

Upprättad: 2017-06-30

Diarienummer: KS.2017.2

Kommunstyrelsen

## Anmälningssärenden

### Sammanfattning

Information och meddelanden som inkommer till kommunen och som kommunledningskontoret bedömer vara av vikt att redovisa för kommunstyrelsen, utgör anmälningssärenden. Anmälningssärendena i sin helhet finns tillgängliga hos kanslienheten samt hos sekreteraren under sammanträdet.

- ~ Månadsrapport för pensionsportföljen - april 2017
- ~ Månadsrapport för pensionsportföljen - maj 2017
- ~ Månadsrapport för pensionsportföljen - juni 2017
- ~ Månadsrapport för pensionsportföljen - juli 2017
- ~ Protokoll 2017-03-16, Gnesta Förvaltnings AB
- ~ Protokoll 2017-05-17, Gnesta Förvaltnings AB
- ~ Protokoll 2017-06-21, Gnesta Förvaltnings AB
- ~ Protokoll 2017-05-18, Gnestahem AB
- ~ Protokoll 2017-06-01, Gnesta kommunkoncern AB
- ~ Protokoll 2017-06-01, Gnesta Centrumfastigheter AB
- ~ Protokoll från ägarråd i Sörmlands kollektivtrafikmyndighet 2017-05-12
- ~ Verksamhetsplan och Budget 2018 (2019-2020) avseende länsgemensam verksamhet och kostnader, Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet
- ~ Protokoll från Sörmlands kollektivtrafikmyndighet 2017-05-12,  
<http://www.sormlandstrafiken.se/globalassets/pdf/justerat-protokoll-fran-direktionens-sammantrade-12-maj-2017.pdf>
- ~ Protokoll från Gemensamma patientnämnden 2017-04-19
- ~ Protokoll från pensionärs- och omsorgsrådet 2017-05-23
- ~ Delårsrapport Sörmlands kollektivtrafikmyndighet jan -mars 2017
- ~ Protokoll 2017-06-07 Gemensamma patientnämnden
- ~ Protokoll från Nämnden för samverkan kring socialtjänst och vård, 2017-

04-07, § 11

<http://opengov.cloudapp.net/Meetings/LTSORMLAND/AgendaItems/Details/208278>

~

Protokoll från RAR Sörmlands sammanträde 2017-03-28,

[http://rarsormland.se/media/143533/Styrelsen\\_2017-03-28\\_skannat.pdf](http://rarsormland.se/media/143533/Styrelsen_2017-03-28_skannat.pdf)

# MÅNADSRAPPORT FÖR PENSIONSPORFÖLJEN – APRIL 2017

## Inledning

Det övergripande förvaltningsmålet för pensionsportföljen är att kunna täcka minst lika mycket som avsågs av skulden när denna strategi tog sin början. Detta innebär att tillgångarna i relation till avsedd del av skulden (konsolideringen) bör ligga på minst 100%. Den övergripande risklimiten enligt placeringspolicyn innebär att minst 90,0% av avsedda pensionsutbetalningar alltid ska kunna täckas av pensionsportföljen. Denna nivå betecknas som ett säkerhetsgolv som aldrig ska äventyras.

## Aktuellt läge

Pensionsportföljen lever upp till den övergripande risklimiten. Risken att pensionsportföljen skulle falla under säkerhetsgolvet inom ett år är låg med dagens portfölj. Aktuell konsolidering, dvs. tillgångarna som andel av den marknadsvärderade pensionskulden, är 99,5% för närvarande.

Risköversikt	2017-04-30	Avkastning 2017-03-31
Portföljrisk - marknadsvärdering		
Marknadsvärderade tillgångar	144,1	0,4%
Marknadsvärderad skuld	144,8	0,1%
Marknadsvärderad konsolidering	99,5%	0,3%
Sannolikhet att gå igenom golvet före årsskiftet	0,0%	0,0%
Sannolikhet gå igenom golvet inom 1 år	0,0%	0,0%

Nedan återfinns en sammanställning som visar vilken spridning i resultat som kan förväntas vid årsskiftet givet dagens portföljsammansättning. Spridningsresultaten erhålls genom att skuld- och tillgångsvärden simuleras i olika scenarion, vilket renderar i ett troligt medelvärde samt de 5% bästa respektive sämsta utfallen. Detta ger en indikation på sannolikheten att kommunen klarar det övergripande förvaltningsmålet samt hur stor risken är.

Simulerad konsolidering vid årsskiftet	Förväntad konsolidering	Jämfört med idag
Marknadsvärderad konsolidering vid årsskiftet 2017/2018		
Medelvärde	100,1%	0,5%
5% högsta	103,4%	3,9%
5% lägsta	97,0%	-2,6%
0,5% lägsta	94,7%	-4,8%

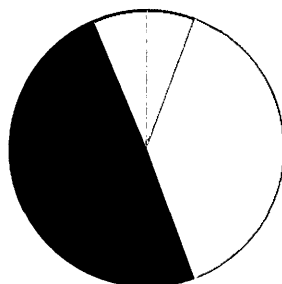
### Aktuell portfölj

Totalt har tillgångarna i pensionsportföljen ett marknadsvärde på ca 144,1 mkr. Pensionsportföljen ligger inom de limiter som definieras för respektive tillgångsslag i placeringspolicyn.

AVSTÄMNING MOT POLICY			
Tillgångsslag	Andel av portfölj 2017-04-30	Limiter	
		Min	Max
Likvida medel	6%	0%	10%
Nominella räntor	27%	10%	30%
Realräntor	49%	40%	100%
Aktier	18%	0%	40%
- svenska	6%	0%	10%
- utländska	12%	0%	30%
Alternativa tillgångar	0%	0%	10%

Vid avstämningsstillfället hade pensionsportföljen följande utseende, uttryckt som procentuell fördelning på olika tillgångsslag.

### TILLGÅNGSALLOKERING



- Svenska aktier- 6%
- Globala aktier- 12%
- Nom räntor- 27%
- Realräntor- 49%
- Kassa- 6%

Det övergripande målet med förvaltningen innebär att marknadsvärdet på pensionsportföljen och marknadsvärdet på ansvarsförbindelsen ska följas åt, det vill säga tillgångarna ska matchas med skulden. Det primära målet är således konsolideringen vilket gått igenom ovan.

För att kunna följa hur förvaltningen av aktieportföljen har gått jämförs de olika tillgångsslagen i förhållande till respektive jämförelseindex enligt placeringspolicyn sedan det föregående rapporteringstillfället.

TILLGÅNGSUTVECKLING JÄMFÖRT MED INDEX				
Tillgångsslag	Index	Tillgångsavkastning senaste månaden	Indexavkastning senaste månaden	Differens
Nominella räntor	OMRX Bond	0,1%	0,2%	-0,1%
Reala räntor	OMRX REAL	0,2%	0,4%	-0,1%
Svenska aktier	OMX 50% / OMRX Bond 50%	0,9%	1,3%	-0,4%
Utländska aktier	MSCI AC World (SEK) 50% / OMRX Bond 50%	2,0%	0,4%	1,6%
Totalportföljen	Sammansatt jämförelseindex	0,4%	0,3%	0,1%
Tillgångsslag	Index	Tillgångsavkastning sedan 2016-12-31	Indexavkastning sedan 2016-12-31	Differens
Nominella räntor	OMRX Bond	0,4%	0,2%	0,2%
Reala räntor	OMRX REAL	0,1%	0,0%	0,0%
Svenska aktier	OMX 50% / OMRX Bond 50%	4,1%	3,7%	0,4%
Utländska aktier	MSCI AC World (SEK) 50% / OMRX Bond 50%	6,4%	2,7%	3,8%
Totalportföljen	Sammansatt jämförelseindex	1,1%	0,6%	0,5%

Källa för index: Bloomberg

### Kommentarer kring eventuella avvikelser

Kassaflödesmatchningen mellan realränteobligationerna och de kommande pensionsutbetalningarna medför att löptiden på realränteinnehavet är längre än löptiden på jämförelseindexet OMRX Real. Detta gör att tillgångarna är mer räntekänsliga än jämförelseindexet.

Det utländska aktieinnehavet är säkrat för kursnedgång. Detta gäller både för valuta - och aktiekursen. Kostnaden för denna säkring medför att det utländska innehavet får en något sämre utveckling i en stigande aktiemarknad

### Bevakning och rapportering

För bevakning och rapportering av pensionsportföljen samarbetar kommunen med Söderberg & Partners Securities AB. De bevakar kontinuerligt utvecklingen av pensionsportföljen, pensionsskulden samt marknadsrisken. Detta för att tillse att sammansättningen av portföljen (allokeringen) alltid innebär att kommunen kan leva upp till de åtaganden som ingår i pensionsfonderingen.

Som grund till rapporten har källor använts som i god tro bedömts vara tillförlitliga. Söderberg & Partners kan inte garantera riktigheten i denna information eller ta på sig något ansvar för fullständighet. Söderberg & Partners ansvarar inte för direkta eller indirekta skador eller förluster, inklusive men inte begränsat till, förlorad och utebliven vinst, som kan uppkomma till följd av användandet av denna rapport eller dess innehåll.

# MÅNADSRAPPORT FÖR PENSIONSPORFÖLJEN – MAJ 2017

## Inledning

Det övergripande förvaltningsmålet för pensionsportföljen är att kunna täcka minst lika mycket som avsågs av skulden när denna strategi tog sin början. Detta innebär att tillgångarna i relation till avsedd del av skulden (konsolideringen) bör ligga på minst 100%. Den övergripande risklimiten enligt placeringspolicyn innebär att minst 90,0% av avsedda pensionsutbetalningar alltid ska kunna täckas av pensionsportföljen. Denna nivå betecknas som ett säkerhetsgolv som aldrig ska äventyras.

## Aktuellt läge

Pensionsportföljen lever upp till den övergripande risklimiten. Risken att pensionsportföljen skulle falla under säkerhetsgolvet inom ett år är låg med dagens portfölj. Aktuell konsolidering, dvs. tillgångarna som andel av den marknadsvärderade pensionskulden, är 99,3% för närvarande.

Risköversikt	2017-05-31	Avkastning 2017-04-30
Portföljrisk - marknadsvärdering		
Marknadsvärderade tillgångar	145,4	0,9%
Marknadsvärderad skuld	146,4	1,1%
Marknadsvärderad konsolidering	99,3%	-0,2%
Sannolikhet att gå igenom golvet före årsskiftet	0,0%	0,0%
Sannolikhet gå igenom golvet inom 1 år	0,0%	0,0%

Nedan återfinns en sammanställning som visar vilken spridning i resultat som kan förväntas vid årsskiftet givet dagens portföljsammansättning. Spridningsresultaten erhålls genom att skuld- och tillgångsvärden simuleras i olika scenarion, vilket renderar i ett troligt medelvärde samt de 5% bästa respektive sämsta utfallen. Detta ger en indikation på sannolikheten att kommunen klarar det övergripande förvaltningsmålet samt hur stor risken är.

Simulerad konsolidering vid årsskiftet	Förväntad konsolidering	Jämfört med idag
Marknadsvärderad konsolidering vid årsskiftet 2017/2018		
Medelvärde	99,8%	0,5%
5% högsta	102,3%	3,0%
5% lägsta	97,2%	-2,1%
0,5% lägsta	95,1%	-4,2%

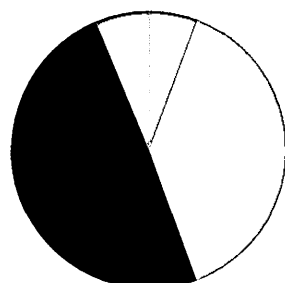
### Aktuell portfölj

Totalt har tillgångarna i pensionsportföljen ett marknadsvärde på ca 145,4 mkr. Pensionsportföljen ligger inom de limiter som definieras för respektive tillgångsslag i placeringspolicyn.

AVSTÄMNING MOT POLICY			
Tillgångsslag	Andel av portfölj 2017-05-31	Limiter	
		Min	Max
Likvida medel	6%	0%	10%
Nominella räntor	26%	10%	30%
Realräntor	49%	40%	100%
Aktier	18%	0%	40%
- svenska	6%	0%	10%
- utländska	12%	0%	30%
Alternativa tillgångar	0%	0%	10%

Vid avstämningsstillfället hade pensionsportföljen följande utseende, uttryckt som procentuell fördelning på olika tillgångsslag.

### TILLGÅNGSALLOKERING



- Svenska aktier- 6%
- Globala aktier- 12%
- Nom räntor- 26%
- Realräntor- 49%
- Kassa- 6%

Det övergripande målet med förvaltningen innebär att marknadsvärdet på pensionsportföljen och marknadsvärdet på ansvarsförbindelsen ska följas åt, det vill säga tillgångarna ska matchas med skulden. Det primära målet är således konsolideringen vilket gått genom ovan.

För att kunna följa hur förvaltningen av aktieportföljen har gått jämförs de olika tillgångsslagen i förhållande till respektive jämförelseindex enligt placeringspolicyn sedan det föregående rapporteringstillfället.

TILLGÅNGSUTVECKLING JÄMFÖRT MED INDEX

Tillgångsslag	Index	Tillgångsavkastning senaste månaden	Indexavkastning senaste månaden	Differens
Nominella räntor	OMRX Bond	0,3%	0,4%	0,0%
Reala räntor	OMRX REAL	0,9%	0,7%	0,2%
Svenska aktier	OMX 50% / OMRX Bond 50%	1,5%	0,6%	0,9%
Utländska aktier	MSCI AC World (SEK) 50% / OMRX Bond 50%	2,4%	0,2%	2,2%
Totalportföljen	Sammansatt jämförelseindex	0,9%	0,5%	0,4%

Tillgångsslag	Index	Tillgångsavkastning sedan 2016-12-31	Indexavkastning sedan 2016-12-31	Differens
Nominella räntor	OMRX Bond	0,7%	0,5%	0,2%
Reala räntor	OMRX REAL	0,9%	0,7%	0,2%
Svenska aktier	OMX 50% / OMRX Bond 50%	5,1%	4,3%	0,8%
Utländska aktier	MSCI AC World (SEK) 50% / OMRX Bond 50%	9,0%	2,8%	6,2%
Totalportföljen	Sammansatt jämförelseindex	2,0%	1,1%	0,9%

Källa för index: Bloomberg

### Kommentarer kring eventuella avvikelser

Kassaflödesmatchningen mellan realränteobligationerna och de kommande pensionsutbetalningarna medför att löptiden på realränteinnehavet är längre än löptiden på jämförelseindexet OMRX Real. Detta gör att tillgångarna är mer räntekänsliga än jämförelseindexet.

Det utländska aktieinnehavet är säkrat för kursnedgång. Detta gäller både för valuta - och aktiekursen. Kostnaden för denna säkring medför att det utländska innehavet får en något sämre utveckling i en stigande aktiemarknad

### Bevakning och rapportering

För bevakning och rapportering av pensionsportföljen samarbetar kommunen med Söderberg & Partners Securities AB. De bevakar kontinuerligt utvecklingen av pensionsportföljen, pensionsskulden samt marknadsrisken. Detta för att tillse att sammansättningen av portföljen (allokeringen) alltid innebär att kommunen kan leva upp till de åtaganden som ingår i pensionsfonderingen.

Som grund till rapporten har källor använts som i god tro bedömts vara tillförlitliga. Söderberg & Partners kan inte garantera riktigheten i denna information eller ta på sig något ansvar för fullständighet. Söderberg & Partners ansvarar inte för direkta eller indirekta skador eller förluster, inklusive men inte begränsat till, förlorad och utebliven vinst, som kan uppkomma till följd av användandet av denna rapport eller dess innehåll.



# MÅNADSRAPPORT FÖR PENSIONSPORFÖLJEN – JUNI 2017

## Inledning

Det övergripande förvaltningsmålet för pensionsportföljen är att kunna täcka minst lika mycket som avsågs av skulden när denna strategi tog sin början. Detta innebär att tillgångarna i relation till avsedd del av skulden (konsolideringen) bör ligga på minst 100%. Den övergripande risklimiten enligt placeringspolicyn innebär att minst 90,0% av avsedda pensionsutbetalningar alltid ska kunna täckas av pensionsportföljen. Denna nivå betecknas som ett säkerhetsgolv som aldrig ska äventyras.

## Aktuellt läge

Pensionsportföljen lever upp till den övergripande risklimiten. Risken att pensionsportföljen skulle falla under säkerhetsgolvet inom ett år är låg med dagens portfölj. Aktuell konsolidering, dvs. tillgångarna som andel av den marknadsvärderade pensionskulden, är 101,5% för närvarande.

Risköversikt	Avkastning	
	2017-06-30	2017-05-31
Portföljrisk - marknadsvärdering		
Marknadsvärderade tillgångar	143,9	-1,1%
Marknadsvärderad skuld	141,7	-3,2%
Marknadsvärderad konsolidering	101,5%	2,2%
Sannolikhet att gå igenom golvet före årsskiftet	0,0%	0,0%
Sannolikhet gå igenom golvet inom 1 år	0,0%	0,0%

Nedan återfinns en sammanställning som visar vilken spridning i resultat som kan förväntas vid årsskiftet givet dagens portföljsammansättning. Spridningsresultaten erhålls genom att skuld- och tillgångsvärden simuleras i olika scenarion, vilket renderar i ett troligt medelvärde samt de 5% bästa respektive sämsta utfallen. Detta ger en indikation på sannolikheten att kommunen klarar det övergripande förvaltningsmålet samt hur stor risken är.

Simulerad konsolidering vid årsskiftet	Förväntad konsolidering	Jämfört med idag
Marknadsvärderad konsolidering vid årsskiftet 2017/2018		
Medelvärde	102,1%	0,6%
5% högsta	105,0%	3,5%
5% lägsta	99,3%	-2,2%
0,5% lägsta	97,6%	-3,9%

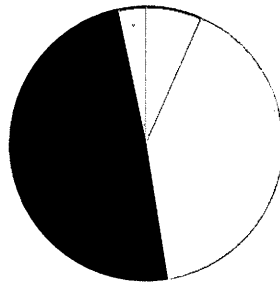
### Aktuell portfölj

Totalt har tillgångarna i pensionsportföljen ett marknadsvärde på ca 143,9 mkr. Pensionsportföljen ligger innanför de limiter som definieras för respektive tillgångsslag i placeringspolicyn.

AVSTÄMNING MOT POLICY			
Tillgångsslag	Andel av portfölj 2017-06-30	Limiter	
		Min	Max
Likvida medel	3%	0%	10%
Nominella räntor	27%	10%	30%
Realräntor	49%	40%	100%
Aktier	21%	0%	40%
- svenska	7%	0%	10%
- utländska	14%	0%	30%
Alternativa tillgångar	0%	0%	10%

Vid avstämningsstillfället hade pensionsportföljen följande utseende, uttryckt som procentuell fördelning på olika tillgångsslag.

TILLGÅNGSALLOKERING



- Svenska aktier- 7%
- Globala aktier- 14%
- Nom räntor- 27%
- Realräntor- 49%
- Kassa- 3%

Det övergripande målet med förvaltningen innebär att marknadsvärdet på pensionsportföljen och marknadsvärdet på ansvarsförbindelsen ska följas åt, det vill säga tillgångarna ska matchas med skulden. Det primära målet är således konsolideringen vilket gåtts igenom ovan.

För att kunna följa hur förvaltningen av aktieportföljen har gått jämförs de olika tillgångsslagen i förhållande till respektive jämförelseindex enligt placeringspolicyn sedan det föregående rapporteringstillfället.

TILLGÅNGSUTVECKLING JÄMFÖRT MED INDEX

Tillgångsslag	Index	Tillgångsavkastning senaste månaden	Indexavkastning senaste månaden	Differens
Nominella räntor	OMRX Bond	-0,1%	-0,5%	0,4%
Reala räntor	OMRX REAL	-1,3%	-1,5%	0,2%
Svenska aktier	OMX 50% / OMRX Bond 50%	-2,4%	-1,4%	-1,1%
Utländska aktier	MSCI AC World (SEK) 50% / OMRX Bond 50%	-1,9%	-1,5%	-0,4%
Totalportföljen	Sammansatt jämförelseindex	-1,1%	-1,1%	0,0%

Tillgångsslag	Index	Tillgångsavkastning sedan 2016-12-31	Indexavkastning sedan 2016-12-31	Differens
Nominella räntor	OMRX Bond	0,6%	0,1%	0,5%
Reala räntor	OMRX REAL	-0,4%	-0,7%	0,4%
Svenska aktier	OMX 50% / OMRX Bond 50%	2,5%	2,8%	-0,3%
Utländska aktier	MSCI AC World (SEK) 50% / OMRX Bond 50%	6,9%	1,3%	5,6%
Totalportföljen	Sammansatt jämförelseindex	0,9%	0,0%	1,0%

Källa för index: Bloomberg

### Kommentarer kring eventuella avvikelser

Kassaflödesmatchningen mellan realränteobligationerna och de kommande pensionsutbetalningarna medför att löptiden på realränteinnehavet är längre än löptiden på jämförelseindexet OMRX Real. Detta gör att tillgångarna är mer räntekänsliga än jämförelseindexet.

Det utländska aktieinnehavet är säkrat för kursnedgång. Detta gäller både för valuta - och aktiekursen. Kostnaden för denna säkring medför att det utländska innehavet får en något sämre utveckling i en stigande aktiemarknad

### Bevakning och rapportering

För bevakning och rapportering av pensionsportföljen samarbetar kommunen med Söderberg & Partners Securities AB. De bevakar kontinuerligt utvecklingen av pensionsportföljen, pensionsskulden samt marknadsrisken. Detta för att tillse att sammansättningen av portföljen (allokeringen) alltid innebär att kommunen kan leva upp till de åtaganden som ingår i pensionsfonderingen.

Som grund till rapporten har källor använts som i god tro bedömts vara tillförlitliga. Söderberg & Partners kan inte garantera riktigheten i denna information eller ta på sig något ansvar för fullständighet. Söderberg & Partners ansvarar inte för direkta eller indirekta skador eller förluster, inklusive men inte begränsat till, förlorad och utebliven vinst, som kan uppkomma till följd av användandet av denna rapport eller dess innehåll.

# MÅNADSRAPPORT FÖR PENSIONSPORFÖLJEN – JULI 2017

## Inledning

Det övergripande förvaltningsmålet för pensionsportföljen är att kunna täcka minst lika mycket som avsågs av skulden när denna strategi tog sin början. Detta innebär att tillgångarna i relation till avsedd del av skulden (konsolideringen) bör ligga på minst 100%. Den övergripande risklimiten enligt placeringspolicyn innebär att minst 90,0% av avsedda pensionsutbetalningar alltid ska kunna täckas av pensionsportföljen. Denna nivå betecknas som ett säkerhetsgolv som aldrig ska äventyras.

## Aktuellt läge

Pensionsportföljen lever upp till den övergripande risklimiten. Risken att pensionsportföljen skulle falla under säkerhetsgolvet inom ett år är låg med dagens portfölj. Aktuell konsolidering, dvs. tillgångarna som andel av den marknadsvärderade pensionskulden, är 101,0% för närvarande.

Risköversikt	Avkastning	
	2017-07-31	2017-06-30
Portföljrisk - marknadsvärdering		
Marknadsvärderade tillgångar	143,7	-0,1%
Marknadsvärderad skuld	142,3	0,4%
Marknadsvärderad konsolidering	101,0%	-0,5%
Sannolikhet att gå igenom golvet före årsskiftet	0,0%	0,0%
Sannolikhet gå igenom golvet inom 1 år	0,0%	0,0%

Nedan återfinns en sammanställning som visar vilken spridning i resultat som kan förväntas vid årsskiftet givet dagens portföljsammansättning. Spridningsresultaten erhålls genom att skuld- och tillgångsvärden simuleras i olika scenarion, vilket renderar i ett troligt medelvärde samt de 5% bästa respektive sämsta utfallen. Detta ger en indikation på sannolikheten att kommunen klarar det övergripande förvaltningsmålet samt hur stor risken är.

Simulerad konsolidering vid årsskiftet	Förväntad konsolidering	Jämfört med idag
Marknadsvärderad konsolidering vid årsskiftet 2017/2018		
Medelvärde	101,0%	0,0%
5% högsta	104,0%	3,0%
5% lägsta	98,1%	-2,9%
0,5% lägsta	96,8%	-4,2%

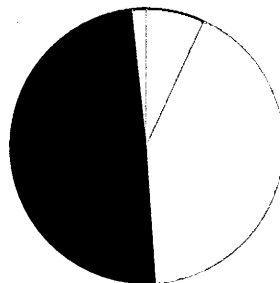
### Aktuell portfölj

Totalt har tillgångarna i pensionsportföljen ett marknadsvärde på ca 143,7 mkr. Pensionsportföljen ligger inom de limiter som definieras för respektive tillgångsslag i placeringspolicyn.

AVSTÄMNING MOT POLICY			
Tillgångsslag	Andel av portfölj 2017-07-31	Limiter	
		Min	Max
Likvida medel	2%	0%	10%
Nominella räntor	27%	10%	30%
Realräntor	49%	40%	100%
Aktier	22%	0%	40%
- svenska	7%	0%	10%
- utländska	16%	0%	30%
Alternativa tillgångar	0%	0%	10%

Vid avstämningsstillfället hade pensionsportföljen följande utseende, uttryckt som procentuell fördelning på olika tillgångsslag.

TILLGÅNGSALLOKERING



- Svenska aktier- 7%
- Globala aktier- 15%
- Nom räntor- 27%
- Realräntor- 49%
- Kassa- 2%

Det övergripande målet med förvaltningen innebär att marknadsvärdet på pensionsportföljen och marknadsvärdet på ansvarsförbindelsen ska följas åt, det vill säga tillgångarna ska matchas med skulden. Det primära målet är således konsolideringen vilket gått genom ovan.

För att kunna följa hur förvaltningen av aktieportföljen har gått jämförs de olika tillgångsslagen i förhållande till respektive jämförelseindex enligt placeringspolicyn sedan det föregående rapporteringstillfället.

TILLGÅNGSUTVECKLING JÄMFÖRT MED INDEX				
Tillgångsslag	Index	Tillgångsavkastning senaste månaden	Indexavkastning senaste månaden	Differens
Nominella räntor	OMRX Bond	0,1%	0,0%	0,1%
Reala räntor	OMRX REAL	0,2%	0,2%	0,0%
Svenska aktier	OMX 50% / OMRX Bond 50%	-2,8%	-1,7%	-1,0%
Utländska aktier	MSCI AC World (SEK) 50% / OMRX Bond 50%	-0,4%	-0,8%	0,4%
Totalportföljen	Sammansatt jämförelseindex	-0,1%	-0,1%	0,0%
Tillgångsslag	Index	Tillgångsavkastning sedan 2016-12-31	Indexavkastning sedan 2016-12-31	Differens
Nominella räntor	OMRX Bond	0,7%	0,0%	0,6%
Reala räntor	OMRX REAL	-0,2%	-0,6%	0,4%
Svenska aktier	OMX 50% / OMRX Bond 50%	-0,3%	1,0%	-1,3%
Utländska aktier	MSCI AC World (SEK) 50% / OMRX Bond 50%	6,5%	0,4%	6,1%
Totalportföljen	Sammansatt jämförelseindex	0,8%	-0,2%	1,0%

Källa för index: Bloomberg

### Kommentarer kring eventuella avvikelser

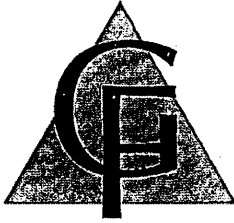
Kassaflödesmatchningen mellan realränteobligationerna och de kommande pensionsutbetalningarna medför att löptiden på realränteinnehavet är längre än löptiden på jämförelseindexet OMRX Real. Detta gör att tillgångarna är mer räntekänsliga än jämförelseindexet.

Det utländska aktieinnehavet är säkrat för kursnedgång. Detta gäller både för valuta - och aktiekursen. Kostnaden för denna säkring medför att det utländska innehavet får en något sämre utveckling i en stigande aktiemarknad

### Bevakning och rapportering

För bevakning och rapportering av pensionsportföljen samarbetar kommunen med Söderberg & Partners Securities AB. De bevakar kontinuerligt utvecklingen av pensionsportföljen, pensionsskulden samt marknadsrisken. Detta för att tillse att sammansättningen av portföljen (allokeringen) alltid innebär att kommunen kan leva upp till de åtaganden som ingår i pensionsfonderingen.

Som grund till rapporten har källor använts som i god tro bedömts vara tillförlitliga. Söderberg & Partners kan inte garantera riktigheten i denna information eller ta på sig något ansvar för fullständighet. Söderberg & Partners ansvarar inte för direkta eller indirekta skador eller förluster, inklusive men inte begränsat till, förlorad och utebliven vinst, som kan uppkomma till följd av användandet av denna rapport eller dess innehåll.



Gnesta Förvaltnings AB

PROTOKOLL  
Styrelsemöte nr 2/17

2017-03-16  
(sid 1-2)

Styrelse

Fredrik Nörberg , ordf.  
Sarah Kinberg v. ordf  
Annika Eriksson, ej närvarande  
Birgitta Möller, ej närvarande  
Camilla Winte  
Sami Smedberg, suppleant  
Åsa Tallberg, suppleant ej närvarande  
Johan Dengg, suppleant, ej närvarande

Övriga deltagare

Hans Persson, VD

Beslutande

Fredrik Norberg, ordf.  
Camilla Winte  
Sami Smedberg  
Sarah Kinberg

Tid

Kl. 10:00– 11:00

Plats

Gnestahems lokaler, Thulegatan 4, Gnesta

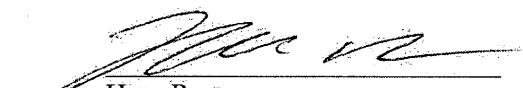
**Dagordning:**

- §1 Mötets öppnande
- §2 Val av justerare
- §3 Godkännande av dagordning
- §4 Bokslut 2016
- §5 Nästa möte
- §6 Avslutning

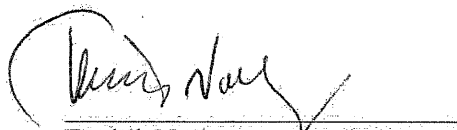
Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Styrelsens säte
Box 52 646 21 GNESTA	Thulegatan 4	0158-368 20	0158-266 60	Gnesta Kommun
Organisationsnr 556633-9221	Postgiro 49 42 08-2	Bankgiro 5091-3953	Internet <a href="http://www.gnestahem.se">www.gnestahem.se</a>	

- § 1 Mötets öppnande**  
Ordförande Fredrik Norberg hälsade alla välkomna och förklarade mötet öppnat. Det beslutades att suppleant Sami Smedberg går in som ordinarie ledamot under mötet.
- § 2 Val av justerare**  
Sami Smedberg valdes jämte ordförande att justera dagens protokoll.
- § 3 Godkännande av dagordning**  
Dagordning godkändes.
- § 4 Bokslut 2016**  
VD Hans Persson föredrog 2016 års bokslut, styrelsen godkände årsredovisningen och undertecknade densamma.
- § 5 Nästa möte**  
Nästa möte den 17 maj, bolagets konferensrum, Thulegatan 4, Gnesta.
- § 5 Avslutning**  
Ordförande tackade för ett bra möte och förklarade mötet avslutat.

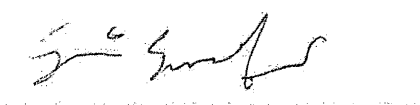
Vid protokollet

  
Hans Persson  
Sekreterare

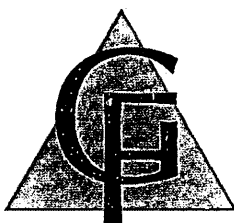
Justeras

  
Fredrik Norberg  
Ordförande

Justeras

  
Sami Smedberg  
Utsedd justerare





Gnesta Förvaltnings AB

**PROTOKOLL**  
Styrelsemöte nr 3/17

2017-05-17  
(sid 1-3)

Styrelse

Fredrik Norberg, ordf.  
Sarah Kinberg, vice ordf,  
Annika Eriksson  
Birgitta Möller  
Camilla Winte  
Åsa Tallberg, suppleant  
Sami Smedberg, suppleant  
Johan Dengg, suppleant

Övriga deltagare

Hans Persson, VD

Beslutande

Fredrik Norberg, ordf.  
Sarah Kinberg  
Camilla Winte  
Birgitta Möller  
Annika Eriksson

Tid

Kl. 10:00– 12:00

Plats

Gnestahems lokaler Thulegatan 4, Gnesta

**Dagordning:**

- §1 Mötets öppnande.
- §2 Val av justerare.
- §3 Godkännande av dagordning.
- §4 Föregående protokoll
- §5 Ekonomisk uppföljning 30/4-17
- §6 Finanspolicy
- §7 Investeringar fram till 2030 Gnesta Kommunconcern
- §8 VD-rapportering
  - Simhallen
  - Nya äldreboendet, Strandhagen
  - Ny sporthall

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Styrelsens säte
Box 52 646 21 GNESTA	Thulegatan 4	0158-368 20	0158-266 60	Gnesta Kommun
Organisationsnr 556633-9221	Postgiro 49 42 08-2	Bankgiro 5091-3953	Internet www.gnestahem.se	

*fu*

- Ny förskola
  - Laxne skola
  - Damlöt
  - Powerhuset
- §9 Hyresmodellen, rapport
- §10 Nästa möte, och mötesplan 2017-2018
- §11 Avslutning.

§ 1 **Mötets öppnande.**  
Ordförande Fredrik Norberg hälsade alla välkomna och förklarade mötet öppnat.

§ 2 **Val av justerare.**  
Birgitta Möller valdes jämte ordförande att justera dagens protokoll.

§ 3 **Godkännande av dagordning.**  
En § lades till §9 hyresmodellen, rapport, varefter dagordningen godkändes.

§ 4 **Föregående protokoll**  
Föregående protokoll godkändes

§ 5 **Ekonomisk uppföljning 30/4-17**  
VD Hans Persson gick igenom det ekonomiska utfallet per sista april 2017. En resultatförbättring mot föregående år och prognosen är ett nollresultat för helåret förutsatt att inga större oförutsett inträffar.

§ 6 **Finanspolicy**  
VD Hans Persson presenterade en föreslagen ändring i finanspolicyn, om att undanta Kommuninvest och svenska staten från restriktionen om att max 75% av utestående lån bör ligga hos en enskild kreditgivare.

Styrelsen godkände föreslagen policy och skickar den vidare till ägaren Gnesta Kommunkoncern AB för godkännande.

§ 7 **Investeringar fram till 2030 Gnesta Kommunkoncern.**  
VD Hans Persson visade upp planerna för kommunen fram till 2030. En investeringsvolym på 1000 mnkr för bolaget fram till 2030.  
Styrelsen gav VD i uppdrag att till nästa möte att mera detaljerat beskriva kommande investeringar och konsekvenser.

§8 **VD-rapportering**

- **Simhallen**  
Inläga till skiljenämnden och värderingsnämnden kommer att inges under maj, juni
- **Nya äldreboendet, Strandhagen**  
Sista dag för att lämna anbud är 29 maj

AR

- **Ny Sporthall**  
Detaljplanen överklagad.
- **Ny förskola**  
Detaljplanen överklagad
- **Laxne skola**  
Kontakt med eventuell ny hyresgäst pågår.
- **Damlöt**  
Kontakt med ny hyresgäst pågår
- **Powerhuset**  
Huset står tomt, hyresavtal fram till 181231

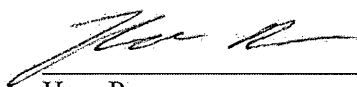
§9 **Ny hyresmodell**  
Styrelseledamot Birgitta Möller informerade om statusen, ett styrgruppsmöte planeras innan semesterperioden.

§10 **Nästa möte och mötesplan 2017-2018**

- |                            |                            |
|----------------------------|----------------------------|
| • 2016-06-21 klockan 14:00 | Konstituerande möte        |
| • 2017-09-21 klockan 09:30 |                            |
| • 2017-12-07 klockan 09:30 |                            |
| • 2018-02-27 klockan 09:30 |                            |
| • 2018-03-16 klockan 08:30 | Underskrift årsredovisning |
| • 2018-05-16 klockan 09:30 |                            |

§11 **Avslutning.**  
Ordförande tackade för ett bra möte och förklarade mötet avslutat.

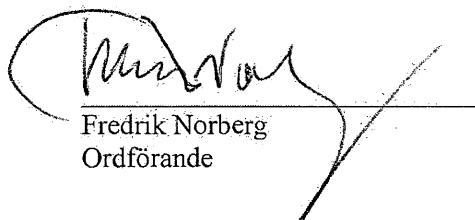
Vid protokollet



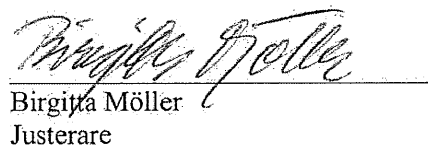
Hans Persson  
Sekreterare

Justeras

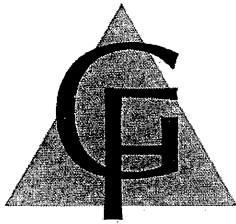
Justeras



Fredrik Norberg  
Ordförande



Birgitta Möller  
Justerare



Gnesta Förvaltnings AB

**PROTOKOLL**  
Styrelsemöte nr 4/17

2017-06-21  
(sid 1-3)

Styrelse

Fredrik Norberg, ordf.  
Sarah Kinberg, vice ordf,  
Annika Eriksson, ej närvarande  
Birgitta Möller  
Camilla Winte, ej närvarande  
Åsa Tallberg, suppleant  
Sami Smedberg, suppleant, ej närvarande  
Johan Dengg, suppleant

Övriga deltagare

Hans Persson, VD

Beslutande

Fredrik Norberg, ordf.  
Sarah Kinberg  
Birgitta Möller  
Johan Dengg  
Åsa Tallberg

Tid

Kl. 14:00–15:00

Plats

Gnestahems lokaler Thulegatan 4, Gnesta

**Dagordning:**

- §1 Mötets öppnande.
- §2 Val av justerare.
- §3 Godkännande av dagordning.
- §4 Föregående protokoll
- §5 Ägardirektiv
- §6 Arbetsordning styrelsen
- §7 VD instruktion
- §8 Rapport upphandling äldreboendet Strandhagen
- §9 Information
- §10 Nästa möte 2017-09-21 kl 09:30
- §11 Avslutning.

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Styrelsens säte
Box 52 646 21 GNESTA	Thulegatan 4	0158-368 20	0158-266 60	Gnesta Kommun
Organisationsnr 556633-9221	Postgiro 49 42 08-2	Bankgiro 5091-3953	Internet www.gnestahem.se	

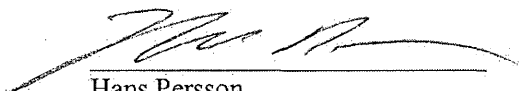
- § 1 **Mötets öppnande.**  
Ordförande Fredrik Norberg hälsade alla välkomna och förklarade mötet öppnat. Det beslutades att Åsa Tallberg och Johan Dengg går in som ordinarie ledamöter under mötet.
- § 2 **Val av justerare.**  
Åsa Tallberg valdes jämte ordförande att justera dagens protokoll.
- § 3 **Godkännande av dagordning.**  
Dagordningen godkändes.
- § 4 **Föregående protokoll**  
Föregående protokoll godkändes
- § 5 **Ägardirektiv**  
Inga nya ägardirektiv, nuvarande direktiv gäller.
- § 6 **Arbetsordning styrelsen**  
Styrelsen beslutade att anta presenterad arbetsordning med ändringar på sidan tre första meningen  
Skall stå: Konfirmera KF/stämman beslut av ordförande och vice ordförande  
Sidans 2, pkt4 ändras till Investeringar som är större än 2 milj och som ej ingår i budget.
- § 7 **VD instruktion**  
Styrelsen beslutade att anta presenterad VD instruktion med ändringar pkt B, VD äger rätt att genomföra beslut om investeringar om 2 milj utöver budget anmäls på nästkommande styrelsemöte  
Pkt C VD får besluta om inköp om 2 milj utöver budget, anmäls på nästkommande styrelsemöte eller bemyndiga underordnad att besluta om inköp inom ramen för fastställd budget.
- §8 **Rapport upphandling äldreboendet Strandhagen, Gnesta**  
VD informerade om genomförd upphandling, 3 anbud lämnades.  
Efter utvärdering skickades tilldelnings beslut till Betonmast Stockholm AB.  
VD informerade om den ram som fullmäktige beslutat om den 19/6-17.  
  
Styrelsen beslutade att godkänna den investeringsram som fullmäktige beslutat om och uppdrog åt VD att teckna kontrakt med Betonmast Stockholm AB
- §9 **Information**  
Ordföranden informerade om förmiddagens bolagsstämma där styrelse och VD beviljades ansvarsfrihet.  
Ordföranden informerade om möte som styrgruppen för en ny hyresmodell har haft.  
Ordförande informerade om genomförd löneförhandling med VD

§10 Nästa möte 2017-09-21 kl 09:30

§11 Avslutning.

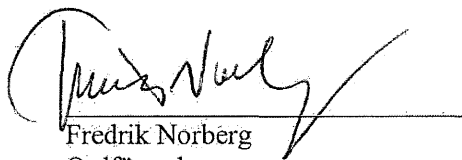
Ordförande tackade för ett bra möte och förklarade mötet avslutat.

Vid protokollet



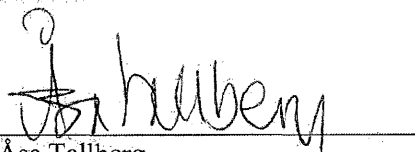
Hans Persson  
Sekreterare

Justeras



Fredrik Norberg  
Ordförande

Justeras



Åsa Tallberg  
Justerare



**GNESTAHEM**

**PROTOKOLL**  
Styrelsemöte nr 2/17

2017-05-18

---

Styrelse  
Ingrid Jerneborg Glimne, ordf.  
Anders Simme, v. ordf.  
Bruno Jervfors  
Christer Gustafsson, ej närvarande  
Tomas Brucefors  
Bo Eklund, suppleant  
Petra Lindström, suppleant, ej närvarande  
Lill Björk, suppleant ej närvarande

Övriga deltagare  
Hans Persson, VD

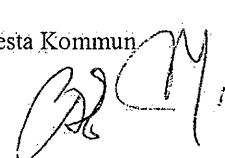
Beslutande  
Ingrid Jerneborg Glimne, ordf.  
Anders Simme, v. ordf.  
Bruno Jervfors  
Bo Eklund  
Tomas Brucefors

Tid  
Plats  
Kl. 16.00 – 18:30  
Gnestahems kontor, Thulegatan 4, Gnesta

**Dagordning:**

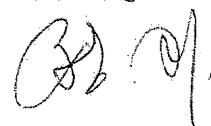
- § 1 Mötets öppnande.
- § 2 Val av justerare.
- § 3 Godkännande av dagordning.
- § 4 Föregående protokoll
- § 5 Ekonomisk uppföljning 30/4-17
- § 6 Finanspolicy
- § 7 Investeringar fram till 2030 Gnesta Kommunkoncern
- § 8 VD rapportering
  - Nyproduktion Frönäsgårde
  - Nyproduktion Åkervägen
  - Större underhåll
- § 9 Samarbete KTH
- § 10 Uthyrningsläget
- § 11 Personal

---

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Styrelsens säte
Box 52 646 21 GNESTA	Thulegatan 4	0158-368 20	0158-266 60	Gnesta Kommun
Organisationsnr 556559-6268	Postgiro 49 42 08-2	Bankgiro 5091-3953	Internet www.gnestahem.se	

- § 12 Nästa möte, mötesplan  
2017-06-21 kl 13.00 Konstituerande möte  
2017-09-21 kl 16.00  
2017-11-28 kl 14.00 middag efter mötet  
2018-02-27 kl 16.00  
2018-03-16 kl 08.00 underskrift årsredovisning  
2018-05-17 kl 16.00
- § 13 Avslutning

- § 1 **Mötets öppnande.**  
Ordförande Ingrid Jerneborg Glimme hälsade alla välkomna och förklarade mötet öppnat. Det beslutades att suppleant Bo Eklund går in som ordinarie ledamot under mötet.
- § 2 **Val av justerare.**  
Bo Eklund, valdes att jämte ordföranden justera dagens protokoll.
- § 3 **Godkännande av dagordning.**  
Föreslagen dagordning godkändes.
- § 4 **Föregående protokoll**  
Föregående protokoll godkändes
- § 5 **Ekonomisk uppföljning 30/4-17**  
VD Hans Persson gick igenom och kommenterade det ekonomiska utfallet per sista april 2017, och prognosen för helåret är ett resultat lika som föregående år förutsatt att inget större oförutsett inträffar.
- § 6 **Finanspolicy**  
VD Hans Persson presenterade en föreslagen ändring i finanspolicyn, om att undanta Kommuninvest och svenska staten från restriktionen om att max 75 % av utestående lån bör ligga hos en enskild kreditgivare.  
Styrelsen godkände föreslagen policy och skickar den vidare till ägaren Gnesta Kommunkoncern AB för godkännande.
- § 7 **Investeringar fram till 2030 Gnesta Kommunkoncern**  
VD Hans Persson visade upp planerna för kommunen fram till 2030. En investeringsvolym på cirka 550 mnkr för bolaget fram till 2030.
- § 8 **VD rapportering**
- Nyproduktion Frönäsgårde  
Planering pågår
  - Nyproduktion Åkervägen  
Detaljplanen överklagad.
  - Större underhåll  
Balkong renovering på Torggatan 18 i Gnesta kommer att genomföras. Ingen stamrenovering under 2017.





**§9 Samarbete KTH**

VD Hans Persson berättade vad som gjorts, där Gnesta Kommun nu är beställare.

**§ 10 Uthyrningsläget**

Inga lägenheter som inte har kontrakt.

**§ 11 Personal**

Då bolaget från hösten kommer att utföra fastighetsskötsel i egen regi så kommer personalstyrkan att utökas.

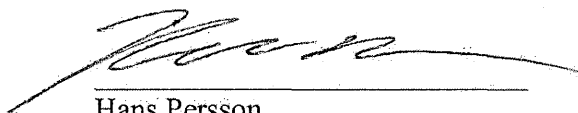
**§ 12 Nästa möte, mötesplan**

- 2017-06-21 kl 13.00 Konstituerande möte
- 2017-09-21 kl 16.00
- 2017-11-28 kl 14.00 middag efter mötet
- 2018-02-27 kl 16.00
- 2018-03-16 kl 08.00 underskrift årsredovisning
- 2018-05-17 kl 16.00

**§ 13 Avslutning**

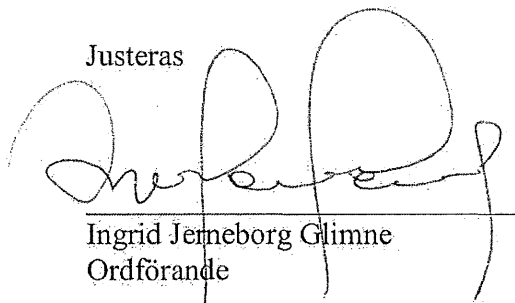
Ordförande tackade för ett bra möte och förklarade mötet avslutat.

Vid protokollet



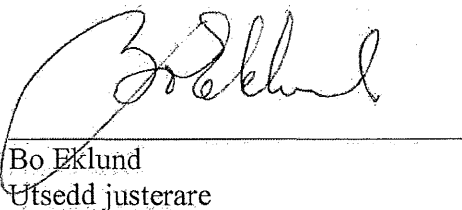
Hans Persson

Justeras



Ingrid Jerneborg Glimne  
Ordförande

Justeras



Bo Eklund  
Utsedd justerare

## Styrelse

Johan Rocklind, ordf.  
Ann-Sofie Lifvenhage led.  
Håkan Ekstrand led.  
Hans Persson, VD GHAB, GFAB, adjungerad till  
sammanträdet.

**§1. Mötets öppnande**

Ordförande hälsade alla välkomna och förklarade mötet för öppnat.

**§2. Val av sekreterare och justerare för mötet**

Ann-Sofie Lifvenhage valdes till sekreterare för mötet och Håkan Ekstrand valdes att justera protokollet jämte ordförande.

**§3. Fastställande av dagordning**

Dagordningen fastställdes i enlighet med tidigare utskickat underlag.

**§4. Rapport**Resultatrapport:

Genomgång av resultatrapport redovisning.

Finanspolicy:

Diskussion kring nuvarande finanspolicy och harmonisering mot Gnesta kommuns finanspolicy. Förslag till förändring är att kommuninvest och svenska staten undantas från begränsningsregeln för enskilda långivare, vilket harmoniserar med Gnesta kommuns finanspolicy.

Styrelsen beslutar i enlighet med det framskrivna förslaget. Att kommuninvest och svenska staten undantas från begränsningsregeln för enskilda långivare.

Gnesta ishall:

Diskussion kring ishallen och fusion av bolaget in i Gnesta förvaltnings AB från och med 2018-01-01.

Nytt särskilt boende:

Information/uppdatering . Upphandlingen är slutförd och ett tilldelningsbeslut påskrivet inför byggstart av nytt särskilt boende.

**§5. Övrigt**

Inga övriga punkter anmäldes.

**§6. Nästa sammanträde**

Kommande sammanträden

21 juni kl. 11

25 september kl. 13

*Styrelsemöte*

---

11 december kl. 13  
Mötesplats Gnesta Hems mötesrum.

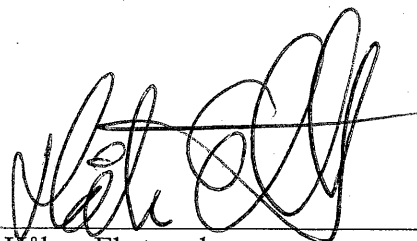
§7

**Mötets avslutning**

Ordförande tackade för visat intresse och avslutade mötet.



Johan Rocklind  
Ordförande



Håkan Ekstrand  
Justerare


Närvarande styrelse

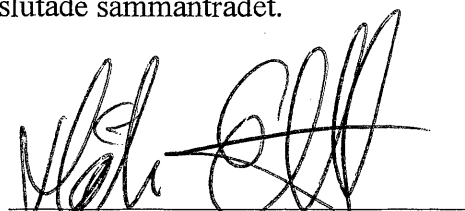
Johan Rocklind, ordf.  
Ann-Sofie Lifvenhage  
Håkan Ekstrand

Övriga deltagare

Hans Persson, VD Gnesta Hem/Gnesta förvaltning

- §1. **Mötets öppnande**  
Ordförande hälsade ledamöterna välkomna till sammanträdet och förklarade det för öppnat.
- §2. **Val av justerare och sekreterare**  
Beslut att Håkan Ekstrand justerar protokollet jämte ordförande samt att Ann-Sofie Lifvenhage för protokoll över mötet.
- §3. **Fastställande av dagordning**  
Dagordningen fastställdes i enlighet med tidigare utskickat förslag.
- §4. **Ekonomisk redovisning**  
Genomgång av resultatrapport redovisning och diskussion kring beräknat resultat.
- §5. **Förvaltning**  
Alla lägenheter och lokaler är uthyrda.  
Förhandling pågår med Apoteket kring förlängning av hyreskontrakt.
- §6. **Sammanträdesplan**  
Kommande sammanträden:  
Onsdag den 21 juni kl. 11.00  
Måndag den 25 september kl. 13.00  
Tisdag den 11 december kl. 13.00  
Sammanträdet äger rum i konferensrummet på Gnesta Hem.
- §7. **Övriga frågor**  
Inga övriga frågor anmäldes.
- §8. **Mötet avslutas**  
Ordförande tackade för visat intresse och avslutade sammanträdet.

  
Johan Rocklind  
Ordförande

  
Håkan Ekstrand  
Justerare

**Protokoll från direktionens sammanträde i Sörmlands Kollektivtrafik-  
myndighet de 12 maj 2017, Hotell Malmköping, Malmköping, klockan  
13.00 – 14.30****Närvarande:**

Monica Johansson (S), ordförande  
Daniel Portnoff (M), vice ordförande  
Magnus Leivik (M), ledamot  
Mattias Claesson (C), ledamot  
Carl Werner (MP), ledamot  
Christina Södling (S), ersättare  
Sarita Hotti (S), ledamot  
Jan-Erik Larsson (S), ledamot  
Ann-Sofie Lifvenhage (M), ledamot  
Göran Dahlström (S), ledamot  
Leif Lindström (S), ersättare  
Annelie Bengtsson (S), ledamot  
Dag Bergentoft (M), ersättare  
Anna af Sillén (M), ersättare

**Förhindrade:**

Urban Granström (S), ledamot  
Catharina Fredriksson (S), ledamot  
Jacob Högfeldt (M), ledamot  
Ingrid Jerneborg Glimne (M), ledamot

**Övriga närvarande:**

Lars Härnström (M), ersättare  
Christer Nordemar (M), ersättare  
Ann-Sofie Soleby-Eriksson, ersättare  
Kristina Welin, Strängnäs kommun  
Tomas Bonér, Flens kommun, tjänsteman  
Eva Andrén, Landstinget Sörmland  
Helena Ekroth (SKTM), tjänsteman  
Henrik Sollenborn (SKTM), tjänsteman  
Helena Fransson (SKTM) tjänsteman  
Helene Lundkvist Lontos (SKTM) tjänsteman  
Matthias Pfeil (SKTM), tjänsteman  
Hanna Bergström (SKTM), tjänsteman  
Mathias Hjelte (SKTM), tjänsteman  
Ingmar Bergström (SKTM), tjänsteman  
Monica Olsson (SKTM), tjänsteman  
Katarina Olsson (SKTM), tjänsteman  
Åsa Bjerke, (SKTM), tjänsteman  
Morteza Ashouri, (SKTM), tjänsteman



### A. Sammanträdet öppnas

Ordföranden öppnade sammanträdet.

### B. Upprop

Henrik Sollenborn genomförde uppropet.



### C. Val av justerare för sammanträdet

Daniel Portnoff valdes att jämte ordförande justera protokollet.

### D. Godkännande av dagordning

Direktionen godkände dagordningen med tillägg av nytt ärende § 14 Svar på skrivelse från Trafikverket om trafikering Ostlänken/Skavsta.

### E. Ärenden

Ördf sign 	Justerare sign 
------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------

**Från:** Åkerblom Sandberg, Ulrika  
**Skickat:** den 9 november 2016 16:20  
**Till:** Kollektivtrafikmyndigheten  
**Ämne:** VB: Samrådsversion av Verksamhetsplan och budget 2017 (2018-19) - önskar bekräftelse före tisdag

Ulrika Åkerblom Sandberg  
Verksamhetsutvecklare  
Sörmlandstrafiken  
Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet  
**Telefon:** 0155-26 59 03  
**Mobil:** 076-116 59 03  
**E-post:** [ulrika.akerblom.sandberg@sormlandstrafiken.se](mailto:ulrika.akerblom.sandberg@sormlandstrafiken.se)  
[www.sormlandstrafiken.se](http://www.sormlandstrafiken.se)



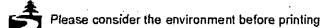
---

**Från:** Lisa Wentzel [<mailto:Lisa.Wentzel@gnesta.se>]  
**Skickat:** den 9 november 2016 16:00  
**Till:** Åkerblom Sandberg, Ulrika  
**Ämne:** SV: Samrådsversion av Verksamhetsplan och budget 2017 (2018-19) - önskar bekräftelse före tisdag

Hej Ulrika,  
Jag har haft semester och kom tillbaka idag. Har tittat igenom materialet som hastigast vad gäller Gnesta och det verkar stämma som det vi sett tidigare.  
Inför nästa kollektivtrafikbeställning kommer vi se över våra linjer för att kunna minska kostnaderna, för 2018. Vet inte om ni vill nämna något om det?  
Vänligen,  
Lisa Wentzel | [Samhällsplanerare](#)



Kommunhuset | Västra Storgatan 15 | 646 80 Gnesta  
Telefon: 0158-275 168 | växel: 0158-275 000  
[www.gnesta.se](http://www.gnesta.se) | [lisa.wentzel@gnesta.se](mailto:lisa.wentzel@gnesta.se)



Please consider the environment before printing

---

**Från:** Åkerblom Sandberg, Ulrika [<mailto:Ulrika.akerblom.Sandberg@sormlandstrafiken.se>]

**Skickat:** den 4 november 2016 15:41

**Till:** [angelina.bjorklund@eskilstuna.se](mailto:angelina.bjorklund@eskilstuna.se); [samuel.deivard@eskilstuna.se](mailto:samuel.deivard@eskilstuna.se); [eva.lehto@eskilstuna.se](mailto:eva.lehto@eskilstuna.se); [tomas.boner@fien.se](mailto:tomas.boner@fien.se); Lisa Wentzel; [lars.ramstedt@katrineholm.se](mailto:lars.ramstedt@katrineholm.se); Törmä, Mikael; Annerfors, Jacob; [goran.gullbrand@malab.se](mailto:goran.gullbrand@malab.se); [asa.bjerke@learningwell.se](mailto:asa.bjerke@learningwell.se); [kollektivtrafik@nykoping.se](mailto:kollektivtrafik@nykoping.se); [solveig.eriksson.kurg@nykoping.se](mailto:solveig.eriksson.kurg@nykoping.se); [mats.lindahl@oxelosund.se](mailto:mats.lindahl@oxelosund.se); [ingemar.bergstrom@trosa.se](mailto:ingemar.bergstrom@trosa.se); [jorgen.svensson@vingaker.se](mailto:jorgen.svensson@vingaker.se); [christoffer.wendel@region.sormland.se](mailto:christoffer.wendel@region.sormland.se); [kristina.welin@strangnas.se](mailto:kristina.welin@strangnas.se); [anna.fall29@eskilstuna.se](mailto:anna.fall29@eskilstuna.se); [eva.hersler@katrineholm.se](mailto:eva.hersler@katrineholm.se)

**Kopia:** Sollénborn, Henrik; Ekroth, Helena; Olsson, Katarina; Olsson, Monica F; Nilsson, Charlotte; Bergström, Hanna; Lundkvist Lontos, Helene; Ericson, Helena; Pfeil, Matthias; Jonsson, Oskar; Posse, Henrik

**Ämne:** Samrådsversion av Verksamhetsplan och budget 2017 (2018-19) - önskar bekräftelse före tisdag

Hej!  
Översänder underlag Verksamhetsplan och budget 2017 (2018-19) för samråd inför beslut om budget avseende trafik kostnader och intäkter baserat på era trafikbeställningar m m. Vi önskar dels att du kvalitetsgranskar materialet, dels att du tittar på budgetvärdena så att vi har samsyn om dessa och dels att de stämmer med förväntningarna under tidigare budgetprocessen.

Hör av dig med eventuella synpunkter eller frågor. Önskar bekräftelse före tisdag.

Frågor kring budgeten:

[hanna.bergstrom@sormlandstrafiken.se](mailto:hanna.bergstrom@sormlandstrafiken.se)

[helena.ericson@sormlandstrafiken.se](mailto:helena.ericson@sormlandstrafiken.se)

Frågor kring dokumentet i sin helhet:

[ulrika.akerblom.sandberg@sormlandstrafiken.se](mailto:ulrika.akerblom.sandberg@sormlandstrafiken.se)

Med vänlig hälsning

Ulrika Åkerblom Sandberg

Verksamhetsutvecklare

Sörmlandstrafiken  
Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet  
Telefon: 0155-26 59 03  
Mobil: 076-116 59 03  
E-post: [ulrika.akerblom.sandberg@sormlandstrafiken.se](mailto:ulrika.akerblom.sandberg@sormlandstrafiken.se)  
[www.sormlandstrafiken.se](http://www.sormlandstrafiken.se)



### Sammanställning, per medlem, allmän kollektivtrafik, Budget (nov)

Medlem	Budget 2016	Prognos Där 2 2016	Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019
Eskilstuna	106 047	101 500	106 996	110 381	113 862
Flen	11 044	9 625	12 907	13 324	13 752
Gnesta	15 752	16 043	17 410	17 806	18 212
Katrineholm	21 735	21 644	23 860	24 558	25 275
Nyköping	58 677	55 958	60 042	61 827	63 662
Oxelösund	2 106	2 064	2 239	2 315	2 394
Strängnäs	31 080	31 059	34 635	35 664	36 723
Trosa	8 852	8 314	6 656	6 857	7 064
Vingåker	9 561	9 830	10 807	11 136	11 475
Landstinget	254 498	248 515	250 374	262 019	281 579
<b>Summa</b>	<b>519 353</b>	<b>504 551</b>	<b>525 925</b>	<b>545 887</b>	<b>573 998</b>



### Sammanställning, per medlem, särskild kollektivtrafik, Budget (nov)

Medlem	Budget 2016	Prognos Där2 2016	Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019
Eskilstuna	31 880	30 053	39 400	40 582	41 799
Flen	4 530	4 373	5 159	5 314	5 473
Gnesta	3 156	3 094	3 286	3 385	3 487
Katrineholm	4 009	3 889	4 494	4 629	4 768
Nyköping	6 084	5 393	6 532	6 728	6 929
Oxelösund	1 575	1 483	1 862	1 918	1 975
Strängnäs	2 639	60	5 660	5 830	6 004
Trosa	2 524	2 464	2 743	2 825	2 910
Vingåker	1 517	1 502	1 600	1 648	1 698
Landstinget	52 321	45 316	54 992	56 642	58 341
<b>Summa</b>	<b>110 236</b>	<b>97 626</b>	<b>125 727</b>	<b>129 499</b>	<b>133 384</b>



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

Föredragande: Helena Ekroth med flera

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

### Beslut

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

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



Direktionen beslutade att ställa ovan information samt beslut till medlemmarna.

### Ärende

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

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

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

Ordf sign 	Justerare sign 
-------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------



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



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

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

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

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

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

Ordf sign 	Justerare sign 
-------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------



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

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



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

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

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

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

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

Ordf sign 	Justerare sign 
-------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------



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

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

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



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

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

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

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

Direktionen föreslås slutligen ställa ovan information samt beslut till medlemmarna.

Ordf sign 	Justerare sign 
-------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------



### G. Övriga frågor

Inga övriga frågor noterades.

### H. Avslutning

Ordföranden avslutade sammanträdet.

Vid protokollet

Helena Fransson  
Sekreterare

Justeras

Monica Johansson  
Ordförande

Daniel Portnoff  
Vice ordförande

Ordf sign	Justerare sign
-----------	----------------

# Verksamhetsplan och Budget 2018 (2019-20)

avseende länsgemensam verksamhet  
och kostnader

*Fastställt i förbundsordningen den 12 maj 2017*



## Sammanfattning

Perioden kommer även att präglas av att det 2019 kan konstitueras en nybildad Region Sörmland, vilken har hög påverkan på myndighetens organisation men lägre påverkan på verksamheten i sig. Under planperioden är det därför aktuellt med ett omfattande och detaljerat förberedelsearbete i syfte dels att skapa någonting nytt, dels att ge bästa möjligheter till fortsatt medborgar- och samhällsnyttofokus genom förändringsprocessen.

Bilateralt behöver starka band fortsätta knytas, utöver Stockholm och Södertälje, mellan attraktiva noder såsom Eskilstuna-Västerås/Örebro, Nyköping-Norrköping/Linköping, Flen/Katrineholm/Norrköping och Strängnäs-Enköping/Uppsala.

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

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

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

Inom perspektivet trafikförsörjning präglas perioden fortsatt av tidigare fattade beslut, i och utanför länet. Det gäller exempelvis beslut om etablering av Ostlänken, Ny Trafik 2017, öppnandet av Citybanan och arbetet inom ramen för En Bättre Sits.

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

Även effekterna av dubbelspårsutbyggnaden på Svealandsbanan kommer under perioden medborgare till nytta, inte bara genom att fler tågavgångar börjar trafikera spåren utan att hela systemet ges redundans. Och strax innan planperiodens början, närmare bestämt den 10 juli 2017, kommer Citybanan att invigas med en utveckling som i delar ännu är oanade.

Samtliga busstrafikavtal som myndigheten har i Sörmland löper ut inom en treårsperiod mellan augusti 2019 och december 2021. Under samma period kommer även avtal gällande serviceresor i Sörmland, skärgårdstrafik i Nyköping och Trosa kommuner samt skolskjutstrafik i flera kommuner att behöva upphandlas.



Arbetet med detta bedrivs inom program Trafik 2019-2021 som syfte att säkerställa den fortsatta trafiken med önskad måluppfyllelse. Programmet ska leda till att Sörmlands medborgare kan leva, växa och verka genom goda resmöjligheter med resor i ett modernt kollektivtrafiksystem. Ett urval av övriga aktiviteter under perioden är utveckling av den regionala tågtrafiken, ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken genom förstärkt samverkan, stärkt koppling mellan kollektivtrafiken och de regionala och lokala utvecklingsmålen, samordning av allmän och särskild kollektivtrafik och utvecklad trafikinformation.

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

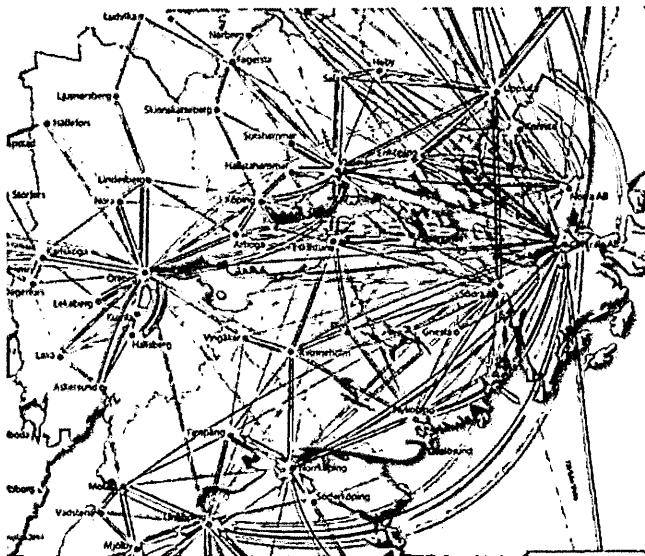
En annan förutsättning för att kunna bedriva en bra verksamhet är en stabil ekonomi där intäkter och kostnader är i balans, inklusive driftkonsekvenser av investeringar och långsiktiga åtaganden. Effektivt resursutnyttjande och en god ekonomistyrning ger en stabil ekonomi. Noggrann följsamhet avseende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



Myndighetens projektportfölj februari 2017.

## Inledning

Sörmlands läns kommuner och medborgare finns som en del i en växande Mälardalsregion, med ett gynnsamt läge, omgiven av andra attraktiva län och kommuner som vi knyter funktionella band till men som också driver kostnaden för kollektivtrafik. Sörmlands gynnsamma läge innebär även fortsatt utmaning och den förväntade utvecklingen handlar om regionbildning.



År 2019 kan en nybildad Region Sörmland konstitueras vilken har hög påverkan på myndighetens organisation, men lägre påverkan på verksamheten i sig. Under planperioden är det därför aktuellt med ett omfattande och detaljerat förberedelsearbete i syfte dels att skapa någonting nytt, dels att ge bästa möjligheter till fortsatt medborgar- och samhällsnyttofokus genom förändringsprocessen.

Bilateralt behöver starka band fortsätta knytas, utöver Stockholm och Södertälje mellan attraktiva noder såsom Eskilstuna-Västerås/Örebro, Nyköping-Norrköping/Linköping, Flen/Katrineholm/Norrköping och Strängnäs-Enköping/Uppsala.

Under 2016 gjordes närmare 11 miljoner påstigningar i den busstrafik som upphandlats av Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet. Till detta kommer 2,8 miljoner påstigande i den regionala och lokala tågtrafiken i Sörmland och ca 350 000 resor i den särskilda kollektivtrafiken. Många perspektiv måste tillgodoses med fyra järnvägar som trafikerar länet, busstrafik som varje dag kör mer än 6 000 mil på länets vägar och dagligen även närmare 1 000 serviceresor.

I omvärlden märks en medvetenhet kopplat till hållbarhet och klimatpåverkan utan större avkall på snabbhet och bekvämlighet. I kommunerna runt om i landet och länet ser myndigheten en ökad medvetenhet om biltrafikens påverkan på stadsmiljöerna. Som en konsekvens av detta kan vi se en förändrad riktning där kollektivtrafik tillsammans med gång och cykel även fortsatt får en ökad prioritet. Kompletterande strategier som justerad reseförmån, parkeringspolicy, busskörfält och vägtullar är exempel på styrmedel till förmån för hållbara transportslag. Den nästan 100-procentiga användningen av förnybara drivmedel i myndighetens verksamhet kommer under perioden 2018-2020 att fortsätta öka för att ligga på en hög nivå.

Under perioden 2018-2020 kommer även resandet i den allmänna kollektivtrafiken sannolikt att fortsätta öka. Om än inte ett mål i sig, så kommer sannolikt resandet även i den särskilda kollektivtrafiken att öka. Detta inte minst på grund av länets fortsatta befolkningsökning och befolkningens allt längre livsålder.

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

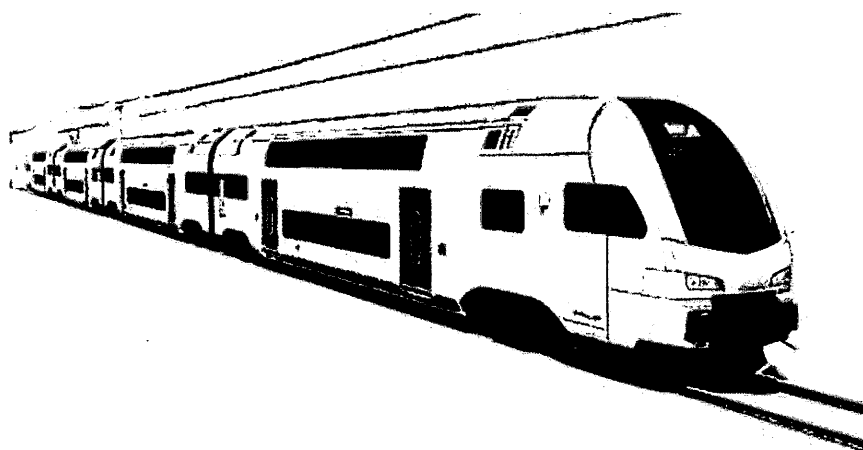
Även effekterna av dubbelspårsutbyggnaden på Svealandsbanan kommer under perioden medborgare till nytta, inte bara genom att fler tågavgångar börjar trafikera spåren utan att hela systemet ges redundans. Och strax innan denna planperiods början, närmare bestämt den 10 juli 2017, kommer Citybanan att invigas med en utveckling som i delar ännu är oanade.

Än mer oanade effekter står vårt kommande stora infrastrukturprojekt Ostlänken för och med en planerad invigning långt bortom denna planperiod. Under planperioden är det dock aktuellt med ett omfattande arbete så att stationerna blir funktionella nav till stöd i människors vardagsliv.

Mer internt på myndigheten kommer ett fortsatt omfattande arbete med upphandlingar att fortgå, och under planperioden kommer busstrafik och andra tjänster inom ramen för nya avtal att träda i kraft. Även skärgårdstrafiken och serviceresor är ånyo aktuella för upphandling under perioden.

Andra prioriterade satsningar handlar om att fortsätta arbetet för att säkerställa bland annat kundnöjdhet och digitalisering. Inom ramen för effektiv organisation kommer samordningen av trafiken och kringtjänster att utvecklas och så även automatisering av delar inom kundinformationssystem. Tankarna om att utreda möjligheterna för, och i mindre skala, testa helt nya trafiklösningar och intelligenta trafiksystemlösningar bör kunna genomföras såväl med autonoma fordon i sikte bortom planperioden, som med förarledda sådana under densamma.

Inom det ekonomiska perspektivet kommer myndigheten även inom denna planperiod att ha kostnadskontroll och bedriva verksamheten inom den senare beslutade budgeten inklusive eventuell annan finansierad verksamhet. Till samråden föreslås en dialog om en uppräknig gällande myndighetens uppskattade kostnader för förvaltning och trafikrelaterade nettokostnader för att kunna bedriva en verksamhet motsvarande vad vi uppfattar är medlemmarnas förväntningar. Det gäller främst förslag till utökning av kompetens och antal medarbetare samt vissa ökade försäljningskostnader bland annat kopplat till ny affärsmodell för reklamverksamheten men även digitalisering i stort samt ett förslag till en ökning på driftsbudgeten kopplat till funktionella depåer.



*Under perioden kommer regionens beställda tåg att börja levereras och driftsättas.*

## Uppdrag och styrsystem

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. Härutöver har medlemmarna under 2014 överlåtit vissa uppgifter inom den särskilda kollektivtrafiken till myndigheten. Till sin hjälp har myndigheten bland annat lagen (2010:1065) om kollektivtrafik samt Förbundsordning med bilagor såsom Avtal om fördelning av ansvar och kostnader för kollektivtrafiken i Sörmland samt Planeringsprocess och beslutsordning för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet.

I enlighet med lagstiftningen ska myndigheten bland annat regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken, verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper, verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet, samt fatta beslut om allmän trafikplikt.

Under 2015 certifierades verksamheten i enlighet med ISO 9001 som är en ledningssystemstandard för kvalitetsprocesserna i en organisation. Myndigheten har tidigare, och pågående, utvecklat "Kartan" där myndighetens processer har identifierats och adresserats. Till stöd finns även myndighetens fastställda kvalitetspolicy med tillhörande kvalitetsmål.

## Ekonomisk styrning

Frågor om budget och ekonomisk styrning avhandlas i förbundsordningens 15 § där bland annat framgår att direktionen varje år ska fastställa budget för förbundets verksamhet, inom den ram som medlemmarna beslutat om. Till budgeten ska en plan för verksamheten medfölja. Direktionen ska samråda med medlemmarna om förslaget till budget senast under april månad. Direktionen ska vidare fastställa budgeten senast den 15 maj årligen.

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets medlemmar, Landstinget Sörmland och de nio kommunerna, har sedan den 1 januari 2013 ett nytt sätt att fördela ansvar, kostnader och intäkter för kollektivtrafiken i Sörmland. Den nya modellen ger medlemmarna en högre grad av inflytande och varje medlem påverkar verksamhetens ekonomiska utfall genom sin trafikbeställning.

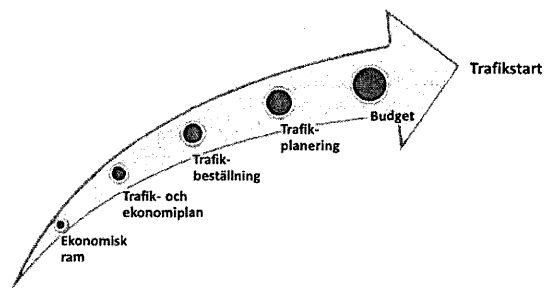
## Syfte och process

Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20) är ett styrande dokument för att fokusera och följa upp myndighetens åtagande och uppgifter.

En tidig version av Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20) upprättas, efter beslut av myndighetens direktion, inför samråd med medlemmarna, vilka genomförs under mars och april 2017.

Den 12 maj 2017 fastställs sedan Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20) för den läns gemensamma verksamheten.

Den 22 november 2017 hanteras den slutliga versionen av Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20) utifrån de av medlemmarna ingivna trafikbeställningarna.



## Mål för perioden 2018 (2019-20)

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets vision utgår från Sörmlandsstrategins övergripande vision och föreslås till **LEVA, VÄXA, VERKA – med resor i en modern kollektivtrafik**. Utifrån den föreslagna visionen återfinns sedan därtill hörande mål för verksamheten i såväl myndighetens trafikförsörjningsprogram som beslutade kvalitetsmål och finansiella mål.

### Framtida trafikförsörjningsprogram förslag till mål

Myndighetens övergripande mål för kollektivtrafiken framgår av trafikförsörjningsprogrammet, vilket är under revidering och förväntas beslutas under våren 2017. Därför beskrivs här de mål och nyckeltal som återfinns i framtaget förslag till ny målmodell, där myndighetens övergripande mål formuleras som:

*Kollektivtrafik för hållbar tillväxt och utveckling* som:

- är användarvänlig med hög kvalitet
- är hållbar och samordnad
- stödjer regional och lokal utveckling
- erbjuder goda resmöjligheter

Måluppfyllelsen följs upp och värderas utifrån en samlad bedömning innehållande dels en kvalitativ beskrivning av måluppfyllelse inom respektive målområde och totalt, dels nedan redovisade indikatorer och mått för måluppfyllelse per område och för vilka flertalet är under utveckling och värdering.

<b>Attraktiv kollektivtrafik - Användarvänlig och håller hög kvalitet</b>									
<b>Mål</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna i Sörmland ska öka.</li><li>• Kollektivtrafiksystemet ska hålla en god kvalitet, vara användarvänligt, sammanhållet och samordnat.</li><li>• Kollektivtrafiken ska utvecklas med fokus på enkelhet och bekvämlighet för resenären.</li></ul>								
<b>Kvalitativ beskrivning av måluppfyllelse</b>	Kort beskrivning av arbetet med målen och strategierna								
<b>Indikatorer</b>	<table><tbody><tr><td><b>Antal påstigande allmänna kollektivtrafiken ▲</b> <b>Utfall 2016: 13 775 605 (inkl tåg)</b> Mål 2017: 14 000 000 Mål 2020: 15 000 000</td><td><b>Punktlighet – Tåg ▲</b> <b>Utfall 2016:</b> I dagsläget ej kända uppgifter Mål 2017: 92 % Mål 2020: 95 %</td></tr><tr><td><b>Antal påstigande särskilda kollektivtrafiken ▲</b> <b>Utfall 2016: 343 000</b> Förväntat antal 2017: Anges senare Förväntat antal 2020: Anges senare</td><td><b>Punktlighet – Buss ▲</b> Mål 2017: Mäts senare Mål 2020: Mäts senare</td></tr><tr><td><b>Antal resor per invånare allmänna kollektivtrafiken ▲</b> <b>Utfall: 47,9 (inkl. tåg)</b> Mål 2017: 48,3 Mål 2020: 50,3</td><td><b>Punktlighet – Serviceresor ▲</b> Mål 2017: Mäts senare Mål 2020: Mäts senare</td></tr><tr><td><b>Antal resor per invånare särskilda kollektivtrafiken ▲</b> <b>Utfall 2016: 1,1</b> Förväntat antal 2017: Mäts senare Förväntat antal 2020: Mäts senare</td><td><b>Kundupplevd kvalitet, nöjdhet</b> - se kvalitetsmål 1-4.</td></tr></tbody></table>	<b>Antal påstigande allmänna kollektivtrafiken ▲</b> <b>Utfall 2016: 13 775 605 (inkl tåg)</b> Mål 2017: 14 000 000 Mål 2020: 15 000 000	<b>Punktlighet – Tåg ▲</b> <b>Utfall 2016:</b> I dagsläget ej kända uppgifter Mål 2017: 92 % Mål 2020: 95 %	<b>Antal påstigande särskilda kollektivtrafiken ▲</b> <b>Utfall 2016: 343 000</b> Förväntat antal 2017: Anges senare Förväntat antal 2020: Anges senare	<b>Punktlighet – Buss ▲</b> Mål 2017: Mäts senare Mål 2020: Mäts senare	<b>Antal resor per invånare allmänna kollektivtrafiken ▲</b> <b>Utfall: 47,9 (inkl. tåg)</b> Mål 2017: 48,3 Mål 2020: 50,3	<b>Punktlighet – Serviceresor ▲</b> Mål 2017: Mäts senare Mål 2020: Mäts senare	<b>Antal resor per invånare särskilda kollektivtrafiken ▲</b> <b>Utfall 2016: 1,1</b> Förväntat antal 2017: Mäts senare Förväntat antal 2020: Mäts senare	<b>Kundupplevd kvalitet, nöjdhet</b> - se kvalitetsmål 1-4.
<b>Antal påstigande allmänna kollektivtrafiken ▲</b> <b>Utfall 2016: 13 775 605 (inkl tåg)</b> Mål 2017: 14 000 000 Mål 2020: 15 000 000	<b>Punktlighet – Tåg ▲</b> <b>Utfall 2016:</b> I dagsläget ej kända uppgifter Mål 2017: 92 % Mål 2020: 95 %								
<b>Antal påstigande särskilda kollektivtrafiken ▲</b> <b>Utfall 2016: 343 000</b> Förväntat antal 2017: Anges senare Förväntat antal 2020: Anges senare	<b>Punktlighet – Buss ▲</b> Mål 2017: Mäts senare Mål 2020: Mäts senare								
<b>Antal resor per invånare allmänna kollektivtrafiken ▲</b> <b>Utfall: 47,9 (inkl. tåg)</b> Mål 2017: 48,3 Mål 2020: 50,3	<b>Punktlighet – Serviceresor ▲</b> Mål 2017: Mäts senare Mål 2020: Mäts senare								
<b>Antal resor per invånare särskilda kollektivtrafiken ▲</b> <b>Utfall 2016: 1,1</b> Förväntat antal 2017: Mäts senare Förväntat antal 2020: Mäts senare	<b>Kundupplevd kvalitet, nöjdhet</b> - se kvalitetsmål 1-4.								

## Effektiv kollektivtrafik - Hållbar och samordnad

<b>Mål</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kollektivtrafiken ska planeras och utföras för ökad kostnadseffektivitet</li> <li>Kollektivtrafiken ska planeras och utformas så att energieffektiviteten ökar och att miljöpåverkan genom emissioner och buller minskar</li> </ul>	
<b>Kvalitativ beskrivning av måluppfyllelse</b>	Kort beskrivning av arbetet med målen och strategierna	
<b>Indikatorer</b>	<p><b>Beläggning tåg</b> Mäts senare</p> <p><b>Beläggning buss ▲</b> <b>Utfall 2016: 7,8</b> Mål 2017: 7,6 Mål 2020: 8,0</p> <p><b>Beläggning Serviceresor ▲</b> Förväntat antal 2017: Mäts senare Förväntat antal 2020: Mäts senare</p> <p><b>Nettokostnad invånare allmän kollektivtrafik ▼</b> <b>Utfall 2016:</b> Anges senare Mål 2017: Mäts senare Mål 2020: Mäts senare</p> <p><b>Nettokostnad kilometer allmän kollektivtrafik ▼</b> <b>Utfall 2016:</b> Anges senare Mål 2017: Mäts senare Mål 2020: Mäts senare</p>	<p><b>Kostnadstäckning allmän kollektivtrafik ▲</b> <b>Utfall 2016: 35 % inkl. skolkortsintäkter</b> Mål 2017: Mäts senare Mål 2020: Mäts senare</p> <p><b>Nettokostnad invånare särskild kollektivtrafik ▼</b> Mål 2017: Mäts senare Mål 2020: Mäts senare</p> <p><b>Nettokostnad kilometer särskild kollektivtrafik ▼</b> Mål 2017: Mäts senare Mål 2020: Mäts senare</p> <p><b>Förnybara drivmedel, km ▲</b> <b>Utfall 2016: 93,9 %</b> Mål 2017: 95 % Mål 2020: 98 %</p> <p><b>Energianvändning ▼</b> <b>Utfall 2016: 3,7 kwh/fordonskm</b> Mål 2017: 3,6 kwh/fordonskm Mål 2020: 3,0 kwh/fordonskm</p>

## Funktionell kollektivtrafik - För regional och lokal utveckling

<b>Mål</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kollektivtrafiken ska utvecklas för att stödja regionens täthet och flerkärnighet samt stärka förutsättningarna för en sammanhållen och utvidgad arbetsmarknadsregion.</li> <li>Kollektivtrafiken ska utvecklas med tydligare kopplingar till starka tillväxtregioner och regionala nodstäder.</li> <li>Kollektivtrafiken ska utgöra ett verktyg för en positiv utveckling i länets kommuner genom att skapa ökad tillgänglighet till regionala arbetsmarknader.</li> <li>Kollektivtrafiken ska utvecklas för att underlätta utveckling av attraktiva städer och hållbara lokala trafiksystem med större andel gång, cykel och kollektivtrafik.</li> </ul>	
<b>Kvalitativ beskrivning av måluppfyllelse</b>	Kort beskrivning av arbetet med målen och strategierna Arbetspendlingens utveckling - följs upp som andel inpendlare av dagbefolkning samt andel utpendlare av nattbefolkningen och baseras på uppgifter från SCB. Ger en indikation över kommunernas kopplingar till övriga länet och till storregionen.	
<b>Indikatorer</b>	<p><b>Marknadsandel i starka stråk ▲</b> <b>Utfall 2016: 24 % totalt i starka stråk</b> Önskat läge 2020: 30 % totalt i starka stråk</p>	<p><b>Resmöjligheter mellan Sörmland och regionens tillväxtområden och nodstäder ▲</b> Ska öka</p>

## Tillgänglig kollektivtrafik -

### För goda resmöjligheter

<b>Mål</b>	• Kollektivtrafiken ska ge alla invånare och besökande i Sörmland ökad tillgänglighet och rörlighet	
<b>Kvalitativ beskrivning av måluppfyllelse</b>	Kort beskrivning av arbetet med målen och strategierna Tillgänglighet till kommuncentrum - mäts som andel av länets invånare som når sitt eget kommuncentrum inom en bestämd tidsrymd med ett minsta antal kollektivtrafikförbindelser per vardagsdygn.	
<b>Indikatorer</b>	<b>Utbudskilometer per invånare allmän kollektivtrafik ▲</b> Utfall 2016: 55,7 Mål 2017: 69,5 Mål 2020: 70,0	<b>Fordon andel tillgänglighetsanpassade allmän kollektivtrafik ▲</b> Utfall 2016: Låggolv (85 %), Ramp/lift (99 %), Audiovisuella utrop (98 %) Mål 2017: 98 % Mål 2020: 98 %
	<b>Bytespunkter, andel tillgänglighetsanpassade ▲</b> Samtliga regionala buss- och tåglinjer ska vara fullt tillgängliga vid sina stationer och hållplatser i Eskilstuna, Strängnäs, Läggesta, Gnesta, Flen, Katrineholm, Vingåker, Vagnhärad, Nyköping, Trosa, Sparreholm och Malmköping senast år 2025. Samtliga tätortslinjer som har ett trafikutbud motsvarande minst 10 dubbelturer per dag ha tillgänglighetsanpassade hållplatser senast år 2022. I stadstrafiken ska minst 75 % av hållplatserna på linje 1-6 i Eskilstuna, linje 1 i Katrineholm, linje 1-3 i Strängnäs och linje 1-3 i Nyköping vara tillgänglighetsanpassade senast år 2020.	

## Kvalitetsmål

Under 2016 upprätthåller verksamheten certifieringen från 2015, i enlighet med ISO 9001 som är en ledningssystemstandard för kvalitetsprocesserna i en organisation. Myndigheten har därmed en fastställd kvalitetspolicy med tillhörande kvalitetsmål.

<b>Mål 1</b>	<b>Kundnöjdheten avseende den allmänna kollektivtrafiken har ökat till 70 procent år 2020.</b>
<b>Delmål</b>	2017: 68 procent
<b>Kommentar</b>	Kundernas nöjdhet för Sörmland år 2016 är 67 procent. Det sedan tidigare beslutade delmålet för 2017 om 62 procent är lägre än det uppnådda resultatet 2016. Detsamma gäller även för målet 2020 om 65 procent. Delmål 2017 och mål 2020 är därför reviderade till 68 respektive 70 procent.
<b>Vision</b>	Visionen är att ha högsta nöjdhet i Sverige och att ingen ska vara missnöjd enligt mätningens definition.

<b>Mål 2</b>	<b>Allmänhetens nöjdhet avseende den allmänna kollektivtrafiken har ökat till 60 procent år 2020.</b>
<b>Delmål</b>	2017: 55 procent
<b>Kommentar</b>	Allmänhetens nöjdhet 2016 för Sörmland är 54 procent. Det sedan tidigare beslutade delmålet för 2017 om 51 procent är lägre än det uppnådda resultatet 2016. Målet 2020 om 55 procent är endast 1 procent högre än utfall 2016. Delmål 2017 och mål 2020 är därför reviderade till 55 respektive 60 procent.
<b>Vision</b>	Visionen är att ha högsta nöjdhet i Sverige och att ingen ska vara missnöjd enligt mätningens definition.

<b>Mål 3</b>	<b>Kundnöjdheten avseende Serviceresor är 95 procent år 2020.</b>
<b>Delmål</b>	2017: 92 procent
<b>Kommentar</b>	Myndigheten har ett pågående arbete för säkerställande av mätning gällande kundnöjdhet avseende Serviceresor, och resultat för detta mål redovisas så snart det finns tillgängligt.
<b>Vision</b>	Visionen är att ha högsta nöjdhet i Sverige och att ingen ska vara missnöjd enligt mätningens definition.



<b>Mål 4 Kundnöjdheten avseende bokning av resor är 99 procent år 2020.</b>	
<b>Delmål</b>	2017: 98 procent
<b>Kommentar</b>	Myndigheten har ett pågående arbete för säkerställande av mätning gällande kundnöjdhet avseende bokning av resor, och resultat för detta mål redovisas så snart det finns tillgängligt.
<b>Vision</b>	Visionen är att ha högsta nöjdhet i Sverige och att ingen ska vara missnöjd enligt mätningens definition.

<b>Mål 5 Det hållbara medarbetarengagemanget (HME) uppgår år 2020 till 85.</b>	
<b>Delmål</b>	2017: HME 80
<b>Kommentar</b>	Mäts i årliga medarbetarundersökningar. HME (Hållbart medarbetarindex) för myndigheten 2016 är 74, vilket är en enhet lägre jämfört med 2015. Myndigheten kommer att på nytt mäta HME-mätning i maj 2017 och har därefter att ta ställning till om delmål 2017 och mål 2020 ska kvarstå eller revideras.
<b>Vision</b>	Visionen är att ha ett HME på 100.

### **Finansiella mål**

Enligt kommunallagen 8 kapitel 5 § ska en kommun, varmed jämställs kommunalförbund, för sin verksamhet ange ekonomiska mål och riktlinjer som är av betydelse för en god ekonomisk hushållning. Myndighetens utgångspunkt är att säkerställa en långsiktig stabil ekonomi och en trygghet för medlemmarna.

<b>God ekonomisk hushållning</b>	
<b>Mål 1</b>	• Årets resultat ska vara positivt.
<b>Mål 2</b>	• Verksamheten ska bedrivas inom den beslutade budgeten.
<b>Mål 3</b>	• Kassalikviditeten ska överstiga 100 procent.

## ***Verksamheten ur olika perspektiv under perioden 2018 (2019-2020)***

### ***Medborgarperspektivet***

Medborgarperspektivet speglar resenärer och medborgares behov och önskemål. Myndighetens verktyg är bland annat information och kommunikationsinsatser, försäljningskanaler, informationskanaler och uppföljning av våra trafikavtal samt relationen till våra trafikbolag för att säkerställa att de tjänster som vi erbjuder ger högsta resenärsnytta.

Verksamheten ska präglas av öppenhet och transparens. Invånare och resenärer ska uppleva att det är enkelt att ha insyn i verksamheten och förstå hur de kan påverka. Resenären ska uppleva att det är lätt att få information om kollektivtrafiken, att tjänsten är enkel att använda, att det är lätt att komma i kontakt med verksamheten och att de får ett gott bemötande.

Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla. Ansvaret för tillgänglighetsfrågan i länet är fördelat på många olika parter. Myndigheten har en viktig roll när det gäller samordning av dessa frågor och samverkan med berörda aktörer, och för att anpassa gångvägar, hållplatser och terminaler så behövs samverkan med kommuner och Trafikverket.

### ***Verksamhetsaktiviteter under perioden***

För att kunna möta resenärers och presumtiva resenärers behov av resande behöver myndigheten skaffa bättre kunskap om vad kunderna efterfrågar. Genom olika metoder för undersökningar ska vi få en fördjupad kunskap om resenärers och presumtiva resenärers behov och drivkrafter för att sedan matcha dessa mot tjänsteerbjudanden. På detta sätt är det kunden som sätter agendan och en kundinsiktsbaserad tjänst skapas. Målet är att göra kunden delaktig i utvecklingsarbetet av kollektivtrafiken där affärsnytta skapas genom att tjänsteerbjudandet säkras. Ett uppsökande arbete kommer att bedrivas gentemot företag, organisationer och invånare för att i dialog skaffa kunskap om de olika målgrupperna med målet att hitta erbjudanden och tjänster som är relevanta och attraktiva.

En utmaning är att nå de resenärer som idag väljer bilen framför kollektivt resande. Myndigheten behöver få kunskap om vilka faktorer som påverkar målgruppens transportval. Utifrån det kan myndigheten arbeta med olika metoder i syfte att göra kollektivtrafiken attraktiv för denna målgrupp. En primär målgrupp är befintliga resenärer. Vi behöver utveckla och förfina tjänsten efter befintliga resenärers behov och önskemål. Nya resenärer får vi främst genom att fortsätta utveckla trafiken till att bli så attraktiv som möjligt. De bästa ambassadörerna är befintliga resenärer som rekommenderar vår tjänst till andra. För att få bra ambassadörer behöver myndigheten ha bra ambassadörer. Insatser för att stärka ambassadörskapet kan behöva göras under perioden.

Under perioden kommer myndigheten att fortsätta förbättra tjänsten genom att använda och utveckla befintliga tekniska system, både vad gäller trafikinformation och köp av biljett. Genom att fortsätta kommunicera, och utöka, möjligheten att köpa biljett digitalt kan ombordköp minimeras och ge förutsättningar för trafiken att flyta tidtabellssäkert. Enkelhet och tillgänglighet är två centrala begrepp för myndighetens kommunikations- och försäljningsarbete de kommande åren.

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

Servicecenter Sörmland erbjuder kunderna en personlig kontakt via telefon dygnet runt, men kunden kan även själv boka sin resa genom att använda sig av digitala verktyg. Inkommer kundsynpunkter till verksamheten ska dessa besvaras med personligt svar inom fem arbetsdagar.

Servicecenter Sörmland kommer under perioden att fokusera på intern kvalitetskontroll, coachande ledarskap och måluppfyllelse av servicenivåerna för att i nästa led möta kundernas behov om hög tillgänglighet och effektivitet samt god service genom ett gott bemötande. Medarbetare i Servicecenter ska ha god kompetens för att utföra verksamhetens uppdrag varför säkerställandet av en gedigen grundutbildning är viktig, framförallt vid nyrekrytering.

Vidare ska Servicecenter Sörmland sträva efter att utveckla och integrera interna användarsystem för att förenkla administration och öka effektiviteten till kund. Servicecenter ska också se över vilka digitala kanaler vi ska finnas tillgängliga i för att ännu bättre kunna möta kunderna där de finns.

### ***Ekonomiska konsekvenser och osäkerheter jämfört med tidigare plan***

Under perioden 2018 (2019-20) kommer ett arbete med att kartlägga och förstå, genom att bland annat involvera, olika målgrupper behöva göras. Syftet är att behovsutveckla och förfinas tjänsten samt att kunna kommunicera målgruppsanpassat. Kommunikationsinsatser kommer fortsatt behöva genomföras till följd såväl de nya tekniska systemen som etableringen av Servicecenter Sörmland, utökad kundtjänst och varumärket Sörmlandstrafiken.

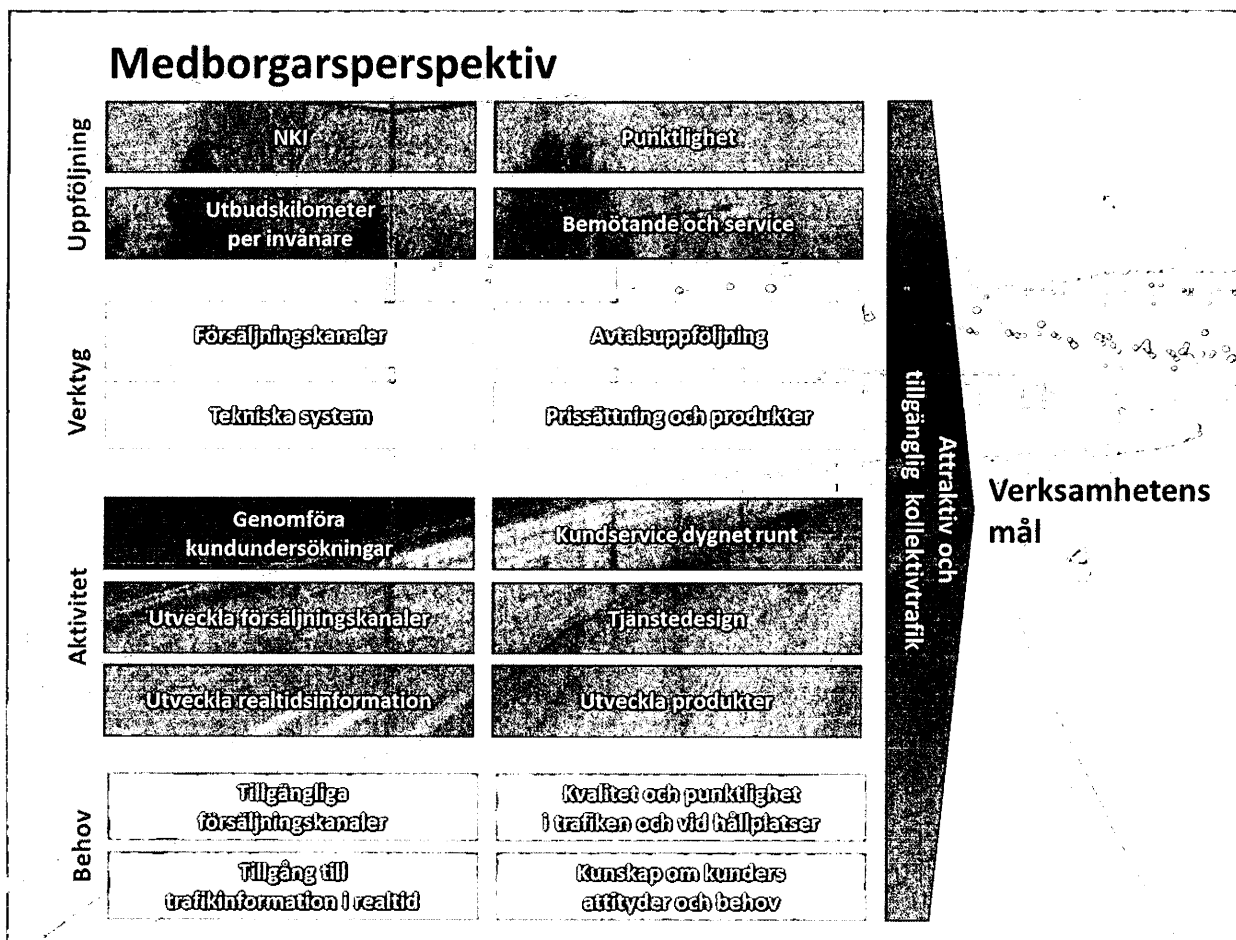
Ett fortsatt arbete med att utveckla digitala kanaler och ta fram strategier för kommunikation och försäljning ska göras.

Genom det utökade uppdraget att etablera funktioner för bland annat beställningsmottagande och övrig kundtjänst för den särskilda kollektivtrafiken har tillgängligheten till kundtjänst för den allmänna kollektivtrafiken ökat. En utökad samordning kommer att ske inom den särskilda kollektivtrafiken och mellan den allmänna och särskilda kollektivtrafiken.

En översyn av bemanningen i den relativt nyetablerade verksamheten på Servicecenter Sörmland är gjord. Översynen visar att grundbemanningen behöver utökas för att verksamheten ska kunna genomföra uppdraget på ett tillfredsställande sätt och nå servicenivåerna.

För samtliga av de ovan nämnda aktiviteterna gäller att det föreligger viss osäkerhet vad gäller den budgeterade kostnadsnivån för perioden 2018 (2019-20). Fördelningsnycklar för att sortera intäkter och kostnader mellan den allmänna och särskilda kollektivtrafiken kommer att detaljeras efter 2016 årets erfarenhet och i samband med bokslut och därpå följande arbete med Planeringsprocess och beslutsordning. Detta kan påverka fördelningen mellan medlemmarna i såväl nu liggande budget 2017 (2018-2019) som under perioden 2018 (2019-20).

I samband med att Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets reklampolicy träder i kraft den 1 januari 2017 kommer myndigheten även att byta affärsmodell. Istället för att lägga ut försäljningen av reklam och informationsplatser externt kommer myndigheten att hantera bokningar och annan administration kopplad till försäljningen. Bedömningen är att myndighetens nettointäkter i denna del torde öka alternativt att hantering blir kostnadsneutral. En fortsatt uppföljning och utvärdering av hanteringen behöver göras inom budgetperioden.



Målmodell med verksamhetens aktiviteter 2018-2020 för medborgarperspektivet.

## **Trafikförsörjningsperspektivet**

Den regionala kollektivtrafikens uppgift är att erbjuda invånarna tillgänglighet till arbete, studier och fritidsaktiviteter. Tågtrafik, landsbygds- och stadstrafik med buss, och anropsstyrd, särskild kollektivtrafik samt skärgårdstrafik utgör det samlade trafikutbudet. En viktig del är storregional samverkan med tåg genom Mälardalens trafik AB, MÅLAB och arbete genom Mälardalsrådet, En Bättre Sits, med en storregional trafikutvecklingsprocess.

### **Verksamhetsaktiviteter under perioden**

Den andra versionen av Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram, som förväntas beslutas under våren 2017, pekar ut mål och inriktningar för den regionala kollektivtrafiken fram till år 2030. Det nya programmet fokuserar i stor utsträckning på kollektivtrafikens roll som verktyg för regional utveckling. Jämfört med den tidigare programversionen visar det nya programmet på en starkare koppling mellan kollektivtrafiken och de till regionala och lokala utvecklingsmålen. Programmet betonar också behovet av förstärkt samverkan mellan myndigheten och andra aktörer i arbetet med utveckling av kollektivtrafiken.

Utvecklingen av den regionala tågtrafiken, Ny Trafik 2017, fortsätter under planperioden med leverans av nya järnvägsfordon från år 2019 vilket ger möjligheter för ytterligare utbudförbättringar utmed Svealandsbanan, Nyköpingsbanan och för UVEN systemet. Den regionala busstrafiken ska utvecklas med fokus på snabbare förbindelser och tätare trafik i stråk med stora resbehov. En viktig del är integrera länets busstrafiksystem med tillväxtorter i omkringliggande län, med prioritering av Stockholmsregionen, Västerås/Eskilstuna och Norrköping/Linköping. De kommande åren ska arbetet med samordning av allmän, linjelagd trafik och särskild, anropsstyrd kollektivtrafik intensifieras.

Fler resor med kollektivtrafiken är en av nyckelfaktorerna för att öka städernas attraktivitet. Utifrån kommunernas ambitioner för utbyggnad av städerna ska myndigheten utreda förutsättningarna för att utveckla linjenätet i stadstrafiken i linje med kommunernas ambitioner.

De senaste åren har en rad åtgärder genomförts för att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken för människor med funktionsnedsättning. Under planperioden vill myndigheten förstärka samverkan med länets kommuner och Trafikverket i syfte att utveckla trafik och infrastruktur för ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken. Andra strategier för att nå målen är att stärka kopplingen mellan kollektivtrafik- och bebyggelseplanering, att differentiera trafikutbudet och prioritera resurser till stomstråk och strategiska målpunkter, att etablera avtalsformer som ger incitament att öka resande och marknadsandel samt att stimulera etablering av trafik på rent kommersiell basis.

Under perioden fortsätter arbetet kring genomförande av Ny Trafik 2017, med fokus på infasning av nya, egna fordon och ytterligare utbudsförbättring när dessa är på plats, preliminärt under 2019. Även ny infrastruktur, genom Citybanan (klar sommaren 2017) och nytt dubbelspår vid Strängnäs (klart preliminärt 2018), ger förändrade förutsättningar för trafiken.

Samtidigt utförs 2017 ett utredningsarbete för utvecklingen av tågtrafiken på medellång sikt, det vill säga för perioden efter övergångsavtalet. Från hösten 2017 planeras även Mälardalstaxan att träda i kraft. Allt arbete kopplat till den regionala tågtrafiken sker i programsamverkan mellan

kollektivtrafikmyndigheter i Stockholm, Uppsala, Sörmland, Östergötland, Örebro och Västmanland under ledning av MÅLAB.

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet samverkar med Landstinget Sörmland, som har finansieringsansvar för tågtrafiken. Även arbetet med etablering av Ostlänken påverkar länet. Förhoppningsvis kommer under planperioden arbetet med att skapa nya kriterier för regionalstågens nytta i tilldelningsprocessen för tågslägen att tydliggöras och järnvägens nytta att identifieras och adresseras utöver fortsatta underhålls- och investeringsbehov på och för järnvägen och som i sin tur ger förutsättningar för kollektivtrafiken i Sörmland, Mälardalen och hela Sverige. Inom ramen för En Bättre Sits kommer regionens behov, definierade i den nya systemanalysen, att spelas in mot staten, bland annat som underlag till kommande Nationella plan.

Samtliga busstrafikavtal som myndigheten har i Sörmland löper ut inom en treårsperiod mellan augusti 2019 och december 2021. Under samma period kommer även avtal gällande serviceresor i Sörmland, skärgårdstrafik i Nyköping och Trosa kommuner samt skolskjutstrafik i flera kommuner att behöva upphandlas.

Arbetet med detta bedrivs inom program Trafik 2019-2021 som syfte att säkerställa den fortsatta trafiken med önskad måluppfyllelse. Programmet ska leda till att Sörmlands medborgare kan leva, växa och verka genom goda resmöjligheter med resor i ett modernt kollektivtrafiksystem. Programmet omfattar att ta fram inriktningsbeslut för myndighetens trafikupphandlingar med trafikstarter från augusti 2018 till december 2021 samt upphandlingsprojekt för dessa upphandlingar.

Genom inriktningsbeslut för trafikupphandlingarna skapas förutsättningarna för att framställa avtal som ger grund för det bästa utövandet. Januari 2022 beräknas som programmets slutdatum. Programmet ska även utforma en kollektivtrafik i Sörmland som upplevs som mycket väl anpassad till kunders behov samt samordnad och modern.

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

Målet med dessa insatser är att verksamheternas resurser används effektivt och med låg miljöpåverkan. I dagsläget har myndigheten handlat upp skolskjutstrafik för Nyköping, Strängnäs och Gnesta. Upphandling av skolskjuts pågår för Vingåker och Katrineholm. Under perioden är det inte osannolikt att fler kommuner uppdrar åt myndigheten att upphandla skolskjutstrafik. Att myndigheten hanterar dessa avtal ger flera möjligheter till att komma i åtnjutande av samordning.

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

Genom nya avtal inom Serviceresor och annan anropsstyrd trafik i Sörmland kan samordningen av allmän och särskild kollektivtrafik succesivt utökas. Den utredning av länets och kommunernas kompletteringsstrafik som gjorts kommer också att få genomslag i medlemmarnas kommande

trafikbeställningar vilket skapar förutsättningar för ökad beläggingsgrad ombord på fordonen genom att trafikera lågt belagda turer med mindre fordon och än bättre samordning.

Samtlig buss- och servicerasetrafik i Sörmland bedrivs på förnybara drivmedel. Strategin under perioden 2018-2020 är att öka och ligga högt på förnybara drivmedel, men även genomföra andra insatser och åtgärder som bidrar till en låg samlad energianvändning. Planperioden inleds med att tolv eldrivna bussar är i drift i Sörmland. Utvecklingen under perioden pekar åt ett sannolikt större antal eldrivna fordon i stadstrafiken.

De senaste åren har befolkningen i Mälardalen vuxit i allt snabbare takt. Regionförbundet Sörmland har under vintern 2016/17 tagit fram nya beräkningar gällande den förväntade utvecklingen av arbetspendlingen i de starka stråken fram till 2050. För myndighetens vidkommande är det nu nödvändigt att "översätta" dessa siffror till trafikbehoven under kommande planperiod. Resultatet av ett sådant arbete ska utgöra underlag för myndighetens långsiktiga strategier och inspel i regionala forum samt även ligga till grund för infrastrukturplaneringen

Genom myndighetens fastighetsplan arbetas det systematiskt med förvaltning av fastigheter som myndigheten är fastighetsägare till. Planen som beskriver behoven av åtgärder på 10 års sikt har inneburit att vi nu har en bra bild över åtgärder som genomförs årligen och visa även med allvarlighetsgrad.

De största utmaningarna de närmsta åren blir ventilationssystemen samt asfaltstak som måste bytas. Flera brister, men också energibesparande åtgärder har identifierats, och i Eskilstuna innebär förändrade krav kopplade till elbussarna samt hantering av biogas att depån måste ses över särskilt. Inom de kommande åren ska energiförsörjningen ses över om möjligheten att bli självförsörjande på el med hjälp av solpaneler. Det förefaller under planperioden inte aktuellt att myndigheten utökar verksamheten med frågor om myndighetsutövning.

### ***Ekonomiska konsekvenser och osäkerheter jämfört med tidigare plan***

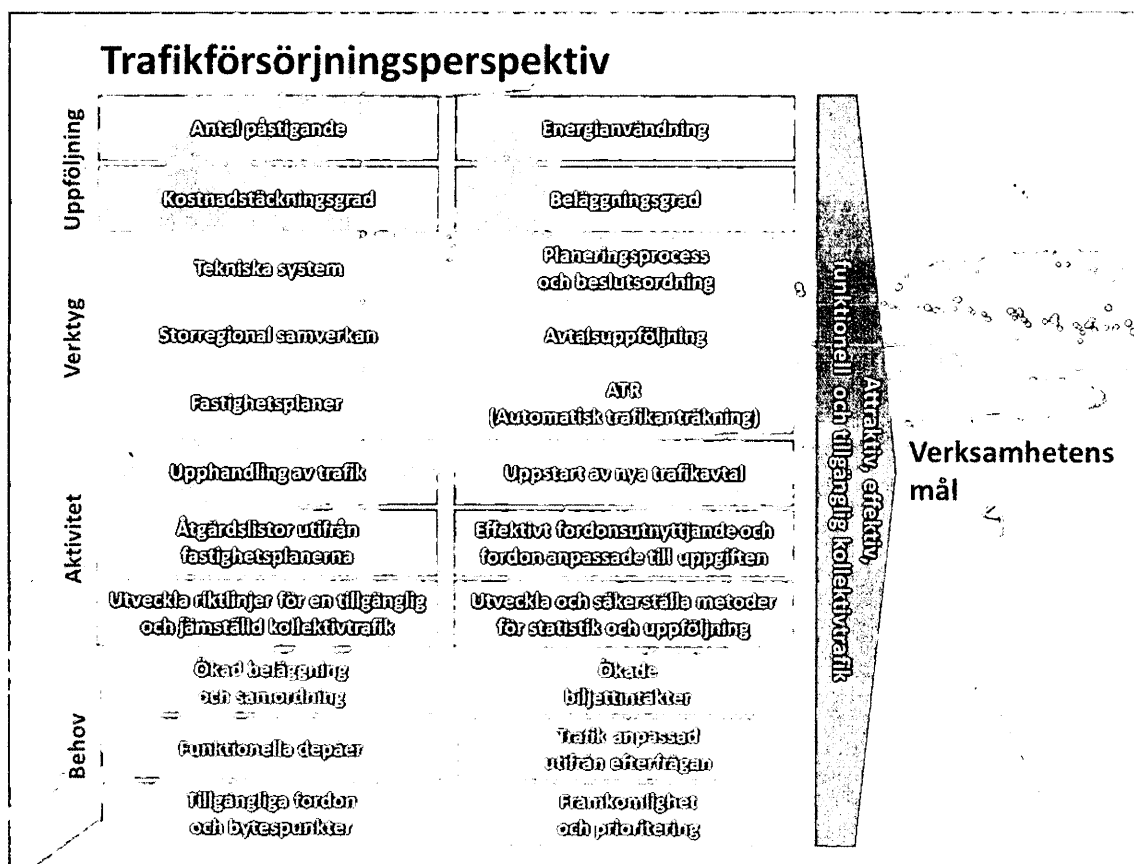
Det förhållandet att Sörmland, genom de olika delprojekten inom ramen för Ny Trafik 2017, under de kommande åren får tillgång till egna tågfordon för tågtrafiken innebär nu känd förändrad kostnadsbild för tågtrafiken 2017 och framåt. Däremot föreligger osäkerhet i kostnadsbilden och fördelningseffekterna mellan länen då affärsmodellerna är nya och inte tidigare prövade.

Vidare har Trafikverket för avsikt att fortsätta anpassa banavgifterna till den nivå som järnvägslagen förutsätter. Nu närmast till 2018 införs en ny passageavgift på sträckan Järna-Gnesta vilket medför en betydande merkostnad för Gnestapendeln och Sörmlandspilen. Detta innebär över lag ökade kostnader och en osäkerhet i kostnadsgruppen Övrigt trafikrelaterat under perioden.

Inom planperioden kommer som tidigare beskrivits nya avtal för trafik att tecknas vilket kan komma att innebära en förändring av ersättningsmodell och därmed förväntad förändring av kostnadsbilden. Detta, tillsammans med en upphandlingseffekt, har tagits hänsyn till i budgetarbetet.

Vad gäller trafik kostnaderna har dessa i budgeten justerats utifrån budgeterad indexuppräknings samt utifrån medlemmarnas senaste, och respektive, trafikbeställning. För perioden 2018 (2019-20) görs, till dess att effekt av trafikbeställningar är kända, endast uppräknings utifrån förväntad Indexutveckling. Det kan dock noteras att indexutveckling för den senare delen av 2016 och början av 2017 varit högre än tidigare antagen i budget, varför osäkerhet i denna del föreligger.

Genom myndighetens fastighetsplan, som beskriver behoven av åtgärder på tio års sikt, har behov identifierade för att säkerställa fastigheternas framtid har budget justerats upp och kommer fortsatt så att förbli då ett ökat behov av fastighetsunderhåll har identifierats. I dagsläget pågår ett större arbete med det identifierade behovet av åtgärder på Katrineholmsdepån. Utvecklingen utav fastigheten kommer innebära att den kommer kunna inrymmas av fler verksamheter än en. Genom utvecklingen av kollektivtrafiken finns behov av att se över depåernas storlek och framtida kapacitet för att kunna tillhandahålla utrymme för en fortsatt utveckling av trafiken.



Målmodell med verksamhetens aktiviteter 2018-2020 för trafikförsörjningsperspektivet.



## **Medarbetarperspektivet**

Medarbetarperspektivets syfte är att stödja måluppfyllelsen för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet. Perspektivet skall 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".

### **Verksamhetsaktiviteter under perioden**

Myndigheten har höga medarbetarmål då vi vet att medarbetarna är den viktigaste resursen för verksamhetsutvecklingen. Ett stort arbete med lönebildning påbörjades under 2016 vilket är basen i arbetet att förtydliga uppdrag och mål, ett arbete som ligger 2017 och framåt. För att veta att vi är på rätt väg i detta viktiga arbete ska vi följa upp detta två gånger per år i HME-mätningar.

Utgångspunkten är vara en attraktiv arbetsgivare där medarbetarna känner sig delaktiga i sin och myndighetens utveckling och har den kompetens som krävs för att kunna möta kundernas behov. Myndigheten utgår ifrån att när vi trivs på arbetet och känner oss trygga i vår kompetens, så märks det i varje kontakt med våra kunder, kollegor och medarbetare.

Vi tror även på ett starkt medbestämmande och ett tydligt medarbetarskap där ansvaret för uppdraget och tryggheten i att agera är värden som ska känneteckna arbetet. Därför fortsätter arbetet med att säkerställa ett hållbart arbetsliv, vår kompetensförsörjning, vår lönebildning samt ett hållbart, professionellt och lyhört ledarskap/medledarskap.

2019 kan även en nybildad Region Sörmland konstitueras vilken har hög påverkan på myndighetens organisation men lägre påverkan på verksamheten i sig. Under planperioden är det därför aktuellt med ett omfattande och detaljerat förberedelsearbete i syfte dels att skapa någonting nytt, dels att ge bästa möjligheter till fortsatt medborgar- och samhällsnyttofokus genom förändringsprocessen.

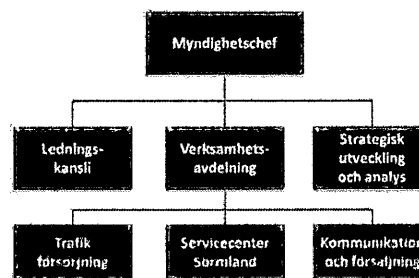
### **Ekonomiska konsekvenser och osäkerheter jämfört med tidigare plan**

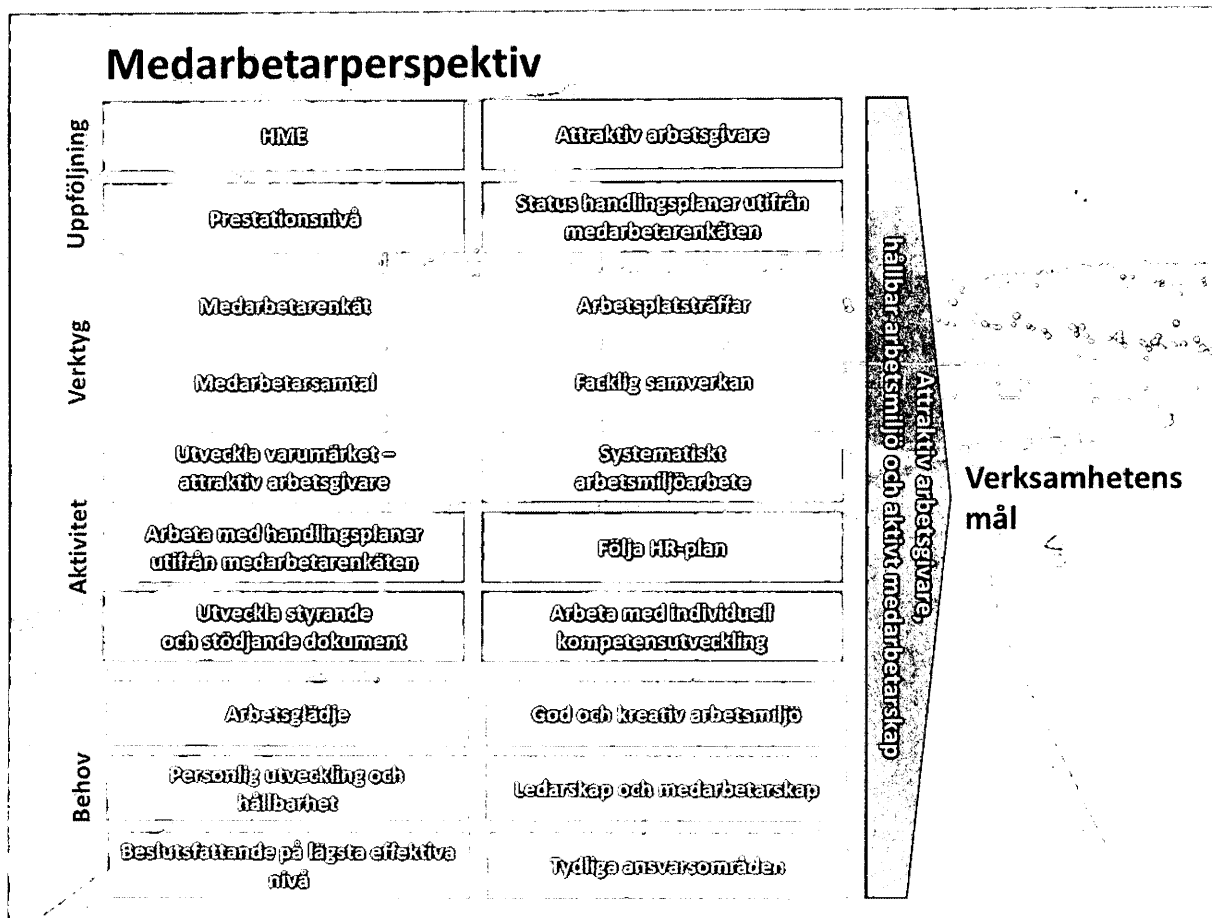
Personalkostnaden inklusive lönekostnaden är budgeterad utifrån organisationens förväntade behov och omfattning givet dels myndighetens under 2016 utökade uppdrag, dels de erfarenheter och kunskaper som hittills förvärvats med anledning härav. En uppföljning av myndighetens organisation utifrån det utökade uppdraget pågår, vilken förväntas ge svar på om budgeterad personalstat fortsatt stödjer verksamhetens mål.

Ytterligare faktorer är bland annat förväntningarna och effekterna av en eventuell nybildad region Sörmland, utfall av kommande medarbetarenkäter och därtill hörande handlingsplaner, eventuella förändringar av befintliga förmånspaket och myndighetens fortsatta arbete med arbetsmiljö och säkerhet.

För samtliga av de ovan nämnda aktiviteterna gäller att det föreligger viss osäkerhet vad gäller den budgeterade kostnadsnivån för perioden 2018 (2019-20).

Vid utgången av 2016 följdes den nya organisationen upp, för att se om något behöver justeras. Detta för att på bästa sätt stödja verksamhetens mål. Bilden visar organisationen januari 2017.





Målmodell med verksamhetens aktiviteter 2018-2020 för medarbetarperspektivet.

### ***Ekonomiskt perspektiv***

Under det ekonomiska perspektivet finns information om Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets ekonomiska läge, förväntad utveckling under perioden 2018 (2019-20) och risker samt finansiering av myndighetens verksamhet.

Under 2018 fortsätter arbetet för en god ekonomisk hushållning och en ekonomi i balans. Huvudverksamheten tillika huvudkostnaden vid Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet är trafik som står för merparten av myndighetens kostnader i budget för 2018. Som stöd för denna finns infrastruktur - bland annat i form av depåer samt teknik, försäljningskanaler och medarbetare.

En förutsättning för att kunna bedriva en bra verksamhet är en stabil ekonomi där intäkter och kostnader är i balans, inklusive driftkonsekvenser av investeringar och långsiktiga åtaganden. Effektivt resursutnyttjande och en god ekonomistyrning ger en stabil ekonomi.

### ***Ekonomiskt läge 2016***

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets arbetar, med stöd av de finansiella målen, för att säkerställa en långsiktig stabil ekonomi och en trygghet för medlemmarna.

Ekonomiskt visar utfallet för 2016 på en budget som är i balans, där Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets resultat uppgick till 1 tkr. Myndighetens medlemmar har betalt 589 600 tkr i medlemsbidrag under året vilket är 42 816 tkr lägre än budgeterat.

Biljettintäkterna från medborgarna följer den resandeutveckling som skett och intäktsutvecklingen ligger på högre nivå än budget, vilket beror på ökat resande. På kostnadssidan är trafik kostnaderna som helhet lägre än budgeterat beroende av dels för myndigheten fördelaktig indexutveckling, dels ändrade förutsättningar för den särskilda kollektivtrafiken med anledning av att de nya trafikavtalen inte kom att gälla från och med den 1 januari 2016.

Vad gäller förvaltningskostnader och trafikrelaterade kostnader kan konstateras att myndigheten efter flera år av successiv tillväxt numer växt in i sin kostnadskostym.

### ***Förväntad utveckling under perioden och risker***

Under perioden förväntas kostnadsrelationen mellan huvudverksamhet och sidoverksamhet i allt väsentlighet kvarstå. Förslag till budget 2018 och plan för 2019-20 avser omfatta en möjlighet att bedriva förvaltningsverksamhet motsvarande nuvarande ambitionsnivå och nu kända förutsättningar. I Verksamhetsplan och Budget 2018 (2019-20) har uppräknat gjorts gällande myndighetens uppskattade kostnader för förvaltning och trafikrelaterade nettokostnader för att kunna bedriva en verksamhet motsvarande vad vi uppfattar är medlemmarnas förväntningar. Det gäller främst förslag till utökning av kompetens och antal medarbetare samt vissa ökade försäljningskostnader bland annat kopplat till ny affärsmodell för reklamverksamheten men även digitalisering i stort samt ett förslag till en ökning på driftsbudgeten kopplat till funktionella depåer.

I de trafikrelaterade posterna finns höga risker för ökade ekonomiska behov främst avseende omfattande investeringar i Länstrafiken Sörmlands depåer, där de ekonomiska riskerna hörande till Katrineholmsdepån redan berörts ovan under trafikförsörjningsperspektivet. Länstrafiken Sörmland AB har en årlig investeringsnivå på 6 000 tkr. Avskrivningskostnaden för Länstrafiken

Sörmland AB:s investeringar påverkar myndighetens hyreskostnad för depåer. Under budgetperioden har ingen hänsyn tagits till justering av hyreskostnaden till Länstrafiken Sörmland då detta istället görs när investeringarna lett till ökade avskrivningskostnader.

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet förväntas inte göra några större investeringar under budgetperioden. På grund av ändrad redovisningsprincip för planeringssystemet Alfa, där kostnaderna numera inte skrivs av som en investering över tid, förväntas inte längre avskrivningskostnaderna för myndigheten öka i samma omfattning som det tidigare har bedömts.

Vad gäller trafik kostnaderna justeras dessa utifrån budgeterad indexuppräknning samt utifrån medlemmarnas senaste, och respektive, trafikbeställning. För perioden 2018 (2019-20) görs generellt, och till dess att effekt av trafikbeställningar är kända, endast uppräknning utifrån förväntad indexutveckling. Inom planperioden kommer dock även, som tidigare beskrivits, nya avtal för trafik att tecknas vilket kan komma att innebära en förändring av ersättningsmodell och därmed förväntad förändring av kostnadsbilden. Detta, tillsammans med en eventuell upphandlingseffekt, har tagits hänsyn till i budgetarbetet. Det kan också noteras att indexutvecklingen för den senare delen av 2016 och början av 2017 varit högre än tidigare antagen i budget, varför osäkerhet i denna del föreligger.

För beräkning av budget för efterfrågestyrd trafik har prognosticerat resultat för 2016 använts med justering utifrån indexuppräknning samt utökning motsvarande 16 % fler turer i kommande tidtabell.

För tågtrafiken har MÄLAB:s program Ny Trafik 2017 slagit igenom från och med december 2016. Budgeten för tågtrafiken bygger på den tilldelning som MÄLAB gjorde 27 april 2016 och utgår från den nya fördelningsmodellen enligt samverkansavtalet. För pendeltågstrafiken mellan Gnesta och Södertälje har ett nytt avtal med Trafikförvaltningen i Stockholm tecknas att gälla från december 2016. För att bättre synliggöra kostnaderna för tågtrafiken samt minska administrationen föreslås att MÄLABs verksamhet samt Gnestapendeln i driftsredovisningen samlas under kostnadsposten Tåg, och detta till skillnad mot tidigare då kostnaderna funnits både under Trafikrelaterade nettokostnader och under Tåg. Vad gäller banavgifter finns höga risker för ökade ekonomiska behov i enlighet med aviseringar från Trafikverket.

Trafikkostnader för den särskilda kollektivtrafiken utgår från utfall 2016 korrigerat med kostnadsförändring enligt de nya avtalen för Serviceresor samt uppräknat med 3 procent för index. Tillkommande osäkerheter är i synnerhet kopplade till Strängnäs kommun där det inte finns någon tidigare erfarenhet om utfall.

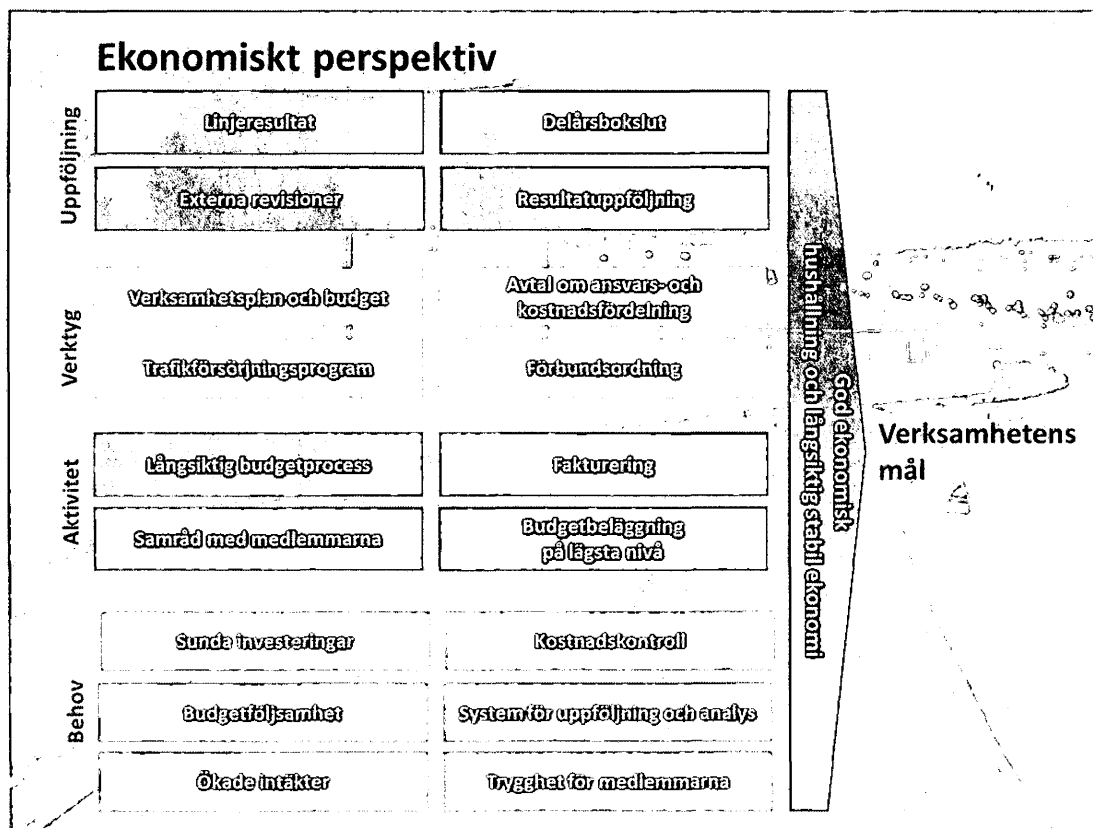
Vad gäller framför allt personalkostnaderna har en översyn av såväl bemanningen i den relativt nyetablerade verksamheten på Servicecenter Sörmland som behoven givet myndighetens under 2016 utökade uppdrag gjorts. Översynen visar att grundbemanningen föreslås utökas för att verksamheten ska kunna genomföra uppdraget på ett tillfredsställande sätt och nå de för Servicecenter Sörmland uppsatta servicenivåerna.

Fördelningsnycklar för att sortera intäkter och kostnader mellan den allmänna och särskilda kollektivtrafiken kommer att detaljeras och justeras utifrån 2016:s erfarenheter och pågående arbete med revidering av Planeringsprocess och beslutsordning. Detta kan påverka fördelningen mellan medlemmarna i såväl budget 2017 som kommande förslag till budget 2018 (2019-20).

## Finansiering av verksamheten

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets verksamhet finansieras av intäkter hänförliga till medlemsavgifter allmän kollektivtrafik, medlemsavgifter särskild kollektivtrafik, biljettintäkter, övriga intäkter såsom provisioner och skolkortsintäkter.

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



Målmodell med verksamhetens aktiviteter 2018-2020 för ekonomiperspektivet.

## Ekonomiska tabeller

### Budgetsammanställning driftredovisning

Driftsredovisning, exl LTS	Budget 2017	Budget 2018	Plan 2019	Plan 2020
<b>Intäkter (tkr)</b>				
<b>Intäkter från medborgarna</b>	<b>115 597</b>	<b>108 794</b>	<b>108 794</b>	<b>108 795</b>
Varav				
<b>Biljettintäkter</b>	<b>115 066</b>	<b>107 170</b>	<b>107 170</b>	<b>107 170</b>
Biljettintäkter landsbygd	59 511	52 391	52 391	52 391
Biljettintäkter stadstrafik	55 555	54 779	54 779	54 779
<b>Övriga intäkter</b>	<b>531</b>	<b>1 624</b>	<b>1 624</b>	<b>1 624</b>
Varav				
Reklamintäkter	531	531	531	531
Provisioner		1 093	1 093	1 093
<b>Intäkter från medlemmarna</b>	<b>700 839</b>	<b>745 371</b>	<b>789 919</b>	<b>852 886</b>
Varav				
Medlemsavgifter	650 506	691 828	736 377	799 344
Skolkort/elevkort	50 333	53 542	53 542	53 542
<b>Summa intäkter</b>	<b>816 435</b>	<b>854 165</b>	<b>898 713</b>	<b>961 681</b>
<b>Kostnader (tkr)</b>				
<b>Förvaltningskostnader</b>	<b>53 795</b>	<b>59 399</b>	<b>59 949</b>	<b>61 454</b>
Varav				
Personalkostnader, intern personal	40 421	44 646	45 163	46 491
Arvoden inkl. konsulter	5 364	5 257	5 071	5 137
Övrigt kontorsrelaterat	4 961	6 242	6 386	6 454
Föreningsavgifter	1 108	1 125	1 140	1 141
Lokalkostnader	1 940	2 130	2 189	2 232
<b>Trafikrelaterade nettokostnader</b>	<b>41 544</b>	<b>24 836</b>	<b>25 712</b>	<b>26 282</b>
Varav				
Tekniska system	11 569	13 215	13 844	14 028
Försäljningskostnader	8 177	9 756	9 875	10 130
Infrastrukturkostnader (depåer mm)	-776	650	743	836
Övrigt trafikrelaterat (stationsavgifter)	22 574	1 214	1 250	1 288
<b>Trafikkostnader</b>	<b>721 097</b>	<b>770 421</b>	<b>813 895</b>	<b>890 996</b>
Varav				
Landsbygd buss	320 225	330 020	348 165	372 769
Stadstrafik	173 930	179 639	186 945	208 735
Tåg	117 278	146 509	161 102	188 275
Anropsstyrd trafik	1 755	1 758	1 813	1 870
Serviceresor	104 533	108 997	112 267	115 635
Riksfärdtjänst	3 376	3 498	3 603	3 711
<b>Summa kostnader</b>	<b>816 435</b>	<b>854 656</b>	<b>899 557</b>	<b>978 732</b>
Periodens resultat	0	0	0	0

Allmänna kollektivtrafiken	Budget 2017	Budget 2018	Plan 2019	Plan 2020
<b>Intäkter (tkr)</b>				
<b>Intäkter från medborgarna</b>	<b>115 597</b>	<b>108 794</b>	<b>108 794</b>	<b>108 795</b>
Varav				
<b>Biljettintäkter</b>	<b>115 066</b>	<b>107 170</b>	<b>107 170</b>	<b>107 170</b>
Biljettintäkter landsbygd	59 511	52 391	52 391	52 391
Biljettintäkter stadstrafik	55 555	54 779	54 779	54 779
<b>Övriga intäkter</b>	<b>531</b>	<b>1 624</b>	<b>1 624</b>	<b>1 624</b>
Varav				
Reklamintäkter	531	531	531	531
Provisioner		1 093	1 093	1 093
<b>Intäkter från medlemmarna</b>	<b>575 112</b>	<b>611 870</b>	<b>652 356</b>	<b>711 290</b>
Varav				
Medlemsavgifter	524 779	558 328	598 813	657 748
Skolkort/elevkort	50 333	53 542	53 542	53 542
<b>Summa intäkter</b>	<b>690 708</b>	<b>720 664</b>	<b>761 150</b>	<b>820 085</b>
<b>Kostnader (tkr)</b>				
<b>Förvaltningskostnader</b>	<b>39 187</b>	<b>41 604</b>	<b>41 668</b>	<b>42 678</b>
Varav				
Personalkostnader, intern personal	26 788	28 635	28 668	29 528
Arvoden inkl. konsulter	5 010	4 521	4 361	4 418
Lokalkostnader	1 632	1 384	1 423	1 451
Föreningsavgifter	1 108	1 125	1 140	1 141
Övrigt kontorsrelaterat	4 649	5 939	6 076	6 140
<b>Trafikrelaterade nettokostnader</b>	<b>38 333</b>	<b>21 625</b>	<b>22 300</b>	<b>22 808</b>
Varav				
Tekniska system	8 358	10 181	10 613	9 767
Försäljningskostnader	8 177	9 580	9 694	10 917
Infrastrukturkostnader (depåer mm)	-776	650	743	836
Övrigt trafikrelaterat (banavgifter, stationsa)	22 574	1 214	1 250	1 288
<b>Trafikkostnader</b>	<b>613 188</b>	<b>657 926</b>	<b>698 025</b>	<b>771 649</b>
Varav				
Landsbygd buss	320 225	330 020	348 165	372 769
Stadstrafik	173 930	179 639	186 945	208 735
Tåg	117 278	146 509	161 102	188 275
Anropsstyrd trafik	1 755	1 758	1 813	1 870
<b>Summa kostnader</b>	<b>690 708</b>	<b>721 155</b>	<b>761 994</b>	<b>837 136</b>
<b>Periodens resultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Särskilda kollektivtrafiken	Budget 2017	Budget 2018	Plan 2019	Plan 2020
Intäkter (tkr)				
<b>Intäkter från medlemmarna</b>	<b>125 727</b>	<b>133 501</b>	<b>137 564</b>	<b>141 596</b>
Varav				
Serviceresor	122 351	130 024	133 982	138 015
Riksfärdtjänst	3 376	3 477	3 581	3 581
<b>Summa intäkter</b>	<b>125 727</b>	<b>133 501</b>	<b>137 564</b>	<b>141 596</b>
Kostnader (tkr)				
<b>Förvaltningskostnader</b>	<b>14 608</b>	<b>17 795</b>	<b>18 281</b>	<b>18 776</b>
Varav				
Personalkostnader, intern personal	13 633	16 011	16 496	16 962
Arvoden inkl. konsulter	354	736	710	719
Lokalkostnader	308	745	766	781
Övrigt kontorsrelaterat	312	302	310	313
<b>Trafikrelaterade nettokostnader</b>	<b>3 211</b>	<b>3 210</b>	<b>3 412</b>	<b>3 474</b>
Varav				
Tekniska system	3 211	3 033	3 231	3 279
Försäljningskostnader		177	181	195
<b>Trafikkostnader</b>	<b>107 909</b>	<b>112 495</b>	<b>115 870</b>	<b>119 346</b>
Varav				
Serviceresor	104 533	108 997	112 267	115 635
Riksfärdtjänst	3 376	3 498	3 603	3 711
<b>Summa kostnader</b>	<b>125 727</b>	<b>133 501</b>	<b>137 564</b>	<b>141 596</b>
<b>Periodens resultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>



## Fördelning per medlem

Totalt (tkr)	Budget 2017	Budget 2018	Plan 2019	Plan 2020
<b>Intäkter</b>	<b>165 929</b>	<b>162 337</b>	<b>162 337</b>	<b>162 337</b>
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	59 511	52 391	52 391	52 391
Biljettintäkter, Stadstrafik	55 555	54 779	54 779	54 779
Skolkort/elevkort	50 333	53 542	53 542	53 542
Övriga intäkter	531	1 624	1 624	1 624
Viten	0	0	0	0
<b>Kostnader</b>	<b>690 708</b>	<b>721 155</b>	<b>761 994</b>	<b>837 136</b>
Förvaltningsavgifter	39 187	41 604	41 668	42 678
Trafikrelaterade nettokostnader	38 333	21 625	22 300	22 808
<b>Trafikkostnader</b>	<b>613 188</b>	<b>657 926</b>	<b>698 025</b>	<b>771 649</b>
Landsbygdstrafik Buss	320 225	330 020	348 165	372 769
Stadstrafik	173 930	179 639	186 945	208 735
Tåg	117 278	146 509	161 102	188 275
Övrig trafik	1 755	1 758	1 813	1 870
<b>Nettokostnad Allmän kollektivtrafik</b>	<b>524 779</b>	<b>558 819</b>	<b>599 657</b>	<b>674 799</b>
Trafikkostnad Serviceresor	104 533	108 997	112 267	115 635
Riksfärdtjänst	3 375	3 498	3 603	3 711
Särskild kollektivtrafik adm kostnader	17 819	21 005	21 693	22 250
<b>Nettokostnad Särskild kollektivtrafik</b>	<b>125 727</b>	<b>133 501</b>	<b>137 564</b>	<b>141 596</b>

### Kommentarer

Kommunerna och landstinget har ett gemensamt ansvar för länets kollektivtrafik och har åtagit sig att tillsammans och genom myndigheten, agera för att utveckla kollektivtrafiken i länet som ett sammanhållet och integrerat trafiksystem. Inom detta gemensamma åtagande har landstinget ansvaret och inflytandet över länets regionala tågtrafik, och stomlinjetrafik med buss medan kommunerna har ansvaret och inflytandet över den lokala kollektivtrafiken. Myndigheten har efter överlåtelse av visst ansvar för den särskilda kollektivtrafiken även upphandlat transporttjänster samt öppnat en samordnad bokningscentral och kundservice, Servicecenter Sörmland.

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

Under perioden kan kollektivtrafikmyndigheten få förändrade förutsättningar och komma att ingå i en Region Sörmland. Beroende av den utvecklingen kan uppgifter i Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20) komma att förändras.

Från och med den 1 oktober 2016 har den nya Sörmlandstaxan införts, och de första effekterna på den totala intäktsvolymen och fördelningen av intäkterna har nu kunnat analyseras där den prognostiserade intäktsutvecklingen under 2017 förväntas bli betydligt lägre än budgeterat. Denna version av Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20) har därför nedjusterade intäktsvärden

jämfört med den samrådsversion som beslutades av direktionen den 16 mars 2017, i linje med prognosen för 2017.

Övriga intäkter avser reklamintäkter. Myndigheten budgeterar inte för viten.

I Verksamhetsplan och Budget 2018 (2019-20) har uppräknig gjorts gällande myndighetens uppskattade kostnader för förvaltning och trafikrelaterade nettokostnader för att kunna bedriva en verksamhet motsvarande vad vi uppfattar är medlemmarnas förväntningar. Det gäller främst förslag till utökning av kompetens och antal medarbetare samt vissa ökade försäljningskostnader bland annat kopplat till ny affärsmodell för reklamverksamheten men även digitalisering i stort samt ett förslag till en ökning på driftsbudgeten kopplat till funktionella depåer.

Kommande trafikkostnaderna beror av respektive medlems trafikbeställning. Såväl trafikkostnader och biljettintäkter gäller i stort enligt tidigare budget och ingår endast som referensmaterial inför trafikbeställning. Trafikkostnaderna för tåg är uppdaterade i enlighet med MÅLABs budget och avtal med SLL samt SJ. Trafikkostnaderna för buss är uppräknade med osäkerheter för kommande eventuella upphandlingseffekter. Trafikkostnader för sjukresor, färdtjänst och riksfärdtjänst är inlagda utifrån dagens normgivning och resandevolym.

Andel trafikarbete: 36,5%				
Landstinget (tkr)	Budget 2017	Budget 2018	Plan 2019	Plan 2020
<b>Intäkter</b>	<b>48 169</b>	<b>44 160</b>	<b>44 160</b>	<b>44 160</b>
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	36 356	30 200	30 200	30 200
Skolkort/elevkort	11 622	13 367	13 367	13 367
Övriga intäkter	192	593	593	593
Viten	0	0	0	0
<b>Kostnader</b>	<b>298 128</b>	<b>314 187</b>	<b>335 905</b>	<b>374 546</b>
Förvaltningsavgifter	14 191	15 185	15 209	15 578
Trafikrelaterade nettokostnader	24 880	6 464	5 534	5 743
Trafikkostnader	259 057	292 538	315 162	353 225
Landsbygdstrafik Buss	141 703	145 950	153 979	164 867
Tåg	117 278	146 509	161 102	188 275
Övrig trafik	76	79	81	84
<b>Nettokostnad Allmän kollektivtrafik</b>	<b>249 959</b>	<b>270 027</b>	<b>291 745</b>	<b>330 386</b>
Trafikkostnad Serviceresor	49 582	51 946	53 504	55 109
Långa sjukresor	968	997	1 027	1 058
Särskild kollektivtrafik adm kostnader	4 442	7 544	7 791	7 991
<b>Nettokostnad Särskild kollektivtrafik</b>	<b>54 992</b>	<b>60 487</b>	<b>62 322</b>	<b>64 158</b>

#### Övriga osäkerheter och kommentarer i medlemmens ansvarsområde

Landstinget ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för regional landsbygdstrafik med buss samt tågtrafik och sjukresor i den särskilda kollektivtrafiken.

Den andel trafikarbete som ligger till grund för fördelning av vissa läns gemensamma kostnader var i budget 2017 för Landstinget 36,21% och i budget 2018 uppgår denna till 36,50 %. Fördelningen mellan medlemmarna av administrativa kostnader kopplat till den särskilda kollektivtrafiken är preliminär då verksamheten ännu är förhållandevis ny.

Under perioden kan myndigheten få förändrade förutsättningar och komma att ingå i en Region Sörmland. Beroende av den utvecklingen kan uppgifter i Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20) komma att förändras.

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

Övriga intäkter avser reklamintäkter. Myndigheten budgeterar inte för viten.

I Verksamhetsplan och Budget 2018 (2019-20) har uppräknings gjorts gällande myndighetens uppskattade kostnader för förvaltning och trafikrelaterade nettokostnader för att kunna bedriva en verksamhet motsvarande vad vi uppfattar är medlemmarnas förväntningar. Det gäller främst förslag till utökning av kompetens och antal medarbetare samt vissa ökade försäljningskostnader bland

annat kopplat till ny affärsmodell för reklamverksamheten men även digitalisering i stort samt ett förslag till en ökning på driftsbudgeten kopplat till funktionella depåer.

Kommande trafik kostnaderna beror av Landstingets trafikbeställning.

Trafik kostnaderna för tåg är i enlighet med MÅLABs budget och avtal med SLL samt SJ.

Tågkostnaderna är numer sammanfogade till en kostnadspost då poster från trafikrelaterade poster flyttats till tåg. Vad gäller MÅLABs verksamhet är tågkostnaderna införda i enlighet med MÅLABs budget. I övrigt enligt avtal med SLL samt SJ. Då en omfattande förändring skett för tågtrafiken dels genom nya avtal dels genom byte av affärsmodell finns stora osäkerheter kring dessa. I kostnadspostern tåg ingår taxesubvention från Gnesta kommun.

Trafik kostnader för buss är uppräknade med osäkerheter för kommande eventuella upphandlingseffekter. Det troliga scenariot är att landstinget i trafikbeställning i samband med att tågtrafiken utökas successivt minskar den parallellgående stombusstrafiken och kostnadsmassan reduceras.

Trafik kostnader för sjukresor är inlagda utifrån dagens normgivning och resandevolymer.

I sammanställningen ovan ingår den taxesubvention som Landstinget Sörmland får från Gnesta kommun om 3 400 tkr, vilken hanteras som en trafikrelaterad nettokostnad. För 2018, och givet att slutlig överenskommelse ingås mellan Landstinget Sörmland och Gnesta kommun, utger dock Landstinget Sörmland 1 200 tkr till Gnesta kommun avseende intäktsbortfall.

Andel trafikarbete: 24,8%				
Eskilstuna Kommun (tkr)	Budget 2017	Budget 2018	Plan 2019	Plan 2020
<b>Intäkter</b>	<b>61 998</b>	<b>61 875</b>	<b>61 875</b>	<b>61 875</b>
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	5 209	5 143	5 143	5 143
Biljettintäkter, Stadstrafik	37 896	37 566	37 566	37 566
Skolkort/elevkort	18 763	18 763	18 763	18 763
Övriga intäkter	130	403	403	403
Viten	0	0	0	0
<b>Kostnader</b>	<b>168 714</b>	<b>175 011</b>	<b>180 814</b>	<b>200 956</b>
Förvaltningsavgifter	9 603	10 314	10 329	10 580
Trafikrelaterade nettokostnader	3 862	5 060	5 218	5 335
<b>Trafikkostnader</b>	<b>155 248</b>	<b>159 638</b>	<b>165 266</b>	<b>185 041</b>
Landsbygdstrafik Buss	32 580	33 557	35 403	37 906
Stadstrafik	122 668	126 081	129 863	147 135
Övrig trafik	0	0	0	0
<b>Nettokostnad Allmän kollektivtrafik</b>	<b>106 715</b>	<b>113 136</b>	<b>118 939</b>	<b>139 081</b>
Trafikkostnad Serviceresor	31 675	32 625	33 604	34 612
Riksfärdtjänst	556	573	590	608
Särskild kollektivtrafik adm kostnader	7 169	7 460	7 704	7 902
<b>Nettokostnad Särskild kollektivtrafik</b>	<b>39 400</b>	<b>40 658</b>	<b>41 898</b>	<b>43 122</b>

#### Osäkerheter och kommentarer i medlemmens ansvarsområde

Eskilstuna kommun ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för lokal landsbygdstrafik med buss inom Eskilstuna kommun samt stadstrafik och i den särskilda kollektivtrafiken för färdtjänst och skolresor. Den andel trafikarbete som ligger till grund för fördelning av vissa läns-gemensamma kostnader var i budget 2017 för Eskilstuna 24,50% och i budget 2018 uppgår denna till 24,79%. Fördelningen mellan medlemmarna av administrativa kostnader kopplat till den särskilda kollektivtrafiken är preliminär då verksamheten ännu är förhållandevis ny.

Under perioden kan myndigheten få förändrade förutsättningar och komma att ingå i en Region Sörmland. Beroende av den utvecklingen kan uppgifter i Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20) komma att förändras.

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

Övriga intäkter avser reklamintäkter. Myndigheten budgeterar inte för viten.

I Verksamhetsplan och Budget 2018 (2019-20) har uppräknade gjorts gällande myndighetens uppskattade kostnader för förvaltning och trafikrelaterade nettokostnader för att kunna bedriva en verksamhet motsvarande vad vi uppfattar är medlemmarnas förväntningar. Det gäller främst förslag till utökning av kompetens och antal medarbetare samt vissa ökade försäljningskostnader bland

annat kopplat till ny affärsmodell för reklamverksamheten men även digitalisering i stort samt ett förslag till en ökning på driftsbudgeten kopplat till funktionella depåer.

Trafikkostnader för buss är uppräknade med osäkerheter för kommande eventuella upphandlingseffekter. Kommande trafikkostnaderna beror av Eskilstuna kommuns trafikbeställning.

Trafikkostnader i särskilda kollektivtrafiken är inlagda utifrån dagens normgivning och resandevolym.

Under 2018 tillkommer utöver ovan kostnader för realtidskommunikation 60 tkr, tankutrustning för biogas 1 000 tkr och Eskilstuna Station360 för drygt 400 tkr.

Andel trafikarbete: 2,9%				
Flen Kommun (tkr)	Budget 2017	Budget 2018	Plan 2019	Plan 2020
<b>Intäkter</b>	<b>5 660</b>	<b>5 593</b>	<b>5 593</b>	<b>5 593</b>
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	3 131	3 100	3 100	3 100
Biljettintäkter, Stadstrafik	0	0	0	0
Skolkort/elevkort	2 514	2 446	2 446	2 446
Övriga intäkter	15	47	47	47
Viten	0	0	0	0
<b>Kostnader</b>	<b>18 534</b>	<b>19 181</b>	<b>20 152</b>	<b>21 483</b>
Förvaltningsavgifter	1 142	1 215	1 217	1 246
Trafikrelaterade nettokostnader	459	596	615	628
Trafikkostnader	16 932	17 370	18 321	19 609
Landsbygds- o stadstrafik Buss	16 682	17 182	18 127	19 409
Övrig trafik	250	188	194	200
<b>Nettokostnad Allmän kollektivtrafik</b>	<b>12 874</b>	<b>13 587</b>	<b>14 559</b>	<b>15 890</b>
Trafikkostnad Serviceresor	4 009	4 169	4 294	4 423
Riksfärdtjänst	146	150	155	159
Särskild kollektivtrafik adm kostnader	1 004	980	1 012	1 038
<b>Nettokostnad Särskild kollektivtrafik</b>	<b>5 159</b>	<b>5 299</b>	<b>5 461</b>	<b>5 620</b>

#### Osäkerheter och kommentarer i medlemmens ansvarsområde

Flens kommun ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för lokal landsbygdstrafik med buss samt efterfrågestyrd trafik/kompletteringstrafik inom Flens kommun, och i den särskilda kollektivtrafiken för färdtjänst.

Den andel trafikarbete som ligger till grund för fördelning av vissa länsgemensamma kostnader var i budget 2017 för Flen 2,92 % och även i budget 2018 uppgår denna till 2,92 %. Fördelningen mellan medlemmarna av administrativa kostnader kopplat till den särskilda kollektivtrafiken är preliminär då verksamheten ännu är förhållandevis ny.

Under perioden kan myndigheten få förändrade förutsättningar och komma att ingå i en Region Sörmland. Beroende av den utvecklingen kan uppgifter i Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20) komma att förändras.

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

Övriga intäkter avser reklamintäkter. Myndigheten budgeterar inte för viten.

I Verksamhetsplan och Budget 2018 (2019-20) har uppräknig gjorts gällande myndighetens uppskattade kostnader för förvaltning och trafikrelaterade nettokostnader för att kunna bedriva en verksamhet motsvarande vad vi uppfattar är medlemmarnas förväntningar. Det gäller främst förslag

till utökning av kompetens och antal medarbetare samt vissa ökade försäljningskostnader bland annat kopplat till ny affärsmodell för reklamverksamheten men även digitalisering i stort samt ett förslag till en ökning på driftsbudgeten kopplat till funktionella depåer.

Kommande trafikkostnaderna beror av Flens kommuns trafikbeställning. I denna version får trafikkostnaderna ses som referensmaterial och trafikkostnader för buss är här uppräknade med osäkerheter för kommande eventuella upphandlingseffekter.

Trafikkostnader i särskilda kollektivtrafiken är inlagda utifrån dagens normgivning och resandevolym.



Andel trafikarbete: 3,7%				
Gnesta Kommun (tkr)	Budget 2017	Budget 2018	Plan 2019	Plan 2020
<b>Intäkter</b>	<b>3 174</b>	<b>3 134</b>	<b>3 134</b>	<b>3 134</b>
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	2 009	1 820	1 820	1 820
Skolkort/elevkort	1 146	1 254	1 254	1 254
Övriga intäkter	20	61	61	61
Viten	0	0	0	0
<b>Kostnader</b>	<b>20 542</b>	<b>20 260</b>	<b>22 340</b>	<b>23 552</b>
Förvaltningsavgifter	1 465	1 556	1 558	1 596
Trafikrelaterade nettokostnader	3 989	2 963	4 187	4 205
Trafikkostnader	15 088	15 740	16 594	17 751
Landsbygdstrafik Buss	15 035	15 686	16 537	17 693
Övrig trafik	53	55	57	58
<b>Nettokostnad Allmän kollektivtrafik</b>	<b>17 367</b>	<b>17 126</b>	<b>19 205</b>	<b>20 418</b>
Trafikkostnad Serviceresor	2 477	2 551	2 628	2 707
Riksfärdtjänst	171	176	182	187
Särskild kollektivtrafik adm kostnader	638	577	595	611
<b>Nettokostnad Särskild kollektivtrafik</b>	<b>3 286</b>	<b>3 304</b>	<b>3 405</b>	<b>3 504</b>

#### Osäkerheter och kommentarer i medlemmens ansvarsområde

Gnesta kommun ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för lokal landsbygdstrafik med buss samt efterfrågestyrd trafik/kompletteringstrafik inom Gnesta kommun, och i den särskilda kollektivtrafiken för färdtjänst och skolskjuts.

Den andel trafikarbete som ligger till grund för fördelning av vissa länsgemensamma kostnader var i budget 2017 för Gnesta 3,74 % och även i budget 2018 uppgår denna till 3,74 %. Fördelningen mellan medlemmarna av administrativa kostnader kopplat till den särskilda kollektivtrafiken är preliminär då verksamheten ännu är förhållandevis ny.

Under perioden kan myndigheten få förändrade förutsättningar och komma att ingå i en Region Sörmland. Beroende av den utvecklingen kan uppgifter i Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20) komma att förändras.

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

Övriga intäkter avser reklamintäkter. Myndigheten budgeterar inte för viten.

I Verksamhetsplan och Budget 2018 (2019-20) har uppräknig gjorts gällande myndighetens uppskattade kostnader för förvaltning och trafikrelaterade nettokostnader för att kunna bedriva en verksamhet motsvarande vad vi uppfattar är medlemmarnas förväntningar. Det gäller främst förslag till utökning av kompetens och antal medarbetare samt vissa ökade försäljningskostnader bland

annat kopplat till ny affärsmodell för reklamverksamheten men även digitalisering i stort samt ett förslag till en ökning på driftsbudgeten kopplat till funktionella depåer.

Kommande trafik kostnaderna beror av Gnesta kommuns trafikbeställning. I denna version får trafik kostnaderna ses som referensmaterial och trafik kostnader för buss är här uppräknade med osäkerheter för kommande eventuella upphandlingseffekter.

Trafik kostnader i särskilda kollektivtrafiken är inlagda utifrån dagens normgivning och resandevolym.

I sammanställningen ovan ingår Gnesta kommuns taxesubvention till landstinget om 3 400 tkr, vilken hanteras som en trafikrelaterad nettokostnad. För 2018, och 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.

Andel trafikarbete: 5,5%				
Katrineholm Kommun (tkr)	Budget 2017	Budget 2018	Plan 2019	Plan 2020
<b>Intäkter</b>	<b>5 697</b>	<b>6 114</b>	<b>6 114</b>	<b>6 114</b>
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	1 189	1 188	1 188	1 188
Biljettintäkter, Stadstrafik	2 207	2 130	2 130	2 130
Skolkort/elevkort	2 272	2 707	2 707	2 707
Övriga intäkter	29	89	89	89
Viten	0	0	0	0
<b>Kostnader</b>	<b>29 494</b>	<b>30 750</b>	<b>32 662</b>	<b>34 944</b>
Förvaltningsavgifter	2 139	2 288	2 292	2 347
Trafikrelaterade nettokostnader	860	1 123	1 158	1 184
<b>Trafikkostnader</b>	<b>26 495</b>	<b>27 339</b>	<b>29 213</b>	<b>31 413</b>
Landsbygdstrafik Buss	19 523	20 108	21 214	22 714
Stadstrafik	6 843	7 096	7 859	8 555
Övrig trafik	130	135	139	144
<b>Nettokostnad Allmän kollektivtrafik</b>	<b>23 797</b>	<b>24 636</b>	<b>26 548</b>	<b>28 830</b>
Trafikkostnad Serviceresor	3 294	3 393	3 494	3 599
Riksfärdtjänst	288	296	305	314
Särskild kollektivtrafik adm kostnader	912	767	792	812
<b>Nettokostnad Särskild kollektivtrafik</b>	<b>4 494</b>	<b>4 456</b>	<b>4 592</b>	<b>4 726</b>

#### Osäkerheter och kommentarer i medlemmens ansvarsområde

Katrineholms kommun ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för lokal landsbygdstrafik med buss, stadstrafik samt efterfrågestyrd trafik/kompletteringstrafik inom Katrineholms kommun, och i den särskilda kollektivtrafiken för färdtjänst.

Den andel trafikarbete som ligger till grund för fördelning av vissa länsgemensamma kostnader var i budget 2017 Katrineholm 5,47 % och i budget 2018 uppgår denna till 5,50 %. Fördelningen mellan medlemmarna av administrativa kostnader kopplat till den särskilda kollektivtrafiken är preliminär då verksamheten ännu är förhållandevis ny.

Under perioden kan myndigheten få förändrade förutsättningar och komma att ingå i en Region Sörmland. Beroende av den utvecklingen kan uppgifter i Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20) komma att förändras.

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

Övriga intäkter avser reklamintäkter. Myndigheten budgeterar inte för viten.

I Verksamhetsplan och Budget 2018 (2019-20) har uppräknade gjorts gällande myndighetens uppskattade kostnader för förvaltning och trafikrelaterade nettokostnader för att kunna bedriva en verksamhet motsvarande vad vi uppfattar är medlemmarnas förväntningar. Det gäller främst förslag

till utökning av kompetens och antal medarbetare samt vissa ökade försäljningskostnader bland annat kopplat till ny affärsmodell för reklamverksamheten men även digitalisering i stort samt ett förslag till en ökning på driftsbudgeten kopplat till funktionella depåer.

Kommande trafik kostnaderna beror av Katrineholms kommuns trafikbeställning. I denna version får trafik kostnaderna ses som referensmaterial och trafik kostnader för buss är här uppräknade med osäkerheter för kommande eventuella upphandlingseffekter.

Trafik kostnader i särskilda kollektivtrafiken är inlagda utifrån dagens normgivning och resandevolym.

Andel trafikarbete: 14,5%				
Nyköping Kommun (tkr)	Budget 2017	Budget 2018	Plan 2019	Plan 2020
<b>Intäkter</b>	<b>24 715</b>	<b>23 508</b>	<b>23 508</b>	<b>23 508</b>
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	5 401	4 700	4 700	4 700
Biljettintäkter, Stadstrafik	12 289	11 610	11 610	11 610
Skolkort/elevkort	6 950	6 962	6 962	6 962
Övriga intäkter	75	235	235	235
Viten	0	0	0	0
<b>Kostnader</b>	<b>84 594</b>	<b>88 433</b>	<b>93 366</b>	<b>100 310</b>
Förvaltningsavgifter	5 561	6 033	6 042	6 188
Trafikrelaterade nettokostnader	2 236	2 960	3 052	3 120
<b>Trafikkostnader</b>	<b>76 796</b>	<b>79 441</b>	<b>84 272</b>	<b>91 002</b>
Landsbygdstrafik Buss	41 917	43 173	45 548	48 768
Stadstrafik	34 028	35 380	37 808	41 288
Övrig trafik	852	888	916	945
<b>Nettokostnad Allmän kollektivtrafik</b>	<b>59 879</b>	<b>64 926</b>	<b>69 859</b>	<b>76 803</b>
Trafikkostnad Serviceresor	4 317	4 832	4 977	5 126
Riksfärdtjänst	804	828	853	878
Särskild kollektivtrafik adm kostnader	1 411	1 233	1 273	1 306
<b>Nettokostnad Särskild kollektivtrafik</b>	<b>6 532</b>	<b>6 893</b>	<b>7 103</b>	<b>7 310</b>

#### Osäkerheter och kommentarer i medlemmens ansvarsområde

Nyköpings kommun ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för lokal landsbygdstrafik med buss, stadstrafik samt efterfrågestyrd trafik/kompletteringstrafik där även skärgårdstrafiken ingår och i den särskilda kollektivtrafiken för färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjuts.

Den andel trafikarbete som ligger till grund för fördelning av vissa länsgemensamma kostnader var i budget 2017 för Nyköping 14,19 % och i budget 2018 uppgår denna till 14,50 %. Fördelningen mellan medlemmarna av administrativa kostnader kopplat till den särskilda kollektivtrafiken är preliminär då verksamheten ännu är förhållandevis ny.

Under perioden kan myndigheten få förändrade förutsättningar och komma att ingå i en Region Sörmland. Beroende av den utvecklingen kan uppgifter i Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20) komma att förändras.

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

Övriga intäkter avser reklamintäkter. Myndigheten budgeterar inte för viten.

I Verksamhetsplan och Budget 2018 (2019-20) har uppräknig gjorts gällande myndighetens uppskattade kostnader för förvaltning och trafikrelaterade nettokostnader för att kunna bedriva en verksamhet motsvarande vad vi uppfattar är medlemmarnas förväntningar. Det gäller främst förslag

till utökning av kompetens och antal medarbetare samt vissa ökade försäljningskostnader bland annat kopplat till ny affärsmodell för reklamverksamheten men även digitalisering i stort samt ett förslag till en ökning på driftsbudgeten kopplat till funktionella depåer.

Kommande trafikkostnaderna beror av Nyköpings kommuns trafikbeställning. I denna version får trafikkostnaderna ses som referensmaterial och trafikkostnader för buss är här uppräknade med osäkerheter för kommande eventuella upphandlingseffekter.

Trafikkostnader i särskilda kollektivtrafiken är inlagda utifrån dagens normgivning och resandevolym.

Andel trafikarbete: 0,1%				
Oxelösund Kommun (tkr)	Budget 2017	Budget 2018	Plan 2019	Plan 2020
<b>Intäkter</b>	<b>603</b>	<b>695</b>	<b>695</b>	<b>695</b>
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	37	108	108	108
Skolkort/elevkort	563	585	585	585
Övriga intäkter	3	2	2	2
Viten	0	0	0	0
<b>Kostnader</b>	<b>2 836</b>	<b>2 709</b>	<b>2 855</b>	<b>3 054</b>
Förvaltningsavgifter	190	42	42	43
Trafikrelaterade nettokostnader	76	20	21	22
Trafikkostnader	2 570	2 647	2 792	2 990
Landsbygdstrafik Buss	2 570	2 647	2 792	2 990
Övrig trafik	0	0	0	0
<b>Nettokostnad Allmän kollektivtrafik</b>	<b>2 233</b>	<b>2 014</b>	<b>2 160</b>	<b>2 359</b>
Trafikkostnad Serviceresor	1 117	1 178	1 213	1 249
Riksfärdtjänst	185	200	206	212
Särskild kollektivtrafik adm kostnader	560	402	415	426
<b>Nettokostnad Särskild kollektivtrafik</b>	<b>1 862</b>	<b>1 780</b>	<b>1 835</b>	<b>1 888</b>

#### Osäkerheter och kommentarer i medlemmens ansvarsområde

Oxelösunds kommun ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för lokal landsbygdstrafik med buss. Och i den särskilda kollektivtrafiken för färdtjänst och riksfärdtjänst. Från 2016 är linje 815 indragen. Som följd av detta återstår enbart linje 615 som är anpassad till skolelevernas behov. Den andel trafikarbete som ligger till grund för fördelning av vissa läns gemensamma kostnader var i budget 2017 för Oxelösund 0,49 % och i budget 2018 uppgår denna till 0,10 %. Fördelningen mellan medlemmarna av administrativa kostnader kopplat till den särskilda kollektivtrafiken är preliminär då verksamheten ännu är förhållandevis ny.

Under perioden kan myndigheten få förändrade förutsättningar och komma att ingå i en Region Sörmland. Beroende av den utvecklingen kan uppgifter i Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20) komma att förändras.

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

Övriga intäkter avser reklamintäkter. Myndigheten budgeterar inte för viten.

I Verksamhetsplan och Budget 2018 (2019-20) har uppräknig gjorts gällande myndighetens uppskattade kostnader för förvaltning och trafikrelaterade nettokostnader för att kunna bedriva en verksamhet motsvarande vad vi uppfattar är medlemmarnas förväntningar. Det gäller främst förslag till utökning av kompetens och antal medarbetare samt vissa ökade försäljningskostnader bland annat kopplat till ny affärsmodell för reklamverksamheten men även digitalisering i stort samt ett förslag till en ökning på driftsbudgeten kopplat till funktionella depåer.

Kommande trafik kostnaderna beror av Oxelösunds kommuns trafikbeställning. I denna version får trafik kostnaderna ses som referensmaterial och trafik kostnader för buss är här uppräknade med osäkerheter för kommande eventuella upphandlingseffekter.

Trafik kostnader i särskilda kollektivtrafiken är inlagda utifrån dagens normgivning och resandevolym.



Andel trafikarbete: 8,2%				
Strängnäs Kommun (tkr)	Budget 2017	Budget 2018	Plan 2019	Plan 2020
<b>Intäkter</b>	<b>12 276</b>	<b>13 638</b>	<b>13 638</b>	<b>13 638</b>
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	4 795	4 790	4 790	4 790
Biljettintäkter, Stadstrafik	3 164	3 474	3 474	3 474
Skolkort/elevkort	4 271	5 241	5 241	5 241
Övriga intäkter	46	133	133	133
Viten	0	0	0	0
<b>Kostnader</b>	<b>46 811</b>	<b>48 748</b>	<b>50 926</b>	<b>53 810</b>
Förvaltningsavgifter	3 403	3 399	3 404	3 487
Trafikrelaterade nettokostnader	1 368	1 668	1 720	1 758
<b>Trafikkostnader</b>	<b>42 040</b>	<b>43 682</b>	<b>45 802</b>	<b>48 565</b>
Landsbygdstrafik Buss	31 396	32 336	34 115	36 528
Stadstrafik	10 392	11 082	11 415	11 757
Övrig trafik	253	263	272	280
<b>Nettokostnad Allmän kollektivtrafik</b>	<b>34 535</b>	<b>35 111</b>	<b>37 288</b>	<b>40 172</b>
Trafikkostnad Serviceresor	4 676	4 817	4 961	5 110
Riksfärdtjänst	0	0	0	0
Särskild kollektivtrafik adm kostnader	983	1 227	1 267	1 299
<b>Nettokostnad Särskild kollektivtrafik</b>	<b>5 660</b>	<b>6 043</b>	<b>6 228</b>	<b>6 409</b>

#### Osäkerheter och kommentarer i medlemmens ansvarsområde

Strängnäs kommun ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för lokal landsbygdstrafik med buss, stadstrafik samt efterfrågestyrd trafik och i den särskilda kollektivtrafiken för färdtjänst. Den andel trafikarbete som ligger till grund för fördelning av vissa länsgemensamma kostnader var i budget 2017 för Strängnäs 8,68 % och i budget 2018 uppgår denna till 8,17 %. Fördelningen mellan medlemmarna av administrativa kostnader kopplat till den särskilda kollektivtrafiken är preliminär då verksamheten ännu är förhållandevis ny.

Under perioden kan myndigheten få förändrade förutsättningar och komma att ingå i en Region Sörmland. Beroende av den utvecklingen kan uppgifter i Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20) komma att förändras.

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

Övriga intäkter avser reklamintäkter. Myndigheten budgeterar inte för viten.

I Verksamhetsplan och Budget 2018 (2019-20) har uppräknings gjorts gällande myndighetens uppskattade kostnader för förvaltning och trafikrelaterade nettokostnader för att kunna bedriva en verksamhet motsvarande vad vi uppfattar är medlemmarnas förväntningar. Det gäller främst förslag till utökning av kompetens och antal medarbetare samt vissa ökade försäljningskostnader bland

annat kopplat till ny affärsmodell för reklamverksamheten men även digitalisering i stort samt ett förslag till en ökning på driftsbudgeten kopplat till funktionella depåer.

Kommande trafik kostnaderna beror av Strängnäs kommuns trafikbeställning. I denna version får trafik kostnaderna ses som referensmaterial och trafik kostnader för buss är här uppräknade med osäkerheter för kommande eventuella upphandlingseffekter.

Trafik kostnader i särskilda kollektivtrafiken är inlagda utifrån dagens normgivning och resandevolym.

Andel trafikarbete: 1,9%				
Trosa Kommun (tkr)	Budget 2017	Budget 2018	Plan 2019	Plan 2020
<b>Intäkter</b>	<b>1 541</b>	<b>1 447</b>	<b>1 447</b>	<b>1 447</b>
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	474	578	578	578
Biljettintäkter, Stadstrafik	0	0	0	0
Skolkort/elevkort	1 057	838	838	838
Övriga intäkter	10	31	31	31
Viten	0	0	0	0
<b>Kostnader</b>	<b>8 175</b>	<b>8 514</b>	<b>8 929</b>	<b>9 501</b>
Förvaltningsavgifter	752	790	792	811
Trafikrelaterade nettokostnader	302	388	400	409
Trafikkostnader	7 121	7 335	7 737	8 281
Landsbygdstrafik Buss	7 048	7 259	7 658	8 200
Övrig trafik	73	76	79	81
<b>Nettokostnad Allmän kollektivtrafik</b>	<b>6 634</b>	<b>7 067</b>	<b>7 482</b>	<b>8 054</b>
Trafikkostnad Serviceresor	2 069	2 131	2 194	2 260
Riksfärdtjänst	258	277	285	294
Särskild kollektivtrafik adm kostnader	416	516	533	546
<b>Nettokostnad Särskild kollektivtrafik</b>	<b>2 743</b>	<b>2 923</b>	<b>3 012</b>	<b>3 100</b>

#### Osäkerheter och kommentarer i medlemmens ansvarsområde

Trosa kommun ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för lokal landsbygdstrafik med buss samt efterfrågestyrd trafik/kompletteringstrafik och i den särskilda för färdtjänst och riksfärdtjänst. Den andel trafikarbete som ligger till grund för fördelning av vissa länsgemensamma kostnader var i budget 2017 för Trosa 1,92 % och i budget 2018 uppgår denna till 1,90 %. Fördelningen mellan medlemmarna av administrativa kostnader kopplat till den särskilda kollektivtrafiken är preliminär då verksamheten ännu är förhållandevis ny.

Under perioden kan myndigheten få förändrade förutsättningar och komma att ingå i en Region Sörmland. Beroende av den utvecklingen kan uppgifter i Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20) komma att förändras.

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

Övriga intäkter avser reklamintäkter. Myndigheten budgeterar inte för viten.

I Verksamhetsplan och Budget 2018 (2019-20) har uppräknig gjorts gällande myndighetens uppskattade kostnader för förvaltning och trafikrelaterade nettokostnader för att kunna bedriva en verksamhet motsvarande vad vi uppfattar är medlemmarnas förväntningar. Det gäller främst förslag till utökning av kompetens och antal medarbetare samt vissa ökade försäljningskostnader bland annat kopplat till ny affärsmodell för reklamverksamheten men även digitalisering i stort samt ett förslag till en ökning på driftsbudgeten kopplat till funktionella depåer.

Kommande trafik kostnaderna beror av Trosa kommuns trafikbeställning. I denna version får trafik kostnaderna ses som referensmaterial och trafik kostnader för buss är här uppräknade med osäkerheter för kommande eventuella upphandlingseffekter.

Trafik kostnader i särskilda kollektivtrafiken är inlagda utifrån dagens normgivning och resandevolymer.

Andel trafikarbete: 1,9%				
Vingåker Kommun (tkr)	Budget 2017	Budget 2018	Plan 2019	Plan 2020
<b>Intäkter</b>	<b>2 095</b>	<b>2 174</b>	<b>2 174</b>	<b>2 174</b>
Biljettintäkter, Landsbygdstrafik	910	763	763	763
Biljettintäkter, Stadstrafik	0	0	0	0
Skolkort/elevkort	1 175	1 380	1 380	1 380
Övriga intäkter	10	31	31	31
Viten	0	0	0	0
<b>Kostnader</b>	<b>12 880</b>	<b>13 363</b>	<b>14 045</b>	<b>14 980</b>
Förvaltningsavgifter	741	782	783	802
Trafikrelaterade nettokostnader	298	384	396	405
Trafikkostnader	11 841	12 197	12 866	13 773
Landsbygdstrafik Buss	11 771	12 124	12 791	13 695
Övrig trafik	70	73	75	78
<b>Nettokostnad Allmän kollektivtrafik</b>	<b>10 785</b>	<b>11 189</b>	<b>11 872</b>	<b>12 806</b>
Trafikkostnad Serviceresor	1 317	1 357	1 398	1 440
Riksfärdtjänst	0	0	0	0
Särskild kollektivtrafik adm kostnader	283	300	310	318
<b>Nettokostnad Särskild kollektivtrafik</b>	<b>1 600</b>	<b>1 657</b>	<b>1 708</b>	<b>1 758</b>

#### Osäkerheter och kommentarer i medlemmens ansvarsområde

Vingåkers kommun ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för lokal landsbygdstrafik med buss samt efterfrågestyrd trafik/kompletteringstrafik och i den särskilda för färdtjänst. Den andel trafikarbete som ligger till grund för fördelning av vissa länsgemensamma kostnader var i budget 2017 för Vingåker 1,89 % och även i budget 2018 uppgår denna till 1,89 %. Fördelningen mellan medlemmarna av administrativa kostnader kopplat till den särskilda kollektivtrafiken är preliminär då verksamheten ännu är förhållandevis ny.

Under perioden kan myndigheten få förändrade förutsättningar och komma att ingå i en Region Sörmland. Beroende av den utvecklingen kan uppgifter i Verksamhetsplan och budget 2018 (2019-20) komma att förändras.

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

Övriga intäkter avser reklamintäkter. Myndigheten budgeterar inte för viten.

I Verksamhetsplan och Budget 2018 (2019-20) har uppräknig gjorts gällande myndighetens uppskattade kostnader för förvaltning och trafikrelaterade nettokostnader för att kunna bedriva en verksamhet motsvarande vad vi uppfattar är medlemmarnas förväntningar. Det gäller främst förslag till utökning av kompetens och antal medarbetare samt vissa ökade försäljningskostnader bland annat kopplat till ny affärsmodell för reklamverksamheten men även digitalisering i stort samt ett förslag till en ökning på driftsbudgeten kopplat till funktionella depåer.

Kommande trafik kostnaderna beror av Vingåkers kommuns trafikbeställning. I denna version får trafik kostnaderna ses som referensmaterial och trafik kostnader för buss är här uppräknade med osäkerheter för kommande eventuella upphandlingseffekter.

Trafik kostnader i särskilda kollektivtrafiken är inlagda utifrån dagens normgivning och resandevolym.

HANDLÄGGARE

DATUM  
2017-04-19DIARIENUMMER  
PN17-0001-1**Sammanträde med Gemensam patientnämnd**

Datum: 2017-04-19 kl. 9.00 – 10.50

Plats: Fullmäktigesalen, landstingskansliet

Ledamöter: **Landstinget**  
Nicklas Adamsson (MP) ordförande  
Barbro Petersson (KD), 1:a vice ordf.  
Stefan Gustafsson (C)**Kommunerna**Thomas Hylvander, Eskilstuna kommun, ersätter Marianne  
Jonsson (S) 2:a vice ordf.  
Inger Lager (S), Trosa kommun, ersätter Carin Ljunggren (M)  
Inger Lindfors (S), Vingåkers kommun, ersätter Margareta  
Karlsson (L)  
Ann-Katrin Elofsson (S), Flens kommun, ersätter Anders  
Hammarqvist (C)  
Kerstin Windisch (M), Nyköpings kommun, ersätter Bo  
Fagerberg (S)  
Eva Thor (M), Oxelösunds kommun  
Maj-Britt Staaf (S), Katrineholms kommunErsättare: **Kommunerna**  
Lennart Samuelsson (S), Oxelösunds kommun  
Marian Loley (KD), Katrineholms kommun

Sekreterare: Kajsa Johansson

Medverkande: Anna Wångmar, enhetschef patientnämndens kansli

Justerade  
paragrafer §§ 1 – 6

HANDLÄGGARE

DATUM  
2017-04-19

DIARIENUMMER  
PN17-0001-1

**Vid protokollet:**

Kajsa Johansson  
Sekreterare

Justeras:

Nicklas Adamsson (MP)  
Ordförande

Barbro Petersson (KD)  
1:a vice ordf.





## Innehållsförteckning

### Beslutsärenden

<u>§ 1/17</u>	Fastställande av dagordning	
<u>§ 2/17</u>	Information vid gemensam patientnämnd den 19 april 2017	
<u>§ 3/17</u>	Anmälningssärenden och delegationsbeslut 2017-04-19	PN17-0002-1
<u>§ 4/17</u>	Verksamhetsberättelse 2016	PN17-0003-1
<u>§ 5/17</u>	Delegationsordning, revidering	PN17-0004-1
<u>§ 6/17</u>	Internkontroll, avrapportering 2017	PN17-0005-1

HANDLÄGGARE

DATUM  
2017-04-19

DIARENUMMER  
PN17-0001-1

## § 1/17 Fastställande av dagordning

Dagordningen fastställs i enlighet med utskickad handling.

## § 2/17 Information vid gemensam patientnämnd den 19 april 2017

- Anna Wångmar, enhetschef patientnämndens kansli, informerar om propositionen ”ett mer ändamålsenligt klagomålssystem i hälso- och sjukvården (prop. 2016/2017:122)”. Nämndens ledamöter tar del av propositionen genom nedladdning från regeringen hemsida.
- Anna Wångmar presenterar information från patientnämndens kansli
  - Ärenden hos patientnämnden har ökat under första kvartalet, cirka 18 procent jämfört med föregående år
  - En kartläggning pågår utifrån synpunkter och klagomål som inkommit till patientnämnden under 2016. Kartläggningen kommer resultera i en rapport som presenteras för nämnden då den färdigställts.
- Stödpersonskonferens på Båsenberga den 4-5 maj 2017

**§ 3/17 Anmälningssärenden och delegationsbeslut  
2017-04-19**

Diarienummer: PN17-0002

Behandlat av	Mötesdatum	Ärendenr
1 Gemensam patientnämnd	2017-04-19	§ 3/17

**Gemensam patientnämnds beslut**

Redovisningen av delegationsbeslut godkänns.

**Sammanfattning**

Nämnden har överlåtit sin beslutanderätt till ordförande och tjänsteman enligt en av nämnden antagen delegationsordning. Dessa beslut skall redovisas till nämnden. Redovisningen innebär inte att nämnden får ompröva eller fastställa delegationsbesluten. Däremot står det nämnden fritt att återkalla lämnad delegation.

**Beslutsunderlag**

Delegationsbeslut, bilaga till den gemensamma patientnämndens protokoll

**Beslutet expedieras till**

Akten

HANDLÄGGARE

DATUM  
2017-04-19DIARIENUMMER  
PN17-0001-1**§ 4/17 Verksamhetsberättelse 2016**

Diarienummer: PN17-0003

Behandlat av	Mötesdatum	Ärendenr
1 Gemensam patientnämnd	2017-04-19	§ 4/17

**Gemensam patientnämnds beslut**

Verksamhetsberättelse 2016 för gemensam patientnämnd godkänns.

**Sammanfattning**

Den gemensamma patientnämnden i Landstinget Sörmland är en gemensam nämnd för landstinget och länets nio kommuner. Nämnden är en opartisk instans för rådgivning och problemlösning. Patientnämnden tar upp frågor som rör all offentligt finansierad hälso- och sjukvård inom landstinget och kommunerna samt den tandvård enligt tandvårdslagen som bedrivs helt eller delvis finansieras av landstinget. Nämndens uppdrag regleras i Lagen om patientnämndsverksamhet med mera (1998:1656).

**Beslutsunderlag**

Verksamhetsberättelse 2016 gemensam patientnämnd

**Beslutet expedieras till**

Samtliga huvudmän  
Akten

**§ 5/17 Delegationsordning, revidering**

Diarienummer: PN17-0004

Behandlat av	Mötesdatum	Ärendenr
1 Gemensam patientnämnd	2017-04-19	§ 5/17

**Gemensam patientnämnd beslut**

Reviderad delegationsordning godkänns.

**Sammanfattning**

Delegationsordningen uppdateras med anledning av att tjänstebeteckningen kanslichef ändras till enhetschef.

**Beslutsunderlag**

Delegationsordning gemensam patientnämnd

**Beslutet expedieras till**Anna Wångmar, enhetschef patientnämndens kansli  
Akten

## § 6/17 Internkontroll, avrapportering 2017

Diarienummer: PN17-0005

Behandlat av	Mötesdatum	Ärendenr
1 Gemensam patientnämnd	2017-04-19	§ 6/17

### Gemensam patientnämnds beslut

Rapport gällande internkontroll 2017 godkänns.

### Sammanfattning

Planen för internkontroll beslutades av den gemensamma patientnämnden vid nämndens sammanträde den 2 februari 2017, § 5. Internkontrollplanen följer de olika perspektiven; medborgarperspektivet, process- och förnyelseperspektivet, miljöperspektivet samt ekonomiperspektivet. Utifrån dessa områden har nämnden valt ut ett aktuellt kontrollområde per perspektiv.

#### Medborgarperspektivet

Kontrollmoment: Handläggningstider. När skriftliga ärenden inkommer ska mottagningsbekräftelse skickas inom två arbetsdagar och begäran om yttrande inom fem arbetsdagar.

#### Personalperspektivet

Kontrollmoment: Samtliga förordnade stödpersoner ska inkomma med kvartalsredovisning över uppdraget.

#### Process- och förnyelseperspektivet

Kontrollmoment: Månatliga ärendesammanställningar och statistik när samtliga aktuella verksamhetschefer, divisionschefer, vård- och omsorgschefer och övriga intressenter.

#### Miljöperspektivet

Kontrollmoment: Möjlighet till samåkning i samband med tjänsteresa och politiska uppdrag.

HANDLÄGGARE

DATUM  
2017-04-19

DIARIENUMMER  
PN17-0001-1

Ekonomiperspektivet

Kontrollmoment: Inrapportering till ekonomienheten enligt anvisning och beslut. Två gånger per år ska verksamheten rapporteras enligt landstingets styrmodell. Detta vid delårsrapportering samt verksamhetsberättelse. Utöver det ska två kvartalrapporteringar göras, vilka i huvudsak är inriktade mot ekonomiperspektivet.

### **Beslutsunderlag**

Internkontroll, avrapportering 2017

### **Beslutet expedieras till**

Anna Wångmar, enhetschef patientnämndens kansli  
Akten



HANDLÄGGARE

DATUM  
2017-04-19DIARIENUMMER  
PN17-0003-2**§ 4/17 Verksamhetsberättelse 2016**

Diarienummer: PN17-0003

Behandlat av	Mötesdatum	Ärendenr
1 Gemensam patientnämnd	2017-04-19	§ 4/17

**Gemensam patientnämnds beslut**

Verksamhetsberättelse 2016 för gemensam patientnämnd godkänns.

**Sammanfattning**

Den gemensamma patientnämnden i Landstinget Sörmland är en gemensam nämnd för landstinget och länets nio kommuner. Nämnden är en opartisk instans för rådgivning och problemlösning. Patientnämnden tar upp frågor som rör all offentligt finansierad hälso- och sjukvård inom landstinget och kommunerna samt den tandvård enligt tandvårdslagen som bedrivs helt eller delvis finansieras av landstinget. Nämndens uppdrag regleras i Lagen om patientnämndsverksamhet med mera (1998:1656).

**Beslutsunderlag**

Verksamhetsberättelse 2016 gemensam patientnämnd

**Beslutet expedieras till**

Samtliga huvudmän  
Akten

HANDLÄGGARE

Kajsa Johansson

Administrativa enheten

DATUM

2017-04-18

DIARIENUMMER

PN17-0003-1

ÄRENDEGÅNG

Gemensam patientnämnd

MÖTESDATUM

2017-04-19

## Verksamhetsberättelse 2016

### Förslag till beslut

Gemensam patientnämnds beslut

Verksamhetsberättelse 2016 för gemensam patientnämnd godkänns.

### Sammanfattning

Den gemensamma patientnämnden i Landstinget Sörmland är en gemensam nämnd för landstinget och länets nio kommuner. Nämnden är en opartisk instans för rådgivning och problemlösning. Den tar upp frågor, synpunkter/klagomål som rör all offentligt finansierad vård och tandvård samt med avtal med landstinget. Nämndens uppdrag regleras i Lagen om patientnämndsverksamhet med mera (1998:1656).

### Beslutsunderlag

Verksamhetsberättelse 2016 gemensam patientnämnd

### Beslutet expedieras till

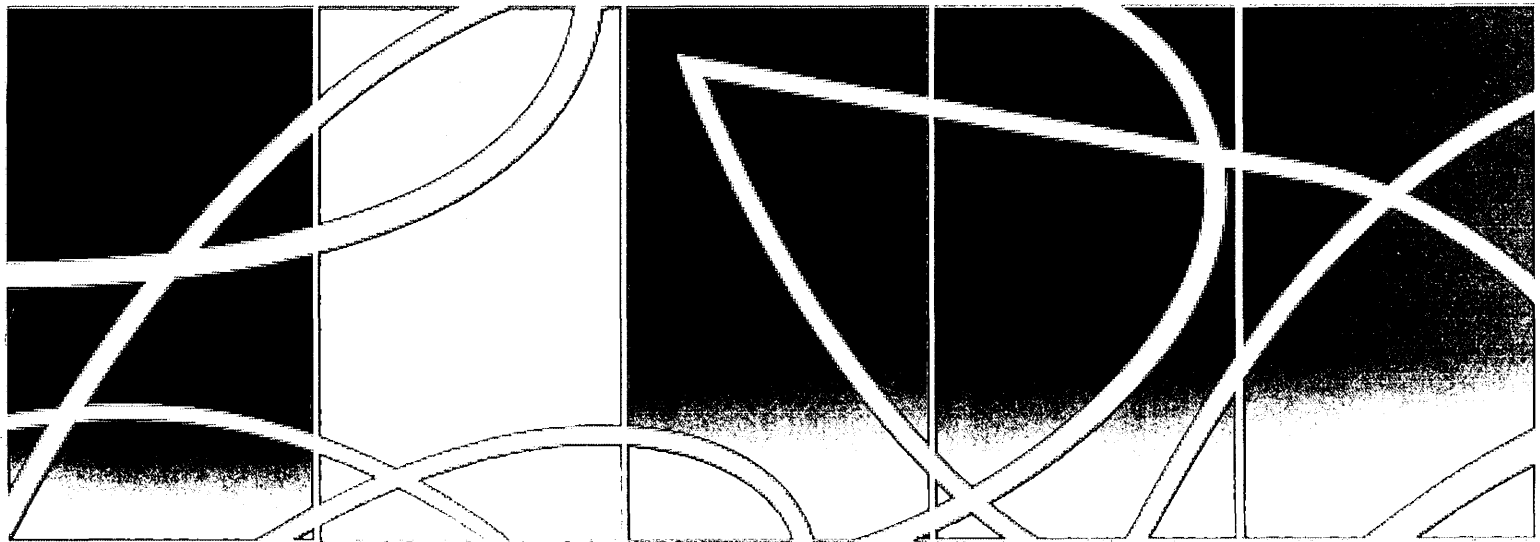
Samtliga huvudmän

Akten

Diarienummer:

# Verksamhetsberättelse 2016

Gemensamma patientnämnden  
Helår 2016



Ett öppet och hållbart landsting för jämlik hälsa, mångfald och valfrihet



LANDSTINGET  
SÖRMLAND



## Innehållsförteckning

<b>Inledning.....</b>	<b>4</b>
<b>Medborgarperspektivet .....</b>	<b>8</b>
<b>Personalperspektivet .....</b>	<b>9</b>
<b>Process- och förnyelseperspektivet .....</b>	<b>10</b>
<b>Miljöperspektivet.....</b>	<b>12</b>
<b>Ekonomiperspektivet .....</b>	<b>12</b>
<b>Intern kontroll .....</b>	<b>13</b>

## Inledning

### Nämndens arbete

Den gemensamma patientnämnden i Landstinget Sörmland är en gemensam nämnd för landstinget och länets nio kommuner. Nämnden är en opartisk instans för rådgivning och problemlösning. Den tar upp frågor, synpunkter/klagomål som rör all offentligt finansierad vård och tandvård samt med avtal med landstinget. Nämndens uppdrag regleras i Lagen om patientnämndsverksamhet m.m (1998:1656).

Nämnden är verksam direkt under landstingsfullmäktige. Efter en överenskommelse 2002 mellan landstinget och länets kommuner bildades en gemensam nämnd. Nämnden har tolv ledamöter, varav landstinget utser tre ledamöter och kommunerna övriga nio. Landstinget utser ordförande och vice ordförande, kommunerna utser 2:e vice ordförande. Nämnden utser ett arbetsutskott, vilket består av ordförande, vice ordförande, 2:e vice ordförande samt en ledamot från landstinget och en från kommunerna.

Under mandatperioden har vice ordförande bytts ut två gånger och därmed har platsen inte haft någon ledamot under långa perioder. Under andra kvartalet tillsattes posten.

Nämnden har under året återigen påkallat behovet av en nämndsekreterare. I dagsläget är det enhetschef för kansliet som innehar sekreteraruppdraget. Detta innebär problem då enhetschef även är föredragande under sammanträdena. Patientnämnden är den enda nämnden i landstinget som inte har en sekreterare. Behovet av detta har framställts och mottagits med att det ska beaktas. Under året har nämnden meddelats att det inte finns resurser för detta i dagsläget.

Nämnden har sammanträtt fem gånger och arbetsutskottet sex gånger. Vid sammanträdena har ledamöterna bland annat sett och reflekterat över landstingets film Jämlig hälsa-landstingets ansvar och roll. I diskussion har ledamöterna funderat över hur patientnämnden kan vara med och bidra till med jämlika förutsättningar för hälsa. Ledamöterna har även tagit del av landstingets arbete med hälsosamt åldrande samt den trädgårdsterapeutiska rehabiliteringen som finns i länet. Chefläkare i Landstinget har informerat om arbetet med journal på nätet samt dess funktion och användare. Vid sista sammanträdet för året fick ledamöterna kunskap och information om regionbildningen.

Landstingets revisorer har genomfört en bokslutsgranskning, en genomgång av den fördjupade granskningsrapporten från EY gällande nämndens arbete med internkontroll samt har en revisionsdialog hållits.

Nämnden har varit remissinstans gällande slutbetänkandet i den pågående klagomålsutredningen. Klagomålsutredningen ger förslag på hur klagomål mot hälso- och sjukvården kan bli mer ändamålsenlig och på hur klagomålshanteringen ska utgå från patienternas behov, bidra till ökad patientsäkerhet och bli mer resurseffektiv. I slutbetänkandet föreslås den nuvarande lagen om patientnämndsverksamhet byta namn till Lag om stöd vid klagomål mot hälso- och sjukvården. I slutbetänkandet föreslås lagändringarna träda i kraft 1 juli 2017. Nämnden är generellt positiv till förslagen. Med anledning av eventuell lagändring och utökad uppdrag har nämnden lämnat ett budgetförslag om utökning av en medarbetare till kansliet. Vid landstingsfullmäktiges sammanträde i november fick nämnden besked om utökning i budget 2017.

Nämnden har beslutat att, två gånger per år, ge ut en rapport som utifrån inkomna synpunkter och klagomål ska belysa olika aktuella områden inom hälso- och sjukvården.

Patientnämnden har, i samråd med cancerrådet i Sörmland, beslutat att den första rapporten ska klarlägga patient och närståendes upplevelser av cancersjukvården i Sörmland. Rapporten beslutades i september och har spridits inom organisationen bl.a. till landstingsdirektören, landstingsfullmäktiges ledamöter och till Cancerrådet. Den har även lagts ut på patientnämndens externa- och interna webbplats så att medborgare och medarbetare kan ta del av den och dess resultat.

### **Sammanställning av inkomna synpunkter och klagomål**

Den gemensamma patientnämnden ska utifrån inkomna synpunkter/klagomål stödja och hjälpa enskilda patienter och/eller deras närstående och bidra till kvalitetsutveckling och hög patientsäkerhet genom att :

1. hjälpa patienter att få den information de behöver för att kunna tillvarata sina intressen i hälso- och sjukvården
2. främja kontakten mellan patienter och personal
3. rapportera iakttagelser och avvikelser av betydelse för patienterna till vårdgivare och vårdenheter

Under året har 1 421 nya ärenden registrerats. Detta är 9 % färre i jämförelse med föregående år. Vad minskningen beror på är inte känt. Kansliet har under maj - november haft färre årsarbetare på plats. Detta kan ha bidragit till minskningen då tillgängligheten under kansliets telefontid varit mindre på grund av färre öppna telefonlinjer.

En förändring som skett under året i jämförelse med tidigare år är att fler inkomna ärenden handlar om synpunkter/klagomål gällande kommunikation. 26 % (21 % föregående år) av de inkomna patientberättelserna handlar i huvudsak om synpunkter/klagomål om kommunikation, där det största delproblemet är bemötande samt brister i information till patient/närstående.

### **Problemområde 2016-01-01 - 2016-12-31 (i parentes visas föregående år under samma period)**

- Administrativ hantering 145 (141)
- Ekonomi 19 (38)
- Kommunikation 370 (343)
- Omvårdnad 40 (47)
- Organisation och tillgänglighet 173 (184)
- Patientjournal och sekretess 36 (29)
- Vård och behandling 605 (742)
- Vårdansvar 24 (26)

### **Vårdtyp 2016-01-01 - 2016-12-31 (i parentes visas föregående år under samma period)**

- Habilitering och hjälpmedel 8 (18)
- Kommun 29 (35)

Övrig vård med avtal 17 (7)  
Primärvård 367 (374)  
Sjukhus 949 (1 082)  
Sjukresa/Larmcentral/1177 9 (8)  
Tandvård 42 (55)

**Ärenden fördelade på delproblem 2016-01-01- 2016-12-31** (i parentes visas föregående år under samma period)

**Vård och behandling**

Behandling 206 (278)  
Diagnos 103 (92)  
Intyg 2 (4)  
Läkemedel 58 (79)  
Medicinsk utrustning, hjälpmedel 9 (8)  
Remiss/Vårdbegäran 10 (12)  
Resultat 96 (121)  
Second Opinion 3 (7)  
Undersökning/utredning 116 (134)  
Total: 603 (735)

**Omvårdnad**

Hygien/miljö 3 (6)  
Kost/nutrition 4 (2)  
Logi/sängplats 7 (5)  
Personlig omvårdnad 24 (32)  
Total: 38 (45)

**Kommunikation**

Bemötande 166 (163)  
Dialog/delaktighet med patient/närstående 42 (72)  
Ej lyssnad till 58 (27)  
Empati 1(1)  
Information till patient/närstående 94 (69)  
Kulturella/språkliga hinder, tolkfrågor 3 (2)  
Övergrepp 3 (5)  
Total: 367 (340)



### **Patientjournal och sekretess**

Bruten Sekretess/tystnadsplikt 13 (8)

Patientjournal/loggar 22 (17)

Total: 35 (25)

### **Ekonomi**

Ersättningsanspråk/garantier 12 (28)

Patientavgifter/högkostnadskort 6 (8)

Total: 18 (36)

### **Organisation och tillgänglighet**

Lång väntan i väntrum 15 (24)

Lång väntan på besökstid 43 (34)

Resursbrist/inställda åtgärder 37 (25)

Tillgänglighet 60 (89)

Vårdgaranti 17 (10)

Total: 172 (182)

### **Vårdansvar**

Fast vårdkontakt 4 (3)

Informationsöverföring/samverkan inom eller mellan olika vårdenheter 6 (7)

Informationsöverföring/samverkan mellan olika vårdgivare/huvudmän 5 (5)

Vårdflöde/processer 2 (3)

Vårdplanering/vårdplan 7 (8)

Total: 24 (26)

### **Administrativ hantering**

Brister i hantering av: kallelser, remisser, intyg, prov och provsvar, recept etc. 124 (120)

Övrig administrativ hantering 21 (21)

Total: 145 (141)

## Medborgarperspektivet

**Strategiskt mål: Landstinget bidrar till god livskvalitet, en jämlik hälsa samt en livskraftig och levande region genom verksamheter med god kvalitet, tillgänglighet, öppenhet, respektfullhet och delaktighet**

**Åtagande: Nämnden ska erbjuda kontakt och service med hög tillgänglighet, ett gott bemötande och god kompetens samt skapa förutsättningar för samtliga medborgare att ta del av nämndens information och service**

Patientnämndens kansli har under året haft telefontid samtliga vardagar mellan 10.00 - 16.00 med avbrott för lunch mellan 12.00-13.00. Kansliet strävar efter god tillgänglighet under de angivna tiderna. De dagar som kansliet haft stängt på grund av utbildning eller medverkan vid nämndsammanträden har detta framgått på landstingets hemsida samt via telefonhänvisning. Det finns alltid möjlighet för medborgaren att lämna synpunkter/klagomål via e-post samt via Mina vårdkontakter.

Nämnden arbetar för att möjliggöra för att samtliga medborgare i länet oavsett kön, kösoverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, sexuell läggning, ålder eller social tillhörighet ska få likvärdig hjälp och stöd vid kontakt med nämnden. Om språkproblem finns används översättningshjälp. Information om nämndens uppdrag finns på ett flertal olika språk på 1177.

### **Ärenden fördelade på ålder och kön:**

0-9 år 53 (29 män 24 kv)

10-19 50 (25 män 25 kv)

20-29 143 (46 män 97 kv)

30-39 146 (42 män 104 kv)

40-49 142 (55 män 87 kv)

50-59 194 (90 män 104 kv)

60-69 191 (96 män 95 kv)

70-79 177 (80 män 97 kv)

80-89 95 (49 män 46 kv)

90-- 18 (5 män 13 kv)

Totat: 526 män och 699 kvinnor

Precis som föregående år är det fler kvinnor (57 %) än män (43 %) som inkommit med synpunkter/klagomål. Tydligaste överrepresentationen av kvinnor är inom åldersgruppen 20-29 år (68 %) samt 30-39 år (71 %). Inspektionen för vård- och omsorgs årsammanställning över de klagomål som inkommit till landets patientnämnder bekräftar bilden av att det är flest kvinnor som klagar på vården (IVO, 2014, 2015). Vad denna överrepresentation beror på är enligt den kartläggning som gjorts i samband med pågående klagomålsutredning oklart.

## Ärendehandläggning

Medborgarna inkommer med synpunkter/klagomål per telefon, skrivelse, e-post, besök eller via Mina vårdkontakter. Under året har 1 421 nya synpunkter/klagomål registerats. 68 % av de inkomna ärendena under året har börjat med ett telefonsamtal till kansliet. Inkomna ärenden via telefon kan i vissa fall åtgärdas genom rådgivning samt direktkontakt med vårdgivare för att lösa aktuellt problem/frågeställning direkt. I andra fall hänvisas den klagande att skriva ner sina synpunkter på nämndens utarbetade synpunktsblankett för vidare utredning av aktuell vårdgivare.

31 % av ärendena har inkommit skriftligen (via synpunktsblankett, via e-post och mina vårdkontakter) utan kontakt med kansliet innan. 51 % av inkomna synpunkter har skriftligen kommunicerats med berörd verksamhet. De ärenden som inkommer skriftligt till kansliet skickas tillsammans med en begäran om yttrande till berörd verksamhetschef eller motsvarande. I begäran om yttrandet framgår det att verksamheten på ett lättförståeligt sätt ska förklara och svara på eventuella frågeställningar som patientberättelsen innehåller gällande den uppkomna händelsen. Nämnden begär svar inom fyra veckor. Svaret skickas sedan till den klagande tillsammans med en skrivelse där förbättringsförslag gällande vad vården kunnat göra för att förhindra det som hänt. Dessa förbättringsförslag delges sedan aktuell verksamhet.

Samtliga ärenden diarieförs och sammanfattas i verksamhetssystemet Mina Vårdsynpunkter. Utredningssekreterarna informerar medborgarna om deras rättigheter i vården, lämnar information om bland annat patientförsäkringen (LÖF), Inspektionen för vård- och omsorg (IVO), läkemedelsförsäkringen samt hänvisar till andra myndigheter vid behov.

Enligt lagen om patientnämndsverksamhet ska nämnden informera allmänheten, hälso- och sjukvårdspersonalen och andra berörda om sin verksamhet. Under perioden har information om nämndens uppdrag bland annat lämnats till, medicinska sekreterare under utbildning på Campus, till nya sjuksköterskor, till nya verksamhetschefer inom landstinget, Gnesta kommuns fullmäktige, funktionshindersrådet i Oxelösunds kommun, Handikappalliansen i Nyköping samt medverkat vid Ung Cancers årskongress.

## Personalperspektivet

**Strategiskt mål: Landstinget är en attraktiv arbetsgivare med kompetenta och engagerade medarbetare som deltar aktivt i utvecklingen av verksamheten.**

**Åtagande: Förvaltningen ska tillgodose en sammanhållen personalpolitik där de personalpolitiska grunderna ska vara väl kända**

### Stödpersoner

Till nämndens uppdrag hör att rekrytera, utbilda och förordna stödpersoner till de patienter som önskar och som tvångsvårdas enligt Lagen om psykiatrisk tvångsvård (LPT), Lagen om rättspsykiatrisk vård (LRV), smittskyddslagen (SML). Enligt lagstiftningen ska varje tvångsvårdad patient informeras om rätten till stödperson.

Under året har 23 patienter ansökt om och fått en stödperson. Vid årsslutet har 63 patienter en stödperson. Fyra nya stödpersoner har rekryterats under året. Dessa personer har själva

kontaktat kansliet med sitt intresse av att bli stödperson.

Under maj månad anordnades en konferens där samtliga stödpersoner erbjöds att delta. Landstinget Sörmland turas om med Örebro region att ansvara för denna. I år var det Sörmland som hade ansvaret för konferensens innehåll, vilket bland annat innehöll kunskap om hur en rättspsykiatrisk undersökning går till. Syftet med de årliga konferenserna är kompetensutveckling samt möjlighet för stödpersonerna att utbyta tankar och erfarenheter av uppdraget.

### **Anställda**

Patientnämndens kansli har tre utredningssekreterare och en enhetschef anställda. Under året har en medarbetare gått i pension och nyrekrytering har genomförts. Kansliet har haft budget för fyra heltidsanställda, 4,0 årsarbetare, men har under fem månader endast haft 2,80 årsarbetare i tjänst. En av medarbetarna har under året varit partiellt ledig på 20 %. I enhetschefstjänsten ingår även uppdraget som nämndsekreterare.

## **Process- och förnyelseperspektivet**

**Strategiskt mål: Landstinget levererar effektiva och säkra tjänster genom tydliga processer, ständiga förbättringar och samverkan**

**Åtagande: Nämnden ska tillgodose en effektiv och relevant återrapportering av inkomna synpunkter och klagomål till de aktörer som ansvarar för kvalitetsutveckling och patientsäkerhet**

Patientnämnderna arbetar på likvärdigt sätt i hela landet. Samtliga kanslier tillämpar sedan 2014 ett gemensamt sätt att registrera inkomna synpunkter/klagomål. Uppdraget att på bästa sätt bidra till kvalitetsutveckling och patientsäkerhet samt underlag för återföring till vårdgivare, vårdenheter och berörda myndigheter stöds av en enhetlig registrering av upplevda och till nämnden framförda patientupplevda problem och händelser i hälso- och sjukvården.

Sammanfattningar av inkomna synpunkter/klagomål tillsammans med statistik skickas varje månad till samtliga verksamhetschefer, vård- och omsorgschefer eller motsvarande samt till övriga intressenter så som bland annat kvalitetssamordnare, divisionschefer, hälso- och sjukvårdschef.

Samtliga inkomna synpunkter/klagomål delges även chefsläkarna och patientsäkerhetsenheten som tar del av samtliga ärenden. Inför varje patientsäkerhetsrund går chefsläkarna igenom de ärenden som inkommit till den verksamhet som patientsäkerhetsronden gäller. Detta i syfte att kunna följa upp de åtgärder som verksamheterna presenterat i svaret till patienterna.

Inspektionen för vård- och omsorg (IVO) har fått i uppdrag av regeringen att tillsammans med företrädare för patientnämnder, landstigen och kommuner skapa en långsiktig samverkansstruktur. Samverkanstrukturen ska bidra till att IVO kan göra en samlad sammanställning och analys på nationell nivå av klagomål mot hälso- och sjukvården och

dess personal och återkoppla den till berörda aktörer. Analysen bör ligga till grund för lärande inom hälso- och sjukvården samt utgöra underlag för IVO:s riskbaserade tillsyn.

IVO och patientnämnderna samverkar på både nationell och regional nivå. Samverkan mellan IVO och patientnämnderna syftar till att bidra till en säker vård genom ömsesidigt kunskapsutbyte och dialog. Möten för kunskapsutbyte och dialog ska hållas regelbundet mellan IVO och patientnämnderna. IVO och patientnämnderna har utsett kontaktpersoner på nationell respektive regional nivå och utbytt kontaktuppgifter för att underlätta samverkan.

### **Rapport -Patient och närståendes upplevelser av vården i samband med cancersjukdom**

För att på bästa sätt tillvarata de synpunkter och klagomål som inkommer till patientnämnden, så har nämnden under året beslutat att två gånger per år ge ut en rapport. Målet med rapporterna är att de, utifrån av nämnden valda aktuella områden inom hälso- och sjukvården, ska kunna ge en djupare beskrivning av vad patient och närstående haft för synpunkter och klagomål på vården. Rapporterna och dess slutsatser ska sedan delges berörda verksamheter i syfte att kunna bidra till ett lärande och en utveckling av hälso- och sjukvården. Patientnämnden beslutade, i samråd med Cancerrådet i Sörmland, att den första rapporten skulle belysa patient och närståendes upplevelser av sjukvården gällande patienter som drabbats av cancersjukdom.

Rapporten baserades på de ärenden som inkommit till patientnämnden under åren 2014 och 2015, och som berört en patient som drabbats av cancersjukdom. Totalt analyserades 172 ärenden. Resultatet som framkom var att patient och närstående upplevde att de inte blev trodda på och lyssnade till i sina kontakter med vården, att de delgavs en bristande information och att de inte gjordes delaktiga. De upplevde också att de själva fick samordna vården. Det gick i resultatet att utläsa en diskrepans mellan det som patient och närstående upplevt, och hur vården hade upplevt samma situation.

Resultatet i rapporten visade sig inte vara något som var unikt för landstinget Sörmland då det, på många punkter, stämde överens med andra resultat där den svenska hälso- och sjukvården som helhet utvärderats utifrån olika perspektiv. Brister i den patient- och personcentrerade vården, samt en bristfällig efterlevnad av patientlagen, framkom vara faktorer som skulle kunna ha bidragit till de upplevelser som patient och närstående lyft fram i sina kontakter med patientnämnden.

Rapporten har spridits inom organisationen bl.a. till landstingsdirektören, landstingsfullmäktiges ledamöter och till Cancerrådet. Den har även lagts ut på patientnämndens externa- och interna webbplats så att medborgare och medarbetare kan ta del av den.

## Miljöperspektivet

**Strategiskt mål:** Landstinget bedriver ett hållbart och effektivt miljöarbete fokuserat på att minimera miljöbelastning och förebygga föroreningar genom arbete med de betydande miljöaspekterna

**Åtagande:** Nämnden bedriver sin verksamhet på ett i miljöhänsen hållbart sätt och bidrar till måluppfyllelse av landstingets miljöprogram.

Ledamöter och tjänstemän ska i möjligaste mån åka kommunalt alternativ samåka i tjänsten och i samband med politiska uppdrag

## Ekonomiperspektivet

**Strategiskt mål:** Landstinget har en stark ekonomi i balans

**Åtagande:** Nämnden ska ha en stabil ekonomi med en ändamålsenlig användning av resurser.

Indikator	Utfall	Målvärde	Kommentar
— Avvikelse mot budgeterat resultat i tkr	996		

### Resultatanalys

Personalkostnaderna är lägre än budgeterat, + 870 tkr. Detta beror på pensionsavgång och att dennes tjänst var vakant under fem månader samt att antalet förordnade stödpersoner är färre än budgeterat.

## Resultaträkning - tabell

Tkr	Utfall 2016	Utfall 2015	Budget 2016
<b>Verksamhetens intäkter</b>			
Uppdragsers/landstingsbidrag	4	2 514	0
Övriga intäkter	2 287	2 484	2 228
<b>Summa verksamhetens intäkter</b>	<b>2 291</b>	<b>4 998</b>	<b>2 228</b>
<b>Verksamhetens kostnader</b>			
Personalkostnader	-3 442	-3 889	-4 312
Lokalkostnader	-118	-115	-120
Köpt verksamhet	-9	-15	-20
Övriga kostnader	-294	-320	-343
Avskrivningar	-3	-3	-3
<b>Summa verksamhetens kostnader</b>	<b>-3 866</b>	<b>-4 342</b>	<b>-4 798</b>
Finansiella intäkter			
Finansiella kostnader			
<b>Årets resultat</b>	<b>-1 575</b>	<b>656</b>	<b>-2 570</b>

## Intern kontroll

### Internkontroll, avrapportering 2016

#### Bakgrund

Planen för interkontroll beslutades av den gemensamma patientnämnden vid nämndens sammanträde den 151202, § 50. Interkontrollplanen följer de olika perspektiven; medborgarperspektivet, process- och förnyelseperspektivet, miljöperspektivet. Utifrån dessa områden har nämnden valt ut ett aktuellt kontrollområde per perspektiv.

#### Genomförd kontroll

Avrapportering har genomförts vid den gemensamma patientnämndens sammanträde den 160607 samt vid sammanträdet den 161205.

#### Medborgarperspektivet

Kontrollmoment:

Handläggningstider. När skriftliga ärenden inkommer ska mottagningsbekräftelse skickas inom två arbetsdagar och begäran om yttrande inom fem arbetsdagar.

Utförande:

5 % av antalet inkomna ärenden fram till avrapporteringstillfället har slumpmässigt valts ut för kontroll av ovan nämnda delar. Under den första perioden har 368 ärenden inkommit, vilket innebär att 18 ärenden granskats.

Under den andra perioden har 636 ärenden inkommit, vilket innebär att 31 ärenden granskats.

Resultat:

Samtliga kontrollerade ärenden uppfyller kontrollmomentens krav.

#### **Personalperspektivet**

Kontrollmoment;

Samtliga förordnade stödpersoner inkommer med kvartalsredovisning över uppdraget.

Utförande:

Genomgång och avstämning av inkomna kvartalrapporter.

Här visade det sig att det finns brister i kvartalsredovisningen från flera stödpersoner. Ett brev kommer att skickas till samtliga stödpersoner med information att kvartalrapportering måste ske för att arvode ska utgå.

Resultat:

Det framkommer brister i kvartalredovisningen från några stödpersoner.

#### **Process- förnyelseperspektivet**

Kontrollmoment;

Månatliga ärendesammanställningar och statistik når samtliga aktuella verksamhetschefer, divisionschefer, vård- och omsorgschefer och övriga intressenter.

Utförande:

Avstämning att de personer som ska motta utskicken är verksamma samt att aktuella/nya verksamhetschefer el motsvarande finns med på sändlistorna.

Resultat:

Vid kontroll visade det sig att de månatliga ärendesammanställningarna når aktuella verksamhetschefer. Kansliet har utsett ansvarig tjänsteman som uppdaterar dessa listor regelbundet samt efter förändringar i organisationen. Under perioden har det varit problem för mottagarna att få aktuell statistik då mailservern inte kunnat kopplats till systemet på grund av förändringar och uppdateringar på D-data. Detta är nu åtgärdat.

#### **Miljöperspektivet**

Kontrollmoment:

Möjlighet till samåkning i samband med tjänsteresa och politiska uppdrag.

Utförande:

Ta del av reseräkningar för både tjänstemän och ledamöter.

Resultat:

Samåkning samt kollektiva färdmedel undersöks alltid i samband med resa. Reseräkningar visar att samåkning sällan görs i samband med politiska uppdrag.



## **Ekonomiperspektiv**

Kontrollmoment:

Inrapportering till ekonomienheten av budget- och prognossiffror sker enligt plan

Utförande:

Se till att aktuella inrapporteringsdatum följs.

Resultat:

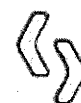
Under 2016 har strukturen för ekonomisk rapportering ändrats.



**Protokoll från ägarråd i Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet fredagen  
den 12 maj 2017 på Hotell Malmköping, Malmköping, klockan 09:15 –  
10.15**

Närvarande:	Regionförbundet	Viking Jonsson, ordförande
	Landstinget	Monica Johansson
	Landstinget	Mattias Claesson
	Trosa	Daniel Portnoff
	Eskilstuna	Sarita Hotti
	Nyköping	Anna af Sillén (per telefon från 09.35)
	Flen	Jan-Erik Lärsson
	Oxelösund	Dag Bergentoft
	Katrineholm	Göran Dahlström
	Strängnäs	Leif Lindström
	Gnesta	Johan Rocklind
	Vingåker	Anneli Bengtsson

Övriga närvarande:	Gnesta	Ann-Sofie Lifvenhage
	Trosa	Ann-Sofie Soleby-Eriksson
	Katrineholm	Lars Härnström
	Flen	Tomas Bonér
	Strängnäs	Kristina Welin
	Vingåker	Jörgen Svensson
	SKTM	Helena Ekroth
	SKTM	Henrik Sollenborn
	SKTM	Monica Olsson
	SKTM	Hanna Bergström
	SKTM	Helene Lundkvist Lontos
	SKTM	Anna Stenberg
	SKTM	Matthias Pfeil
	SKTM	Mathias Hjelte
	SKTM	Morteza Ashouri
	SKTM	Ulrika Åkerblom Sandberg
	SKTM	Helena Fransson
	SKTM	Åsa Bjerke
	SKTM	Katarina Olsson



**A. Sammanträdet öppnas**

Ordföranden öppnade mötet.

**B. Upprop**

Henrik Sollenborn och Viking Jonsson noterade närvaro.

**C. Val av justerare för sammanträdet**

Mattias Claesson valdes jämte ordförande att justera protokollet.

**D. Godkännande av dagordning**

Ägarrådet godkände dagordningen.

**E. Ärenden**



## § 1 Sörmland som länsregion

Föredragande: Helena Ekroth

### Beslut

Ägarrådets uppfattning och medskick är att Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet ska fortsätta att vara följsamma i processen samt gå vidare i de gemensamma förberedelseprocesserna med Landstinget Sörmland och Regionförbundet Sörmland.

Ägarrådet godkände informationen i övrigt.

### Sammanträdet

Vid sammanträdet diskuterade och vägledde ägarrådet myndigheten om hållning i frågan om Sörmland som länsregion, och där myndigheten kan komma att ingå, samt gav medskick om sådant som fungerat bra och som bör värnas om i den nya regionbildningen.

Sammanfattningsvis var ägarrådets uppfattning och medskick att Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet ska fortsätta att vara följsamma i processen samt gå vidare i de gemensamma förberedelseprocesserna med Landstinget Sörmland och Regionförbundet Sörmland. Därutöver konstaterades även att myndigheten har vissa identifierade enskilda frågor att fortsatt ta vidare och återrapportera till direktionen samt övriga berörda.

### Ärende

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

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

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

Just nu är det länets kommuner och regionförbundet Sörmland som får säga sitt om att bilda Region Sörmland. Två frågeställningar att besvara har sänts i en remiss från Landstingets Sörmland till samtliga nio kommuner i länet samt Regionförbundet Sörmland där de ombeds ta ställning till om de tillstyrker att Landstinget Sörmland ansöker hos regeringen att få överta det regionala utvecklingsansvaret i länet och bilda Region Sörmland med direktvalt regionfullmäktige. De tillfrågas även om de tillstyrker att Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet gå



samman med landstinget och regionförbundet i samma process och därigenom ingå i Region Sörmland. Beslutsprocessen innebär att remissen kommer besvaras av kommunfullmäktige i Vingåker den 22/5 och av regionstyrelsen den 2/6. Därefter kommer samtliga övriga kommunfullmäktige behandla remissen i perioden 13-19/6.

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

Även det mer interna förberedelsearbetet på myndigheten har påbörjats. Detta arbete bedrivs i form av ett uppdrag och för vilket myndighetschefen har bildat en styrgrupp bestående av ett antal för frågan relevanta kompetenser såsom inom juridik, HR, kommunikation, verksamhetsutveckling och verksamhetsstyrning. Inom ramen för detta arbete har kommunikationsplanering genomförts och en första riskbedömning upprättats. För närvarande pågår en omvärldsbevakning och analys i syfte att få material för analys av medborgarnytta, om hur kollektivtrafikfrågorna organiseras och hur samverkan i dessa frågor sker i länen samt om hur medarbetarna upplever organisationen och arbetsgivaren.

För Sörmlands medborgare är det viktigaste att verksamheten fortsätter leverera en attraktiv kollektivtrafik för hållbar tillväxt och utveckling. Det kan bland annat ske genom att identifiera vad som fungerat bra och som bör värnas om i den nya regionbildningen.

Som följd av att myndigheten kan komma att ingå i en ny regionbildning föreslås ägarrådet komma med vägledning till myndighetens hållning i frågan om Sörmland som länsregion samt ge medskick om sådant som fungerat bra och som bör värnas om i den nya regionbildningen.

Avslutningsvis föreslås ägarrådet godkänna informationen i övrigt.

Vid protokollet

Helena Fransson  
Sekreterare

Justeras

Viking Jonsson  
Ordförande

Mattias Claesson  
Ägarrepresentant

Tid och plats Tisdagen den 23 maj 2017, kl. 14.00  
Ekhagen, Hagvägen 1, Björnlunda

Närvarande Ingrid Jerneborg Glimne (M), Fredrik Norberg (M), Ulf Bergner (S), Lill Björk (C), Bjarne Aspöy (PRO Gnesta), Majken Strömbäck (PRO Gnesta), Inger Ivarsson (PRO Stjärnhov), Sivert Eklöf (PRO Stjärnhov), Gunilla Bränström (SPF), Siv Malmström (SPF), Bo Forsgard (SPF), Maj Haumayr (HSO/HRF), Elisabet Nilsson (HSO/FUB), Anne Henningsson (HSO/RMR)

Ann Malmström, förvaltningschef, Linda Bergström, enhetschef AoB, Josefin Andersson, kommunikatör, Johnny Nyberg, bygglovshandläggare

Frånvarande Jesper Hammarlund (S)

Sekreterare Marie Solter

Justerare Bo Forsgard

## Möte i pensionärs- och omsorgsrådet 2017-05-23

### § 1 Sammanträdets öppnade samt upprop

Ingrid Jerneborg Glimne öppnar mötet och hälsar alla välkomna.

### § 2 Val av justerare och tid för justering

Bo Forsgard väljs att justera protokollet jämte ordförande.

### § 3 Godkännande av dagordningen

Punkt 10 på dagordningen flyttas och blir ny punkt 6. Ny punkt "Riktlinje i livets slut" läggs till som ny punkt 11.

Med dessa förändringar godkänns dagordningen.

### § 4 Föregående protokoll

Föregående protokoll går igenom och läggs till handlingarna.

### § 5 Information från Ann och Linda

Josefin Andersson, förvaltningens kommunikatör, presenteras sig.

Ann berättar vad som är på gång i förvaltningen: Bl.a. håller man på att bygga upp rutiner och riktlinjer och budgeten för 2018 har påbörjats. Två exempel på stora projekt som påbörjats är; "Trygg hemgång" och "Digitalisering". Ann berättar att det finns utmaningar i kommande budget bl.a. personalförsörjning, sjukskrivningar, lokaler och lägenheter.

Ordförandens signatur



Justerares signatur



Utdragsbestyrkande

Gunilla frågar om inte rådet ska få riktlinjer på remiss och Ann svara att vissa riktlinjer är enligt lag men att rådet kan få dem för genomläsning. Andra riktlinjer som t.ex. hemtjänst och färdtjänst ska komma till rådet som remisser.

Linda presenterar den verksamhet som hon är chef för. Den består av många olika verksamheter som: bistånd, förvaltningsservice, IT, MAS (medicinskt ansvarig sjuksköterska) samt utredare och kvalitetssamordnare. Linda har fått tre stora uppdrag som består i:

Säkerhetsarbete – t.ex. att ta fram enhetligt material gällande brandskydd

Utveckling Träffpunkt – Se till att fler målgrupper kan utnyttja och komma till Träffpunkten. Att lagkravet gällande anhörigstöd uppfylls.

Samverkan och samarbete – Hur kan olika grupper samarbeta. Rådet fick diskutera i smågrupper kring detta.

### § 6 Enkelt avhjälpna hinder

Johnny Nyberg presenterar sig. Johnny berättar lite vad som menas med enkelt avhjälpna hinder och att det kan bero på hur stort företaget är om det ska räknas som ett enkelt avhjälpna hinder eller inte. Det är då kostnaden för åtgärden i förhållande till hur stort företaget är, som man tittar på. Johnny uppmanar att man kontaktar honom om man ser något som kan vara ett enkelt avhjälpna hinder. Johnny når man på tel. 0158-275 110.

De enkelt avhjälpna hinder som rådet tog upp var; Teleslinga på apoteket i Gnesta och svepytor på badhuset.

### § 7 Seniordagen

Seniordagen kommer att vara den 4 oktober. Grupp för samordning består av:

Ingrid Jerneborg Glimne, Linda Bergström, Bjarne Aspöy, Barbro (PRO Stjärnhov) Gunilla Bränström.

Datum för gruppens första träff är tisdag den 13 juni kl. 10.00 i Anns rum på Åsabacka.

### § 8 Väntjänst och uppsökande verksamhet

Uppsökande verksamhet är en del av Lindas uppdrag. Hon har även en sammanhållande funktion gällande väntjänsten. Linda berättar att kommunen skickar ut ett brev med fråga om man vill ha ett besök.

Bjarne berättar om väntjänsten på PRO

### § 9 Hemsändningsbidrag

Ingrid berättar att hon har fått information av kommunalråden att Gnesta räknas som tätort. Rådet har en annan åsikt och vill ha svar på Gnesta räknas som tätort eller inte. Förslaget är att kontakta SKL för att reda ut definitionen.

### § 10 Nya äldreboende

Byggnationen är ute på upphandling och det finns en risk att det kan vara svårt att få in anbud då marknaden är ansträngd med en stor del av nybyggnation.

Ordförandens signatur



Justerares signatur



Utdragsbestyrkande

Gunilla framför rådet synpunkter på de ritningar man har tittat på. Dels att entrén inte är välkomnande och dels att dagverksamheten för dementas lokaler inte är lämpligt placerade. Det saknas uteplats och att placera dagverksamheten i anslutning till entrén som är den rörigaste platsen tycker inte rådet är lämpligt. Rådets förslag är att dagverksamheten förläggs till Blåklockan. Gunilla lämnar en skrivning med synpunkter som rådet har. Ingrid vill ha synpunkterna via mail.

Rådet frågar om inte Frustunagården kommer att finnas kvar som äldreboende när det nya boendet är byggt. Ingrid svarar att det kommer att finnas kvar, men kommer att ha platser efter behov.

Majken vill förvissa sig om att rådet får vara med och påverka när det gäller färgsättningen på det nya äldreboende.

### § 11 Riktlinje i livets slut

Rådet har några synpunkter på den riktlinje som finns. Då riktlinjen redan är tagen i nämnd är det något man får se över till nästa revidering av riktlinjen.

### § 12 Organisationerna informerar

PRO Gnesta delar ut informationsblad

HSO planerar en resa för att titta på tillgänglighet i landet.

SPF har haft 35-års jubileum. Nytt programblad delas ut.

PRO Stjärnhov har haft sommaravslutning i Hölö kyrka.

### § 13 Ordföranden informerar

Ingen information utöver det som har sagt i punkterna på dagordningen.

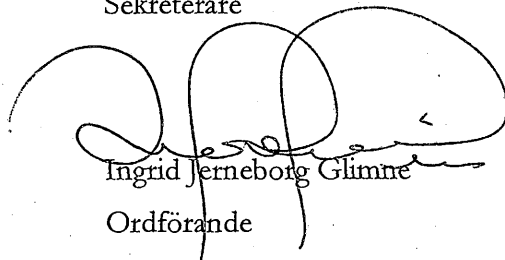
### § 14 Övriga frågor

Inkomna handlingar delas ut till rådet. Utlåtande för Sigtuna 2:249 (Sigtunavägen) samt en skrivelse från Socialstyrelsen "Balansera mera".



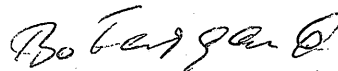
Marie Solter

Sekreterare



Ingrid Jerneborg Glimne

Ordförande



Bo Forsgard

Justerare

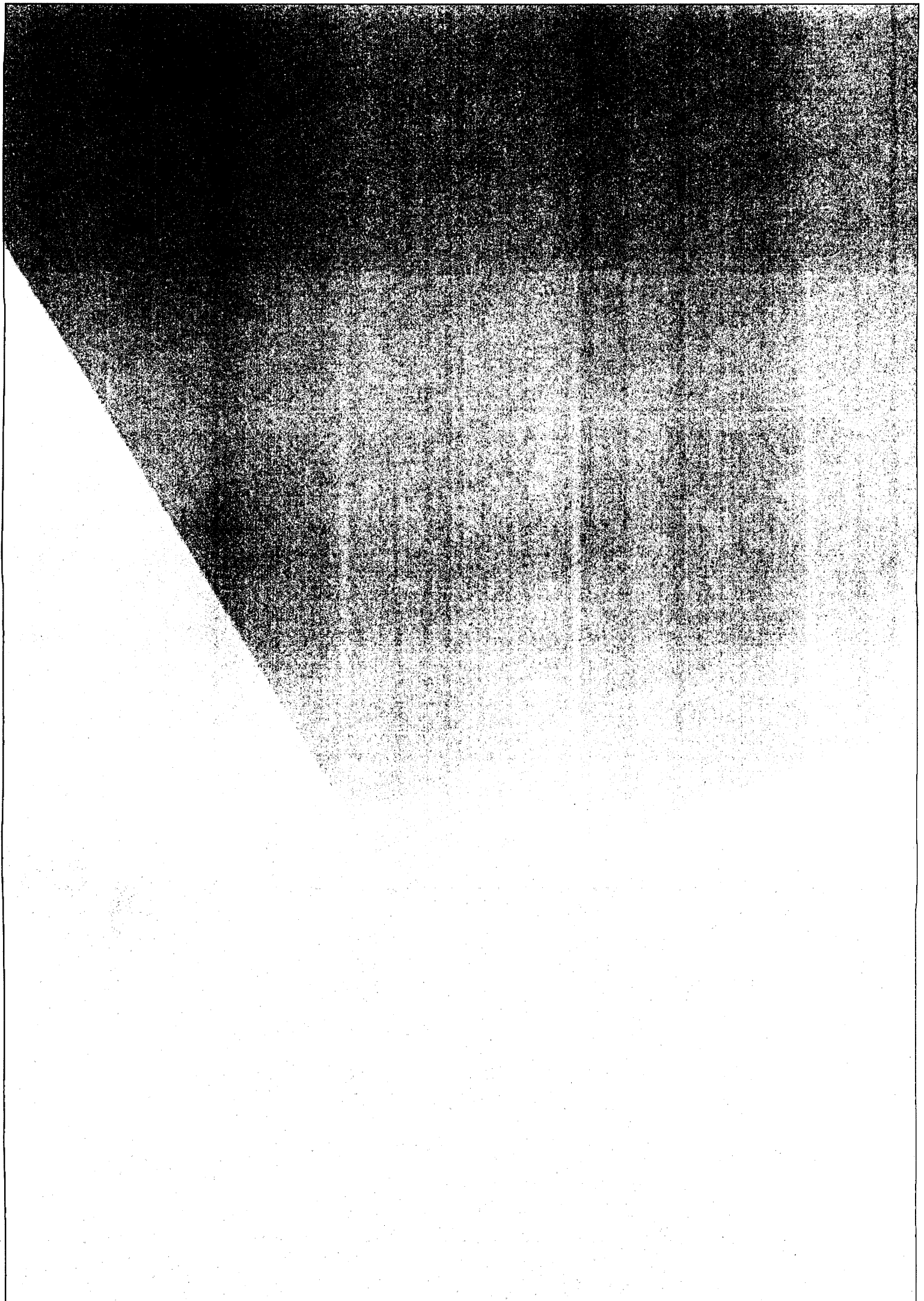


# DELÅRSRAPPORT 1

jan-mar 2017

Fastställd 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 trafikkostnader 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.”*



Servicecenter:  
 Trevliga och  
 tillmötesgående  
 Högsta betyg 4,84

Pästgående tåg  
 Inkomstskatt 4,4%  
 Nyköpingsbanan 4,3%  
 Svealandsbanan 4,2%  
 Samtliga 4,1%

Samordningsvinst  
 Serviceresor  
 Jan-mars  
 (Feb-mars 2016: 3,7 mnkr)  
 5,7 mnkr

Antal  
 serviceresor  
 Jan - mars  
 (Feb-mars 2016: 67 488)  
 105 500

Intäkt-  
 utveckling  
 Försäld produkt,  
 exkl skolor, /fm samma period 2016  
 - 9 %

Antal fordon  
 Per den 31 mars 2017  
 389

Förnybara  
 drivmedel  
 Fordonskm med buss  
 allmänna kollektivtrafiken  
 99,1 %

Totalt  
 Sjukfrånvaro  
 7,1 %

Antal  
 68

Ekonomiskt  
 utfall  
 Jmf med budget  
 2,5 mnkr

Pästgående buss  
 inkl skolkort  
 En ökning med 12 %  
 Jmf med samma period 2016  
 3,3 milj

2017

Jan-mar

Nyckeltal

# 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 måluppfyllelse 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 favör.

# 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, stämoombud 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 trafik-upphandlingar 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

<b>En Bättre Sits</b>	En process för storregional infrastrukturplanering under ledning av Mälardalsrådet.
<b>SKL</b>	Sveriges kommuner och landsting (SKL) bjuder in förvaltningscheferna till nationella RKTm- träffar, och kommande träff är den 11 maj.
<b>MÄLAB</b>	Myndigheten har deltagit vid tjänstemannaberedningar och styrelsesammanträde enligt plan.
<b>Kollektivtrafik-handläggarnätverk</b>	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.
<b>Regionala transportgruppen</b>	Regionförbundet sammankallar gruppen som främst arbetar med infrastrukturplanering och prioritering i samverkan. Under perioden har ett möte hållits.
<b>Länspensionärsråd och Rådet för funktionshinderfrågor</b>	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**

Het, want vill du resa?

**TRAFIKEN**

**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 förvärvat. 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 betalsystem 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 Förför 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 betalsystem. 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;

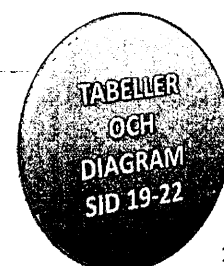
- **L 143 (Strängnäs stad)**  
+ 20 procent, exkl. skolkort + 5 procent
- **L 303 (Strängnäs-Stallarholmen)**  
+31 procent, exkl. skolkort + 25 procent

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 realtidsfunktion, 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 arbets sätt 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 policies.

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 medarbetarperspektivet återfinns bland annat i handlingsplaner kopplade till medarbetarenkäten och i förbättringsförslag från medarbetarna.

TABELLER  
OCH  
DIAGRAM  
SID 19-22

# 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 tågkostnaderna numera är sammanfogade till en kostnadspost 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 servicersor 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 servicersor 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 servicersor.

## **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 inlett 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.

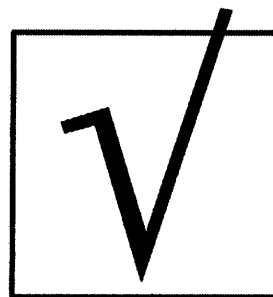
Designprinciperna, som finns för att myndigheten ska fokusera på sitt uppdrag och uppnå ägarnas vision, är *Kunden i centrum, Strategisk ledning för kollektivtrafiken, Ansvar för uppdraget och Effektiv organisation.*

# Aktiviteter under perioden per funktionsområde

TILLGÅNGLIGHET	<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>
ATTRAKTIVITET	<p>Till tidtabellskiftet i december 2016 lanserades Ny trafik 2017 med förbättrad regionaltågtrafik på samtliga sträckor som berör länet. Reaktionen och kommentarerna var överlag positiva, men för inpendlare till Sörmland medförde tidtabellskiftet 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 regionaltåg, vilket är något som kommer att underlätta för många pendlare från Sörmland till bland annat Stockholm.</p>
MILJÖ	<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 drivmedlen 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>
EFFEKTIVITET	<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>
REGIONAL UTVECKLING	<p>Stor betydelse för regional utveckling har satsningarna på regionaltågtrafiken. I slutet av 2016 utökades trafiken med regionaltåg 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 **medarbetarrelaterade risker** som till exempel beroende av nyckelpersoner eller kompetensbrister.

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

## Konkreta verksamhetsrisker på en mer övergripande nivå

### Medborgarperspektivet

Driftsäkerheten av 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 intäktsutveckling 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 tillagd.

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.

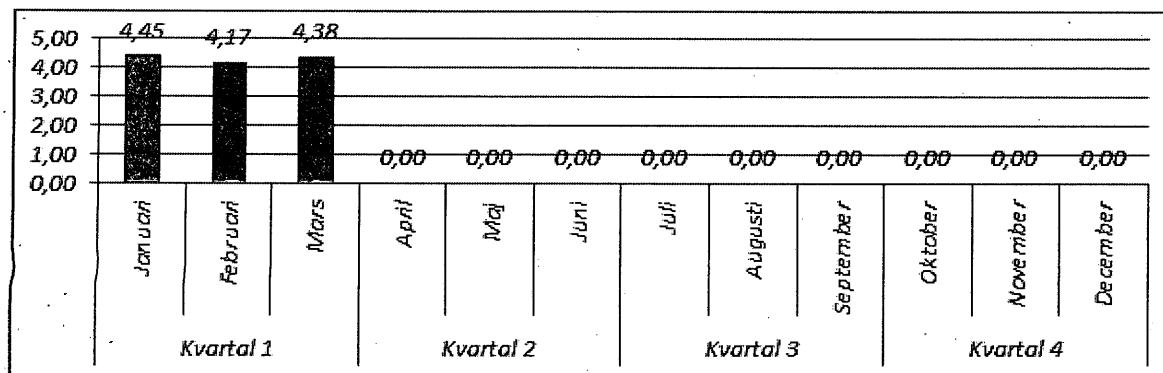
*”Sammantaget är den förväntade utvecklingen, att verksamheten även fortsatt uppnår en god måluppfyllelse.”*

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
Serviceesor	65 068	61 214	42 832	6 292	5 573	5 120	1 346	155	00:48	80,2%
Trafikledning	19 130	17 391	11 630	2 188	1 812	1 473	271	17	00:45	79,5%
Allmänna kollektivtrafiken	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
Summa	1057	860	766

## 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
Tillsvidareanställda totalt	68,0	55,0
Årsarbetare totalt	65,9	53,4

## Sjukfrånvaro

Sjukfrånvaro %	jan-mars 2017	jan-mars 2016	jan-mars 2015
Totalt för alla medarbetare	7,1	3,7	3,4
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>
därav färdtjänst	12 625	12 508	14 707
därav omsorgsresor	6 866	6 676	7 939
därav sjukresor	8 481	8 217	9 364
därav skol- och sarskoleresor	4 137	3 778	5 471
därav övrigt	2 800	1 550	1 782
<b>Eskilstuna, totalt</b>	<b>13 878</b>	<b>13 415</b>	<b>16 675</b>
därav färdtjänst	4 311	4 289	4 966
därav omsorgsresor	4 168	4 119	4 873
därav skol- och sarskoleresor	4 137	3 778	5 471
därav övrigt	2 385	1 229	1 365
<b>Flen, totalt</b>	<b>1 724</b>	<b>1 672</b>	<b>2 047</b>
därav färdtjänst	849	762	1 000
därav omsorgsresor	875	910	1 047
därav övrigt	0	0	0
<b>Gnesta, totalt</b>	<b>951</b>	<b>877</b>	<b>1 081</b>
därav färdtjänst	892	814	1 003
därav omsorgsresor	59	63	78
därav övrigt	0	0	0
<b>Katrineholm, totalt</b>	<b>1 326</b>	<b>1 368</b>	<b>1 553</b>
därav färdtjänst	1 326	1 368	1 549
därav omsorgsresor	0	0	0
därav övrigt	0	0	4
<b>Nyköping, totalt</b>	<b>2 337</b>	<b>2 303</b>	<b>2 715</b>
därav färdtjänst	2 061	2 091	2 449
därav omsorgsresor	274	210	266
därav övrigt	2	2	0
<b>Oxelösund, totalt</b>	<b>1 017</b>	<b>981</b>	<b>1 146</b>
därav färdtjänst	637	640	727
därav omsorgsresor	380	341	419
därav övrigt	0	0	0
<b>Trosa, totalt</b>	<b>908</b>	<b>899</b>	<b>1 014</b>
därav färdtjänst	814	818	923
därav omsorgsresor	93	80	90
därav övrigt	1	1	1
<b>Vingåker, totalt</b>	<b>499</b>	<b>472</b>	<b>574</b>
därav färdtjänst	376	378	461
därav omsorgsresor	123	94	113
därav övrigt	0	0	0
<b>Landstinget, totalt</b>	<b>8 481</b>	<b>8 531</b>	<b>9 767</b>
därav sjukresor	8 074	8 217	9 364
därav övrigt	407	314	403
<b>Strängnäs totalt</b>	<b>2 258</b>	<b>2 211</b>	<b>2 769</b>
därav färdtjänst	1 359	1 348	1 629
därav omsorgsresor	894	859	1 131
därav övrigt	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>
varav anropsstyrd linjelagd trafik	264	326	299
varav anropsstyrd tidsatt kompletteringstrafik	33	48	51
varav linjestyrd trafik (fasta turer med taxi)	882	840	966

## Antal påstigande - Landsbygdstrafiken

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

## Antal påstigande - Stadstrafiken

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

## Antal påstigande - Totalt

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

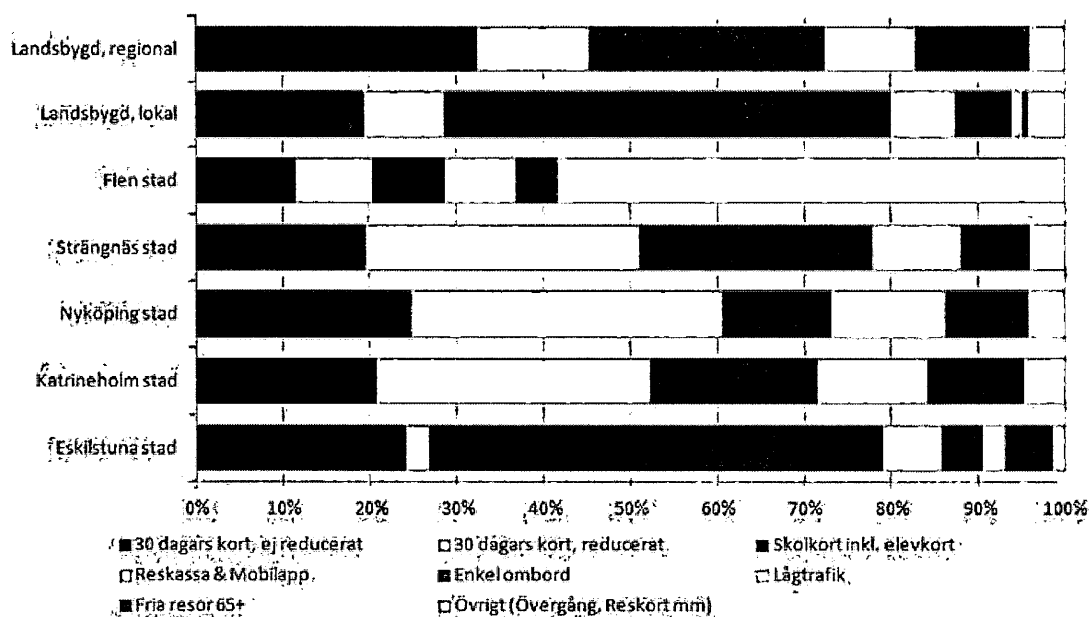
## Produktsortiment och val av produkt

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	Sörmlandskort	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 skolungdom (fanns ej)	68 014	Enkel Ungdom/Student Lågtrafik	74 717	9,9%
Periodkort Lågtrafik				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 enkelkort 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 elevkort 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	Bär- fordon	Trappklättrars- 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

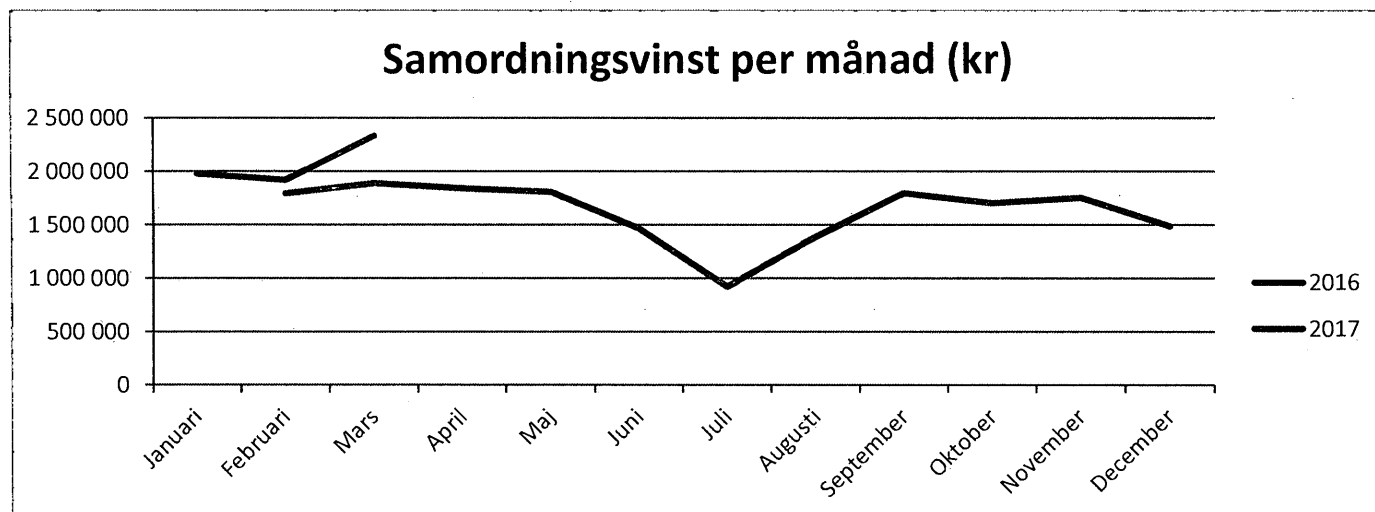
## Trafikföretag – Allmän kollektivtrafik med buss

Område	Trafikföretag	Antal fordon
Flen		
Katrineholm	Nobina Sverige AB	46
Vingåker		
Eskilstuna	Transdev Sverige AB	81
Strängnäs	Bergkvarabuss AB	33
Nyköping	Nobina Sverige AB	82
Trosa		
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



# 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	Utfall jan-mars	Prognos	Avvikelse
Allmän kollektivtrafik	2017	2017	2017	prognos budget
<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

	Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet		Samlad Redovisning		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

	Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet		Samlad Redovisning	
	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>
Förvaltningsavgifter	39 187	9 849	38 746	-441
Trafikrelaterade nettokostnader	38 333	3 197	16 964	-21 369
Trafikkostnader	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 trafik kostnaderna, lägre biljettintäkter än budgeterat inom ramen för den allmänna kollektivtrafiken samt högre trafik kostnader för den särskilda kollektivtrafiken kopplat till de direktupphandlade avtalen för serviceresor.

För den allmänna kollektivtrafiken indikerar prognosen på att trafik kostnaderna 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 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.

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 periodiserings skäl 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>
Förvaltningsavgifter	14 191	3 567	14 031	-160
Trafikrelaterade nettokostnader	24 880	551	4 460	-20 421
Trafikkostnader	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>
Trafikkostnad Serviceresor	49 582	14 545	54 307	4 725
Långa sjukresor	968	139	968	0
Särskild kollektivtrafik adm kostnader *	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 årsboks slutet.

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>
Förvaltningsavgifter	9 603	2 414	9 495	-108
Trafikrelaterade nettokostnader	3 862	735	3 959	97
<b>Trafikkostnader</b>	<b>155 248</b>	<b>39 594</b>	<b>156 384</b>	<b>1 136</b>
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>
Trafikkostnad Serviceresor	31 675	7 107	31 675	0
Riksfärdtjänst	556	50	556	0
Särskild kollektivtrafik adm kostnader	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+-kortet 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 elevkortet 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%				
Flen 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>
<i>Förvaltningsavgifter</i>	1 142	287	1 130	-13
<b>Trafikrelaterade nettokostnader</b>	<b>459</b>	<b>87</b>	<b>471</b>	<b>12</b>
<b>Trafikkostnader</b>	<b>16 932</b>	<b>4 156</b>	<b>16 998</b>	<b>66</b>
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>
Trafikkostnad Serviceresor	4 009	1 197	4 469	460
Riksfärdtjänst	146	13	146	0
Särskild kollektivtrafik adm kostnader	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 2107 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>
Förvaltningsavgifter	1 465	368	1 448	-16
Trafikrelaterade nettokostnader	3 989	845	2 804	-1 185
Trafikkostnader	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>
<i>Förvaltningsavgifter</i>	2 139	538	2 115	-24
<b>Trafikrelaterade nettokostnader</b>	<b>860</b>	<b>164</b>	<b>882</b>	<b>22</b>
<b>Trafikkostnader</b>	<b>26 495</b>	<b>6 774</b>	<b>26 635</b>	<b>140</b>
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>
Trafikkostnad Serviceresor	3 294	707	3 294	0
Riksfärdtjänst	288	36	288	0
Särskild kollektivtrafik adm kostnader	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>
Förvaltningsavgifter	5 561	1 398	5 499	-63
Trafikrelaterade nettokostnader	2 236	425	2 292	56
Trafikkostnader	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>
Trafikkostnad Serviceresor	4 317	1 381	5 288	971
Riksfärdtjänst	804	82	804	0
Särskild kollektivtrafik adm kostnader	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 intäktstappet 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 2107 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>
Förvaltningsavgifter	190	48	188	-2
Trafikrelaterade nettokostnader	76	15	78	2
Trafikkostnader	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>
Trafikkostnad Serviceresor	1 117	319	1 204	87
Riksfärdtjänst	185	32	185	0
Särskild kollektivtrafik adm kostnader	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 trafikkostnader 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 korrigering 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>
Förvaltningsavgifter	3 403	855	3 364	-38
Trafikrelaterade nettokostnader	1 368	260	1 403	34
<b>Trafikkostnader</b>	<b>42 040</b>	<b>10 711</b>	<b>42 726</b>	<b>686</b>
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>
Trafikkostnad Serviceresor	4 676	1 429	5 400	723
Riksfärdtjänst	0	0	0	0
Särskild kollektivtrafik adm kostnader	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 trafikkostnader 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>
Förvaltningsavgifter	752	189	743	-8
Trafikrelaterade nettokostnader	302	58	310	8
<b>Trafikkostnader</b>	<b>7 121</b>	<b>1 867</b>	<b>7 589</b>	<b>468</b>
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>
Trafikkostnad Serviceresor	2 069	489	2 037	-32
Riksfärdtjänst	258	53	258	0
Särskild kollektivtrafik adm kostnader	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 trafikostnaderna 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 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.

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>
Förvaltningsavgifter	741	186	733	-8
Trafikrelaterade nettokostnader	298	57	306	7
<b>Trafikkostnader</b>	<b>11 841</b>	<b>3 018</b>	<b>12 058</b>	<b>217</b>
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>
Trafikkostnad Serviceresor	1 317	238	1 317	0
Riksfärdtjänst	0	0	0	0
Särskild kollektivtrafik adm kostnader *	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 trafik kostnaderna 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 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 korrigering 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 mervärdesskatt och rabatter. I den sammanställda redovisningen har koncernintern försäljning eliminerats. Kundfordringar redovisas som omsättningstillgångar till det belopp som förväntas bli inbetalt efter avdrag för individuellt bedömda 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.

KOMMUNALFÖRBUNDET  
Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet



## PROTOKOLL

### fört vid sammanträde med Förbundsstyrelsen RAR i Sörmland

Datum: 2017-03-28 kl 9.00-9.45

Plats: Plevnagården, Malmköping

Närvarande: Marie Svensson, Ingrid Jerneborg Glimne, Britta Bergström, Katarina Enqvist Bolin, Cecilia Trehn, Gunilla Andersson, Gunilla Magnusson, Patrik Renfors, Robert Skoglund, Daniel Ljungkvist, Martina Johansson, Mårten Lidström, Helen Wretling, Birgitta Wennerberg, Robin Karlsson, Anne-Marie Wallin, Irene Sandqvist och Ola Wiktorson, förbundschef

Ej närvarande: Kerstin Svensson, Kristina Bengtsson, Camilla Liberg, Inge Ståhlgren, Christer Sundqvist, Christer Pålson och Carl Werner,

Sekreterare: Ann Lundqvist

#### §1 Mötets öppnande

Ordförande Marie Svensson hälsade alla välkomna och riktade ett särskilt välkomnande till Försäkringskassans nytilträdde representant Cecilia Trehn, som efterträder Anna-Lena Carlsson. Därefter förklarades dagens möte öppnat.

En kort presentationsrunda gjordes.

#### §2 Dagordningens godkännande

Dagordningen godkändes.

#### §3 Föregående protokoll 2016-11-29

Föregående protokoll 2016-11-29 godkändes och lades till handlingarna.

#### §4 Årsredovisning 2016

Samordningsförbundet ska enligt förbundsordningen årligen sammanställa en redovisning av årets verksamhet. Årsredovisningen ska fastställas av styrelsen och sändas till medlemmarna.

Årsredovisning RAR med bokslut 2016 presenterades och kommenterades – bland annat informerades Ola Wiktorson om de justeringar och kompletteringar, som kommer att göras i den utsända versionen.

**Beslut:** Styrelsen beslutade fastställa årsredovisning RAR med bokslut 2016 efter kompletteringar och justeringar samt att därefter sända den till förbundets medlemmar.

#### §5 Granskningsrapport

Deloitte har på uppdrag av revisionen i RAR granskat och lämnat rapport avseende granskning av årsbokslut och årsredovisning 2016.

Ann Lundqvist

611 84 Nyköping · besök Östra Rundgatan 11 – hemsida: [www.rarsormland.se](http://www.rarsormland.se)  
mobiltelefon 070 – 390 58 58 - e-post [ann@rarsormland.se](mailto:ann@rarsormland.se)

ORG NR 222 000 -1792 · \wardc01\FolderRedireCTIONS\AnnL\My Documents\Samordningsförbundet RAR\Protokoll\Förbundsstyrelse\2017\Styrelsen\_2017-03-28.docx · Utskriftsdatum: 2017-04-26 10:38

SID 1(3)

Granskningsrapporten delades ut till styrelsen. Ola Wiktorson informerade styrelsen om att det inte fanns något för RAR att kommentera i granskningsrapporten.

Revisionsberättelsen lämnas efter att styrelsen fastställt årsredovisningen.

**Beslut:** Förbundsstyrelsen har tagit del av granskningsrapport avseende årsbokslut och årsredovisning 2016 och beslutade att lägga den till handlingarna.

#### §6 Delegationsordning 2017

Styrelsen ska årligen fastställa samordningsförbundets delegationsordning att ersätta den tidigare.

Utsänt förslag till delegationsordning för år 2017 godkändes av styrelsen. Förslaget innebär samma delegation som under 2016.

**Beslut:** Styrelsen beslutade om delegationsordning 2017 enligt följande:  
*Styrelsen beslutar om:*

- ✓ Belopp överstigande 3.000 tusen kronor avseende insats

*Arbetsutskottet beslutar om:*

- ✓ Belopp överstigande 100 tusen kronor avseende köp av tjänst
- ✓ Belopp upp till 3.000 tusen kronor avseende insats

*Förbundschefen beslutar om:*

- ✓ Belopp upp till 100 tusen kronor avseende köp av tjänst
- ✓ Belopp upp till 1.000 tusen kronor

#### §7 Medel 2018

Ola Wiktorson presenterade förslag till budget 2017-2019 samt hemställan om medelstillsättning från medlemmarna 2018.

Styrelsen godkände presenterat förslag, vilket innebär en budget på 16 miljoner kronor för 2018 – det vill säga oförändrad.

**Beslut:** Styrelsen beslutade föreslå medlemsmötet att – utifrån presenterat förslag - tillstyrka en oförändrad budget på 16 miljoner kronor för 2018.

#### §8 Rapport Finsam 9,0

Som en del i regeringens satsning att sänka sjukpenningtalet på nationell nivå fick RAR medel av Försäkringskassan för att kartlägga sjukpenningtalet i länet, analysera orsaker och föreslå åtgärder för att minska sjukfrånvaron. Resultatet presenteras i två rapporter "Kartläggning och behovsanalys för målgruppen långtidssjukskrivna i Sörmlands län" samt delrapporten "Sörmlands kommuner i jämförelse med länet som helhet".

Ola Wiktorson berättade hur rapporterna – som är publicerade på [www.rarsormland.se](http://www.rarsormland.se) - har spritts samt hur de väckt medias intresse.

*Styrelsen noterade informationen och betonade vikten av att arbeta gemensamt med frågan liksom att medvetandegöra den enskilde individens egna ansvar för hälsan.*

#### §9 Revidering av förbundsordning

RAR:s förbundsordning ska revideras och Ola Wiktorson gick igenom föreslagna förändringar.

Ann Lundqvist

611 84 Nyköping · besök Östra Rundgatan 11 – hemsida: [www.rarsormland.se](http://www.rarsormland.se)  
mobiltelefon 070 – 390 58 58 · e-post [ann@rarsormland.se](mailto:ann@rarsormland.se)

ORG NR 222000-1792 · \warc01\Folder\Redirections\AnnL.Wy Documents\Samordningsförbundet RAR\Protokoll\Förbundsstyrelse\2017\Styrelsen\_2017-03-28.docx, 2017-04-26

SID 2(3)

Samordningsförbundet med förkortningen RAR, som står för Rehabilitera och Aktivera med gemensamma Resurser kan inte knytas till finansiell samordning. Arbetsutskottet har bedömt att ett namnbyte vore värdefullt och föreslår därför att förbundets nya namn blir Finsam Sörmland samt att det ändras i anslutning till att förbundsordningen revideras.

Den reviderade förbundsordningen kommer att sändas på remiss till berörda tjänstemän inom RAR:s medlemsorganisationer. Därefter kan ett förslag till reviderad förbundsordning sändas ut till medlemmarna för beslut i respektive fullmäktige.

**Beslut:** Styrelsen beslutade att tillstyrka förslag till reviderad förbundsordning inklusive namnbyte.

**§10 Medlemsmötet**

Styrelsen godkände redovisat program och upplägg för medlemsmötet.

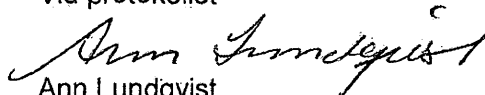
**§11 Övriga frågor**

Inga övriga frågor anmäldes.

**§12 Avslutning**

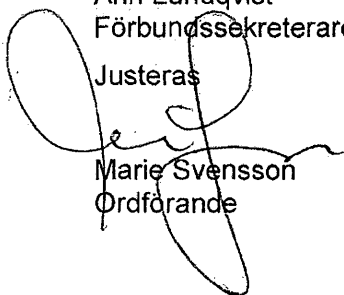
Ordföranden tackade för visat intresse och avslutade därefter sammanträdet.

Vid protokollet

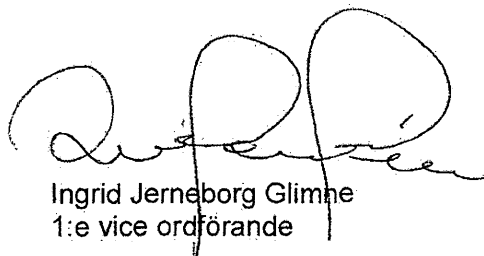


Ann Lundqvist  
Förbundssekreterare

Justeras



Marie Svensson  
Ordförande



Ingrid Jerneborg Glimme  
1:e vice ordförande

Ann Lundqvist

611 84 Nyköping · besök Östra Rundgatan 11 – hemsida: [www.rar.sormland.se](http://www.rar.sormland.se)  
mobiltelefon 070 – 390 58 58 – e-post [ann@rarsormland.se](mailto:ann@rarsormland.se)

ÖRG NR 222000-1792 · \\vardc011\Folder\Redirections\AnnLM\My Documents\Samordningsforbundet RAR\Protokoll\Förbundsstyrelse\2017\Styrelsen\_2017-03-28.docx, 2017-04-26

SID 3(3)



HANDLÄGGARE

DÁTUM  
2017-06-07

DIARIENUMMER  
PN17-0001-4

## Sammanträde med gemensam patientnämnd

Datum: 2017-06-07 kl. 9.00 – 12.00

Plats: Regionsjukhuset Karsudden

Ledamöter: **Landstinget**  
Nicklas Adamsson (MP) ordförande  
Barbro Petersson (KD) vice ordförande  
Stefan Gustafsson (C)

### Kommunerna

Marianne Jonsson (S) Eskilstuna  
Carin Ljunggren (M), Trosa  
Margareta Karlsson (L), Vingåker  
Lennart Samuelsson (S), Oxelösund, ersätter Eva Thor (M)  
Maj-Britt Staaf (S), Katrineholm

Ersättare: **Landstinget**  
Berit Hyllbrant (L)  
Kristina Fransson (M)

### Kommunerna

Inger Lindfors (S), Vingåker  
Marian Loley (KD), Katrineholm

Sekreterare: Kajsa Johansson

Medverkande: Anna Wångmar, enhetschef patientnämndens kansli

Justerade  
paragrafer §§ 7 – 11

HANDLÄGGARE

DATUM  
2017-06-07

DIARIENUMMER  
PN17-0001-4

**Vid protokollet:**

Kajsa Johansson  
Sekreterare

Justeras:

Nicklas Adamsson (MP)  
Ordförande

Carin Ljunggren (M), Trosa



HANDLÄGGARE

DATUM  
2017-06-07

DIARIENUMMER  
PN17-0001-4

### Innehållsförteckning

- |                |                                                                         |             |
|----------------|-------------------------------------------------------------------------|-------------|
| <u>§ 7/17</u>  | Fastställande av dagordning                                             |             |
| <u>§ 8/17</u>  | Information vid gemensam patientnämnd<br>den 7 juni 2017                |             |
| <u>§ 9/17</u>  | Delegationsordning patientnämnden,<br>revidering                        | PN17-0008-2 |
| <u>§ 10/17</u> | Patienters och närståendes upplevelser av<br>bemötande i vården rapport | PN17-0007-1 |
| <u>§ 11/17</u> | Statistik stödpersoner, sammanställning april<br>2017                   | PN17-0009-1 |

HANDLÄGGARE

DATUM  
2017-06-07

DIARIENUMMER  
PN17-0001-4

## § 7/17 Fastställande av dagordning

Dagordningen fastställs i enlighet med utskickat förslag.

## § 8/17 Information vid gemensam patientnämnd den 7 juni 2017

- Jörgen Bragner, verksamhetsområdeschef regionsjukhuset Karsudden, presenterar verksamheten på Karsudden.
- Kaj Adelborg informerar om sitt uppdrag som stödperson. Ett av patientnämndens uppdrag är att rekrytera, utbilda och förordna stödpersoner till de patienter som önskar och som tvångvårdas enligt Lagen om psykiatrisk tvångsvård (LPT), Lagen om rättspsykiatrisk vård (LRV) samt Smittskyddslagen (SML).
- Anna Wångmar, enhetschef patientnämndens kansli, leder samtal om ämnesområde för kommande rapport från patientnämndens kansli. Från arbetsutskottet kommer förslag om temaområde psykiatri. Ledamöter vid dagens sammanträde samtycker till detta.
- Matilda Ulvnäs, utredningssekreterare patientnämndens kansli, redogör för resultat från rapporten patienters och närståendes upplevelser av bemötande i vården.



## § 9/17 Delegationsordning patientnämnden, revidering

Diarienummer: PN17-0008

Behandlat av	Mötesdatum	Ärendenr
I Gemensam patientnämnd	2017-06-07	§ 9/17

### Gemensam patientnämnds beslut

Revidering av patientnämndens delegationordning godkänns.

### Proposition

Ordföranden Nicklas Adamsson ställer framskriver förslag under proposition och finner att det bifalls.

### Sammanfattning

Delegationsordningen för patientnämnden beslutades vid nämndens sammanträde den 19 april 2017, § 5. Med hänsyn till att personalfrågor, så som entledigande och anställning, resor och representation ingår i arbetsgivarfrågor, som därmed delegeras av landstingsstyrelsen, behöver delegationsordningen revideras ytterligare.

### Beslutsunderlag

Tjänsteutlåtande 2017-05-26  
Delegationsordning för patientnämnden

### Beslutet expedieras till

Akten  
Anna Wångmar



## § 10/17 Patienters och närståendes upplevelser av bemötande i vården rapport

Diarienummer: PN17-0007

Behandlat av	Mötesdatum	Ärendnr
1 Gemensam patientnämnd	2017-06-07	§ 10/17

### Gemensam patientnämnds beslut

Rapporten patienters och närståendes upplevelser av bemötande i vården godkänns.

### Proposition

Ordföranden Nicklas Adamsson ställer framskriver förslag under proposition och finner att det bifalls.

### Sammanfattning

För att på bästa sätt tillvarata de synpunkter och klagomål som inkommer till patientnämnden, har patientnämnden i Sörmlands landsting beslutat att två gånger per år utge en rapport. Rapporterna ska, utifrån av nämnden valda aktuella områden inom hälso- och sjukvården, ge en djupare beskrivning av vilka synpunkter och klagomål som patient och närstående haft gällande vården. Rapporterna och dess slutsatser delges berörda verksamheter i syfte att bidra till ett lärande och en utveckling av hälso- och sjukvården.

Under 2016 inkom 161 synpunkter och klagomål från patienter och närstående, gällande deras upplevelser av bemötande i vården. Dessa synpunkter och klagomål har analyserats och kartlagts i rapporten patienters och närståendes upplevelser av bemötande i hälso- och sjukvården.

### Beslutsunderlag

Tjänsteutlåtande 2017-05-26

Rapport - patienters och närståendes upplevelser av bemötande i vården

HANDLÄGGARE

DATUM  
2017-06-07

DIARENUMMER  
PN17-0001-4

**Beslutet expedieras till**

Akten  
Anna Wångmar



## § 11/17 Statistik stödpersoner, sammanställning april 2017

Diarienummer: PN17-0009

Behandlat av	Mötesdatum	Ärendnr
1 Gemensam patientnämnd	2017-06-07	§ 11/17

### Gemensam patientnämnds beslut

Sammanställning gällande statistik för stödpersoner april 2017 godkänns.

### Proposition

Ordföranden Nicklas Adamsson ställer framskriver förslag under proposition och finner att det bifalls.

### Sammanfattning

Till patientnämndens uppdrag hör att rekrytera, utbilda och förordna stödpersoner till de patienter som önskar och som tvångsvårdas enligt Lagen om psykiatrisk tvångsvård (LPT), Lagen om rättspsykiatrisk vård (LRV) samt Smittskyddslagen (SML). Enligt lagstiftningen ska varje tvångsvårdad patient informeras om sin rätt till stödperson. När intresse finns ska patientnämnden underrättas om detta för att sedan kunna förordna en stödperson till aktuell patient.

Stödpersonuppdraget innebär att fungera som ett stöd för patienten. Det förpliktigar regelbunden kontakt/besök. Stödpersonen har rätt att närvara vid förhandlingar i förvaltningsrätten om patienten önskar. Ersättning för uppdraget är uppdelad i en beskattningsbar arvodesdel om 450 kronor per månad samt en omkostnadsdel om 600 kronor per månad. Resersättning utgår. För att ersättning ska utgå krävs det att stödpersonen regelbundet rapporterar till patientnämnden hur uppdraget fungerar samt om dess innehåll.



HANDLÄGGARE

DATUM

2017-06-07

DIARIENUMMER

PN17-0001-4

**Beslutsunderlag**

Tjänsteutlåtande 2017-05-26

Statistik stödpersoner, sammanställning april 2017

**Beslutet expedieras till**

Anna Wångmar, enhetschef patientnämndens kansli