklamintäkter och har under delårsperioden ett utfall på 60 tkr. Tidigare perioder har även viten redovisats under övriga intäkter men i enlighet med den reviderade Planeringsprocess och beslutsordningen ska viten i stället redovisas som en minskad trafik kostnad.

### Särskild kollektivtrafik

Medlemsavgifterna vad gäller den särskilda kollektivtrafiken under perioden januari till och med mars uppgår till 31 193 tkr. Dessa kan, mot bakgrund av att Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet först per den 1 februari 2016 hanterar den särskilda kollektivtrafiken genom Servicecenter Sörmland, inte jämföras med samma period föregående år.

## Kostnadsantaganden i prognosen

### Allmän kollektivtrafik

Förvaltningskostnaden uppgick till 9 849 tkr under perioden januari till och med mars, vilket kan jämföras med 7 890 tkr för samma period föregående år. Den ökade kostnaden jämfört med tidigare år består främst i personalkostnader och konsultkostnader. Givet nuvarande uppdrag prognosticeras förvaltningskostnaden 2017 uppgå till 38 747 tkr, vilket är något lägre än budget.

De trafikrelaterade kostnaderna uppgick till 3 197 tkr under perioden januari till och med mars, vilket kan jämföras med 8 042 för samma period föregående år. Orsak till avvikelsen står att finna i det förhållandet att tågst kostnaderna numera är sammanfogade till en kostnads post och att poster från de trafikrelaterade kostnaderna således har flyttats till trafik kostnad tåg.

Trafik kostnaderna uppgick till 155 389 tkr under delårsperioden, vilket med hänsyn till föregående stycke inte kan jämföras med samma period föregående år.

Vad gäller trafik kostnaderna för landsbygdstrafik buss och stadstrafik är dessa högre än budgeterat, och visar på helår en negativ avvikelse om 3 864 tkr respektive 753 tkr. Förklaringen till detta återfinns i högre kostnader för omloppstom (tomkörningar till och från depå) än budgeterat samtidigt som indexutvecklingen har varit högre än budgeterat. Därutöver förstärktes även produktionen på en del linjer efter det att budgeten lagts.

Trafik kostnaderna april till och med december förväntas öka med budgeterad indexutveckling och i övrigt följa planerad produktion för den kommande perioden.



# EKONOMISKA PERSPEKTIVET

## Särskild kollektivtrafik

Den administrativa kostnaden för serviceresor uppgick till 6 597 tkr, vilket är högre än budget. Den främsta anledning till detta är ökade personalkostnader. Dessa kostnader kan, mot bakgrund av att Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet först per den 1 februari 2016 hanterar den särskilda kollektivtrafiken genom Servicecenter Sörmland, inte jämföras med samma period föregående år.

Trafikkostnaderna uppgick till 28 383 tkr under perioden januari till och med mars. I likhet med de administrativa kostnaderna för serviceresor kan dessa inte heller, mot bakgrund av att Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet först per den 1 februari 2016 hanterar den särskilda kollektivtrafiken genom Servicecenter Sörmland, jämföras med samma period föregående år.

Givet nuvarande uppdrag prognosticeras trafik kostnaden 2017 uppgå till 114 842 tkr, vilket är 6 933 tkr högre än budget. Den främsta anledningen till detta är högre trafik kostnader för den särskilda kollektivtrafiken kopplat till de nya avtalen respektive direktupphandlade avtal för serviceresor.

## **Balanskrav**

Balanskravsutredningen visar att myndighetens balanskravsresultat för perioden januari – mars 2017 klarar kommunallagens balanskrav, det vill säga intäkterna överstiger kostnaderna. I resultatet ingår inte några underskott från tidigare år som ska återföras och inga realisationsvinster.

Periodens utfall	2 502 tkr
Avgår realisationsvinst	0 tkr
Periodens balanskravsresultat	<b>2 502 tkr</b>

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets prognos tyder dock på att myndigheten inte kommer klara balanskravet vid årsbokslutet givet att ytterligare tillskott från medlemmarna i form av medlemsbidrag inte sker. Mot bakgrund av myndighetens prognos om negativt resultat på helårsbasis har en dialog inletts med medlemmarna avseende den fortsatta hanteringen av densamma.

## **Anläggningstillgångar och investeringar**

Anläggningstillgångarna har värderats till anskaffningsvärdet med avdrag för planmässiga avskrivningar. Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets avskrivningar för perioden januari till och med mars uppgår till 311 tkr och består av kontorsinventarier.

## **Soliditet och likviditet**

Soliditeten beskriver hur mycket av tillgångarna som är finansierade med eget kapital. Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet har vid utgången av mars en soliditet på 19 procent samt en likviditet på 97 procent, vilket tyder på god kortsiktig betalningsförmåga. Soliditeten och likviditeten är 9 respektive 8 procentenheter lägre i jämförelse med motsvarande period föregående år.

## **Ekonomisk prognos**

### **och analys samlad redovisning**

I kommunkoncernen ingår Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets helägda dotterbolag Länstrafiken Sörmland AB. Länstrafiken Sörmland AB har till föremål för sin verksamhet att på uppdrag av Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet biträda Kollektivtrafikmyndigheten förvalta, förvärva och sälja fastigheter samt förvalta ingångna avtal till stöd för den regionala kollektivtrafik som Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik.

Resultatet för den samlade redovisningen uppgick till 2 702 tkr. I kommunkoncernens resultat ingår avskrivningar i motsvarande 1 272 tkr varav 84 tkr är en effekt av förvärvet av Länstrafiken Sörmland AB.

Länstrafiken Sörmlands fastigheter uppskattades vid förvärvet ha ett övervärde motsvarande 8 411 tkr som årligen skrivs av i kommunkoncernen. Avskrivningen per helår förväntas uppgå till 336 tkr.

Likviditeten vid periodens utgång uppgår till 103 procent för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet och Länstrafiken Sörmland gemensamt vilket tyder på god betalningsförmåga på kort sikt. Kommunkoncernens soliditet är vid delårsperiodens slut 20 procent. Myndigheten bedömer att Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet och Länstrafiken Sörmland AB även har god långsiktig betalningsförmåga.

# Finansiella mål

**Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets utgångspunkt är att säkerställa en långsiktig stabil ekonomi och en trygghet för myndighetens medlemmar. Som vägledning för att uppnå god ekonomisk hushållning har förbundsdirektionen antagit nedanstående finansiella mål.**

- Årets resultat ska vara positivt.
- Verksamheten ska bedrivas inom den beslutade budgeten.
- Kassalikviditeten ska överstiga 100 procent.

Periodens resultat uppgick till 2 502 tkr medan helårsprognosen tyder på ett negativt resultat motsvarande 11 256 tkr. Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets kommer aktivt under året att arbeta mot en budget i balans.

Länstrafiken Sörmland AB har i sin tur följande finansiella mål för god ekonomisk hushållning;

- positivt resultat,
- förvaltningskostnaderna får årligen uppgå till högst tjugo procent av totala kostnader förutsatt att nuvarande uppdragsvolym inte väsentligen förändras, och
- kassalikviditeten ska överstiga 100 procent.

Länstrafiken Sörmland ABs resultat uppgick till 285 tkr för perioden januari till och med mars 2017. Vidare uppgick Länstrafikens procentuella andel av förvaltningskostnaderna till 2,16 procent av de totala kostnaderna. Kassalikviditeten, förhållandet mellan omsättningstillgångar och kortfristiga skulder, uppgick vid utgången av mars 2017 till 474 procent. Vid utgången av mars 2017 uppfyller Länstrafiken Sörmland ABs samtliga beslutade finansiella mål för bolaget.

# Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning

**Myndighetens ekonomiska hushållning bedöms genom en samlad bedömning av måluppfyllelse inom de fem funktionerna Tillgänglighet, Attraktivitet, Miljö, Effektivitet och Regional utveckling samt medarbetarperspektivet och det ekonomiska perspektivet.**

Ett antal indikatorer används för att värdera funktionerna, tillsammans med en kvalitativ värdering baserat på de aktiviteter som genomförts under den aktuella perioden. Värdering av detta samt sammanställning av nyckeltal genomförs generellt årsvis, med undantag av resande, kostnads- och intäktsutveckling samt nöjdhet som redovisas varje månad.

Vad gäller verksamhetens måluppfyllelse, 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 en formell 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.

## Mål och visioner

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet ska svara för att den regionala kollektivtrafiken utförs på ett kvalitativt och kostnadseffektivt sätt så att den bidrar till regional utveckling, god miljö och tillgodoser invånarnas behov av kollektivtrafik.

Det övergripande målet för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet är att skapa en attraktiv kollektivtrafik för hållbar tillväxt och utveckling.

Vår värdegrund, den moderna myndigheten som är hållbar, professionell och lyhörd, och våra principer är ledstjärnor på vägen.

Designprinciperna, som finns för att myndigheten ska fokusera på sitt uppdrag och uppnå ägarnas vision, är *Kunden i centrum*, *Strategisk ledning för kollektivtrafiken*, *Ansvar för uppdraget* och *Effektiv organisation*.

# Aktiviteter under perioden per funktionsområde

<b>TILLGÄNGLIGHET</b>	<p>Under perioden har arbete skett tillsammans med Regionförbundet och Trafikverket för att identifiera och planera insatserna inför kommande Länsplan. Underlag utgör främst en inventering av större bytespunkters funktion och tillgänglighet samt resandestatistik.</p> <p>Tillgänglighetsaspekter är dessutom mycket centrala när detaljerna för de nya järnvägsfordonen utvecklas, och myndigheten tar fortlöpande del av detta arbete.</p>
<b>ATTRAKTIVITET</b>	<p>Till tidtabellskiftet i december 2016 lanserades Ny trafik 2017 med förbättrad regionalstågstrafik på samtliga sträckor som berör länet. Reaktionen och kommentarerna var överlag positiva, men för inpendlare till Sörmland medförde tidtabellsskiftet också en del försämringar. För att erbjuda en attraktiv trafik pareras försämringarna tillfälligt med tågbuslösningar (Stockholm-) Södertälje Syd - Nyköping (redan igång) samt (Stockholm-) Södertälje Syd - Eskilstuna (under uppstart).</p> <p>Utvecklingen av resandet med buss är fortsatt positivt. Antalet påstigande ökade med 12 procent under perioden. Resultatet ska värderas utifrån att påsken i år infaller under april månad, till skillnad från 2016 då påsken inföll i mars månad. Det vill säga, att en del av ökningen kan förklaras med en kalendereffekt.</p> <p>Under årets första månader intensifierades även förberedelserna inför lanseringen av den nya pendlarbiljetten Movingo i höst. I Movingo inkluderas alltid anslutande trafik vid köp av ett periodkort för regionalståg, vilket är något som kommer att underlätta för många pendlare från Sörmland till bland annat Stockholm.</p>
<b>MILJÖ</b>	<p>Den allmänna kollektivtrafiken med buss körs med förnybara drivmedel sedan januari 2016, med undantag för de tillfällen när inte biogasen räcker till, och naturgas används istället. Från årsskiftet ställs även kraven, i de nya avtalen för serviceresor från januari 2017 - att fordonen ska köras med förnybara drivmedel. För att ytterligare säkerställa användningen av förnybara drivmedel samt skapa en attraktivare stadskärna med en lägre bullernivåer, kommer tio stadsbussar att bytas ut mot elbussar i Eskilstunas tätort under 2017.</p> <p>Under perioden har möjliga långsiktiga förutsättningar gällande förnybara drivmedel kartlagts. Detta för att underlätta strategiska drivmedelsval i framtiden för kollektivtrafiken i Sörmland.</p>
<b>EFFEKTIVITET</b>	<p>Periodens utfall präglas av minskade intäkter som en följd av taxesänkningen och ökade kostnader - bland annat på grund av en ogynnsam indexutveckling. Detta medför att den så kallade kostnadstäckningsgraden minskade markant från 42 procent 2016 till nu 34 procent. Även nettokostnaden per personkilometer ökar, från 1,64 kr till 1,79 kr.</p> <p>Den minskade intäktsmassan under första kvartalet ska värderas utifrån att taxesänkningar, av erfarenhet, leder till ökat resandet men med viss fördröjning.</p>
<b>REGIONAL UTVECKLING</b>	<p>Stor betydelse för regional utveckling har satsningarna på regionalstågstrafiken. I slutet av 2016 utökades trafiken med regionalståg utmed samtliga sträckor som berör Sörmland. Tillverkning av nya järnvägsfordon för MÅLAB:s upphandlade trafik pågår och tursättning av de första fordonen planeras till 2019. I samband med detta kommer turutbudet att förbättras ytterligare.</p> <p>Satsningarna på bättre trafik, moderna fordon och nya pendlarkorten Movingo innebär att pendlingen med kollektiva färdmedel i Mälardalsregionen kommer att underlättas avsevärt de närmsta åren.</p> <p>Under perioden har även utredningsarbetet kring MÅLAB:s kommande trafikavtal, efter 2020/21/22 (beroende på om option utlöses) till och med 2028, påbörjats.</p>

# Riskbedömning avseende verksamhetens framtida måluppfyllelse



## Riskfaktorer som återfinns på en mer övergripande nivå

**Omvärldsrisker** innebär bland annat risker för att beslut fattade av regering, riksdag eller andra externa aktörer påverkar verksamhetens funktion. Även andra faktorer som befolkningsutveckling och arbetsmarknadsutveckling definieras som omvärldsrisker.

**Finansiella risker** utgörs av till exempel likviditetsrisker, kreditrisker, ränterisker med mera. Under denna faktor definieras även ett globalt eller nationellt ändrat konjunkturläge.

**Legala risker** innebär bland annat risker för ny lagstiftning, nya förordningar eller föreskrifter.

## Riskfaktorer som återfinns i myndighetens omedelbara närhet

**Verksamhetsrisker** inkluderar exempelvis kvalitetsfrågor och kan definieras som risken att verksamheten inte uppnår fastställda verksamhetsmål, att verksamheten inte bedrivs på ett kostnadseffektivt sätt och att avtal med externa parter inte tillämpas korrekt.

Härtill hör även **medarbetarerelaterade risker** som till exempel beroende av nyckelpersoner eller kompetensbrister.

**IT-baserade risker** innebär bland annat risker för beroende av datoriserade system som kräver omfattande säkerhetssystem, risk för att obehöriga tränger in i känsliga system eller att de tekniska systemen inte håller tillräcklig prestanda eller driftsäkerhet med tillräcklig reservkraft för.

## Konkreta verksamhetsrisker på en mer övergripande nivå

### Medborgarperspektivet

Driftsäkerheten av nya tekniska system; betal- och realtidssystem samt bokningssystem. Risken bedöms som medelhög.

### Trafikförsörjningsperspektivet

Den fortsatta processen gällande Ny Trafik 2017, och då främst det fortsatta arbetet med fordonsanskaffning. Risken bedöms som medelhög.

Det fortsatta arbetet med samordningen av den allmänna och särskilda kollektivtrafiken. Risken bedöms som medelhög.

Risk för att tidplanen i arbetet med upphandling av trafik inom Program Trafik 2019-2021 förskjuts. Risken bedöms som medelhög.

Högre indexutveckling än beräknad på drivmedel som används i den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken. Risken bedöms som hög.

### Medarbetarperspektivet

Det fortsatta arbetet med att minska myndighetens beroende av nyckelpersoner respektive kontinuerliga arbete med att säkerställa bemanningen inom den schemalagda verksamheten. Risken bedöms som medelhög.

### Ekonomiskt perspektiv

Finansiell risk hörande till det borgensåtagande myndigheten ingått under 2015. Risken bedöms som låg.

Högre kommande investeringskostnader än beräknad vad gäller exempelvis fastigheter och depåer. Risken bedöms som medelhög.

### Intäkter

Lägre intäktutveckling än budgeterat, främst med anledning av effekterna av nya Sörmlandstaxan och nya produkter. Risken bedöms som hög.

## Periodens arbete med intern kontroll

Under perioden har myndigheten arbetat med aktiviteter i den samlade handlingsplanen – och som följs upp två gånger om året vid ledningens genomgång. Vid årsskiftet fanns sex aktiviteter för åtgärd, men inom ramen för planerad sluttid.

Direktionen beslutade den 16 mars om internkontrollplanen för 2017, och den stora förbättringen i denna, är att ett moment för kontroll av informations-säkerhet finns tillagt.

Utöver intern kontroll, som närmast genomförs den 4-5 maj, utförs intern revision den 2 maj och ledningens genomgång den 18 maj.

## RISKBEDÖMNING

### LÅG RISK

Risker som bedöms vara så låga att de inte kräver någon åtgärd.

### MEDELHÖG RISK

Risker som bedöms vara ganska allvarliga och som kräver någon typ av åtgärd.

### HÖG RISK

Risker som kan medföra allvarlig skada och som måste åtgärdas snarast.



# Verksamhetens förväntade utveckling



**Sammantaget är den förväntade utvecklingen, att verksamheten även fortsatt uppnår en god måluppfyllelse. Anledningarna till detta är de resultat från de aktiviteter som pågår och som kommer att initieras framgent. De sammantagna effekterna kommer att ge medborgarna attraktiva tjänster som efterfrågas.**

Den förväntade utvecklingen för myndighetens verksamhet har nyligen beskrivits i den i mars månad publicerade årsredovisningen och har i all väsentlighet inte förändrats sedan dess. Dock kan noteras att det under perioden skett ett omfattande arbete i flertalet av den förväntade utvecklingens beskrivna områden. Därutöver har effekter av den införda Sörmlandstaxan synliggjorts.

I årsredovisningen lyftes bland annat väsentligheten för Sörmland att nära samverka med andra aktörer i Östra Mellansverige, om effekter av Citybanans öppnande nu i juli månad samt om bildande av länsregion. Därutöver lyftes tre särskilt viktiga, mer verksamhetsnära, utmaningar vilka behandlade de kommande trafikupphandlingarna och behovet av en framåtlutad avtalsrelation, ökad kundnöjdhet bland annat genom fortsatt digitalisering samt organisationens förmåga att driva utveckling och dra nytta av de verktyg som finns.

Vad gäller organisation är det framförallt frågan om Sörmland som länsregion som processats vidare och en förväntad utveckling är, för myndighetens vidkommande, synnerligen radikal. Detta då myndigheten föreslås att, tillsammans med Landstinget Sörmland och Regionförbundet Sörmland, från 1 januari 2019 bilda det nya Region Sörmland.

Frågeställningar inom ramen för programmet Trafik 2019-2021, vilka innehåller samtliga kommande buss- och serviceresorsupphandlingar i nämnda perioden, har närmare formulerats under delårsperioden. Dessa förväntas ge effekt så att kravspecifikationerna till de nya avtalen anpassas så att de bidrar till god konkurrens bland anbudsgivare, att medborgarnas nöjdhet med kollektivtrafiken och dess kringtjänster genomgående blir positiv och att fler väljer att resa kollektivt.

En ekonomisk effekt kommer uppstå som följd av kravställning och konkurrens i upphandlingen men främst som följd av val av trafikomfattning. Den förväntade utvecklingen här är bland annat att medlemmarna, och innan vårterminens utgång, avger sin trafikbeställning och för flertalet av medlemmarna inkluderande just den trafikvolym man önskar ingår i kravställningen av nya avtal.

*”Sammantaget är den förväntade utvecklingen, att verksamheten även fortsatt uppnår en god måluppfyllelse.”*

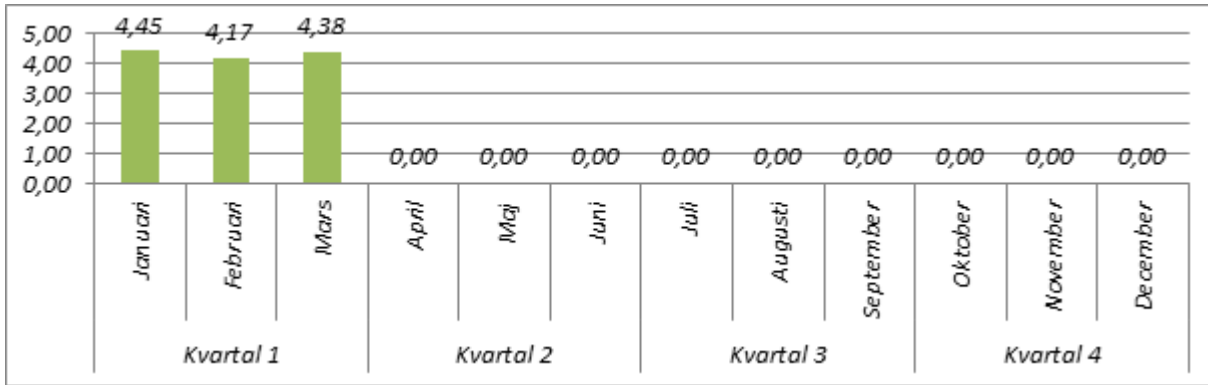
Frågeställningar inom ramen för MÅLABs verksamhet, och nu närmast kravställning för etapp 2, har intensifierats nu under delårsperioden och MÅLABs förväntan, tillika myndighetens förväntade utveckling, är att vi genom arbete på hemmaplan underlättar framskridandet i processen och lägger grunder inför kommande ställningstagande och beslut genom att bereda, förankra och föreslå inriktningsbeslut. Även här kommer den främsta ekonomiska effekten bestå av den av landstinget i kommande trafikbeställning ingående trafikvolymen för tågtrafiken.

Servicecenter Sörmland har numer fyllt ett år och är likt tidigare nämnt en verksamhet vars tjänster är avgörande för utvecklingen av såväl den allmänna som den särskilda kollektivtrafiken. Servicecenter Sörmland förväntas därutöver leda utvecklingen av samordningen av våra tjänster. Tjänster, som förväntas automatiseras i takt med att det är enkelt att omsätta denna typ av tjänster som automatiserade. Ytterligare viktiga pusselbitar i moderniseringen av verksamheten, och även dessa tidigare nämnda, är de nya tekniska systemen, digitaliseringen och att fortsatt arbeta för och följa utvecklingen av kombinerad mobilitet.



# Tabeller och diagram

## Kundnöjdhet – Servicecenter Sörmland



### De påståenden som ställs är:

1. Det är lätt att komma fram på telefonen till Servicecenter.
2. De som svarar är trevliga och tillmötesgående.
3. Bilarna kommer i tid inom 10 minuter från utlovad tid.
4. När jag beställer "senaste framme tid" kommer jag fram i tid.
5. Förarna är trevliga och tillmötesgående.
6. Jag fick hjälp med det jag ville ha hjälp med

Tabellen ovan visar månadsvis ett sammanlagt snitt av de sex frågorna tillhörande kundundersökningen.

## Samtalsstatistik – Servicecenter Sörmland

januari-mars 2017	Antal inkomna samtal	Antal besvarade samtal	< 30 sek	30-60 sek	1-2 min	2-5 min	5-10 min	> 10 min	Medel kötid	Servicenivå
<b>Serviceresor</b>	65 068	61 214	42 832	6 292	5 573	5 120	1 346	155	00:48	80,2%
<b>Trafikledning</b>	19 130	17 391	11 630	2 188	1 812	1 473	271	17	00:45	79,5%
<b>Allmänna kollektivtrafiken</b>	13 993	10 995	7 278	1 090	1 206	1 064	315	42	00:50	76,1%

### Vanligt förekommande synpunkter för den särskilda kollektivtrafiken

Kategori	jan 2017	feb 2017	mars 2017	Totalt
Felbokningar	10	13	15	38
Förare - bemötande	17	9	7	33
Förseningar	41	17	16	74
Egenavgifter	11	1	1	13
Fordon	5	4	5	14
Borttappat föremål	13	2	7	22
Resan	12	8	3	23

### Vanligt förekommande synpunkter för den allmänna kollektivtrafiken

Kategori	jan 2017	feb 2017	mars 2017
Avgång	297	191	132
Fordon	69	51	26
Fråga	58	63	64
Förbiåkt	95	161	204
Klagomål	185	149	155
Reklamation	102	68	81
Resegaranti	107	90	40
Synpunkt	44	40	34
Önskemål	99	40	29
<b>Summa</b>	<b>1057</b>	<b>860</b>	<b>766</b>

## Medarbetare

Antal medarbetare	mars 2017	mars 2016
Tillsvidareanställda	60,0	53,0
Tillsvidareanställda årsarbetare	58,4	51,4
Visstidanställda/vikarier	8,0	2,0
Visstidanställda årsarbetare	7,5	2,0
<b>Tillsvidareanställda totalt</b>	<b>68,0</b>	<b>55,0</b>
<b>Årsarbetare totalt</b>	<b>65,9</b>	<b>53,4</b>

## Sjukfrånvaro

Sjukfrånvaro %	jan-mars 2017	jan-mars 2016	jan-mars 2015
<b>Totalt för alla medarbetare</b>	<b>7,1</b>	<b>3,7</b>	<b>3,4</b>
kvinnor	7,0	4,3	3,2
män	7,3	2,7	3,8
Personer upp till 29 år	16,0	12,6	13,2
Personer 30 år och äldre	4,2	4,3	3,7
dag 1-14	4,6	3,3	2,5
> 60 dagar	1,3	0	0

## Genomförda serviceresor

Antal genomförda resor	jan 2017	feb 2017	mars 2017
<b>Totalt</b>	<b>33 379</b>	<b>32 729</b>	<b>39 341</b>
<i>därav färdtjänst</i>	12 625	12 508	14 707
<i>därav omsorgsresor</i>	6 866	6 676	7 939
<i>därav sjukresor</i>	8 481	8 217	9 364
<i>därav skol- och särskolesor</i>	4 137	3 778	5 471
<i>därav övrigt</i>	2 800	1 550	1 782
<b>Eskilstuna, totalt</b>	<b>13 878</b>	<b>13 415</b>	<b>16 675</b>
<i>därav färdtjänst</i>	4 311	4 289	4 966
<i>därav omsorgsresor</i>	4 168	4 119	4 873
<i>därav skol- och särskolesor</i>	4 137	3 778	5 471
<i>därav övrigt</i>	2 385	1 229	1 365
<b>Flen, totalt</b>	<b>1 724</b>	<b>1 672</b>	<b>2 047</b>
<i>därav färdtjänst</i>	849	762	1 000
<i>därav omsorgsresor</i>	875	910	1 047
<i>därav övrigt</i>	0	0	0
<b>Gnesta, totalt</b>	<b>951</b>	<b>877</b>	<b>1 081</b>
<i>därav färdtjänst</i>	892	814	1 003
<i>därav omsorgsresor</i>	59	63	78
<i>därav övrigt</i>	0	0	0
<b>Katrineholm, totalt</b>	<b>1 326</b>	<b>1 368</b>	<b>1 553</b>
<i>därav färdtjänst</i>	1 326	1 368	1 549
<i>därav omsorgsresor</i>	0	0	0
<i>därav övrigt</i>	0	0	4
<b>Nyköping, totalt</b>	<b>2 337</b>	<b>2 303</b>	<b>2 715</b>
<i>därav färdtjänst</i>	2 061	2 091	2 449
<i>därav omsorgsresor</i>	274	210	266
<i>därav övrigt</i>	2	2	0
<b>Oxelösund, totalt</b>	<b>1 017</b>	<b>981</b>	<b>1 146</b>
<i>därav färdtjänst</i>	637	640	727
<i>därav omsorgsresor</i>	380	341	419
<i>därav övrigt</i>	0	0	0
<b>Trosa, totalt</b>	<b>908</b>	<b>899</b>	<b>1 014</b>
<i>därav färdtjänst</i>	814	818	923
<i>därav omsorgsresor</i>	93	80	90
<i>därav övrigt</i>	1	1	1
<b>Vingåker, totalt</b>	<b>499</b>	<b>472</b>	<b>574</b>
<i>därav färdtjänst</i>	376	378	461
<i>därav omsorgsresor</i>	123	94	113
<i>därav övrigt</i>	0	0	0
<b>Landstinget, totalt</b>	<b>8 481</b>	<b>8 531</b>	<b>9 767</b>
<i>därav sjukresor</i>	8 074	8 217	9 364
<i>därav övrigt</i>	407	314	403
<b>Strängnäs totalt</b>	<b>2 258</b>	<b>2 211</b>	<b>2 769</b>
<i>därav färdtjänst</i>	1 359	1 348	1 629
<i>därav omsorgsresor</i>	894	859	1 131
<i>därav övrigt</i>	5	4	9

## Genomförd allmän kollektivtrafik i servicereavtalen

	jan 2017	feb 2017	mars 2017
<b>Totalt</b>	<b>1 179</b>	<b>1 214</b>	<b>1 316</b>
<i>varav anropsstyrd linjelagd trafik</i>	264	326	299
<i>varav anropsstyrd tidsatt kompletteringstrafik</i>	33	48	51
<i>varav linjestyrd trafik (fasta turer med taxi)</i>	882	840	966

## Antal påstigande - Landsbygdstrafiken

Landsbygdstrafiken (buss)	Påstigande	Förändring
<b>Eskilstuna, totalt</b>	207 627	22%
<b>exkl. skolkort</b>	95 910	12%
<b>exkl. skolkort och Fria resor 65+</b>	92 778	8%
<b>Flen, totalt</b>	91 851	-3%
<b>exkl. skolkort</b>	57 016	-5%
<b>Gnesta, totalt</b>	48 161	3%
<b>exkl. skolkort</b>	30 577	5%
<b>Katrineholm, totalt</b>	111 325	-4%
<b>exkl. skolkort</b>	66 697	-3%
<b>Nyköping, totalt</b>	267 487	4%
<b>exkl. skolkort</b>	158 551	10%
<b>Oxelösund, totalt</b>	61 552	-2%
<b>exkl. skolkort</b>	45 422	1%
<b>Strängnäs, totalt</b>	151 873	10%
<b>exkl. skolkort</b>	86 882	9%
<b>Trosa, totalt (exkl. Trosabussen)</b>	41 133	0%
<b>exkl. skolkort</b>	29 467	-1%
<b>Vingåker, totalt</b>	53 146	0%
<b>exkl. skolkort</b>	32 368	2%
<b>Utanför länet</b>	18 491	7%
<b>exkl. skolkort</b>	15 326	2%
<b>Landsbygd, totalt</b>	1 052 646	6%
<b>exkl. skolkort</b>	618 216	5%
<b>resor med regionala linjer totalt</b>	439 856	1%

## Antal påstigande - Stadstrafiken

Stadstrafiken (buss)	Påstigande	Förändring
<b>Eskilstuna, totalt</b>	1 767 738	19%
<b>exkl. skolkort</b>	845 594	7%
<b>exkl. skol- och Fria resor 65+</b>	747 604	-6%
<b>Katrineholm, totalt</b>	63 740	0%
<b>exkl. skolkort</b>	51 444	3%
<b>Nyköping, totalt</b>	324 624	0%
<b>exkl. skolkort</b>	283 686	13%
<b>Strängnäs, totalt</b>	116 595	15%
<b>exkl. skolkort</b>	85 279	13%
<b>Flen, totalt</b>	10 727	ny trafik
<b>exkl. skolkort</b>	9 826	

## Antal påstigande - Totalt

Totalt	Påstigande	Förändring
<b>Landsbygd och stad</b>	3 336 070	12%
<b>exkl. skolkort</b>	1 894 045	8%

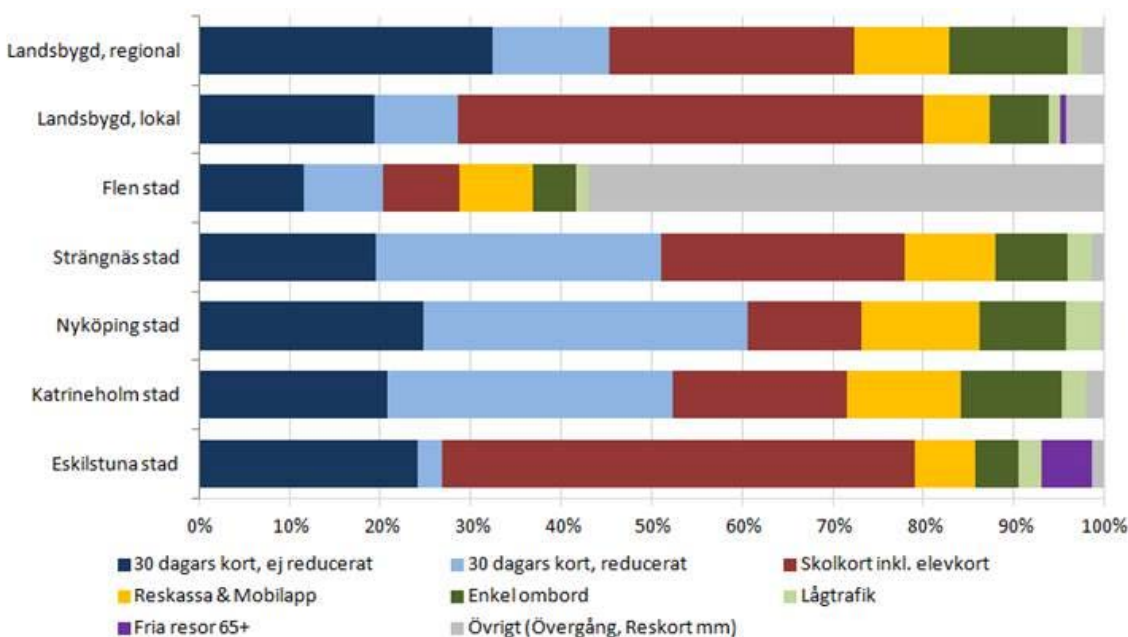
## Produktsortiment och val av produkt

Typ av Färdbevis (samlingsbegrepp)	Ingående biljettyper (gammalt biljettsystem)	Antal påstigande jan-mars 2016	Ingående biljettyper (nytt biljettsystem)	Antal påstigande jan-mars 2017	Förändring
Periodkort, exkl länskort, ej prisreducerat	Stads-, Pendlarkort	816 342	Zonkort, 30-dagars	684 304	-16,2%
Periodkort för länet, länskort, ej prisreducerat	Sörmlandkort	22 031	Länskort, 30-dagars	122 910	457,9%
Skolkort	Elevkort, Grundskolekort län & kommun, Gymn. Län & kommun, halvdagarskort	1 209 821	Elevkort, Skolkort län & zon, halvdagarskort ("300-trip")	1 442 022	19,2%
Periodkort Ungdom	Ungdomskort	189 052	Läns- & zonkort, 30-dagars (reducerat pris, ungdom & student)	335 222	77,3%
Förköpta enkelbiljetter	Rabattkort ungdom/vuxen, mobilbiljett	257 483	Reskassa Vuxen & Ungdom/student, mobilapp	270 787	5,2%
Seniorprodukter	Rabattkort senior	65 881	Fria resor 65+	101 441	54,0%
Enkelbiljetter, ej prisreducerade	Kontant vuxen	156 761	Enkel Vuxen	154 204	-1,6%
Enkelbiljetter, reducerat pris	Kontant skolorngdom	68 014	Enkel Ungdom/Student	74 717	9,9%
Periodkort Lågtrafik	(fanns ej)		Lågtrafik kort	78 471	-
Reskort offentliga organisationer (tjänsteresor kommuner, landsting, skolresor, Migrationsverket)	Enkelreskort vuxen & ungdom	42 823	UltraLight kort	11 230	-73,8%
Övriga	TiM, Resplus, SL kort Gnesta, byten, shoppingkort	161 167	TiM, Resplus, SL kort Gnesta, byten, 24/72 timmars kort	60 762	-62,3%
<b>Totalt</b>		<b>2 967 344</b>		<b>3 336 070</b>	<b>12,4%</b>

Med anledning av den nya Sörmlandstaxan är en direkt jämförelse av produkterna bara delvis möjligt, se tabellen ovan. Följande kommentarer:

- Skolkorten är fortfarande den vanligaste produkten med 1,44 miljoner resor mellan januari och mars 2017. Resor med skolkort har dessutom ökat kraftigt.
- Antalet resor med de klassiska pendlarprodukterna (30 dagars kort, ej prisreducerade) ligger då som nu på drygt 800 000, men andelen länskort har ökat kraftigt på grund av sänkt pris.
- Antalet resor med prisreducerade periodkort har ökat markant, korten gäller nu också för studenter och inte bara elever
- Resor med förköpta enkelbiljetter ökar tack vare en femdubbling av resandet med mobilapp-biljetter (nu närmare 50 000 resor)
- Det genomfördes betydligt fler resor med det avgiftsfria Fria resor 65+ om man jämför det med antalet resor med Rabattkort Senior.
- Enkelbiljetterna (det vill säga kortbetalning ombord) har totalt sett ökat något.
- Antalet resor med enkelkorterna som säljs till offentliga organisationer för exempelvis tjänsteresor och skolklassresor i länet, men även till Migrationsverket, minskar kraftigt. Det kan antagligen förklaras med att försäljningen av dessa kort kom igång något senare än övriga produkter när Sörmlandstaxan etablerades i höstas, men även genom att Migrationsverkets inköp har minskat markant de senaste månaderna.
- Övrigt minskar främst på grund av att bytesresor nu kan registreras mer noggrant under respektive färdbevis.

## Andel resor med myndighetens produkter jan-mars 2017



Andel resor i procent med Sörmlandstrafikens produkter efter område jan-mars 2017. I diagrammet framgår att valet av de olika produkterna skiljer sig åt något mellan de olika områdena. Exempelvis har prisreducerade 30 dagarskort i stadstrafiken Eskilstuna fortfarande bara relativt liten betydelse, även om antalet resor har fyrdubblats jämfört med Ungdomskorten jan-mars 2016 vilket antagligen är en effekt av att de nya korten nu även gäller för studenter. Den låga andelen prisreducerade 30 dagarskort i Eskilstuna beror för övrigt på att de så kallade elevkorterna ges till samtliga skolelever. Andelen resor med skolkort är störst i Eskilstuna och den lokala landsbygdstrafiken. Flens stadstrafiklinje har en mycket hög andel "Övrigt" vilket beror på avgiftsfria resor under januari månad.

## Trafikföretag – Särskild kollektivtrafik

Område	Trafikföretag	Antal fordon			
		Personbilar (inkl backup)	Special- fordon	Bår- fordon	Trappklättrar- fordon
Eskilstuna	AB Trendtaxi	25	31	5	2
Flen	Taxi 10 000 AB	5	3	1	1
Gnesta	VTV Transport och Taxi AB	5	1	1	0
Katrineholm	Cabonline Region öst AB	7	5	3	1
Nyköping	Taxi Nyköping-Oxelösund AB	9	0	0	0
Nyköping	8 Pax AB	0	6	3	1
Nyköping	Taxi 10 000 AB	0	1	0	1
Oxelösund	VTV Transport och Taxi AB	3	1	0	0
Strängnäs	Keolis Sverige AB	7	3	1	1
Trosa	VTV Transport och Taxi AB	3	2	0	1
Vingåker	Högstad Produktion AB	3	2	1	1

## Trafikföretag – Allmän kollektivtrafik med buss

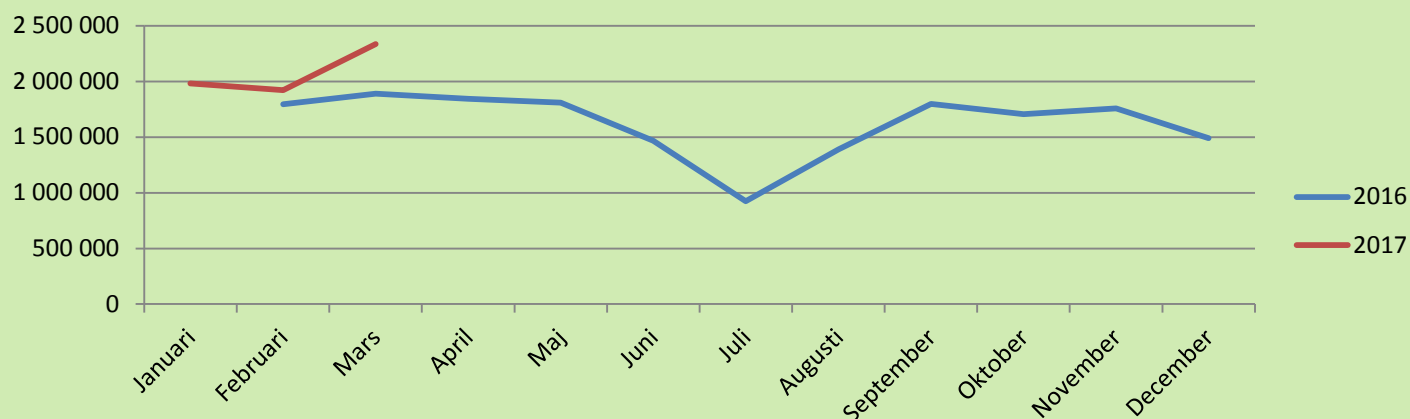
Område	Trafikföretag	Antal fordon
Flen		
Katrineholm	Nobina Sverige AB	46
Vingåker		
Eskilstuna	Transdev Sverige AB	81
Strängnäs	Bergkvarabuss AB	33
Nyköping		
Trosa	Nobina Sverige AB	82
Skärgårdstrafik	M/S Thor	
Nyköping	Skärgårdsturer	1

## Samordningsvinst (kr) – Särskild kollektivtrafik

År	januari	februari	mars
2016		1 794 235	1 890 357
2017	1 982 372	1 922 245	2 334 928

## Samordningsvinst – Särskild kollektivtrafik

### Samordningsvinst per månad (kr)



# Våra räkenskaper

## DRIFTREDOVISNING – TOTALT

Totalt	Budget 2017	Utfall jan-mars 2017	Prognos 2017	Avvikelse prognos budget
<b>Intäkter (tkr)</b>				
<b>Intäkter från medborgarna</b>	<b>119 210</b>	<b>28 391</b>	<b>107 701</b>	<b>-11 509</b>
Varav				
<b>Biljettintäkter</b>	<b>115 066</b>	<b>28 331</b>	<b>107 170</b>	<b>-7 896</b>
Biljettintäkter landsbygd	59 511	13 079	52 391	-7 120
Biljettintäkter stadstrafik	55 555	15 252	54 779	-776
<b>Övriga intäkter</b>	<b>3 613</b>	<b>60</b>	<b>531</b>	<b>-3 082</b>
Varav				
Reklamintäkter	531	60	531	0
Övrigt	60			
<b>Intäkter från medlemmarna</b>	<b>702 312</b>	<b>177 528</b>	<b>704 521</b>	<b>2 209</b>
Varav				
Medlemsavgifter	648 604	162 988	650 979	2 375
Skolkort	50 333	14 540	53 542	3 209
<b>Summa intäkter</b>	<b>821 522</b>	<b>205 919</b>	<b>812 223</b>	<b>-9 299</b>
<b>Kostnader (tkr)</b>				
<b>Förvaltningskostnader</b>	<b>57 898</b>	<b>13 841</b>	<b>55 908</b>	<b>-1 990</b>
Varav:				
Personalkostnader, intern personal	41 419	11 018	41 925	506
Arvoden inkl. konsulter	5 695	942	6 564	869
Lokalkostnader	1 965	16	2 087	122
Föreningsavgifter	1 108	873	70	-1 038
Övrigt kontorsrelaterat	7 711	992	5 262	-2 449
<b>Trafikrelaterade kostnader</b>	<b>42 525</b>	<b>5 803</b>	<b>20 139</b>	<b>-22 386</b>
Varav:				
Tekniska system	12 551	5 059	12 130	-421
Försäljningskostnader	8 177	389	8 171	-6
Infrastrukturkostnader (depåer mm)	-776	156	-972	-196
Övrigt trafikrelaterat (stationsavgifter)	22 574	199	810	-21 764
<b>Trafikkostnader</b>	<b>721 096</b>	<b>183 773</b>	<b>747 432</b>	<b>26 336</b>
Varav				
Landsbygd buss	320 225	80 292	324 089	3 864
Stadstrafik	173 930	44 861	174 683	753
Tåg	117 278	30 151	132 133	14 855
Anropsstyrd trafik	1 755	85	1 685	-70
Serviceresor	104 533	27 960	111 467	6 934
Riksfärdtjänst	3 376	423	3 375	-1
<b>Summa kostnader</b>	<b>821 519</b>	<b>203 417</b>	<b>823 479</b>	<b>1 960</b>
<b>Periodens resultat</b>	<b>1</b>	<b>2 502</b>	<b>-11 256</b>	<b>-11 255</b>



## DRIFTREDOVISNING – ALLMÄN KOLLEKTIVTRAFIK

	Budget 2017	Utfall jan-mars 2017	Prognos 2017	Avvikelse prognos budget
<b>Allmän kollektivtrafik</b>				
<b>Intäkter (tkr)</b>				
<b>Intäkter från medborgarna</b>	<b>115 597</b>	<b>28 391</b>	<b>107 701</b>	<b>-7 896</b>
Varav				
<b>Biljettintäkter</b>	<b>115 066</b>	<b>28 331</b>	<b>107 170</b>	<b>-7 896</b>
Biljettintäkter landsbygd	59 511	13 079	52 391	-7 120
Biljettintäkter stadstrafik	55 555	15 252	54 779	-776
<b>Övriga intäkter</b>	<b>531</b>	<b>60</b>	<b>531</b>	<b>0</b>
Varav				
Reklamintäkter	531	60	531	0
<b>Intäkter från medlemmarna</b>	<b>575 112</b>	<b>146 334</b>	<b>578 795</b>	<b>3 683</b>
Varav				
Medlemsavgifter	524 779	131 794	525 253	474
Skolkort	50 333	14 540	53 542	3 209
<b>Summa intäkter</b>	<b>690 708</b>	<b>174 725</b>	<b>686 497</b>	<b>-4 211</b>
<b>Kostnader (tkr)</b>				
<b>Förvaltningskostnader</b>	<b>39 187</b>	<b>9 849</b>	<b>38 747</b>	<b>-440</b>
Varav:				
Personalkostnader, intern personal	26 788	7 162	26 073	-715
Arvoden inkl. konsulter	5 010	846	5 918	908
Lokalkostnader	1 632	13	1 669	37
Föreningsavgifter	1 108	873	70	-1 038
Övrigt kontorsrelaterat	4 649	955	5 017	368
<b>Trafikrelaterade kostnader</b>	<b>38 333</b>	<b>3 197</b>	<b>16 963</b>	<b>-21 370</b>
Varav:				
Tekniska system	8 358	2 453	8 984	626
Försäljningskostnader	8 177	389	8 141	-36
Infrastrukturkostnader (depåer mm)	-776	156	-972	-196
Övrigt trafikrelaterat (stationsavgifter)	22 574	199	810	-21 764
<b>Trafikkostnader</b>	<b>613 188</b>	<b>155 389</b>	<b>632 591</b>	<b>19 403</b>
Varav				
Landsbygd buss	320 225	80 292	324 090	3 865
Stadstrafik	173 930	44 861	174 683	753
Tåg	117 278	30 151	132 133	14 855
Anropsstyrd trafik	1 755	85	1 685	-70
<b>Summa kostnader</b>	<b>690 708</b>	<b>168 435</b>	<b>688 300</b>	<b>-2 408</b>
<b>Periodens resultat</b>	<b>0</b>	<b>6 291</b>	<b>-1 804</b>	<b>-1 804</b>

## DRIFTREDOVISNING – SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK

Särskild kollektivtrafik	Budget 2017	Utfall jan-mars 2017	Prognos 2017	Avvikelse prognos budget
<b>Intäkter (tkr)</b>				
<b>Intäkter från medlemmarna</b>	<b>125 727</b>	<b>31 193</b>	<b>125 727</b>	<b>0</b>
Varav				
Serviceresor	122 351	30 770	122 351	0
Riksfärdtjänst	3 376	423	3 376	0
<b>Summa intäkter</b>	<b>125 727</b>	<b>31 193</b>	<b>125 727</b>	<b>0</b>
<b>Kostnader (tkr)</b>				
<b>Förvaltningskostnader</b>	<b>14 608</b>	<b>3 991</b>	<b>17 161</b>	<b>2 553</b>
Varav				
Personalkostnader, intern personal	13 633	3 856	15 852	2 219
Arvoden inkl. konsulter	354	95	646	292
Lokalkostnader	308	3	417	109
Övrigt kontorsrelaterat	312	37	246	-66
<b>Trafikrelaterade kostnader</b>	<b>3 211</b>	<b>2 606</b>	<b>3 176</b>	<b>-35</b>
Varav				
Tekniska system	3 211	2 606	3 146	-65
Försäljningskostnader	0	0	30	30
<b>Trafikkostnader</b>	<b>107 909</b>	<b>28 383</b>	<b>114 842</b>	<b>6 933</b>
Varav				
Serviceresor	104 533	27 960	111 467	6 934
Riksfärdtjänst	3 376	423	3 375	-1
<b>Summa kostnader</b>	<b>125 727</b>	<b>34 980</b>	<b>135 179</b>	<b>9 451</b>
<b>Periodens resultat</b>	<b>0</b>	<b>-3 787</b>	<b>-9 452</b>	<b>-9 452</b>

## RESULTATRÄKNING

Resultaträkning, belopp i tkr

	<u>Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet</u>		<u>Samlad Redovisning</u>		Budget 2017	Prognos 2017
	Utfall jan- mars 2017	Utfall jan - mars 2016	Utfall jan - mars 2017	Utfall jan - mars 2016		
Verksamhetens intäkter	47 405	54 805	47 405	103 560	165 726	178 630
Verksamhetens kostnader	-207 581	-186 592	-206 419	-393 863	-813 120	-840 606
Avskrivningar	-311	-517	-1 272	-2 748	-3 919	-1 314
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>	<b>-160 487</b>	<b>-132 304</b>	<b>-160 286</b>	<b>-293 051</b>	<b>-651 314</b>	<b>-663 290</b>
Medlemsbidrag	162 988	149 903	162 988	312 891	651 314	650 979
Övriga bidrag	0	0	0		0	1 060
Finansiella intäkter	0	0	0		0	
Finansiella kostnader	0		0		0	-5
<b>Periodens resultat</b>	<b>2 501</b>	<b>17 599</b>	<b>2 702</b>	<b>19 840</b>	<b>0</b>	<b>-11 256</b>

## BALANSRÄKNING

Balansräkning, belopp i tkr

	<u>Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet</u>		<u>Samlad Redovisning</u>	
	Utfall mars 2017	Utfall 2016	Utfall mars 2017	Utfall 2016
<b>TILLGÅNGAR</b>				
Anläggningstillgångar				
Materiella	8 029	20 421	37 741	51 125
Finansiella	40 150	40 150	1 200	1 200
<b>S:a anläggningstillgångar</b>	<b>48 179</b>	<b>60 571</b>	<b>38 941</b>	<b>52 325</b>
Omsättningstillgångar				
Fordringar	96 034	46 976	96 034	49 677
Kassa/bank	71 092	94 859	80 254	102 347
<b>S:a omsättningstillgångar</b>	<b>167 126</b>	<b>141 835</b>	<b>176 288</b>	<b>152 023</b>
<b>S:A TILLGÅNGAR</b>	<b>215 305</b>	<b>202 406</b>	<b>215 229</b>	<b>204 348</b>
<b>EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER</b>				
Eget kapital	41 553	56 650	42 292	56 050
varav årets resultat	2 501	17 599	2 702	17 054
<b>S:a eget kapital</b>	<b>41 553</b>	<b>56 650</b>	<b>42 292</b>	<b>56 050</b>
Avsättningar för pensioner	1 980	785	1 980	785
Skulder				
Långfristiga skulder		10 000		8982748
<b>S:a långfristiga skulder</b>		<b>10 000</b>		<b>8982748</b>
Kortfristiga skulder	171 773	134 971	170 958	138 530
<b>S:a kortfristiga skulder</b>	<b>171 773</b>	<b>134 971</b>	<b>170 958</b>	<b>138 530</b>
<b>S:A EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SK</b>	<b>215 305</b>	<b>202 406</b>	<b>215 229</b>	<b>204 348</b>
Ställda säkerheter	Inga	Inga		
Ansvarsförbindelser	1 909 091	1 909 091		

## FÖRDELNING PER MEDLEM - TOTALT

Totalt (tkr)	Budget 2017	Utfall jan-mars 2017	Prognos 2017	Avvikelse Prognos/Budget
<b>Intäkter</b>	<b>165 929</b>	<b>42 931</b>	<b>161 244</b>	<b>-4 686</b>
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	59 511	13 079	52 391	-7 120
Biljettintäkter, Stadstrafik	55 555	15 252	54 779	-776
Skolkort/elevkort	50 333	14 540	53 542	3 210
Övriga intäkter	531	60	531	0
<b>Kostnader</b>	<b>690 708</b>	<b>168 435</b>	<b>688 300</b>	<b>-2 408</b>
<b>Förvaltningsavgifter</b>	39 187	9 849	38 746	-441
<b>Trafikrelaterade nettokostnader</b>	38 333	3 197	16 964	-21 369
<b>Trafikkostnader</b>	613 188	155 389	632 590	19 402
Landsbygdstrafik Buss	320 225	80 292	324 089	3 864
Stadstrafik	173 930	44 861	174 683	753
Tåg	117 278	30 151	132 133	14 855
Övrig trafik	1 755	85	1 685	-70
<b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>	<b>524 779</b>	<b>125 504</b>	<b>527 056</b>	<b>2 277</b>
Trafikkostnad Serviceresor	104 533	27 960	111 467	6 934
Riksfärdtjänst och långa sjukresor	3 375	423	3 375	0
Särskild kollektivtrafik adm kostnader	17 819	6 597	20 337	2 518
<b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b>	<b>125 727</b>	<b>34 981</b>	<b>135 179</b>	<b>9 452</b>

Totalt visar prognosen för kostnadsfördelningen på ett resultat som är 2 277 tkr högre än budget för den allmänna kollektivtrafiken och 9 452 tkr högre än budget för den särskilda kollektivtrafiken. De huvudsakliga skälen till detta återfinns i en större produktion, 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 direktupphandlade avtalen för serviceresor.

För den allmänna kollektivtrafiken indikerar prognosen på att trafikkostnaderna för landsbygdstrafik buss och stadstrafik är högre än budgeterat, och visar på helår en negativ avvikelse om 3 864 tkr respektive 753 tkr.

Förklaringen till detta återfinns i generellt högre kostnader för tomkörningar än budgeterat samtidigt som indexutvecklingen har varit högre än budgeterat. Därutöver förstärktes produktionen på en del linjer efter det att budgeten lagts. Antagande om trafikkostnader för landsbygdstrafiken är beräknade utifrån utfall januari till mars. Prognosen är byggd på att index utvecklas med en årstakt på 3 procent från och med april med mars månads värden som utgångspunkt.

Intäktsprognosen för 2017 visar på en kraftig avvikelse nedåt. Eftersom resandet totalt sett fortsätter att utvecklas positivt är intäktsbortfallet generellt sett en följd av Sörmlandstaxan som introducerades hösten 2016 med nya produkter och en allmän prissänkning. I budgeten för 2017 har det visserligen tagits höjd för taxeförändringarna, men uppenbarligen har effekterna underskattats. Det gäller framförallt fördelningen mellan olika biljettprodukter där exempelvis 30-dagar lågtrafikkort och 30 dagars kort med reducerat pris har haft större inverkan än beräknat. En annan faktor som påverkar den totala intäktsmassan negativt är försäljningen av resekortet för offentliga organisationer som av periodiseringsskäl har minskat från 1 400 tkr januari – mars 2016 till 300 tkr motsvarande period i år. Detta eftersom gamla resekort inköpta under 2015 och 2016 har bytts ut till nya resekort anpassade till det nya biljettsystemet. Utbyte har varit möjligt under hela kvartal 1, och har skett kort mot kort oavsett det gamla resekortets tidigare värde. Slutligen har initiala problemen med de nya tekniska systemen ombord under främst januari månad påverkat intäkterna negativt, om än marginellt, i och med att vissa turer inte kunnat ta betalt och/eller validera biljettgiltigheten på bland annat tågen.

## **Forts. Fördelning per medlem - Totalt**

Överlag kan sägas att medlemmar med stort inslag av landsbygdslinjer drabbas mest av effekten till följd av ny taxa eftersom taxesänkningen främst påverkar längre resor. Komplexiteten ökar ytterligare i och med att införandet av nya produkter har medfört en nödvändighet att ändra modellen för fördelningen av biljettintäkter, till större delar baserad på schablonantaganden såsom i den gamla modellen. Det leder till att utfallet per medlem i vissa fall avviker ännu mer från budget eftersom effekterna av förändrad mall för fördelning av intäkterna inte var kända i detalj när budget tagits fram.

DÅR 1 perioden var dessutom första "skarpa" tillfälle att testa nya fördelningsmodellen och det visar sig att det kvarstår ett behov att vidareutveckla modellen med syfte att säkerställa en mer korrekt redovisning inför DÅR2. Även den ökade periodkortsanvändning på tåg har hittills inte kunnat hanteras, något som medför att landstingets intäkter sannolikt är något underskattade i DÅR1. Sammantaget innebär det att utfallet gällande biljettintäkterna per medlem ska tolkas med försiktighet.

Avseende skolkortintäkterna så ligger intäkterna något över budget, men fördelningsmodellen medför även här att det slår olika mellan medlemmarna.

Vad gäller den särskilda kollektivtrafiken indikerar prognosen på att trafikkostnaderna är högre än budgeterat, och visar på helår en negativ avvikelse om 9 452 tkr. Förklaringen till detta återfinns huvudsakligen högre kostnader kopplat till de nya avtalen för serviceresor.



## FÖRDELNING PER MEDLEM – LANDSTINGET SÖRMLAND

Andel trafikarbete: 36,2%

Landstinget (tkr)	Budget 2017	Utfall jan-mars 2017	Prognos 2017	Avvikelse Prognos/Budget
<b>Intäkter</b>	<b>48 169</b>	<b>11 208</b>	<b>43 759</b>	<b>-4 410</b>
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	36 356	7 541	30 200	-6 156
Skolkort/elevkort	11 622	3 646	13 367	1 745
Övriga intäkter	192	22	192	0
<b>Kostnader</b>	<b>298 128</b>	<b>69 783</b>	<b>293 483</b>	<b>-4 645</b>
<b>Förvaltningsavgifter</b>	14 191	3 567	14 031	-160
<b>Trafikrelaterade nettokostnader</b>	24 880	551	4 460	-20 421
<b>Trafikkostnader</b>	259 057	65 665	274 993	15 935
Landsbygdstrafik Buss	141 703	35 514	142 784	1 080
Tåg	117 278	30 151	132 133	14 855
Övrig trafik	76	0	76	0
<b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>	<b>249 959</b>	<b>58 574</b>	<b>249 724</b>	<b>-235</b>
<b>Trafikkostnad Serviceresor</b>	49 582	14 545	54 307	4 725
<b>Långa sjukresor</b>	968	139	968	0
<b>Särskild kollektivtrafik adm kostnader *</b>	4 442	2 370	7 875	3 432
<b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b>	<b>54 992</b>	<b>17 053</b>	<b>63 149</b>	<b>8 157</b>

\*Det har tidigare konstaterats att budget är lagt på felaktiga grunder, därav stor differens. Utöver detta är fördelningsnyckeln preliminär 2017 och kommer följas under året för att fastställas vid årsbokslutet.

Landstinget Sörmland ansvarar för regional landsbygdstrafik med buss, tåg samt särskild kollektivtrafik.

Prognosen för Landstinget avseende den allmänna kollektivtrafiken indikerar en positiv avvikelse jämfört med budget på 235 tkr.

Därutöver är det påverkan från Sörmlandstaxan som bidrar till den låga prognosen. Vad gäller Sörmlandstaxan har inledningsvis konstaterats att det främst är medlemmar med stor andel landsbygdstrafik som får en ökad påverkan än vad som tidigare har beräknats av Sörmlandstaxans effekter. Främst Landstingets långa linjer borde, enligt all tidigare erfarenhet, på sikt gynnas av den kraftiga prissänkningen genom ett ökat resande och därmed dämpad intäktsbortfall. Vi ser också att resandet med periodkort på tågen inom länet ökar, samtidigt som Landstinget bara får kostnader och låga intäkter för dessa resor. Det förhållandet ses över i det stundande arbete med fortsatt översyn av fördelningsmodellen.

Intäkterna från skolkorten ligger däremot över budget, bland annat som en följd av en positiv utveckling för dessa kort i hela länet. Noteras bör också omfördelningen av kostnaderna från "Trafikrelaterade Nettokostnader" till "Tåg", detta enbart i syfte att förtydliga redovisningen.

I sammanställningen ovan ingår den taxesubvention som Landstinget Sörmland får från Gnesta kommun om 3 400 tkr, vilken hanteras som en trafikrelaterad nettokostnad. För 2017, och givet att slutlig överenskommelse ingås mellan Landstinget Sörmland och Gnesta kommun, utger dock Landstinget Sörmland 1 200 tkr till Gnesta kommun avseende intäktsbortfall.

Landstingets kostnader för särskild kollektivtrafik ligger 4 725 tkr över budget baserat på utfallet för de tre första månaderna med antagandet att resandeutvecklingen fortskrider på samma sätt under året bortsatt från ett minskat resande med 15 procent under juni, juli och augusti baserat på resandestatistik för 2016. De ökande kostnaderna beror på direktupphandlade avtal för Flen och Nyköping med högre kilometer kostnad och bonuspåslag. Extra kostnad för bonusersättning för januari – mars uppgick till 241 tkr. Om bonusersättningen fortsätter i samma omfattning under hela 2017, vilket är det antagande vi gör, uppgår denna ökade kostnad till nästan 1 miljon kr. Kilometerpriset för personbil respektive specialfordon var 13,80 kr/km och 21,90 kr/km i det uppsagda avtalet. I det direktupphandlade avtalet är motsvarande kostnader 20,61 kr/km (ca 37 procent högre) respektive 24,62 kr/km (16 procent högre). Under perioden februari-mars 2017 genomfördes 18 298 resor motsvarande period föregående år genomfördes 16 816 resor. Det är en ökning med 8 procent för det första kvartalet.

Givet 2016 års fördelningsmodell av den administrativa kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken ökar den med 3 432 tkr mot budget. Fördelningen mellan medlemmarna av administrativa kostnader kopplat till den särskilda kollektivtrafiken är som tidigare beskrivet preliminär då verksamheten ännu är förhållandevis ny.

## FÖRDELNING PER MEDLEM – ESKILSTUNA KOMMUN

Andel trafikarbete: 24,5%

Eskilstuna Kommun (tkr)	Budget 2017	Utfall jan-mars 2017	Prognos 2017	Avvikelse Prognos/Budget
<b>Intäkter</b>	<b>61 998</b>	<b>16 514</b>	<b>61 602</b>	<b>-396</b>
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	5 209	1 236	5 143	-66
Biljettintäkter, Stadstrafik	37 896	10 096	37 566	-330
Skolkort/elevkort	18 763	5 167	18 763	0
Övriga intäkter	130	15	130	0
<b>Kostnader</b>	<b>168 714</b>	<b>42 743</b>	<b>169 838</b>	<b>1 124</b>
<b>Förvaltningsavgifter</b>	9 603	2 414	9 495	-108
<b>Trafikrelaterade nettokostnader</b>	3 862	735	3 959	97
<b>Trafikkostnader</b>	155 248	39 594	156 384	1 136
Landsbygdstrafik Buss	32 580	7 800	33 699	1 119
Stadstrafik	122 668	31 794	122 685	17
Övrig trafik	0	0	0	0
<b>Nettokostnad Allmän kollektivtrafik</b>	<b>106 715</b>	<b>26 228</b>	<b>108 236</b>	<b>1 520</b>
<b>Trafikkostnad Serviceresor</b>	31 675	7 107	31 675	0
<b>Riksfärdtjänst</b>	556	50	556	0
<b>Särskild kollektivtrafik adm kostnader</b>	7 169	2 343	6 829	-339
<b>Nettokostnad Särskild kollektivtrafik</b>	<b>39 400</b>	<b>9 500</b>	<b>39 060</b>	<b>-339</b>

Eskilstuna kommun ansvarar för lokal landsbygdstrafik med buss inom Eskilstuna kommun, stadstrafik samt särskild kollektivtrafik.

Prognosen för Eskilstuna kommun avseende den allmänna kollektivtrafiken indikerar en negativ avvikelse jämfört med budget på 1 520 tkr.

Avvikelsen för trafikkostnaderna hänförliga till den allmänna kollektivtrafiken förklaras utöver indexutvecklingen i landsbygdstrafiken bland annat genom tillkommande produktion och tomkörning för såväl stads- som landsbygdstrafiken efter det att budget lagts. Indexkorgen i stadstrafiken i Eskilstuna innehåller en lägre andel drivmedelsindex vilket medfört att indexutvecklingen varit ca 220 tkr lägre än budgeterat. Dock har särskild ersättning för biogas har varit ca 220 tkr högre än budgeterat beroende på just drivmedelsindex. Prognosen för incitamentskostnader är drygt 300 tkr lägre än budget vilket beror på ett betydligt lägre utfall i januari – mars än budgeterat vilket bedöms vara sannolikt att det gäller även för prognosen. Minskningen beror på att effekten av 65+-korterna inte fanns med i budget.

Det generella intäktsbortfallet enligt förklaringarna ovan medför en budgetavvikelse nedåt, och att den positiva resandeutvecklingen inte slår igenom. För det fall elevkort och Fria resor 65+ exkluderas är resandeökning i stadstrafiken till och med negativ.

Resandet, och även intäktsutveckling, med elevkorterna är positiv. Gällande resandeutvecklingen med elevkort är ett antagande att denna delvis är av teknisk karaktär, då valideringsbenägenheten har ökat med det nya tekniska systemet och framför allt i rusningstid.

Prognosen för Eskilstuna avseende den särskilda kollektivtrafiken ligger på budget. Med anledning av osäkerheten kopplat till resandeutvecklingen och påverkan av den förbättrade kvalitén i trafiken görs denna bedömning. Antalet resor som utfördes i februari och mars 2017 var 30 090 motsvarande period föregående år genomfördes 30 674. Skillnaden mellan åren är kalnedereffekten av att påsken infaller i april 2017 och i mars 2016.

Givet 2016 års fördelningsmodell av den administrativa kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken minskar den med 339 tkr mot budget. Fördelningen mellan medlemmarna av administrativa kostnader kopplat till den särskilda kollektivtrafiken är preliminär då verksamheten ännu är förhållandevis ny.

## FÖRDELNING PER MEDLEM – FLENS KOMMUN

Andel trafikarbete: 2,9%

Flens Kommun (tkr)	Budget 2017	Utfall jan-mars 2017	Prognos 2017	Avvikelse Prognos/Budget
<b>Intäkter</b>	<b>5 660</b>	<b>1 424</b>	<b>5 562</b>	<b>-99</b>
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	3 131	777	3 100	-31
Biljettintäkter, Stadstrafik	0	0	0	0
Skolkort/elevkort	2 514	646	2 446	-68
Övriga intäkter	15	2	15	0
<b>Kostnader</b>	<b>18 534</b>	<b>4 530</b>	<b>18 599</b>	<b>65</b>
<b>Förvaltningsavgifter</b>	1 142	287	1 130	-13
<b>Trafikrelaterade nettokostnader</b>	459	87	471	12
<b>Trafikkostnader</b>	16 932	4 156	16 998	66
Landsbygdstrafik Buss och stadstrafik	16 682	4 166	16 818	136
Övrig trafik	250	-10	180	-70
<b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>	<b>12 874</b>	<b>3 106</b>	<b>13 037</b>	<b>164</b>
<b>Trafikkostnad Serviceresor</b>	4 009	1 197	4 469	460
<b>Riksfärdtjänst</b>	146	13	146	0
<b>Särskild kollektivtrafik adm kostnader</b>	1 004	308	956	-48
<b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b>	<b>5 159</b>	<b>1 517</b>	<b>5 570</b>	<b>411</b>

Flens kommun ansvarar för lokal landsbygdstrafik med buss inom Flens kommun samt särskild kollektivtrafik.

Prognosen för Flens kommun avseende den allmänna kollektivtrafiken indikerar en negativ avvikelse jämfört med budget på 164 tkr.

Det generella intäktsbortfallet enligt förklaringarna ovan medför en budgetavvikelse nedåt, något som inte heller dämpas av en positiv resandeutveckling. Myndigheten ser även viss risk för att det kraftigt ökade resandet under 2015 och 2016 kommer att vika något under 2017, vilket då ger ytterligare budgetunderskott. Den negativa avvikelsen för skolkortintäkterna förklaras genom initiala problem med valideringen samt den nya fördelningsmodellen.

Förklaringen till högre kostnader är att tomkörningar sker i något större omfattning än budgeterat samtidigt som indexutvecklingen efter flera gynnsamma år har varit högre än budgeterat. Antagande om trafikkostnader för landsbygdstrafiken är beräknade utifrån utfall januari till mars. Prognosen är byggd på att index utvecklas med en årstakt på 3 procent från och med april med mars månads värden som utgångspunkt.

Avvikelsen för den särskilda kollektivtrafiken indikerar en avvikelse på 411 tkr. Prognosen baseras på ett antagande om att resandet för de första tre månaderna fortlöper under hela 2017 med antagandet att resandet minskar med 15 procent under juni, juli och augusti baserat på resandestatistik för 2016. De ökande kostnaderna beror på direktupphandlade avtal med högre kilometerkostnad och bonuspåslag.

Extra kostnad för bonusersättning för januari – mars uppgick till nästan 253 500 kr. Om bonus ersättningen fortsätter i samma omfattning under hela 2017, vilket är det antagande vi gör, uppgår denna ökade kostnad till nästan 1 miljon kr. Kilometerpriset för personbil respektive specialfordon var 13,80 kr/km och 21,90 kr/km i det uppsagda avtalet. I det direktupphandlade avtalet är motsvarande kostnader 20,61 kr/km (ca 37 procent högre) respektive 24,62 kr/km (16 procent högre). Resandet för perioden februari-mars 2017 har minskat med ca 7,5 procent för motsvarande period året innan.

Givet 2016 års fördelningsmodell av den administrativa kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken minskar den med 48 tkr mot budget. Fördelningen mellan medlemmarna av administrativa kostnader kopplat till den särskilda kollektivtrafiken är preliminär då verksamheten ännu är förhållandevis ny.

## FÖRDELNING PER MEDLEM – GNESTA KOMMUN

Andel trafikarbete: 3,7%

Gnesta Kommun (tkr)	Budget 2017	Utfall jan-mars 2017	Prognos 2017	Avvikelse Prognos/Budget
<b>Intäkter</b>	<b>3 174</b>	<b>733</b>	<b>3 093</b>	<b>-81</b>
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	2 009	414	1 820	-189
Biljettintäkter, Stadstrafik	0	0	0	0
Skolkort/elevkort	1 146	317	1 254	108
Övriga intäkter	20	2	20	0
<b>Kostnader</b>	<b>20 542</b>	<b>4 894</b>	<b>19 076</b>	<b>-1 465</b>
<b>Förvaltningsavgifter</b>	1 465	368	1 448	-16
<b>Trafikrelaterade nettokostnader</b>	3 989	845	2 804	-1 185
<b>Trafikkostnader</b>	15 088	3 680	14 824	-264
Landsbygdstrafik Buss	15 035	3 676	14 771	-264
Övrig trafik	53	5	53	0
<b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>	<b>17 367</b>	<b>4 161</b>	<b>15 983</b>	<b>-1 384</b>
Trafikkostnad Serviceresor	2 477	548	2 477	0
Riksfärdtjänst	171	19	171	0
Särskild kollektivtrafik adm kostnader	638	181	477	-161
<b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b>	<b>3 286</b>	<b>748</b>	<b>3 125</b>	<b>-161</b>

Gnesta kommun ansvarar för lokal landsbygdstrafik med buss inom Gnesta kommun samt särskild kollektivtrafik.

Prognosen för Gnesta kommun avseende den allmänna kollektivtrafiken indikerar en positiv avvikelse jämfört med budget. Skälen till avvikelsen förklaras huvudsakligen genom att taxi har förhållandevis stor påverkan, för kostnaderna och att taxikostnaderna hittills under året ligger under budget. Det finns dock en risk för att taxikostnaderna kommer att öka under året, och därmed att totalkostnaden närmar sig budget.

Det generella intäktsbortfallet enligt förklaringarna ovan medför en budgetavvikelse nedåt och att den svagt positiva resandeutvecklingen inte slår igenom. Myndigheten ser även viss risk att nedläggningen av Solbacka kan påverka resandet och intäkter på linje 589, om än i mindre skala. Intäktsutvecklingen för skolkorten är däremot bättre än budget.

Förklaringen till detta återfinns i högre kostnader för tomkörning än budgeterat samtidigt som indexutvecklingen efter flera gynnsamma år har varit högre än budgeterat. Antagande om trafikkostnader för landsbygdstrafiken är beräknade utifrån utfall januari till mars. Prognosen är byggd på att index utvecklas med en årstakt på 3 procent från och med april med mars månads värden som utgångspunkt.

I sammanställningen ovan ingår även Gnesta kommuns taxesubvention till landstinget om 3 400 tkr, vilken hanteras som en trafikrelaterad nettokostnad. Givet att slutlig överenskommelse ingås mellan Gnesta kommun och Landstinget Sörmland erhåller dock även Gnesta kommun en summa från Landstinget Sörmland om 1 200 tkr.

Prognosen för den särskilda kollektivtrafiken ligger 161 tkr under budget. Med anledning av osäkerheten kopplat till resandeutvecklingen och påverkan av den förbättrade kvalitén i trafiken görs denna bedömning. Resandeutvecklingen för februari och mars jämfört mellan 2016 och 2017 innebär ett minskat resande med nästan 19 procent. Skillnaden mellan åren bedöms vara kalendereffekten av att påsken infaller i april 2017 och i mars 2016.

Givet 2016 års fördelningsmodell av den administrativa kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken minskar den med 161 tkr mot budget. Fördelningen mellan medlemmarna av administrativa kostnader kopplat till den särskilda kollektivtrafiken är preliminär då verksamheten ännu är förhållandevis ny.

## FÖRDELNING PER MEDLEM – KATRINEHOLMS KOMMUN

Andel trafikarbete: 5,5%

Katrineholm Kommun (tkr)	Budget 2017	Utfall jan-mars 2017	Prognos 2017	Avvikelse Prognos/Budget
<b>Intäkter</b>	<b>5 697</b>	<b>1 691</b>	<b>6 054</b>	<b>357</b>
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	1 189	297	1 188	-1
Biljettintäkter, Stadstrafik	2 207	663	2 130	-77
Skolkort/elevkort	2 272	729	2 707	435
Övriga intäkter	29	3	29	0
<b>Kostnader</b>	<b>29 494</b>	<b>7 476</b>	<b>29 632</b>	<b>138</b>
<b>Förvaltningsavgifter</b>	2 139	538	2 115	-24
<b>Trafikrelaterade nettokostnader</b>	860	164	882	22
<b>Trafikkostnader</b>	26 495	6 774	26 635	140
Landsbygdstrafik Buss	19 523	4 993	19 617	94
Stadstrafik	6 843	1 770	6 889	46
Övrig trafik	130	11	130	0
<b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>	<b>23 797</b>	<b>5 784</b>	<b>23 578</b>	<b>-219</b>
<b>Trafikkostnad Serviceresor</b>	3 294	707	3 294	0
<b>Riksfärdtjänst</b>	288	36	288	0
<b>Särskild kollektivtrafik adm kostnader</b>	912	241	665	-247
<b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b>	<b>4 494</b>	<b>984</b>	<b>4 247</b>	<b>-247</b>

Katrineholms kommun ansvarar för lokal landsbygdstrafik med buss inom Katrineholms kommun, stadstrafik samt särskild kollektivtrafik.

Prognosen för Katrineholms kommun avseende den allmänna kollektivtrafiken indikerar en positiv avvikelse jämfört med budget på 219 tkr.

Det generella intäktsbortfallet enligt förklaringarna ovan medför att resandeökningen i stadstrafiken inte slår igenom. Observera att intäkterna i den nya fördelningsmodellen dessutom inte kan skilja lika tydligt mellan stads- och landsbygdstrafiken som den tidigare modellen, d.v.s. det är inte omöjligt att intäktsutvecklingen i själva verket var något bättre i staden och sämre på landsbygden än vad siffrorna ovan visar.

I landsbygdstrafiken finns ingen större budgetavvikelse. Intäktsutvecklingen för skolkorten är positiv och klart bättre än budget, även det en följd av nya fördelningsmodellen samt den generellt positiva utvecklingen för skolkortsintäkterna i länet jämfört med budget.

Förklaringen till detta återfinns i högre kostnader för tomkörningar än budgeterat samtidigt som indexutvecklingen efter flera gynnsamma år har varit högre än budgeterat. Antagande om trafikkostnader för landsbygdstrafiken är beräknade utifrån utfall januari till mars. Prognosen är byggd på att index utvecklas med en årstakt på 3 procent från och med april med mars månads värden som utgångspunkt.

Avvikelsen för den särskilda kollektivtrafiken indikerar en avvikelse på 247 tkr. Med anledning av osäkerheten kopplat till resandeutvecklingen och påverkan av den förbättrade kvalitén i trafiken görs denna bedömning. Resandeutvecklingen för februari och mars jämfört mellan 2016 och 2017 innebär ett minskat resande med 7 procent. Skillnaden mellan åren är kalnedereffekten av att påsken infaller i april 2017 och i mars 2016.

Givet 2016 års fördelningsmodell av den administrativa kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken minskar den med 247 tkr mot budget. Fördelningen mellan medlemmarna av administrativa kostnader kopplat till den särskilda kollektivtrafiken är preliminär då verksamheten ännu är förhållandevis ny.

## FÖRDELNING PER MEDLEM – NYKÖPINGS KOMMUN

Andel trafikarbete: 14,2%

Nyköping Kommun (tkr)	Budget 2017	Utfall jan-mars 2017	Prognos 2017	Avvikelse Prognos/Budget
<b>Intäkter</b>	<b>24 715</b>	<b>6 507</b>	<b>23 347</b>	<b>-1 368</b>
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	5 401	1 211	4 700	-701
Biljettintäkter, Stadstrafik	12 289	3 435	11 610	-679
Skolkort/elevkort	6 950	1 853	6 962	12
Övriga intäkter	75	8	75	0
<b>Kostnader</b>	<b>84 594</b>	<b>21 090</b>	<b>85 576</b>	<b>982</b>
<b>Förvaltningsavgifter</b>	5 561	1 398	5 499	-63
<b>Trafikrelaterade nettokostnader</b>	2 236	425	2 292	56
<b>Trafikkostnader</b>	76 796	19 267	77 785	988
Landsbygdstrafik Buss	41 917	10 635	42 583	666
Stadstrafik	34 028	8 559	34 350	322
Övrig trafik	852	72	852	0
<b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>	<b>59 879</b>	<b>14 583</b>	<b>62 228</b>	<b>2 349</b>
<b>Trafikkostnad Serviceresor</b>	4 317	1 381	5 288	971
<b>Riksfärdtjänst</b>	804	82	804	0
<b>Särskild kollektivtrafik adm kostnader</b>	1 411	387	1 213	-198
<b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b>	<b>6 532</b>	<b>1 851</b>	<b>7 305</b>	<b>773</b>

Nyköpings kommun ansvarar för lokal landsbygdstrafik med buss inom Nyköpings kommun, stadstrafik samt särskild kollektivtrafik.

Prognosen för Nyköpings kommun avseende den allmänna kollektivtrafiken indikerar en negativ avvikelse jämfört med budget på 2 349 tkr.

Kostnaderna i prognos för stadstrafiken är 322 tkr högre än budget vilket främst beror på att en buss som körs i stadstrafik tidigare har redovisats som landsbygdsbuss.

Vad gäller biljettintäkterna har inledningsvis konstaterats att det främst är områden med stor andel landsbygdstrafik som får en större påverkan än vad som tidigare har beräknats av Sörmlandstaxans effekter. Detta, tillsammans med den generellt dåliga intäktsutvecklingen, medför en negativ avvikelse, trots ökat resande. För Nyköpings del har även sammanslagningen till en zon med Oxelösund inneburit en del svårigheter när effekterna av Sörmlandstaxan skulle uppskattas. Observera att intäkterna i den nya fördelningsmodellen dessutom inte kan skilja lika tydligt mellan stads- och landsbygdstrafiken som den tidigare modellen, det förklarar antagligen det (för) stora intäktsstappet i stadstrafiken. Skolkortintäkterna ligger ungefär i paritet med budget.

Förklaringen till de ökade produktionskostnaderna för busstrafiken återfinns i högre kostnader för tomkörningar än budgeterat samtidigt som indexutvecklingen efter flera gynnsamma år har varit högre än budgeterat. Antaganden om trafikkostnader för landsbygdstrafiken är beräknade utifrån utfall januari till mars. Prognosen är byggd på att index utvecklas med en årstakt på 3 procent från och med april med mars månads värden som utgångspunkt.

Avvikelsen för den särskilda kollektivtrafiken indikerar en avvikelse på 773 tkr. Antagande är gjort om att resandet minskar med 8 procent under juni och juli baserat på resandestatistik för 2016. De ökande kostnaderna beror på direktupphandlade avtal med högre kilometerkostnad och bonus. Extra kostnad för bonusersättning för januari – mars var 196 154 kr. Kilometerpriset för personbil respektive specialfordon var 13,80 kr/km och 21,90 kr/km i det uppsagda avtalet. I det direktupphandlade avtalet är motsvarande kostnader 20,61 kr/km (ca 37 procent högre pris) respektive 24,62 kr/km (16 procent högre pris). Resandet för perioden februari-mars 2017 minskade med ca 3 procent. Skillnaden mellan åren bedöms vara kalendereffekten av att påsken infaller i april 2017 och i mars 2016.

Givet 2016 års fördelningsmodell av den administrativa kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken minskar den med 198 tkr mot budget. Fördelningen mellan medlemmarna av administrativa kostnader kopplat till den särskilda kollektivtrafiken är preliminär då verksamheten ännu är förhållandevis ny.



## FÖRDELNING PER MEDLEM – OXELÖSUNDS KOMMUN

Andel trafikarbete: 0,5%

Oxelösund Kommun (tkr)	Budget 2017	Utfall jan-mars 2017	Prognos 2017	Avvikelse Prognos/Budget
<b>Intäkter</b>	<b>603</b>	<b>199</b>	<b>696</b>	<b>92</b>
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	37	30	108	70
Skolkort/elevkort	563	169	585	22
Övriga intäkter	3	0	3	0
<b>Kostnader</b>	<b>2 836</b>	<b>720</b>	<b>2 865</b>	<b>29</b>
<b>Förvaltningsavgifter</b>	190	48	188	-2
<b>Trafikrelaterade nettokostnader</b>	76	15	78	2
<b>Trafikkostnader</b>	2 570	657	2 598	29
Landsbygdstrafik Buss	2 570	657	2 598	29
Övrig trafik	0	0	0	0
<b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>	<b>2 233</b>	<b>521</b>	<b>2 169</b>	<b>-64</b>
<b>Trafikkostnad Serviceresor</b>	1 117	319	1 204	87
<b>Riksfärdtjänst</b>	185	32	185	0
<b>Särskild kollektivtrafik adm kostnader</b>	560	126	419	-141
<b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b>	<b>1 862</b>	<b>476</b>	<b>1 808</b>	<b>-54</b>

Oxelösunds kommun ansvarar för lokal landsbygdstrafik med buss (linje 615) samt särskild kollektivtrafik.

Prognosen för Oxelösunds kommun avseende den allmänna kollektivtrafiken indikerar en positiv avvikelse jämfört med budget på 64 tkr.

Resandet exklusive skolkort med kommunens enda linje 615 ökade under perioden med 17 procent, men den positiva budgetavvikelsen förklaras till största del av den nya intäktsmodellen. För Oxelösunds del har även sammanslagningen till en zon med Nyköping inneburit en del svårigheter när effekterna av Sörmlandstaxan skulle uppskattas. Skolkortintäkterna ligger ungefär i paritet med budget.

Förklaringen till detta återfinns i högre kostnader för tomkörningar än budgeterat samtidigt som indexutvecklingen efter flera gynnsamma år har varit högre än budgeterat. Antagande om trafik kostnader för landsbygdstrafiken är beräknade utifrån utfall januari mars. Prognosen är byggd på att index utvecklas med en årstakt på 3 procent från och med april med mars månads värden som utgångspunkt.

Avvikelsen för den särskilda kollektivtrafiken indikerar en avvikelse på -54 tkr. Antagandet är att resandet för hela 2017 motsvarar resandet under januari-mars med korrigerat av ett minskat resande med 15 procent under månaderna juni och juli baserat på resandestatistik från 2016. Med anledning av osäkerheten kopplat till resandeutvecklingen och påverkan av den förbättrade kvalitén i trafiken görs denna bedömning. Resandeutvecklingen för februari och mars jämfört mellan 2016 och 2017 innebär ett ökat resande med 9 procent.

Givet 2016 års fördelningsmodell av den administrativa kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken minskar den med 141 tkr mot budget. Fördelningen mellan medlemmarna av administrativa kostnader kopplat till den särskilda kollektivtrafiken är preliminär då verksamheten ännu är förhållandevis ny.

## FÖRDELNING PER MEDLEM – STRÄNGNÄS KOMMUN

Andel trafikarbete: 8,7%

Strängnäs Kommun (tkr)	Budget 2017	Utfall jan-mars 2017	Prognos 2017	Avvikelse Prognos/Budget
<b>Intäkter</b>	<b>12 276</b>	<b>3 677</b>	<b>13 551</b>	<b>1 275</b>
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	4 795	1 214	4 790	-5
Biljettintäkter, Stadstrafik	3 164	1 059	3 474	310
Skolkort/elevkort	4 271	1 399	5 241	970
Övriga intäkter	46	5	46	0
<b>Kostnader</b>	<b>46 811</b>	<b>11 826</b>	<b>47 493</b>	<b>682</b>
<b>Förvaltningsavgifter</b>	3 403	855	3 364	-38
<b>Trafikrelaterade nettokostnader</b>	1 368	260	1 403	34
<b>Trafikkostnader</b>	42 040	10 711	42 726	686
Landsbygdstrafik Buss	31 396	7 975	31 715	319
Stadstrafik	10 392	2 736	10 759	367
Övrig trafik	253	0	253	0
<b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>	<b>34 535</b>	<b>8 150</b>	<b>33 942</b>	<b>-593</b>
<b>Trafikkostnad Serviceresor</b>	4 676	1 429	5 400	723
<b>Riksfärdtjänst</b>	0	0	0	0
<b>Särskild kollektivtrafik adm kostnader</b>	983	385	1 218	235
<b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b>	<b>5 660</b>	<b>1 814</b>	<b>6 618</b>	<b>958</b>

Strängnäs kommun ansvarar för lokal landsbygdstrafik med buss inom Strängnäs kommun, stadstrafik samt särskild kollektivtrafik.

Prognosen för Strängnäs kommun avseende den allmänna kollektivtrafiken indikerar en positiv avvikelse jämfört med budget på 593 tkr.

Vad gäller landsbygdstrafiken har inledningsvis konstaterats att det främst är områden med stor andel landsbygdstrafik som får en ökad påverkan än vad som tidigare har beräknats av Sörmlandstaxans effekter. Detta, tillsammans med den generellt dåliga intäktsutvecklingen, medför en negativ avvikelse, trots ökat resande. Stadstrafikens intäktsutveckling är däremot bättre än budget. Intäkterna avseende skolkorten beräknas ligga högre än budget, vilket främst beror på positiv resandeutveckling för skolkorten i kombination med att skolkortsintäkterna för länet generellt utvecklas bättre än budget.

Förklaringen till detta återfinns i högre kostnader för tomkörningar än budgeterat samtidigt som indexutvecklingen efter flera gynnsamma år har varit högre än budgeterat. Antagande om trafik kostnader för landsbygdstrafiken är beräknade utifrån utfall januari mars. Prognosen är byggd på att index utvecklas med en årstakt på 3 procent från och med april med mars månads värden som utgångspunkt.

Stadstrafiken i Strängnäs avviker främst med anledning av ökning med kostnader för en förstärkningsbuss men även minskade kostnader då antalet timmar i utfall och prognos är lägre än i budget.

Stadstrafiken kommer sannolikt att påverkas av att ett "asylboende", Mälarblick, stängts i mitten av april vilket bedöms ha påverkat resandet på linjerna 1 och 3 relativt mycket. I prognosen har inte hänsyn tagits till att boendet stängts vilket innebär att det finns en sannolikhet att resandet och därmed intäkter och incitamentskostnader minskar.

Avvikelsen avseende den särskilda kollektivtrafiken visar på en avvikelse om 958 tkr. Antalet genomförda resor för Strängnäs uppgick till 7 415 under perioden. Statistik från Strängnäs kommun för antal resor under 2016 visar ett totalt antal resor om 22 771, i genomsnitt ca 1897 resor per månad och för ett kvartal ca 5693 vilket visar på ett ökat resande med 21 procent. Den lagda budgeten för Strängnäs kommun är mycket osäker. Kostnaden utgår från antal körda kilometer under 2013 och uppgifter om priser för sjukresor med påföljande antaganden om ökad kilometerersättning för färdtjänstresor. Därefter har kostnaden korrigerats med kostnadsförändring enligt tilldelningen den 30 mars 2016, samt uppräknats med 3 procent för index. En ytterligare påverkan på kostnaderna är att Strängnäs kommun förändrade sitt regelverk från 1 februari 2017, vilket innebär att färdtjänstresenärerna får åka fritt inom länet, tidigare fick de enbart åka fritt inom kommunen samt 30 km från sin bostad.

Givet 2016 års fördelningsmodell av den administrativa kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken ökar den med 235 tkr mot budget. Fördelningen mellan medlemmarna av administrativa kostnader kopplat till den särskilda kollektivtrafiken är preliminär då verksamheten ännu är förhållandevis ny.

## FÖRDELNING PER MEDLEM – TROSA KOMMUN

Andel trafikarbete: 1,9%

Trosa Kommun (tkr)	Budget 2017	Utfall jan-mars 2017	Prognos 2017	Avvikelse Prognos/Budget
<b>Intäkter</b>	<b>1 541</b>	<b>398</b>	<b>1 426</b>	<b>-115</b>
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	474	155	578	104
Skolkort/elevkort	1 057	242	838	-219
Övriga intäkter	10	1	10	0
<b>Kostnader</b>	<b>8 175</b>	<b>2 113</b>	<b>8 642</b>	<b>467</b>
<b>Förvaltningsavgifter</b>	752	189	743	-8
<b>Trafikrelaterade nettokostnader</b>	302	58	310	8
<b>Trafikkostnader</b>	7 121	1 867	7 589	468
Landsbygdstrafik Buss	7 048	1 860	7 516	468
Övrig trafik	73	7	73	0
<b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>	<b>6 634</b>	<b>1 715</b>	<b>7 216</b>	<b>582</b>
<b>Trafikkostnad Serviceresor</b>	2 069	489	2 037	-32
<b>Riksfärdtjänst</b>	258	53	258	0
<b>Särskild kollektivtrafik adm kostnader</b>	416	162	448	32
<b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b>	<b>2 743</b>	<b>704</b>	<b>2 743</b>	<b>0</b>

Trosa kommun ansvarar för lokal landsbygdstrafik med buss samt särskild kollektivtrafik.

Prognosen för Trosa kommun avseende den allmänna kollektivtrafiken indikerar en negativ avvikelse jämfört med budget på 582 tkr. Skälen till avvikelsen förklaras huvudsakligen genom att taxi har förhållandevis stor påverkan och att taxikostnaderna hittills under året ligger över budget, främst avseende linje 552.

När det gäller intäktsutvecklingen i landsbygdstrafiken så avviker Trosa positivt, främst som en effekt av den nya intäktsfördelningsmodellen som måste analyseras mer noggrant.

Intäkterna från skolkorten ligger däremot klart under budget. Detta beror delvis på linje 605 till Nyköping som finansieras i sin helhet av Trosa samtidigt som samtliga intäkter tillfaller Trosa, där resandeutvecklingen med skolkort visserligen var bra i Trosa, men mycket negativ i Nyköping.

När det gäller trafik kostnaderna så är skälen till avvikelsen, utöver ovan beskrivna huvudsakliga skäl att taxikostnaderna hittills under året ligger över budget, högre kostnader för tomkörningar än budgeterat samtidigt som indexutvecklingen efter flera gynnsamma år har varit högre än budgeterat. Antagande om trafik kostnader för landsbygdstrafiken är beräknade utifrån utfall januari till mars. Prognosen är byggd på att index utvecklas med en årstakt på 3 procent från och med april med mars månads värden som utgångspunkt.

Prognosen för Trosa avseende den särskilda kollektivtrafiken ligger på budget. Med anledning av osäkerheten kopplat till resandeutvecklingen och påverkan av den förbättrade kvalitén i trafiken görs denna bedömning. Resandeutvecklingen för februari och mars jämfört mellan 2016 och 2017 innebär ett minskat resande med drygt 9 procent. Skillnaden mellan åren bedöms vara kalendereffekten av att påsken infaller i april 2017 och i mars 2016.

Givet 2016 års fördelningsmodell av den administrativa kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken ökar den med 32 tkr mot budget. Fördelningen mellan medlemmarna av administrativa kostnader kopplat till den särskilda kollektivtrafiken är preliminär då verksamheten ännu är förhållandevis ny.

## FÖRDELNING PER MEDLEM – VINGÅKERS KOMMUN

Andel trafikarbete: 1,9%

Vingåker Kommun (tkr)	Budget 2017	Utfall jan-mars 2017	Prognos 2017	Avvikelse Prognos/Budget
<b>Intäkter</b>	<b>2 095</b>	<b>579</b>	<b>2 153</b>	<b>58</b>
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	910	206	763	-146
Skolkort/elevkort	1 175	372	1 380	204
Övriga intäkter	10	1	10	0
<b>Kostnader</b>	<b>12 880</b>	<b>3 261</b>	<b>13 096</b>	<b>216</b>
<b>Förvaltningsavgifter</b>	741	186	733	-8
<b>Trafikrelaterade nettokostnader</b>	298	57	306	7
<b>Trafikkostnader</b>	11 841	3 018	12 058	217
Landsbygdstrafik Buss	11 771	3 017	11 988	217
Övrig trafik	70	1	70	0
<b>Nettokostnad Allmän Kollektivtrafik</b>	<b>10 785</b>	<b>2 682</b>	<b>10 943</b>	<b>158</b>
<b>Trafikkostnad Serviceresor</b>	1 317	238	1 317	0
<b>Riksfärdtjänst</b>	0	0	0	0
<b>Särskild kollektivtrafik adm kostnader *</b>	283	94	237	-46
<b>Nettokostnad Särskild Kollektivtrafik</b>	<b>1 600</b>	<b>332</b>	<b>1 554</b>	<b>-46</b>

Vingåkers kommun ansvarar för lokal landsbygdstrafik med buss samt särskild kollektivtrafik.

Prognosen för Vingåkers kommun avseende den allmänna kollektivtrafiken indikerar en negativ avvikelse jämfört med budget på 158 tkr.

Det generella intäktsbortfallet enligt förklaringarna ovan medför en budgetavvikelse nedåt, i kombination med en svag resandeutveckling. För Vingåkers del har även sammanslagningen till en zon med Katrineholm inneburit en del svårigheter när effekterna av Sörmlandstaxan skulle uppskattas. Intäktsutvecklingen för skolkorten är däremot positiv och klart bättre än budget, även det en följd av nya fördelningsmodellen samt den generellt positiva utvecklingen för skolkortsintäkterna jämfört med budget.

Förklaringen till de högre trafikkostnaderna återfinns i högre kostnader för tomkörningar än budgeterat samtidigt som indexutvecklingen efter flera gynnsamma år har varit högre än budgeterat. Antagande om trafikostnader för landsbygdstrafiken är beräknade utifrån utfall januari till mars. Prognosen är byggd på att index utvecklas med en årstakt på 3 procent från och med april med mars månads värden som utgångspunkt.

Avvikelsen för den särskilda kollektivtrafiken indikerar en avvikelse på -46 tkr. Antagandet är att resandet för hela 2017 motsvarar resandet under januari-mars med korrigerad av ett minskat resande med 15 procent under månaderna juni och juli baserat på resandestatistik från 2016. Med anledning av osäkerheten kopplat till resandeutvecklingen och påverkan av den förbättrade kvalitén i trafiken görs denna bedömning. Resandeutvecklingen för februari och mars jämfört mellan 2016 och 2017 innebär ett ökat resande med 9 procent.

Givet 2016 års fördelningsmodell av den administrativa kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken minskar den med 46 tkr mot budget. Fördelningen mellan medlemmarna av administrativa kostnader kopplat till den särskilda kollektivtrafiken är preliminär då verksamheten ännu är förhållandevis ny.

# Redovisningsprinciper

**Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets årsredovisning har upprättats enligt kommunal redovisningslag och rådet för kommunal redovisning.**

## **Intäkter och kundfordringar**

Försäljning redovisas vid leverans av produkter till kund, i enlighet med försäljningsvillkoren. Försäljningen redovisas efter avdrag för mervärdskatt och rabatter. I den sammanställda redovisningen har koncernintern försäljning eliminerats. Kundfordringar redovisas som omsättningstillgångar till det belopp som förväntas bli inbetalt efter avdrag för individuellt bedömda säkra kundfordringar.

## **Anläggningstillgångar**

Anläggningstillgångar avses investeringar med en ekonomisk livslängd på minst tre år och ett anskaffningsvärde om minst ett halvt prisbasbelopp. Anläggningstillgångarna värderas till anskaffningsvärdet med avdrag för planmässiga avskrivningar. Avskrivningar görs med linjär avskrivning, det vill säga med samma belopp varje månad. Avskrivningar av kontorsinventarier påbörjas perioden efter mottagen faktura och görs efter bedömning av tillgångens ekonomiska livslängd. Avskrivningar på övriga anläggningstillgångarna påbörjas när investeringen är färdig att tas i bruk och görs efter bedömning av tillgångens ekonomiska livslängd. Huvudsakligen tillämpas följande avskrivningstider:

- Maskiner och inventarier 10–12 %
- Kontorsinventarier 20 %
- Byggnader 2–4 %
- Markanläggningar 3,5–5%

## **Löner, semesterlöneskuld och pensionsåtaganden**

Semesterlöneskulden utgörs av ej uttagna semesterdagar. Semesterlöneskuld samt därpå upplupna sociala avgifter, debiterad med procentuellt omkostnadspålägg, redovisas som en kortfristig skuld och belastar det år som de intjänas. Pensionskulden är beräknad enligt Sveriges Kommuner och Landstings beräkningsmodell, RIPS 07. Kostnaden för pensioner beräknas i delårsrapporten med ett procentuellt omkostnadspålägg som sedan stäms av vid årsskiftet mot KPAs pensionskultsberäkning. Kollektivtrafikmyndigheten har inga ansvarsförbindelser för pensioner intjänade före 1998. Kollektivtrafikmyndighetens pensionsåtagande är återlånat i sin helhet.

## **Redovisningsprinciper för sammanställd redovisning**

Den sammanställda redovisningen har upprättats enligt kommunal redovisningslag samt rådet för kommunalredovisning och utformats enligt god redovisningssed. Den sammanställda redovisningen är upprättad enligt förvärvsmetoden med proportionell konsolidering. Detta innebär att belopp som inkluderas i den sammanställda redovisningen motsvarar ägd andel (100 procent) och att det egna kapitalet Länstrafiken Sörmland hade vid förvärvet eliminerats. Syftet med den sammanställda redovisningen är att ge en samlad helhetsbild av verksamhet och ekonomiska ställning för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet och Länstrafiken Sörmland AB. Uppdateringen av RKR 11.4 Materiella anläggningstillgångar innebär ett explicit krav på komponentavskrivning. Kollektivtrafikmyndigheten har som målsättning att tillämpa komponentavskrivningar för alla nya aktiveringar som sker från och med 2015.

