

KOMMUNSTYRELSEN**Måndag 27 maj 2019, Stadshuset, sal B kl. 13.30****TEMAFÖRMIDDAG: Styra och leda för hållbar utveckling, agenda 2030- utbildningspass och workshop kl. 09:00-11:30 sal B****Kommundirektören informerar****VERKSAMHETSUPPFÖLJNING per april****Informationsärenden**

- 1 Ungdomens Hus – division Social omsorg och division Barn Utbildning Kultur

KOMMUNFULLMÄKTIGEÄRENDEN

- 1 Revidering av reglemente för Socialnämnden KK19/360
 - Förslag till reglemente
- 2 Revidering av reglemente för Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden KK18/767
 - Förslag till reglemente
- 3 Godkännande av årsredovisning 2018 för Regionförbundet Sörmland KK19/342
 - Tjänsteskrivelse
 - Årsredovisning
- 4 Godkännande av årsredovisning 2018 för Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet KK19/363
 - Tjänsteskrivelse
 - Årsredovisning

KOMMUNSTYRELSEÄRENDEN

- 1 Yttrande över revisionsrapport: granskning av intern kontroll av förenings- och kulturbidrag KK19/180
 - Tjänsteskrivelse
 - Förslag till yttrande
 - Rapport

- | | | |
|---|---|----------|
| 2 | Yttrande över granskningsversion av Havsplan för Östersjön | KK19/379 |
| | <ul style="list-style-type: none">- Tjänsteskrivelse- Förslag till yttrande- Plankarta Norra Östersjön och södra kvarken- Granskningsversionen av havsplanekartan kan ses på HaVs hemsida: https://www.havochvatten.se/hav/samordning--fakta/havsplanering/havsplaner/forslag-till-havsplaner.html | |
| 3 | Projektering och upphandling av Stigtomta avloppsreningsverk | KK19/380 |
| | <ul style="list-style-type: none">- Tjänsteskrivelse | |
| 4 | Tillköpsbeställning av kollektivtrafik till Region Sörmland inför trafikår 2020 | KK19/261 |
| | <ul style="list-style-type: none">- Tjänsteskrivelse | |
| 5 | Återrapportering åtgärdsvalsstudie Västra infarten till Nyköping | KK19/381 |
| | <ul style="list-style-type: none">- Tjänsteskrivelse- Rapport- Bilaga 1- Bilaga 2 | |
| 6 | Delegationsärenden | KK19/5 |
| 7 | Anmälningsärenden | KK19/2 |

Urban Granström
Ordförande

Caroline Svensson
Sekreterare

KS §

Dnr KK19/360

Revidering av reglemente för Socialnämnden

Den 1 juli 2019 införs en ny lag (2018:2088) om tobak och liknande produkter. Denna lag ersätter Tobakslag (1993:581) och Lag (2017:425) om elektroniska cigaretter och påfyllningsbehållare. Detta innebär att försäljning av cigaretter kräver tillstånd mot tidigare där endast anmälan krävdes. Vidare utökas rökfria miljöer, där till exempel lekplatser och uteserveringar kommer att omfattas av förbud.

För att få en sammanhållen tillståndsgivning/tillsyn mot verksamhetsutövare är den lämpligaste lösningen att samla tillståndshanteringen enligt lag (2018:2088) om tobak och liknande produkter tillsammans med tillståndshantering enligt alkohollagen. Bedömningen är att hantering av tillstånd är liknande som hanteringen av tillståndsgivning enligt alkohollagen. Kompetens och erfarenhet för tillståndshantering enligt alkohollagen finns inom Socialnämnden.

Med anledning av ovanstående behövs revideringar göras i reglemente för Socialnämnden.

Kommunstyrelsens förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att fastställa reglemente för Socialnämnden samt,

att dokumentet gäller från 1 juli 2019.

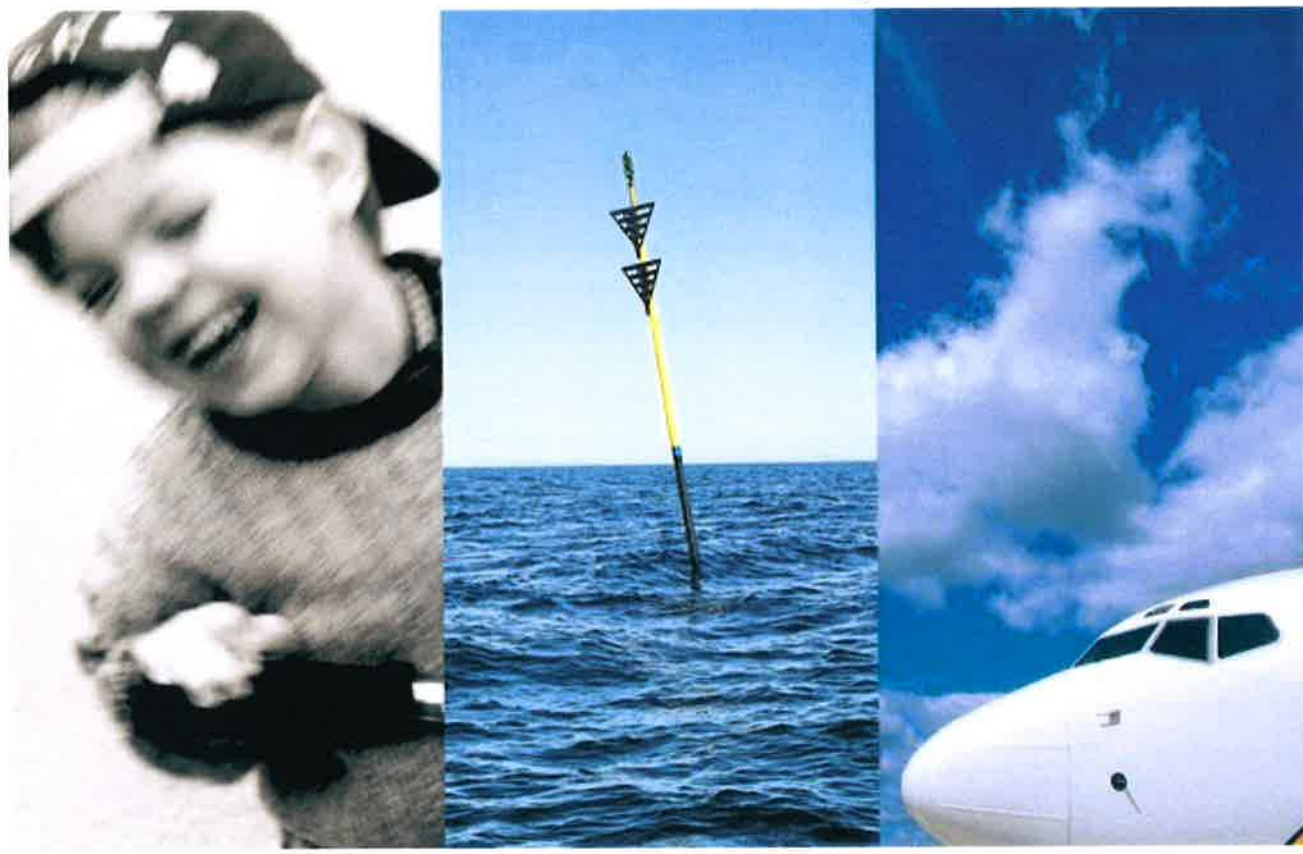
Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

NYKÖPINGS KOMMUN
Kommunledningskontoret
2019-05-18
Dnr: KK19/360

Dnr KK19/360

FÖRSLAG



Reglemente för Socialnämnden

Antagen av kommunfullmäktige 2019-xx-xx

Nämndens ansvarsområde

§ 1

I enlighet med de övergripande mål, strategier, policys och ekonomiska ramar som fullmäktige anger ansvarar nämnden huvudsakligen för följande verksamhetsområden:

- Inom Socialtjänstlagens område:
 - socialtjänstinsatser av individ- och familjekaraktär enligt gällande författningar (Socialtjänstlagen 2001:453) med undantag för äldreomsorg/hemtjänst/färdtjänst/riksfärdtjänst och handikappomsorg (som hör under Vård- och omsorgsnämnden)
 - inom bl.a. Socialtjänstlagens (2001:453) ram svara för kommunens socialrehabiliterande insatser och försörjningsstöd
 - familjerådgivning och familjerättsfrågor
 - kompletterande förskoleverksamhet/öppen förskola
 - familjehem och kontaktpersoner
 - skuldsanering och sammanhängande ekonomisk rådgivning
 - generella insatser av förebyggande karaktär
- Omhändertagande av unga enl. Lag (1990:52) om vård av unga (LVU)
- Vård av missbrukare enl. Lag (1988:870) om vård av missbrukare i vissa fall (LVM)
- Rådgivning i drogfrågor såsom alkoholmottagning m.m.
- Anordnande av platser för Skyddat arbete hos offentlig arbetsgivare (OSA)
- Tillsyn och tillstånd som ankommer på kommunen enligt lag (2018:2088) om tobak och liknande produkter och föreskrifter meddelade med stöd av denna lag. Tillsyn över rökfria miljöer enligt denna lag ansvarar Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden för.
- Tillståndsgivning samt tillsyn enligt Alkohollagen (2010:1622) med undantag för tillsyn enligt 9 kap 2 § 2-3 stycket (tillsyn över försäljning av öl i detaljhandel åvilar miljönämnden)
- Mottagande av asylsökande och ensamkommande flyktingbarn enl. Lag 1994:137 om mottagande av asylsökande m.fl § 2 - samt annan lag och författning
- Övriga uppgifter enligt lag eller författning vilka åligger socialnämnd och som inte uppdragits till annan nämnd att handha
- Föreningsbidrag till föreningar med verksamhet som är att hänföra till nämndens ansvarsområde

Nämnden svarar för myndighetsbeslut och handläggning av ärenden inklusive myndighetsutövning och tillsyn samt övriga huvudmannaskapsfrågor som förekommer inom nämndens ansvarsområde.

Fullgörande av uppdraget

§ 2

Nämnden ska fullgöra sitt uppdrag genom att tillse att verksamheten kommer till utförande via interna överenskommelser med kommunens egen produktionsorganisation (beställarstyrning) eller genom avtal med externa producenter/entreprenörer, där så är möjligt och lämpligt (entreprenadupphandling).

Ansvar för verksamhet respektive personal

§ 3

Nämnden är ansvarig för innehållet i den verksamhet som beställs/upphandlas (verksamhetsansvar). Detta innebär att nämnden bl.a. har att besluta om mål, inriktning, omfattning och kvalitet avseende verksamheten.

Ansvarig för den organisation och personal (personalansvar), som anlitas för uppdraget är vid intern beställning produktionsstyrelsen och vid extern upphandling den entreprenör som anlitas.

Nämndens allmänna förpliktelser

§ 4

Nämnden har ansvar för information till allmänheten, samt information till och samverkan med myndigheter, organisationer andra nämnder m.fl. inom sitt ansvarsområde, i syfte att uppnå en effektiv och rationell verksamhet för kommunen som helhet. Nämnden ska vid utförande av sitt uppdrag särskilt beakta förvaltningslagens bestämmelser om serviceskyldighet.

§ 5

Nämnden ansvarar för reformering av riktlinjer, utveckling och planering av verksamhetens innehåll inom sitt ansvarsområde.

§ 6

Nämnden har att svara för de allmänna åligganden, som omtalas i socialtjänstlagen, vad avser frågor som ligger inom dess verksamhetsområde.

§ 7

Nämnden ska kontinuerligt följa upp och utvärdera verksamheten och regelmässigt rapportera till den uppsiktspliktiga kommunstyrelsen hur verksamheten utvecklas och hur den ekonomiska ställningen är under budgetåret.

Nämndens arbetsformer

Sammansättning

§ 8

Nämnden består av det antal ledamöter och ersättare som kommunfullmäktige fastställer.

Ersättarnas tjänstgöring

§ 9

Om en ledamot är förhindrad att inställa sig till ett sammanträde eller att vidare delta i ett sammanträde ska ersättare tjänstgöra i ledamotens ställe.

En ledamot som inställer sig under ett pågående sammanträde har rätt att tjänstgöra även om en ersättare har trätt in i ledamotens ställe.

Ersättaren skall tjänstgöra enligt den av fullmäktige bestämda inkallelseordningen.

En ersättare som har börjat tjänstgöra har dock alltid företräde oberoende av turordningen. Om styrkebalansen mellan partierna därigenom påverkas får en ersättare som inställer sig under pågående sammanträde träda in istället för en ersättare som kommer längre ner i ordningen.

§ 10

En ledamot eller ersättare som har avbrutit sin tjänstgöring på grund av jäv i ett ärende får åter tjänstgöra, efter att ärendet har behandlats.

En ledamot eller ersättare som har avbrutit sin tjänstgöring en gång under ett sammanträde på grund av annat hinder än jäv får åter tjänstgöra.

Ersättare som inte tjänstgör får närvara vid nämndens sammanträde och delta i nämndens överläggningar men inte i besluten.

Ersättare, som inte tjänstgör, har rätt att få sin mening antecknad i protokollet.

Inkallelse av ersättare

§ 11

En ledamot som är förhindrad att delta i ett sammanträde eller i del av ett sammanträde, ska snarast anmäla detta till nämndens sekreterare som kallar ersättare. Den ersättare som kallas är den som står i tur att tjänstgöra och som inte redan kallats in.

Ordförande och vice ordförande

§ 12

Om varken ordföranden eller en vice ordförande kan delta i ett helt sammanträde eller i en del av ett sammanträde, fullgör ålderspresidenten ordförandens uppgift.

Om ordföranden på grund av sjukdom eller av annat skäl är förhindrad att fullgöra uppdraget för en längre tid får nämnden utse en annan ledamot att vara ersättare för ordföranden. Ersättare fullgör ordförandens samtliga uppgifter.

Sammanträden

§ 13

Nämnden sammanträder på dag och tid som nämnden bestämmer.

Kallelse

§ 14

Ordföranden ansvarar för att kallelse utfärdas till sammanträdena. Kallelsen ska vara skriftlig och innehålla uppgift om tid och plats för sammanträdet.

Kallelsen ska på ett lämpligt sätt tillställas varje ledamot och ersättare samt annan förtroendevald som får närvara vid sammanträdet senast sju (7) kalenderdagar före sammanträdesdagen.

Kallelsen bör innehålla en föredragningslista. Ordföranden bestämmer i vilken utsträckning handlingar, som tillhör ett ärende på föredragningslistan, ska bifogas i kallelsen.

I undantagsfall får kallelse ske på annat sätt.

Uppstår frågan om behandling av ett ärende som inte tagits upp på föredragningslistan ska nämnden omedelbart besluta om det får ske.

När varken ordföranden eller vice ordföranden kan kalla till sammanträde ska ålderspresidenten göra detta.

Gruppledare

§ 15

Förtroendevald som av fullmäktige utsetts som gruppledare för ett parti får närvara vid sammanträden med samtliga nämnder och styrelsen och delta i överläggningarna men inte i besluten samt ha rätt att lämna särskilt yttrande skriftligt. Närvarorätten gäller inte i ärenden som rör myndighetsutövning mot någon enskild.

Justering av protokoll

§ 16

Protokollet justeras av ordföranden och en ledamot senast 14 dagar efter sammanträdet. Nämnden kan besluta att en paragraf i protokollet ska justeras omedelbart. Paragrafen bör redovisas skriftligt innan nämnden justerar den.

Reservation

§ 17

Om en ledamot har reserverat sig mot ett beslut och ledamoten vill motivera reservationen ska ledamoten göra det skriftligt. Motiveringen ska lämnas senast vid den tidpunkt som fastställs för justering av protokollet.

Närvarorätt för tjänsteman

§ 18

Vid sammanträde med nämnden får nämndansvarig tjänsteman/motsvarande inom nämndens ansvarsområde närvara med rätt att delta vid överläggningarna. Samma rätt har den tjänsteman som vid ett aktuellt sammanträde är ansvarig föredragande för ett eller flera ärenden på föredragningslistan. Divisionschef/motsvarande har rätt att närvara vid nämndens sammanträde.

Öppna sammanträden

§ 19

Nämnden beslutar om sammanträden, eller del av sammanträden, ska vara öppna för allmänheten.

Delgivning

§ 20

Delgivning med nämnd sker med ordföranden. Vid förhinder har vice ordföranden, nämndansvarig tjänsteman/motsvarande rätt att motta delgivning i ordförandes ställe.

Undertecknande av handlingar

§ 21

Avtal, andra handlingar och skrivelser som beslutas av nämnden ska undertecknas av ordförande eller vid förhinder vice ordförande eller den som nämnden bestämmer.

KS §

Dnr KK18/767

Revidering av reglemente för Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Den 1 juli 2019 införs en ny lag (2018:2088) om tobak och liknande produkter. Denna lag ersätter Tobakslag (1993:581) och Lag (2017:425) om elektroniska cigaretter och påfyllningsbehållare. Detta innebär att försäljning av cigaretter kräver tillstånd mot tidigare där endast anmälan krävdes. Vidare utökas rökfria miljöer, där till exempel lekplatser och uteserveringar kommer att omfattas av förbud.

Tillsyn av rökfria miljöer kvarstår inom Miljö- och Samhällsbyggnadsnämnden.

Med anledning av ovanstående behövs revideringar göras i reglemente för Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.

Kommunstyrelsens förslag till beslut
Kommunfullmäktige beslutar

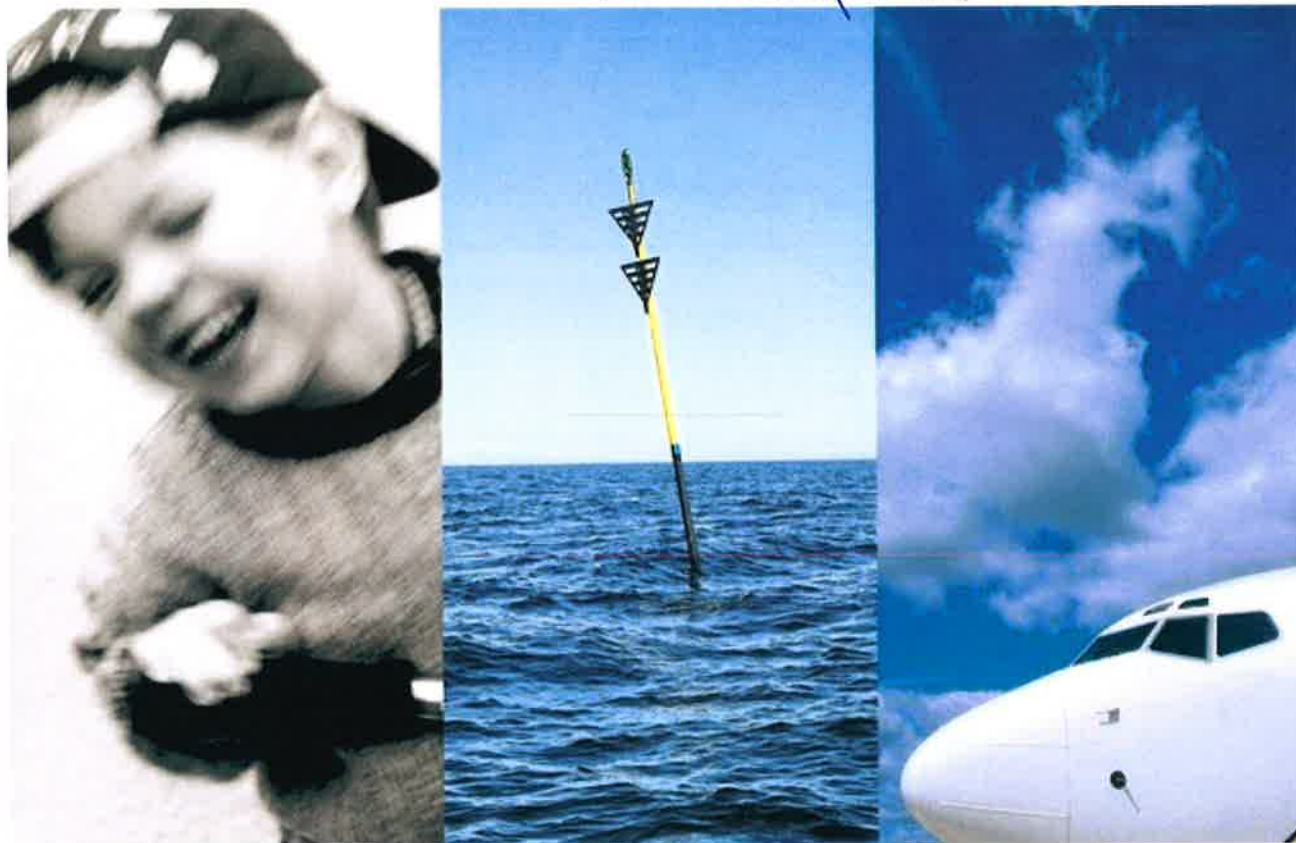
att fastställa reglemente för Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden samt,

att dokumentet gäller från 1 juli 2019.

FÖRSLAG

NYKÖPINGS KOMMUN
Kommunledningskontoret
2019-05-18
Dnr: KK 18/767

Dnr KK18/767



Reglemente för Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Antagen av kommunfullmäktige xxxx-xx-xx

Nämndens ansvarsområde

§ 1

I enlighet med de övergripande mål, strategier, policys och ekonomiska ramar som fullmäktige anger ansvarar nämnden huvudsakligen för följande verksamhetsområden:

- att fullgöra de uppgifter som enligt Miljöbalken och tillhörande förordningar ska fullgöras av kommunen i den mån uppgiften inte lagts på annan nämnd eller annat anges i författning. Som ett exempel beslutar kommunfullmäktige om utfärdande av forskrifter samt förklaring av områdesskydd.
- kontroll som ankommer på kommunen enligt livsmedelslagen, de EG-bestämmelser som kompletteras av lagen och de beslut som har meddelats med stöd av EG-bestämmelserna samt angränsande lagar, förordningar och föreskrifter, exempelvis lagen om foder och animaliska biprodukter.
- de uppgifter som enligt svensk lag eller Europaunionens bestämmelser ska fullgöras av den kommunala nämnden inom miljö- och hälsoskyddsområdet, exempelvis enligt Lag om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvariga kemikalieolyckor, smittskyddslagen, strålskyddslagen samt Lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel.
- tillsyn enligt lag om sprängämnesprekursorer.
- tillsyn över rökfria miljöer som kommunen ansvarar för enligt lag (2018:2088) om tobak och liknande produkter och föreskrifter meddelade med stöd av denna lag. Övrig tillsyn enligt denna lag ansvarar Socialnämnden för.
- ~~tillsyn enligt lagen om elektroniska cigarettor och påfyllnadsbehållare och anslutande föreskrifter.~~
- kontroll enligt lagen om handel med vissa receptfria läkemedel.
- kontroll enligt lagen om handel med vissa receptfria läkemedel.
- tillsyn av detaljhandel med folköl enligt Alkohollagen.
- tillsyn och myndighetsutövning inom miljö- och hälsoskyddsområdet som enligt särskilt beslut övertagits av kommunen från länsstyrelsen.
- de befogenheter som kommunfullmäktige tilldelat nämnden i renhållningsordning och i lokala hälsoskyddsföreskrifter.
- Plan- och byggnadsfrågor enligt Plan- och bygglagen PBL (2010:900) samt frågor avseende annan speciallagstiftning inom plan- och byggväsenden exklusive de delar som kommunstyrelsen ansvarar för enligt reglemente.
- Primärkarta och stornät

- Namnsättnings- och adressfrågor
- Renhållning utomhus enligt Lag om gatuhållning och skyltning (1998:814)
- Torghandelsfrågor
- Offentligträttsligt reglerad parkering, parkeringsövervakning och flyttning av fordon
- Lokala trafikföreskrifter samt trafiksäkerhetsfrågor
- Bidragsgivning till enskilda vägar
- Hamn-, handels-, gäst- och småbåtshamnsverksamhet samt farleder
- Avgöra frågor om tolkningen enligt 23 § i den kommunala renhållningsordningen
- Vatten och avloppsverksamhet enligt Lag om allmänna vattentjänster (2006:4012 LAV) samt vad som övrigt finns inom speciallagstiftning och tillhörande förordningar
 - Nämnden ska utöva de rättigheter och fullgöra de skyldigheter gentemot fastighetsägare och andra användare som tillkommer respektive åvilar Nyköpings Kommun i egenskap av huvudman för den allmänna va-anläggningen i kommun enligt LAV.
 - Nämnden ska således besluta i frågor om dricksvatten-, spillvatten- och dagvattenabonnemang och om avgiftsskyldighet för dricksvatten, spillvatten och dagvatten samt debitera anläggnings- och brukningsavgifter. Nämnden ska svara för indrivning av avgifter vid utebliven betalning samt även fatta beslut om avstängning av vattentillförseln. Vidare ska nämnden i förekommande fall fatta beslut med stöd av Allmänna bestämmelser för brukande av kommunens allmänna vatten- och avloppsanläggning (ABVA).
 - Nämnden driver, underhåller, förvaltar och utvecklar kommunens fasta och lösa egendom vad avser fastigheter, markanläggningar, produktions- och behandlingsanläggningar, ledningsnät och pumpstationer som ingår i vatten- och avloppsverksamheten samt övrig utrustning som erfordras för att bedriva verksamheten.
 - Nämnden äger rätt att för verksamhetens bedrivande träffa avtal på kommunens vägnar inom sitt ansvarsområde. Vidare äger nämnden rätt att företräda kommunen vid rättsinstanser och andra myndigheter inom angivna ansvarsområden.
 - Nämnden äger rätt att föra kommunens talan i mål enligt miljöbalken (1998:808) för att tillvarata kommunernas intressen i egenskap av verksamhetsutövare vad gäller vatten- och avloppsanläggningar

- Vatten och avloppsfrågor i samband med tillväxt och utveckling utanför VA-verksamhetsområden och som inte omfattas av Lag om allmänna vattentjänster
- Gatu- och väghållning inkl offentliga platser, torg, parker, lekplatser, utegym, skateboardanläggningar, och graffitivägg.
- Belysning för trygg, säker och attraktiv miljö i det offentliga rummet
- Kommunens miljö- och naturvårdsarbete samt handa Naturvårdsrådet
- Kontroll enligt Luftkvalitetsförordningen (2010:477)

Nämnden fullgör därutöver bl.a. kommunens särskilda uppgifter:

- Som avses i Lag om skydd mot olyckor (2013:778) i den del som utgör ärenden enligt 3 kap 4-6 §§ samt 5 kap (tillsyn)
- Som avses i Lag om brandfarliga och explosiva varor (2010:1011)
- Som avses i 1 Lag om nämnder för vissa trafikfrågor (1978:244), avseende trafiknämndsfrågor
- Som avses i Lag om kommunal parkeringsövervakning (1987:24)
- Som avses i Lag om förflyttning av fordon i vissa fall (1982:129)
- Som avses i 3 kap 2 § Ordningsslagen om yttrande över tillstånd att nyttja offentlig plats (1993:1617)

Nämnden ansvarar för myndighetsbeslut och handläggning av ärenden inklusive myndighetsutövning samt övriga huvudmannaskapsfrågor, som förekommer inom nämndens ansvarsområde.

Med stöd från 5 kap i Plan- och bygglagen delegeras beslutanderätt i nämnden:

- Att anta, ändra eller upphäva detaljplaner och områdesbestämmelser, som ej är av principiell beskaffenhet eller i övrigt av större vikt
- Att förlänga eller förnya genomförandetiden för detaljplan
- Att till Länsstyrelsen göra framställning om upphävande av strandskydd för detaljplaner som påbörjats tidigare än 2009.

Samhällsbyggnadsnämnden fullgör också de övriga uppgifter som enligt lag ska fullgöras av den kommunala nämnden inom miljö- och hälsoskyddsområdet samt den kommunala nämnden inom plan- och byggväsendet, med undantag för ärenden som rör myndighetsutövning gentemot samhällsbyggnadsnämndens egna verksamheter.

Fullgörande av uppdraget

§ 2

Nämnden ska fullgöra sitt uppdrag genom att tillse att verksamheten kommer till utförande via uppdrag till kommunens egen produktionsorganisation eller genom avtal med externa producenter/entreprenörer, där så är möjligt och lämpligt (entreprenadupphandling).

Ansvar för verksamhet respektive personal

§ 3

Nämnden är ansvarig för innehållet i den verksamhet som beställs genom uppdrag (verksamhetsansvar). Det innebär att nämnden bl.a. har att besluta om mål, inriktning, omfattning och kvalitet avseende verksamheten.

Ansvarig för den organisation och personal (personalansvar), som anlitas för uppdraget är vid interna uppdrag kommunstyrelsen och vid extern upphandling den entreprenör som anlitas.

Nämndens allmänna skyldigheter

§ 4

Nämnden har ansvar för information till allmänheten, samt information till och samverkan med myndigheter, organisationer andra nämnder m.fl. inom sitt ansvarsområde, i syfte att uppnå en effektiv och rationell verksamhet för kommunen som helhet. Nämnden ska vid utförande av sitt uppdrag särskilt beakta förvaltningslagens bestämmelser om serviceskyldighet.

§ 5

Nämnden ansvarar för reformering av riktlinjer, utveckling och planering av verksamhetens innehåll inom sitt ansvarsområde.

§ 6

Nämnden ska kontinuerligt följa upp och utvärdera verksamheten och regelmässigt rapportera till den uppsiktspliktiga kommunstyrelsen hur verksamheten utvecklas och hur den ekonomiska ställningen är under budgetåret.

Nämndens arbetsformer

Sammansättning

§ 7

Nämnden består av det antal ledamöter och ersättare som kommunfullmäktige fastställer.

Ersättarnas tjänstgöring

§ 8

Om en ledamot är förhindrad att inställa sig till ett sammanträde eller att vidare delta i ett sammanträde ska ersättare tjänstgöra i ledamotens ställe.

En ledamot som inställer sig under ett pågående sammanträde har rätt att tjänstgöra även om en ersättare har trätt in i ledamotens ställe.

Ersättaren ska tjänstgöra enligt den av fullmäktige bestämda inkallelseordningen.

En ersättare som har börjat tjänstgöra har dock alltid företräde oberoende av turordningen. Om styrkebalansen mellan partierna därigenom påverkas får en ersättare som inställer sig under pågående sammanträde träda in istället för en ersättare som kommer längre ner i ordningen.

§ 9

En ledamot eller ersättare som har avbrutit sin tjänstgöring på grund av jäv i ett ärende får åter tjänstgöra, efter att ärendet har behandlats.

En ledamot eller ersättare som har avbrutit sin tjänstgöring en gång under ett sammanträde på grund av annat hinder än jäv får åter tjänstgöra.

Ersättare som inte tjänstgör får närvara vid nämndens sammanträde och delta i nämndens överläggningar men inte i besluten.

Ersättare, som inte tjänstgör, har rätt att få sin mening antecknad i protokollet.

Inkallelse av ersättare

§ 10

En ledamot som är förhindrad att delta i ett sammanträde eller i del av ett sammanträde, ska snarast anmäla detta till nämndens sekreterare som kallar ersättare. Den ersättare som kallas är den som står i tur att tjänstgöra och som inte redan kallats in.

Ordförande och vice ordförande

§ 11

Om varken ordföranden eller en vice ordförande kan delta i ett helt sammanträde eller i en del av ett sammanträde, fullgör ålderspresidenten ordförandens uppgift.

Om ordföranden på grund av sjukdom eller av annat skäl är förhindrad att fullgöra uppdraget för en längre tid får nämnden utse en annan ledamot att vara ersättare för ordföranden. Ersättare fullgör ordförandens samtliga uppgifter.

Sammanträden

§ 12

Nämnden sammanträder på dag och tid som nämnden bestämmer.

Kallelse

§ 13

Ordföranden ansvarar för att kallelse utfärdas till sammanträdena. Kallelsen ska vara skriftlig och innehålla uppgift om tid och plats för sammanträdet.

Kallelsen ska på ett lämpligt sätt tillställas varje ledamot och ersättare samt annan förtroendevald som får närvara vid sammanträdet senast sju (7) kalenderdagar före sammanträdesdagen.

Kallelsen bör innehålla en föredragningslista. Ordföranden bestämmer i vilken utsträckning handlingar, som tillhör ett ärende på föredragningslistan, ska bifogas i kallelsen.

I undantagsfall får kallelse ske på annat sätt.

Uppstår frågan om behandling av ett ärende som inte tagits upp på föredragningslistan ska nämnden omedelbart besluta om det får ske.

När varken ordföranden eller vice ordföranden kan kalla till sammanträde ska ålderspresidenten göra detta.

Gruppledare

§ 14

Förtroendevald som av fullmäktige utsetts som gruppledare för ett parti får närvara vid sammanträden med samtliga nämnder och styrelsen och delta i överläggningarna men inte i besluten samt ha rätt att lämna särskilt yttrande skriftligt. Närvarorätten gäller inte i ärenden som rör myndighetsutövning mot någon enskild.

Justering av protokoll

§ 15

Protokollet justeras av ordföranden och en ledamot senast 14 dagar efter sammanträdet. Nämnden kan besluta att en paragraf i protokollet ska justeras omedelbart. Paragrafen bör redovisas skriftligt innan nämnden justerar den.

Reservation

§ 16

Om en ledamot har reserverat sig mot ett beslut och ledamoten vill motivera reservationen ska ledamoten göra det skriftligt.

Motiveringen ska lämnas senast vid den tidpunkt som fastställs för justering av protokollet.

Närvarorätt för tjänsteman

§ 17

Vid sammanträde med nämnden får nämndansvarig tjänsteman/motsvarande inom nämndens ansvarsområde närvara med rätt att delta vid överläggningarna. Samma rätt har den tjänsteman som vid ett aktuellt sammanträde är ansvarig föredragande för ett eller flera ärenden på föredragningslistan. Divisionschef/motsvarande har rätt att närvara vid nämndens sammanträde. Ordföranden äger rätt att kalla de tjänstemän som fordras för enskilt ärendes behandling vid sammanträde.

Öppna sammanträden

§ 18

Nämnden beslutar om sammanträden, eller del av sammanträden, ska vara öppna för allmänheten.

Delgivning

§ 19

Delgivning med nämnd sker med ordföranden. Vid förhinder har vice ordföranden, nämndansvarig tjänsteman/motsvarande rätt att motta delgivning i ordförandes ställe.

Undertecknande av handlingar

§ 20

Avtal, andra handlingar och skrivelser som beslutas av nämnden ska undertecknas av ordförande eller vid förhinder vice ordförande eller den som nämnden bestämmer.

KS §

Dnr KK19/342

Godkännande av årsredovisning 2018 för Regionförbundet Sörmland

Regionförbundet Sörmlands revisorer har granskat regionförbundets verksamhet och bokslut för 2018 och tillstyrker att årsredovisningen godkänns.

Revisorernas bedömning är att styrelsen i Regionförbundet Sörmland bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt, att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande, att styrelsens interna kontroll har varit tillräcklig samt att resultatet enligt årsredovisningen är förenligt med de finansiella mål och verksamhetsmål som styrelsen uppställt.

Kommunstyrelsens förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att godkänna Regionförbundet Sörmlands årsredovisning för verksamhetsåret 2018.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Kommunfullmäktige

Godkännande av årsredovisning 2018 för Regionförbundet Sörmland

Bakgrund


Regionförbundet Sörmlands revisorer har granskat regionförbundets verksamhet och bokslut för 2018 och tillstyrker att årsredovisningen godkänns.

Revisorernas bedömning är att styrelsen i Regionförbundet Sörmland bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt, att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande, att styrelsens interna kontroll har varit tillräcklig samt att resultatet enligt årsredovisningen är förenligt med de finansiella mål och verksamhetsmål som styrelsen uppställt.

Kommunstyrelsens förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att godkänna Regionförbundet Sörmlands årsredovisning för verksamhetsåret 2018.



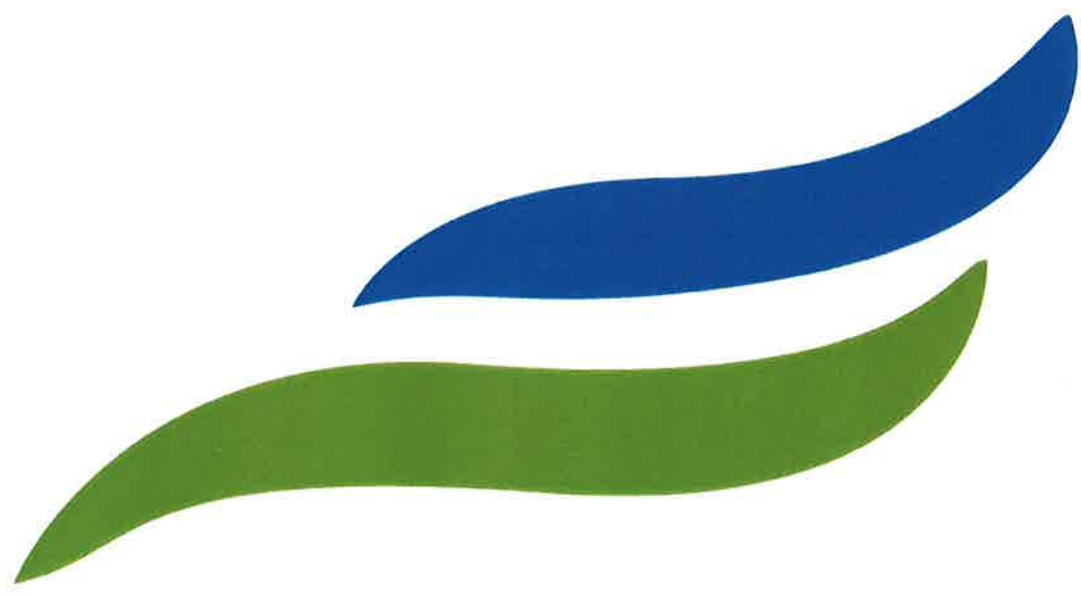
Anna-Karin Lindblad
Tf Kommundirektör

Peter Knutsson
Biträdande tf kommundirektör

NYKÖPINGS KOMMUN
Kommunledningskontoret
2019-04-30
Dnr: KK19/342

Årsredovisning

2018



Innehåll

Inledning	3	Regionförbundets resultat och finansiella mål ..	44
Regionförbundets uppdrag	6	Budgetavstämning	45
Redovisning av måluppfyllelse	9	Huvudverksamhetens ekonomi	46
Huvudverksamhet	10	Politiska styrningens ekonomi.....	48
Mål 1 i Sörmlandsstrategin 2020	10	Förbundskontorets ekonomi och personalredovisning	48
Mål 2 i Sörmlandsstrategin 2020	16	Allmänna redovisningsprinciper.....	50
Mål 3 i Sörmlandsstrategin 2020	22	Resultaträkning.....	51
Mål 4 i Sörmlandsstrategin 2020	32	Balansräkning.....	52
Regionförbundets insatser utöver mål och strategier i Sörmlandsstrategin 2020.....	36	Kassaflödesanalys.....	53
Politisk styrning.....	42	Noter.....	54
Förbundskontoret och det interna utvecklingsarbetet.....	43		

Inledning

Åven 2018 präglades av insatser som kraftsamlade Sörmland. Organisatoriskt skedde det genom att förbereda regionbildningen inför 2019 tillsammans med landstinget och kollektivtrafikmyndigheten och strategiskt skedde det genom att revidera Sörmlandsstrategin.

Sörmlandsstrategin är länets regionala utvecklingsstrategi som för Sörmland in i framtiden med koppling till hållbarhetsmålen i Agenda 2030. En för ändamålet inrättad politisk beredning kopplad till regionstyrelsen har styrt framtagandet av strategin.

Förankringsprocessen kring den nya Sörmlandsstrategin omfattade alla kommuner, landstinget, kollektivtrafikmyndigheten, länsstyrelsen med flera. Funktionella samband, storregionala kontexter och tvärsektorielt förhållningssätt har varit särskilt viktiga att värna för länets tillväxt, det gäller inte minst kopplingen till Stockholm och andra närliggande län. Två inriktningar har prioriterats; växande arbetsmarknad samt fungerande bostadsmarknad och under året togs handlingsplaner fram för genomförandet av inriktningarna.

En ny, flerårig länstransportplan har utarbetats, som prioriterar åtgärder som ska finansieras med länets statliga transportmedel för den kommande perioden. Även detta arbete har inneburit en omfattande process med kommunerna i länet. Transportsystemet är avgörande för en god tillgänglighet inom länet och mellan andra län och måste samplaneras med byggandet av bostäder med mera som pågår i alla länets kommuner.



Under våren har även det storregionala samarbetet i "En bättre sats" startats för den kommande flerårsperioden.

Kompetensförsörjning är en aktuell fråga för länet och hela landets tillväxt och välfärd. Regionförbundet har ett statligt uppdrag att arbeta intensivare med detta område, vilket under året formulerats i en handlingsplan kopplad till Sörmlandsstrategin. Här tillkommer arbetet med "En bättre matchning" – det storregionala samarbetet inom Östra Mellansverige och Mälardalsrådet kring kompetensfrågor.

Verksamhetsutveckling sker allt oftare med digitalt stöd, vilket fler förväntar sig och efterfrågar. Samtidigt är det en stor omställning att ta tag i för såväl privata företag som offentliga organisationer och investeringskostnaden är inte alltid blygsam. För att identifiera hur behovet ser ut och hur den regionala rollen kan stödja digitaliseringen i länet genomförde regionförbundet en förstudie under året.

Frågan om elkraftsförsörjning uppkom under 2017 och påvisade allvarliga brister i effekttillgång, på grund av ökad energianvändning genom teknisk utveckling och befolkningsökning. Detta riskerar att påverka möjligheterna för tillväxt i länet och Mälardalen. Regionförbundet har genomfört ett antal aktiviteter för att tillsammans med lokala, regionala och nationella aktörer tydliggöra situationen och behovet av nödvändiga åtgärder.

Under 2018 skedde satsningar inom näringslivsområdet inklusive besöksnäringen, bland annat kring utveckling av turistiska översiktsplaner i länet. Samtidigt förbereddes krafttag för arbetet med det regionala uppdraget kring kompetensförsörjning och digitalisering.

Särskilt roligt var att resultatet av regionförbundets nya varumärkesundersökning även i år visade att känslan om verksamheten har ökat, att det allmänna intrycket ökat i positiv riktning samt att personalen uppfattas som professionell.

Under 2017 genomfördes en tematisk utvärdering av det bredbandsarbete som regionförbundet genomför tillsammans med länsstyrelsen som bredbandskoordinator. Uppdraget finansierades av staten via Post och Telestyrelsen. Utvärderingen redovisades i början av 2018.



Regionförbundets ändamål enligt förbundsordningen

Förbundet ska vara ett organ för kommunerna och landstinget i Sörmland för att ta vara på länets möjligheter och främja dess utveckling. I detta ska medborgarnas/länsbefolkningens möjligheter till delaktighet och insyn i verk-

samheten beaktas liksom subsidiaritet, strävan efter en uthållig utveckling, jämställdhet samt de mervärden som verksamheten inom förbundet ger upphov till.

Förbundet ska vara medlemmarnas gemensamma organ för regional utveckling, samordna insatser inom området och vara medlemmarnas gemensamma företrädare i följande frågor:

- ▶ Särskilt främja inomregional samverkan beträffande trafik och infrastruktur, näringsliv och entreprenörskap samt kompetensutveckling och arbetskraftstillgång. Internationalisering, hållbar utveckling och ungdomars värderingar är perspektiv som ska genomsyra verksamheten.
- ▶ Verkställa regionala uppdrag från staten.
- ▶ Utse eller nominera representanter i regionala samverkansorgan inom förbundets uppgiftsområde.
- ▶ Ansvara för andra tillkommande regionala uppgifter från staten samt uppgifter som medlemmarna väljer att tillföra förbundet.

Förbundets uppgifter enligt förordningen om regionalt tillväxtarbete

Regeringen har under 2017 fattat beslut om en ny förordning för att stärka det regionala tillväxtarbetet (2017:583). Förordningen kopplar an till regeringens nationella strategi för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020.

Förordningen innehåller bestämmelser om det regionala tillväxtarbetet och statliga myndigheters medverkan samt tydliggör de olika aktörernas ansvar och roller. Den klargör att regionernas utvecklingsstrategier ska utarbetas och genomföras i samverkan

med berörda kommuner, landsting, länsstyrelser och andra berörda statliga myndigheter. Även näringslivet och det civila samhällets organisationer ska erbjudas möjligheter till samverkan. Förordningen pekar bland annat på att ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet ska vara en integrerad del i analyser, strategier, program och insatser i det regionala tillväxtarbetet. Detta har vi tagit fasta på i arbetet med att revidera Sörmlandsstrategin.

Förbundets uppgifter enligt lagen (2002:34) om samverkansorgan i länen

Regionförbundet omfattas av lagen om samverkansorgan och ska enligt denna utföra följande uppgifter:

- ▶ Utarbeta och fastställa en strategi för länets utveckling som kommuner och landsting avser att genomföra i samarbete med andra parter.
- ▶ Samordna insatser för genomförandet av strategin.
- ▶ Besluta om användningen av vissa statliga medel för regionalt tillväxtarbete.
- ▶ Upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur.

- ▶ Följa upp, låta utvärdera och årligen till regeringen redovisa resultaten av det regionala tillväxtarbetet.

I promemorian Ett enhetligt regionalt utvecklingsansvar, Ds 2017:61 föreslås att lagen om regionalt utvecklingsansvar i vissa län ändras så att lagen omfattar samtliga län. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2019, det vill säga i samband med den planerade regionbildningen i länet, varvid lagen (2002:34) om samverkansorgan i länen upphör att gälla vid utgången av 2018.



Redovisning av måluppfyllelse

Den 20 juni 2018 fattade regionstyrelsen om en ny Sörmlandsstrategi. Föreliggande årsredovisning utgår från 2018 års verksamhetsplan och budget, som i sin tur relaterar till den tidigare Sörmlandsstrategin 2020. Årsredovisningen följer därmed upp dess inriktning och mål.

Förbundet har det övergripande ansvaret, men om tydliga resultat ska kunna nås behövs en långtgående samverkan med andra aktörer. Ett viktigt led i uppföljningen är att stämma av utvecklingen i länet med hjälp av Sörmlandsstrategins indikatorer.

Förbundet verkställer målen och strategierna i Sörmlandsstrategin genom projekt och aktiviteter (löpande verksamhet). Med utgångspunkt från Sörmlandsstrategins mål har i verksamhetsplanen för 2018 olika projekt och aktiviteter angivits, som regionstyrelsen beslutat att regionförbundet skulle arbeta med under året. För dessa projekt och aktiviteter angavs mål som skulle uppnås under året.

Verksamheten och de mål som beskrevs i verksamhetsplanen följs nu upp på projekt- och aktivitetsnivå och redovisas i denna årsredovisning



Huvudverksamhet



I Sörmland finns goda förutsättningar för unga och vuxna att utbilda sig och arbeta. Arbetsgivare har goda möjligheter att rekrytera rätt kompetens.



Strategi: Vi anpassar utbildningar bättre till rekryteringsbehoven genom att utbildningsanordnare och arbetsgivare tydligt och tillsammans formulerar vilka behov av kompetens som finns

Projekt	Regional kompetensplattform
Projektmål	Regeringsuppdrag med syfte att verka för en utvecklad samverkan inom kompetensförsörjning och utbildningsplanering på kort och lång sikt. Fortsatt kartläggning av kompetensbehov och fördjupade studier inom utbildning och arbetsmarknad ingår. I övrigt finansiering av ett antal aktiviteter som återfinns i kompetensberedningens handlingsplan. Aktiviteterna omfattar samtliga tre strategier inom mål 1.
Uppföljning av mål	Aktiviteter är genomförda enligt plan, däribland flertalet av de insatser som ingår i kompetensberedningens handlingsplan. Resultatet av beredningens arbete har spridits i ett digitalt magasin "Uppdrag Kompetens" samt via årets "Kompetensforum".
Budget	650 000 kronor
Utfall	587 000 kronor
Projektstut	2018-12-31

Projekt	Grundläggande regionalt kompetensförsörjningsarbete
Projektmål	Särskild finansiering från Tillväxtverket för att genomföra uppdraget om grundläggande regionalt kompetensförsörjningsarbete i enlighet med 2018 års villkorsbeslut.
Uppföljning av mål	En utredning kopplad till regeringsuppdraget har genomförts inom ramen för projektet "Kompetenssamverkan Teknik". Här har behovet av regionalt samarbete inom validering och gymnasial yrkesvuxutbildning studerats. Tyngdpunkten i arbetet har varit att förbereda för att ta fram regionala målsättningar i en handlingsplan för "Växande arbetsmarknad".
Budget	0 kronor
Utfall	23 000 kronor (projektet har intäkter 700 tkr, kostnader 700 tkr)
Projektstut	2019-06-30

Projekt	Kompetenssamverkan Teknik
Projektmål	Syftet är att utveckla långsiktigt hållbara regionala strukturer för samverkan mellan kompetensförsörjning, utbildning och arbetsliv för att tillgodose den kompetensbrist som uppstår i industri, industrinära branscher och de biobaserade näringarna i Sörmland till följd av teknikomställning och marknadsförändringar. Projektet finansieras fullt ut av Europeiska socialfonden.
Uppföljning av mål	Inom ramen för det grundläggande kompetensarbetet har projektet genomfört bakgrundsstudier om regionalt samarbete inom validering och gymnasial yrkesvuxutbildning. Projektet har också påbörjat en kompetenskartläggning av biobaserade näringar samt lagt upp en plan för utveckling av en regional samarbetsstruktur mellan utbildning och arbetsliv.
Budget	0 kronor
Utfall	0 kronor (projektet har intäkter 1,3 mkr, kostnader 1,3 mkr)
Projektslut	2020-02-28

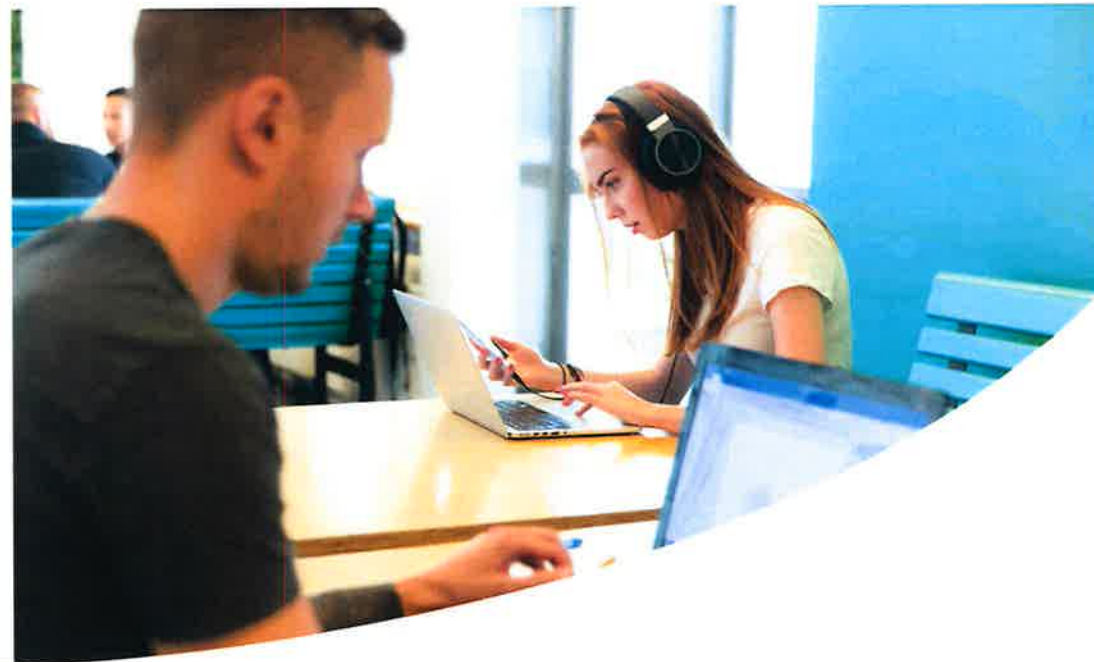
Projekt	Politisk kompetensberedning
Projektmål	Målet med beredningen är att öka kunskapen om utbud och efterfrågan av kompetens i länet samt att driva frågan om matchning av kompetens mellan arbetstagare och arbetsgivare. Beredningen är även styrgrupp för implementering av handlingsplanen och initiering av nya insatser i linje med det regionala kompetensplattformsuppdraget. De insatser som finns i handlingsplanen återfinns under regional kompetensplattform eller som egna poster.
Uppföljning av mål	Beredningen följde under året upp mandatperiodens verksamhet och presenterade resultatet för regionstyrelsen. Särskilt tema för året var digital omvandling i arbetslivet, vilket också var ämnet för en studieresa som gjordes till Västerbotten och det var också årets tema på "Kompetensforum".
Budget	100 000 kronor
Utfall	113 000 kronor
Projektslut	2018-12-31

Projekt	Satsning på Mälardalens högskola och samverkan med andra universitet och högskolor
Projektmål	Fortsatt stöd till Mälardalens högskola för att säkerställa akademiskt stöd inom framförallt områdena kompetens och innovation. Målet är att säkerställa Mälardalens högskolas status och dess möjlighet att vidareutveckla viktiga utbildningar och forskningsområden. Samverkan med universitet och högskolor har en viktig roll att säkerställa länets behov av kompetens på många områden, särskilt de offentliga myndigheternas.
Uppföljning av mål	Insatser har bedrivits för att stödja länets utbildningschefer inom innovationsledning samt kompetenshöjning för studie- och yrkesvägledare. Fortsatt finansiering av välfärdsteknikprojektet HV3D.
Budget	700 000 kronor
Utfall	550 000 kronor
Projektslut	2018-12-31

Strategi: Vi ger unga och vuxna bättre möjligheter att gå från utbildning till arbete	
Projekt	Projekt #jagmed
Projektmål	Medverkan i det storregionala socialfondsprojektet #jagmed, som syftar till att fler unga i Östra Mellansverige ska slutföra sina gymnasiestudier alternativt hitta andra vägar till en varaktig etablering på arbetsmarknaden.
Uppföljning av mål	Projektet har under året 2018 stöttat deltagarna i delprojekten, verkat för implementering av resultat i kommunerna samt spridit erfarenheter till skolor i och utanför länet. Under projektets avslutningsfas, hösten 2018, har utvärdering av resultat presenterats, avslutande lärkonferenser i Katrineholm, Nyköping och Oxelösund har genomförts. Erfarenhetsutbyten till skolpersonal från andra kommuner i Sörmland har genomförts. En konferens med temat inkludering har genomförts i Nyköping. En periodiseringseffekt påverkade resultatet negativt 2018.
Budget	350 000 kronor
Utfall	1 009 000 kronor
Projektslut	2018-12-31

Strategi: Vi genomför behovsanpassade insatser för grupper som har svårt att etablera sig på arbetsmarknaden

Projekt	Mobilisering ESF-projekt och kompetensförsörjningsprojekt
Projektmål	I regionförbundets ambition att bistå medlemmarna med stöd i EU-arbetet har ett behov av förstudiemedel och medfinansiering av projekt identifierats. Målet är att mobilisera aktörer i Sörmland - myndigheter, näringsliv, kommuner, ideella organisationer med flera, för att genomföra utvecklingsprojekt som leder till ökad tillväxt och minskat utanförskap på den sörmländska arbetsmarknaden.
Uppföljning av mål	Mobilisering av nya socialfondsprojekt under våren 2018 resulterade i två beviljade projekt. Ett för kompetensutveckling av utlandsfödda anställda inom vården i Eskilstuna och Nyköping samt ett ÖMS-projekt med fem län kring kompetensbehov inom industribranschen. Sörmlands inriktning är utveckling av arbetsplatsnära elektronikutbildningar och berör företag inom fyra kommuner. En ansökan med målgrupp unga 15-24 år fick avslag på grund av medelsbrist. Mobilisering av projekt kring utrikesfödda kvinnor samt unga 15-24 år påbörjades under hösten. Då ESF-rådet inte gjorde någon ytterligare utlysning söktes och beviljades medel från SKL för stöd till nyanlända i sen skolålder.
Budget	500 000 kronor
Utfall	255 000 kronor
Projektstut	2018-12-31



Projekt	Handlingsplan för stärkt socialt entreprenörskap och socialt företagande i Sörmland
Projektmål	Tillväxtverket finansierar en kartläggning av socialt entreprenörskap i Sörmland som ska ge ökad kunskap om nuläge och utvecklingsbehov för socialt entreprenörskap och företagande i Sörmland.
Uppföljning av mål	En handlingsplan är framtagen. Inom ramen för handlingsplanen kan sedan ansökan om utvecklingsprojekt göras.
Budget	0 kronor
Utfall	63 000 kronor (projektets intäkter 200 tkr, kostnader 200 tkr)
Projektstut	2018-10-31



Sörmland har starka samband med omvärlden

Strategi: Vi utvecklar ett hållbart transportsystem

Projekt	Utvecklingsprocesser och löpande arbete
Projektmål	Regionförbundet driver, deltar och stödjer olika utvecklingsprocesser inom transport- och infrastrukturuområdet genom att genomföra strategier och aktivt arbeta med infrastrukturplanering. Målet är att stödja och vara verksam i organisationerna och på så sätt bevaka Sörmlands och medlemmarnas intressen nationellt, regionalt och lokalt. I arbetet ingår bl. a. genomförandet av nu beslutad länstransportplan. Förbundet är delägare i Nyköping Östgötalänken AB, Biogas Öst och Råta linjen.
Uppföljning av mål	Arbetet i Nyköping Östgötalänken AB, NÖAB, fortlöper. Ostlänken ingår som ett objekt i beslutad nationell plan. Arbetet med planering av inriktning på bolagets arbete pågår. Verksamheten kommer att drivas vidare fram till bolagets avveckling år 2022. Biogas Öst med BioDrive Öst bidrar med stöd och kompetensförstärkning inom olika utvecklingsområden. Ett projekt har påbörjats för att visa på olika vägar mot att minska nuvarande fossilberoende i transportarbetet. Regionförbundet Sörmland finns representerat i Biogas Östs styrelse.
Budget	440 000 kronor
Utfall	343 000 kronor
Projektstut	2018-12-31



Projekt	Genomförande av länsplanen för regional transportinfrastruktur
Projektmål	Målet är att, utifrån den årliga beslutade processen, genomföra och följa upp den regionala planen i samverkan med Trafikverket, kommunerna, kollektivtrafikmyndigheten, länsstyrelsen och landstinget. Här ingår också arbetet med "En bättre sits".
Uppföljning av mål	Genomförandet av länstransportplanen har fortgått enligt de modeller för samverkan som regionförbundet byggt upp med olika intressenter i länet. Arbetet med våra regionala och storregionala nätverk har fortsatt under året. Stor vikt har lagts på "EBS-processen" och systemanalysarbetet tillsammans med sex andra län. Regionförbundet har arbetat aktivt med att ta fram en storregional godsstrategi inom EBS-arbetet.
Budget	120 000 kronor
Utfall	13 000 kronor
Projektstut	2018-12-31

Projekt	Digitalisering av arbetssättet med länstransportplanen
Projektmål	Målet är att skapa överblick, tydlighet och förenklad hantering genom att utveckla ett digitalt verktyg som stöd i kommunernas och regionförbundets löpande arbete i processen. Verktöget omfattar planering och ansökan om statlig medfinansiering till uppföljning av själva genomförandet på objektsnivå.
Uppföljning av mål	Projektet har tagit fram en modul för hantering av behov och brister på kommunal väg vilka är föremål för statlig medfinansiering. Användningen av modulen medför avsevärd tidsbesparing i arbetet samt ger en tydlig överblick över behov och brister på kommunal väg. Kommunerna kommer att lägga in samtliga behov och brister i modulen. Modulen har tagits väl emot av kommunerna och öppnar på sikt för andra mer rationella arbetssätt. Ytterligare en modul för brister på statliga vägar är under framtagande. När de båda modulerna är på plats ges en möjlighet till överblick och olika sammanställningar för behov och brister på länets väginfrastruktur.
Budget	750 000 kronor
Utfall	795 000 kronor
Projektslut	2018-12-31

Projekt	Genomförande av regional cykelstrategi för Sörmland
Projektmål	Arbetet med att ta fram den nya länstransportplanen som pågick under 2016 och 2017 aktualiserade behovet av att revidera nuvarande cykelstrategi. Cyklandet har generellt ökat sedan nuvarande strategi togs fram och de satsningar som kan genomföras i enlighet med den nya länstransportplanen behöver värderas utifrån en förnyad strategi.
Uppföljning av mål	I arbetet med cykelstrategin har fokus legat på att driva på den fysiska planeringen av åtgärder. Detta har gjort att flera vägplaner tagits fram och åtgärdsvalsstudier har genomförts för samtliga stråk utpekade i den regionala cykelstrategin. Ett nytt projekt har startat under året, Potentialstudie cykel, som är ett samverkansprojekt med Västmanland, Örebro och VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut). Studien blir ett underlag för kommande revidering av cykelstrategin och kommunal planering.
Budget	400 000 kronor
Utfall	393 000 kronor
Projektslut	2018-12-31

Projekt	Förvaltning och utveckling av Näckrosleden
Projektmål	I uppdraget att förvalta Näckrosleden har avtal med enskilda väghållare tecknats. Under året förväntas Trafikverket godkänna cykelleden som nationell turistcykelled. I samband med det kommer aktiviteter för att förstärka resmål och rastmöjligheter längs med leden att göras.
Uppföljning av mål	Arbetet med utvecklingen av Näckrosleden har fortgått genom avtalsskrivningar med enskilda väghållare samt olika analyser av leden. En skyltplan tas fram och planering pågår för en drift- och underhållsplan för leden. Förankring med Trafikverket kring leden har skett under våren och ett projekt för att utreda kvarvarande trafiksäkerhetsbrister på Näckrosleden har startats. En ansökan har lämnats in till Trafikverket.
Budget	300 000 kronor
Utfall	250 000 kronor
Projektslut	2018-12-31

Projekt	Utredningar och övrig verksamhet
Projektmål	Under året kommer utredningar inom området hållbara transporter, inkl. gods-transporter och attraktiva bytespunkter att genomföras. Dessa genomförs i samarbete med både storregionala och regionala aktörer. Inom ramen för deltagandet i projektet "EU2020Going local" fortsätter engagemanget att undersöka förutsättningarna och villkoren för Sörmland inom området cirkulär ekonomi. Under denna rubrik ingår också att verka för Sörmlands förutsättningar att utnyttja tidigare beviljade bidrag från Naturvårdsverket. Bidraget ska hjälpa till att skapa nödvändiga förutsättningar för produktionen av lokalproducerat förnyelsebart drivmedel vilket kan användas i det sörmländska transportarbetet och på så sätt bidra till de nationella klimatmålen.
Uppföljning av mål	Via Biogas Öst och BioDrive Öst har regionförbundet tidigare medverkat till två ansökningar för byggande av biogasanläggningar i Sörmland. I december togs beslut att inte fullfölja planerna med den ena. Sörmland deltar även i andra regionala initiativ rörande förnyelsebara drivmedel och cirkulär ekonomi. Under året har en förstudie tagits fram som studerat Sörmlands förutsättningar för landbaserad fiskodling som en del i en regional utveckling. Slutrapporten planeras vara klar under början av 2019.
Budget	650 000 kronor
Utfall	396 000 kronor
Projektslut	2018-12-31

Projekt	Utveckling av Skavsta som internationell transportnod
Projektmål	Målet är att aktivt stödja arbetet med Skavstaområdets tillväxtpotential och hur flygplatsen kan utvecklas till en internationell nod för flyg-, tåg- och vägtransporter med koppling till Ostlänken. I arbetet ingår medverkan i EU-projektet "Skavsta Access 2.0" samt att arbeta utifrån avsiktsförklaringen mellan Nyköpings kommun, Skavsta och regionförbundet.
Uppföljning av mål	Regionförbundet har deltagit aktivt i arbetet enligt avsiktsförklaringen mellan Nyköpings kommun, Skavsta och regionförbundet med påverkansåtgärder i samhällsplaneringsfrågor på nationell nivå kring Skavsta.
Budget	300 000 kronor
Utfall	330 000 kronor
Projektstut	2018-12-31

Projekt	Förstärkning på infraområdet med koppling till kollektivtrafik
Projektmål	Tillsammans med kollektivtrafikmyndigheten förstärks området strategisk planering med inriktning på hållbar samhällsplanering med lokal, regional och storregional infrastruktur och kollektivtrafik i fokus.
Uppföljning av mål	En rekrytering av en infrastrateg som tillträdde i slutet av sommaren har genomförts. Lönekostnaden belastar personalbudgeten.
Budget	450 000 kronor
Utfall	0 kronor
Projektstut	2018-12-31

Strategi: Vi skapar en modern IT-infrastruktur i Sörmland

Projekt	Bredband/e-förvaltning
Projektmål	Aktiviteten har som huvudmål att stimulera utbyggnaden av den digitala tillgängligheten för både fast och mobilt nät. Regeringens nationella målsättning om 100 Mbit/s till 90 % av hushållen utgör delmål till 2020. Därefter ska Sörmlands regionala strategi om 100 % eftersträvas. Förbundet kommer även tillsammans med länsstyrelsen, att fungera som regional bredbandssamordnare.
Uppföljning av mål	Marknadssituationen har förändrats markant det senaste året eller t.o.m. halvåret. Tätorterna är nu i stort sett fiberade och det som nu återstår är landsbygden. Kostnaden för att bygga på landsbygden i kombination med låg betalningsvilja och bristande efterfrågan gör att utbyggnadstakten minskar. Arbetet med att skapa regional samordning inom den digitala transformationen fortlöper. Arbetet med att skapa regionsamordning inom digitaliseringsområdet fortsätter. En digitaliseringskoordinator är anställd sedan årsskiftet.
Budget	500 000 kronor (Delvis externfinansiering: intäkter 857 000 kronor från Post- och telestyrelsen, kostnader 1 357 000 kronor).
Utfall	638 000 kronor
Projektstut	2018-12-31

Projekt	Politisk beredning för infrastruktur- och bostadsfrågor
Projektmål	Målet med beredningen är att knyta ihop infrastrukturfrågor, långsiktiga bostadsstrategiska frågor och regional fysisk planering.
Uppföljning av mål	Den politiska beredningen med ledamöter från kommunerna och landstinget har träffats med fokus på arbetet med länstransportplanen och beredning av remisser. Diskussioner har också förts om hur bostadsfrågorna kan utvecklas.
Budget	120 000 kronor
Utfall	14 000 kronor
Projektstut	2018-12-31



Sörmland har ett konkurrenskraftigt näringsliv

Strategi: Vi påverkar attityder till entreprenörskap

Projekt Ung företagsamhet (UF)

Projektmål Målet är att medfinansiera Ung Företagsamhets verksamhet kring UF-företagande i länets gymnasieskolor.

Visionen för Ung Företagsamhet är att alla elever i Sörmland som vill ska ha möjlighet att driva ett UF-företag under sin gymnasietid. Ett viktigt arbete för UF är att inspirera fler lärare till att handleda ungdomar i företagande.

Uppföljning av mål Aktiviteterna inom Ung företagsamhet har ökat kraftigt under året. Intresset för företagande och entreprenörskap ökar bland skolans elever. Verksamhet sker i de flesta av länets gymnasieskolor. Regionförbundet deltog på den årliga Sörmlandsmässan för Ung företagsamhet, som ordförande i innovationsprisets bedömningsgrupp.

Budget 285 000 kronor

Utfall 285 000 kronor

Projektstut 2018-12-31

Projekt Samarbete med Nyföretagarcentrum

Projektmål Samverkan kring insatser för ökat nyföretagande i Sörmland.

Uppföljning av mål Nyföretagarcentrum stödjer utvecklingen av nya och blivande företag samt företagare. Avstämningar under året har skett för att följa upp verksamheten.

Budget 50 000 kronor

Utfall 46 000 kronor

Projektstut 2018-12-31



Projekt Almi Internationella invandrarförening (IFS)

Projektmål Via Almis företagsrådgivning ska ett flertal företagare med utländsk bakgrund få rådgivning så att de kan starta företag. Även nystartade företag av denna typ ska få rådgivning. En speciell satsning på kvinnor med utländsk bakgrund ingår också.

Rådgivning till personer med utländsk bakgrund ingår i Almis verksamhet och har till uppgift att främja företagandet. Insatserna ska vara långsiktigt hållbara, både för ekonomi, jämställdhet och kulturell integration.

Uppföljning av mål Almis rådgivning till personer med invandrabakgrund har överfört till deras ordinarie utbud av finansiering och rådgivning. Inom Almi finns fyra personer med speciella språkkunskaper för detta ändamål. Personer som inte har startat företag har erbjudits seminarier i grupp på annat språk. Företagare som redan är etablerade har erbjudits rådgivning enligt Almis målgruppsmodell på annat språk.

Budget 900 000 kronor

Utfall 902 000 kronor

Projektstut 2018-12-31

Strategi: Vi utvecklar det regionala innovationssystemet med individen i fokus

Projekt	Robotdalen (externt projekt, medfinansieras av regionförbundet)
Projektmål	Projektet har pågått i drygt tio år som en del i Vinnovas Vinnväxt-program. Finansiering erhålls även från EU:s regionalfond. Projektets områden är fältrobotik, industrirobotik och hälsorobotik. Regionförbundet följer projektet så att det uppnår de mål som Vinnova och EU:s regionalfond ställer på projektet.
Uppföljning av mål	Robotdalen har under året ökat sin närvaro och synlighet i Sörmland och har genomfört olika aktiviteter i Eskilstuna, Nyköping och Katrineholm. Förstudier för robotisering har genomförts på ett antal industriföretag i länet. Ett arbete pågår för införande av ny teknik inom Vård&Omsorg i Eskilstuna kommun, som förväntas få spridning till andra kommuner i länet. Samarbete pågår med Agro Sörmland kring ny teknik i lantbruket. Robotdalen ingår i aktörsnätverket kring Smart industri i ÖMS-regionen.
Budget	1 000 000 kronor
Utfall	1 016 000 kronor
Projektstut	2019-12-31

Projekt	Utveckling av det regionala innovationssystemet
Projektmål	Inom ramen för strategin för smart specialisering samordnas ett väl fungerande innovationsstödsystem, som genom ett kundorienterat arbetssätt bidrar till att människor, organisationer och företag arbetar mera innovationsinriktat, för bättre konkurrenskraft och ökad tillväxt samt för att lösa angelägna samhällsutmaningar. Målet är att systemets aktörer, med länets fyra innovationsnoder som motor, ska samverka aktivt med varandra och med olika innovativa och akademiska miljöer, för att tillsammans ge ett så heltäckande stöd som möjligt. I posten ingår Innovationsnoderna, Almi innovationsrådgivning, Munktel Science Park, Create Business Incubator och Mötesplats Innovation.
Uppföljning av mål	En viss omstrukturering av länets innovationssystem pågår. Ett särskilt aktörsnätverk, Regional Exportsamverkan, har bildats som stöttar företag i exportfrågor. Infloedet till inkubatorn Create har ökat under året. Ett Hackaton med hållbarhetstema har genomförts i Nyköping. En handlingsplan för stöd till socialt företagande har tagits fram. Mötesplatser för innovationssystemet har genomförts vid två tillfällen under året med olika teman. Verksam.se/sormland erbjuder de sörmländska företagen digital information om stöd för utveckling, export, finansiering med mera.
Budget	2 430 000 kronor
Utfall	2 920 000 kronor
Projektstut	2018-12-31

Projekt	Insatser inom styrkeområden – "Smart specialisering"
Projektmål	Under 2017 antog regionstyrelsen strategin för "Smart specialisering" i Sörmland. De tre styrkeområdena: 1. Avancerad tillverkning för krävande miljöer 2. Biobaserade näringar – hållbar produktion och effektiv distribution 3. Verksamhetsnära digitala tjänster, pekades ut. Länet förväntas gemensamt arbeta för att stärka de tre områdena. Regionförbundet medfinansierar insatser i samtliga områden. Målet är att de utpekade områdena utvecklas och ökar sin konkurrenskraft såväl nationellt som internationellt.
Uppföljning av mål	Samverkansplattformen FrIS, med Almi, MITC och Östsv. Handelskammaren har arbetat uppsökande hos industriföretagen och bidragit med råd, kontakter och lotsning av företagen till olika utvecklingsprogram och insatser i och utanför länet. Tillsammans med länsstyrelsen har det tagits fram en ny livsmedelsstrategi. Agro Sörmland, samverkansplattformen för gröna näringar, har utvecklats och driver nu flera egna projekt och forskningssamarbeten med akademi och näringsliv. Agro Sörmland deltar aktivt på de nationella branscharenorna och arrangerar aktiviteter för utveckling av företag inom den gröna sektorn. Projektet "Stolt Mat i Sörmland" bidrar också till de gröna näringarnas utveckling, med fokus på förädlingssteget. Arbetet inom verksamhetsnära digitala tjänster redovisas under Mål 2.
Budget	1 400 000 kronor
Utfall	2 758 000 kronor
Projektstut	2018-12-31

Projekt	ÖMS (Östra Mellansverige) Smart specialisering 1 och 2
Projektmål	Inom ramen för samarbetet i Östra Mellansverige har de fem länen pekat ut fyra gemensamma utmaningsområden. Runt dessa sker gemensamma satsningar med finansiering både från EU, nationellt och regionen. I Östra Mellansverige har följande områden identifierats: 1. Smart industri 2. Hållbar livsmedelsförsörjning 3. Morgondagens energilösningar 4. Life Science med välfärd och hälsa. Styrkeområdena sammanfaller i viss mån med de sörmländska. Sörmland medfinansierar de utmaningsområden som har påverkan på tillväxten i länet.
Uppföljning av mål	Ett antal projekt och förstudier pågår inom tre av de fyra gemensamma utmaningsområdena, flera av dem med finansiering via Tillväxtverket och EU:s strukturfonder. Nya kontakter och samarbeten har skapats mellan aktörer i de olika regionerna, men även nationellt och internationellt. På EU-nivå sker utbytet via de olika S3-plattformarna. Samverkan över regiongränserna i ÖMS bidrar till det regioninterna arbetet i respektive region och möjligheter till långsiktigt samarbete har upptäckts på flera områden.
Budget	1 000 000 kronor
Utfall	635 000 kronor
Projektstut	2018-12-31

Projekt	Mälardalen Industrial Technology Center (MITC) (externt projekt, medfinansieras av regionförbundet)
Projekt mål	Syftet är att utveckla samverkan mellan företag, akademi och samhälle inom området industriell teknik, produktutveckling och innovation. I samarbetet ingår industriföretag i Mälardalen, från olika delar av Sörmland samt Mälardalens högskola. Målet är att MITC, i samarbete med andra regionala och nationella aktörer, ska bidra till att stärka industriföretagens utveckling och konkurrenskraft. Till år 2020 ingår medfinansiering till projektet "Transmission".
Uppföljning av mål	MITC har under de senaste åren tagit rollen som ledande stödaktör för industriell utveckling i Sörmland. Inom FriS-samarbetet med Almi och Östsv. Handelskammaren ges stöd till små och stora industriföretag för bl. a. ökad digitalisering och bibehållen konkurrenskraft. Hittills har ca 150 företag besökts inom samarbetet. MITC ingår i aktörsnätverket kring Smart industri i ÖMS. Genom ERUF-projektet "TransMission" stöts den tunga fordonsindustrins teknikomställning. Uppbyggnad har påbörjats av ett produktionstekniskt labb i Eskilstuna, som väntas vara i drift sommaren 2019.
Budget	500 000 kronor
Utfall	500 000 kronor
Projekt slut	2018-12-31

Strategi: Vi bidrar till att utveckla strategiskt viktiga branscher

Projekt	Handlingsprogram för näringslivsutveckling
Projekt mål	Målet är att utifrån handlingsprogrammet genomföra utvecklingsinsatser i samråd med länets kommuner och deras näringslivsfunktioner.
Uppföljning av mål	Samordning och samverkan med länets kommunala näringslivschefer fokuserar på tillväxt i företagen. Näringslivscheferna styr agendan. Gruppen arbetar med gemensamma frågeställningar och målsättningar. Regionförbundet samordnar och för in frågor från regionalt och nationellt håll.
Budget	100 000 kronor
Utfall	15 000 kronor
Projekt slut	2018-12-31
Projekt	Det regionala turismutvecklingsuppdraget
Projekt mål	Målet är att följa upp att det regionala uppdraget utförs enligt upphandling. I uppdraget ingår fortsatt arbete med destinationsutveckling, där en viktig del är att professionalisera näringen och att öka lönsamheten i företagen.
Uppföljning av mål	Arbetet med att utveckla Sörmland som en av Sveriges nya internationella destinationer fortsätter. Uppföljning sker såväl skriftligt som muntligt. De muntliga avstämningarna genomförs regelbundet. Arbetet med digitaliseringen i företag fortsätter att vara en av de viktigaste insatserna de närmaste åren. En stor del av ersättningen för det regionala uppdraget växlas upp med regionalfondsmedel för att stärka arbetet med digitaliseringen i företag. Nytt är ett intensivare arbete med "influencers". Allt inom uppdraget sker i nära samarbete med kommunerna. Andra starka insatsområden är turistik översiktsplanering samt matupplevelser.
Budget	4 000 000 kronor
Utfall	4 000 000 kronor
Projekt slut	2019-09-30

Projekt	Almi Företagspartner Stockholm Sörmland AB, basuppdrag
Projekt mål	Almis uppdrag är att främja utvecklingen av konkurrenskraftiga små och medelstora företag samt stimulera nyföretagande i syfte att skapa tillväxt och förnyelse. Verksamheten ska vara inriktad på företagsutveckling genom rådgivning och finansiering med utlåning till små och medelstora företag. Här ingår också tillväxtrådgivning och samverkan i Östra Mellansverige. I aktiviteten ingår att följa upp genomförandet av de politiskt beslutade ägardirektiven.
Uppföljning av mål	Almis basuppdrag innebär både rådgivning och finansiering till företag med tillväxtpotential. Från årsskiftet arbetar Almi enligt en målgruppsmodell för att definiera kunderns behov av stöd. För alla kunder görs en behovsanalys.
Budget	5 900 000 kronor
Utfall	5 745 000 kronor
Projekt slut	2018-12-31

Projekt	Almi, regionspecifikt uppdrag
Projekt mål	Utforma ett regionspecifikt uppdrag kring företagsrådgivning för tillväxtföretag, medlen ska också ses som medfinansiering till nationella- och EU-initiativ.
Uppföljning av mål	Det regionspecifika uppdraget var även 2018 delvis riktat till Almis deltagande i FriS-samarbetet för att stötta industrins utveckling. Almis innovationsrådgivare ingår i FriS arbetsgrupp.
Budget	500 000 kronor
Utfall	1 000 000 kronor
Projekt slut	2018-12-31



Projekt	Almi Invest
Projekt mål	Medfinansiering av en gemensam investeringsfond i Östra Mellansverige. Fonden riktar sig till företag med tillväxtplaner och som är villiga att släppa in främmande kapital och externt ägande i verksamheten. Fonden medfinansieras av EU:s regionalfond.
Uppföljning av mål	Finansieringen av Almi Invest består av två generationers fondprojekt med bas i de regionala strukturfondsprogrammen. Dessa är tidsbegränsade och Fond 1, som startade 2009, har ett slutdatum i augusti 2020. Fond 2 startade sent 2015 och har sitt slutdatum år 2027. Redan vid ingången av projekten var intentionen att uppnå långsiktighet, dvs hitta en modell där kapitalet revolveras och återanvänds i respektive region efter fondperiodernas slut. Under året fattade styrelsen beslut om att låta samtliga tillgångar som ligger kvar i Almi Invests fonder vid fondtidens slut ligga kvar hos Almi Invest för fortsatta investeringar i regionen.
Budget	920 000 kronor
Utfall	920 000 kronor
Projekt slut	2019-12-31

Projekt	insatser för att främja övergången till en koldioxidsnål ekonomi!
Projekt mål	Medfinansiering av pågående insatser inom området koldioxidsnål ekonomi som också får finansiering från EU:s regionalfond.
Uppföljning av mål	Inom regionalfondens område koldioxidsnål miljö är regionförbundet medfinansier i två projekt. Det handlar om energieffektivisering i företag samt solenergi. Vi har representation i den grupp som ger förslag till utlysningar och diskuterar gemensamma projekt inom Östra Mellansverige. Nya projekt är på väg under början av det kommande året.
Budget	300 000 kronor
Utfall	317 000 kronor
Projektslut	2018-12-31





Sörmland har hållbara och attraktiva livsmiljöer

Strategi: Vi prioriterar en hållbar och attraktiv boendemiljö

Projekt	Regional fysisk planering
Projektmål	Med utgångspunkt från bland annat de storregionala planeringsunderlagen fortsätta arbetet med att ge den reviderade Sörmlandsstrategin ett rumsligt perspektiv. En regional fysisk planering som kan sammanväga våra regionala planeringar som tillväxtplanering, infrastrukturplanering och kollektivtrafik. Detta ska ske genom en utvecklad inom- och mellanregional samverkan och dialog. Arbetet kommer i hög grad att bygga på en fortsatt utveckling av det gemensamma analysarbetet i länet och regionen.
Uppföljning av mål	I den antagna Sörmlandsstrategin finns ett kapitel som befäster arbetet med en regional fysisk planering. Strategin innehåller två nivåer av strukturbilden och ger på så sätt det regionala tillväxtarbetet ett rumsligt perspektiv. Med medel från Tillväxtverket har arbetet med strukturbild nivå 3 fortskridit under hösten i form av GIS-analyser och arbetsgruppsträffar.
Budget	200 000 kronor
Utfall	24 000 kronor
Projektstut	2018-12-31

Projekt	Storregionalt planeringssamarbete
Projektmål	Deltagandet innebär att aktivt medverka i den storregionala samverkansgruppen för Östra Mellansverige (ÖMS) och dess arbete med att ta fram gemensamma storregionala planeringsunderlag.
Uppföljning av mål	Samverkansgruppen för Östra Mellansverige (ÖMS) träffas kontinuerligt och har under året fokuserat på vilket sätt de strategiska inriktningarna i ÖMS-dokumentet ska kunna implementeras. Ett upphandlingsunderlag har utarbetats för kommande uppdrag avseende analys av funktionella samband och storregional samverkan – med fokus på Östra Mellansveriges nodstäder.
Budget	100 000 kronor
Utfall	0 kronor
Projektstut	2018-12-31



Projekt	Landsbygdsutveckling, inklusive "Stolt mat i Sörmland"
Projektmål	Att tillsammans med andra regionala parter som exempelvis länsstyrelsen göra insatser för tillväxt på landsbygden. Ett projekt inom detta är "Stolt mat i Sörmland".
Uppföljning av mål	Tillsammans med länsstyrelsen arbetar regionförbundet med frågor som gäller landsbygdsutveckling. Uppföljning sker genom gemensamma möten. Stolt mat i Sörmland finansieras gemensamt av Sörmlands sparbank, Rekarnebanken, regionförbundet och länsstyrelsen. En livsmedelsstrategi tas fram tillsammans med länsstyrelsen. Strategin ska vara klar till årsskiftet.
Budget	175 000 kronor
Utfall	475 000 kronor
Projektstut	2018-12-31

Strategi: Vi skapar förutsättningarna för en god och jämlik hälsa hos sörmlänningarna

Projekt	Stöd till integrationsinsatser i länet
Projektmål	Målet är att stimulera till och medverka i insatser som lyfter fram integrationen som en tillväxtfaktor. Fokus ligger på medlemmarnas behov och att hitta möjligheter till samverkan i regionen kring frågan.
Uppföljning av mål	Tillsammans med länsstyrelsen har regionförbundet stöttat kommunernas arbete med DUA (Delegationen för unga och nyanlända till arbete). En regional plattform för DUA-samordnarna har skapats. Två träffar har arrangerats där fokus har varit olika teman som är aktuella i kommunernas DUA-arbete. Tillsammans med länsstyrelsen och Strängnäs kommun anordnades ett seminarium med temat "kultur och integration som utvecklingskraft". Planering för nästa del i seminarieserien har påbörjats. Regionförbundet har under året fortsatt engagerat sig i länsstyrelsens integrationsstrateginätverk och deltar i ett nationellt nätverk för regionala integrationsstrategier.
Budget	175 000 kronor
Utfall	77 000 kronor
Projektslut	2018-12-31

Projekt	Jämställd regional tillväxt
Projektmål	Målet är att inom regeringsuppdraget för jämställd regional tillväxt verka för att kvinnor och män ska ha samma förutsättningar att nå inflytande i det regionala tillväxtarbetet och på likvärdiga villkor få tillgång till de resurser som finns för regionala satsningar på hållbar tillväxt. Inom denna budgetpost ingår också regionförbundets interna arbete med att förverkliga planen för jämställd regional tillväxt.
Uppföljning av mål	Arbetet med det treåriga regeringsuppdraget avslutades under hösten. Kommunikationsmaterialet "JÄ!" har tagits fram under regeringsuppdraget, testats och anpassats. En lanseringskonferens för "JÄ!", för länsstyrelsens länsstrategi för jämställdhet och för plattformen etjamstallstomland.nu har genomförts. "JÄ!" har presenterats vid ett flertal sammankomster. Inom ramen för regeringsuppdraget och i samarbete med ÖMS har även ett sätt att jämställdhetsintegrera regionala fonder tagits fram. Modellen har presenterats vid flertal tillfällen och arbetet med att sprida och förankra modellen fortsatte under året. Under avslutningsfasen av regeringsuppdraget har två handlingsplaner tagits fram. Den ena för det fortsatta arbetet med Sörmlands egen kommunikationssatsning, den andra för det fortsatta samarbetet med modellen och jämställdhetsintegrering inom ÖMS-samarbetet.
Budget	50 000 kronor (Den nationella delen är helt projektfinansierad; intäkter 600 000 kronor från Tillväxtverket, kostnader 600 000 kronor).
Utfall	82 000 kronor
Projektslut	2018-12-31

Projekt	Politisk beredning för jämlik hälsa
Projektmål	Målet med beredningen är att öka kunskapen om hälsosituationen i Sörmland och driva frågan om ett minskat gap i fråga om hälsa kontra ohälsa.
Uppföljning av mål	En rapport färdigställdes "Sörmlandsstrategin – ett folkhälsodokument?" som beredningens ledamöter via en länsturné tog till samtliga länets kommunfullmäktige, landstingsfullmäktige samt regionstyrelsen, för presentation och diskussion. Beredningen har följt och tagit del av MDH:s projekt Hjälpmedel och Valfärdsteknik i 3 dimensioner (HVD3). Beredningen har också följt SKL:s arbete för att ta fram en samlad strategi för hälsa som mynnade ut i följande målrubriker; God och jämlik hälsa för barn och unga, med tre mål och indikatorer, god och jämlik hälsa, leva livet hela livet, med sex mål och indikatorer, god kvalitet med elva mål och indikatorer, hållbart och uthålligt med fyra mål och indikatorer.
Budget	100 000 kronor
Utfall	2 000 kronor
Projektslut	2018-12-31

Projekt	Insatser för genomförande av handlingsplanen för klimat och miljö
Projektmål	Regionförbundet har fått regeringens uppdrag att ta fram en handlingsplan för att integrera klimat- och miljöperspektivet i tillväxtarbetet. Energifrågor med koppling till klimat och miljö ingår i uppdraget. Syftet är att få ökat genomslag för dessa perspektiv i strategier, program och insatser inom det regionala tillväxtarbetet. Under året kommer insatser på området att identifieras och genomföras.
Uppföljning av mål	Handlingsplanens aktiviteter har till stor del planerats att ingå i regionförbundets ordinarie verksamhet. Utbildning av personal och politiker ingår i projektet för Agenda 2030, Glokala Sverige. En utbildningsinsats för tjänstepersoner anordnades i oktober 2018. Tillsammans med länsstyrelsen har ett seminarium för elfordord genomförts. Regionförbundet har även bistått länsstyrelsen i revideringen av den regionala klimat- och energistrategin och deltagit i Sörmlands miljö- och klimatråd. Som en förberedelse för regionbildningen har erfarenhetsutbytet gjorts med landsfinget och Sörmlands kollektivtrafikmyndighet och en benchmarkingstudie för att se hur andra regioner och landsting organiserar arbetet med klimat-, miljö- och energifrågor. Under våren beslutades att energifrågor blir ett nytt ordinarie område för regionförbundet. En del av budgeten för handlingsplanen har använts för att genomföra åtgärder inom energiområdet då det finns tydliga kopplingar mellan energifrågor och klimat- och miljöfrågor. Inom ramen för energiområdet har bland annat rapporten "Räcker elen" tagits fram och en konferens om elförsörjningen arrangerades tillsammans med länsstyrelsen i Södermanland.
Budget	300 000 kronor
Utfall	284 000 kronor
Projektslut	2018-12-31

Regionförbundets insatser utöver mål och strategier i Sörmlandsstrategin 2020

Projekt	Ledningskonferens 2018
Projekt mål	Målet med ledningskonferensen är att öka kunskapen om hur Sörmland påverkas av den globala ekonomin, inspirera till nytänkande samt att utveckla relationerna mellan regionförbundet och dess medlemmar.
Uppföljning av mål	<p>Ledningskonferensen 2018 hade rubriken "Den nya regionen" och dess möjligheter att kunna påverka länets framtida utveckling tillsammans med kommunerna och övriga aktörer. Konferensen förlades till Sundbyholms slott utanför Eskilstuna den 14–15 maj. Temat för konferensen var framsyn och ledarskap med anledning av den kommande regionbildningen.</p> <p>Till konferensen inbjöds, förutom presidierna i kommunerna och landstinget, även ledande tjänstepersoner i de tre organisationer som skulle komma att bilda Region Sörmland; landstinget, kollektivtrafikmyndigheten och regionförbundet. Totalt deltog 56 personer från de tre olika organisationerna.</p>
Budget	100 000 kronor (Delvis extemfinansierat: intäkter 450 000 kronor, kostnader 550 000 kronor)
Utfall	133 000 kronor
Projekt slut	2018-12-31

Projekt	Morgonsoffor
Projekt mål	Målet är att öka kännedomen om Regionförbundet Sörmland i ett positivt sammanhang när det gäller företagande, marknadsföring och regional utveckling i Nyköping/Oxelösund, KfV-regionen (Katrineholm, Flen och Vingåker) och Gnesta samt att stärka vårt varumärke.
Uppföljning av mål	Under året har totalt åtta Morgonsoffor genomförts i Nyköping/Oxelösund, fyra i KfV-området och fyra i Gnesta vilket är helt i enlighet med projekt målet. Utöver detta har regionförbundet arrangerat en Mälardalssoffa i Almedalen tillsammans med Mälardalsrådet, Region Örebro och Region Västmanland.
Budget	100 000 kronor (Delvis extemfinansierat: intäkter 150 000 kronor och kostnader 250 000 kronor)
Utfall	129 000 kronor
Projekt slut	2018-12-31

Projekt	Kraftsamling Sörmland
Projekt mål	Arbetet med regionbildning fortsätter under året och även arbetet med revideringen av Sörmlandsstrategin. Under året kommer Sörmlandsstrategins digitala version att utvecklas med bland annat en portal för öppen data. I regionbildningsarbetet kommer processen att sammanlänka de tre organisationerna regionförbundet, kollektivtrafikmyndigheten och landstinget in i en allt intensivare fas.
Uppföljning av mål	Sörmlandsstrategin antogs av regionstyrelsen i juni. Strategin lanserades i digitalt format. En portal för öppen data har skapats. Arbetet med regionbildningen har engagerat många av regionförbundets medarbetare under året.
Budget	2 280 000 kronor
Utfall	826 000 kronor
Projekt slut	2018-12-31

Projekt	Stödstruktur för ett effektivt nyttjande av EU:s strukturfonder
Projekt mål	Målet är att stödja och underlätta för medlemmarna och andra aktörer att utnyttja befintliga EU-medel på ett effektivt sätt. En stödstruktur med både personella och ekonomiska resurser under hela programperioden ska fortsätta att byggas upp inom förbundskontoret.
Uppföljning av mål	Mobilisering av både regionalfondsprojekt och socialfondsprojekt ska genomföras i länet och i Östra Mellansverige. Kunskap om EU:s möjliga finansieringsformer ska finnas på regionförbundet.
Uppföljning av mål	Regionförbundet medfinansierar en koordinator för det gemensamma strukturfondsarbetet i Östra Mellansverige. Inom länet tillhandahåller regionförbundet också hjälp och stöd till mobilisering av socialfondsprojekt. Under året har länen i Östra Mellansverige fortsatt att mobilisera inom området CO2 och för gemensamma insatser inom socialfundsområdet.
Budget	650 000 kronor
Utfall	499 000 kronor
Projekt slut	2018-12-31

Projekt	Tematisk utvärdering
Projektmål	I uppdraget att följa upp Sörmlandsstrategin 2020 ingår att årligen göra en tematisk utvärdering av insatser som gjorts över tid inom något av strategins målområden. Under 2018 är målet att utvärdera arbetet med strukturfonderna.
Uppföljning av mål	En utvärdering av det gemensamma arbetet med strukturfonderna har upphandlats och beräknas vara klar i februari 2019. Syftet med utvärderingen är att undersöka och göra en bedömning av vad fonderna har bidragit till i Sörmland. Det handlar dels om och på vilket sätt samarbetet inom NUTS-området och Östra Mellansverige har bidragit till att stärka den regionala utvecklingen i Sörmland, dels om regionalfondernas utfall i Sörmland. Utvärderingen ska också ge svar på hur arbetet har utvecklats jämfört med tidigare programperioder samt förslag på hur arbetssätten kan utvecklas med anledning av bildandet av Region Sörmland.
Budget	300 000 kronor
Utfall	0 kronor
Projektslut	2018-12-31

Projekt	Sörmlandsdatabasen
Projektmål	Målet är att tillhandahålla en statistikdatabas för regionens och kommunernas analysbehov samt ansvara för att den återkommande uppdateras med relevanta data. Härigenom får användarna möjlighet att på ett kostnadseffektivt och mer mångfacetterat sätt analysera utvecklingen. Ett viktigt mål är också att uppfylla de åtaganden som följer av SCB:s krav på sekretess samt att stödja övriga användare med kunskap i analysfrågor.
Uppföljning av mål	I enlighet med regionförbundets avtal med SCB ansvarar förbundet för utbildning och rådgivning i databashantering och sekretessregler för länets användare. SCB:s krav på sekretesshanteringen har skärpts ytterligare. Användare av databasen är, förutom regionförbundet, Sörmlands samtliga kommuner och landstinget.
Budget	150 000 kr
Utfall	184 000 kronor
Projektslut	2018-12-31

Projekt	Nätverk för EU-samordnare
Projektmål	Målet är att driva och utveckla nätverket för länets EU-samordnare så att de kan stödja medlemmarnas politiker vid internationella kontakter på regional nivå och i strukturfondsarbetet.
Uppföljning av mål	En nätverksträff har genomförts under perioden.
Budget	15 000 kronor
Utfall	0 kronor
Projektslut	2018-12-31

Projekt	Medlemskap i Stockholmregionens Europaförening (SEF) samt Nordiska skärgårdssamarbetet.
Projektmål	Utveckla regionförbundets engagemang och medlemskap i nämnda organisationer.
Uppföljning av mål	Regionförbundet har deltagit på styrelsemöten och informationstillfällen i SEF. Under året har medlemskapet i Nordiska skärgårdssamarbetet även fått tjänstemannaresurser.
Budget	210 000 kronor
Utfall	231 000 kronor
Projektslut	2018-12-31

Projekt	Reglab
Projektmål	Medlemskap och deltagande i det nationella forumet för lärande om regional utveckling. I forumet möts bland annat regioner, myndigheter och forskare för att lära sig mer. Reglab driver gemensamma utvecklingsprojekt och fördjupar de regionala analyserna.
Uppföljning av mål	Regionförbundet är medlem i Reglab. Där ingår möjligheten att delta i och ta del av de läroprojekt och kunskapsseminarier som arrangeras. Under året har regionförbundet deltagit i det så kallade "Framsynsarbetet".
Budget	100 000 kronor
Utfall	97 000 kronor
Projektslut	2018-12-31

Projekt	Övergripande extern kommunikation
Projekt mål	Målet med förbundets kommunikation är att stärka varumärket Regionförbundet Sörmland samt bidra till att nå regionförbundets mål i Sörmlandsstrategin 2020. Inför den kommande regionbildningen ska berörda målgrupper veta att vi kan regional utveckling; vi kan Sörmland, vi har kompetensen och vi vet hur det går till. Detta sker ur tre perspektiv, för regionförbundet, för Sörmland och för den regionala utvecklingen i länet. Den externa kommunikationen sker bland annat genom våra främsta kanaler såsom nyhetsbrev och hemsida och inte minst genom alla de möten och nätverk som vi aktivt medverkar i.
Uppföljning av mål	Under året har vi publicerat totalt elva nyhetsbrev varav det sista blev ett tack och hej från alla medarbetarna. Utöver det har hemsidan och vårt Facebookkonto uppdaterats kontinuerligt. Två träffar har hållits med kommunikationschefsnätverket varav ett även riktade sig till det stora kommunikätorsnätverket som bjöds in till förmiddagens föreläsning med Paul Rapacioli från nättidningen "The Local" vars uppdrag är att ge en mer sanningsenlig bild av Sverige än vad flera utländska medier gör. En andra träff med det stora nätverket arrangerades under hösten där temat var tjänsteutveckling. Flera debattartiklar har publicerats under året på temat regional utveckling och en särskild kommunikationsinsats gjordes i samband med att den nya reviderade Sörmlandsstrategin antogs av regionstyrelsen den 20 juni. 2018 avslutades med att den gamla utställningen från 2012 uppdaterades och kompletterades med bidrag från de senaste åren. En summering av de gångna åren togs också fram i form av en liten skrift som fick namnet "Tillbakablickar".
Budget	1 250 000 kronor
Utfall	948 000 kronor
Projektslut	2018-12-31

Projekt	Sekreterarskap strukturfondpartnerskapet
Projekt mål	Samarbete sker mellan regionförbundet och landstinget.
Uppföljning av mål	Regionförbundet har under året tillhandahållit en person som sekreterare åt Östra Mellansveriges strukturfondpartnerskap.
Budget	0 kronor
Utfall	-288 000 kronor (positivt resultat)
Projektslut	2018-12-31

Projekt	Den gemensamma nämnden för samverkan inom socialtjänst och vård
Projekt mål	Nämnden är gemensam för landstinget och länets nio kommuner, med landstinget som värdkommun. Syftet är att tillvarata samverkanssynergier, öka effektivitet, förbättra kvalitet och skapa en så likvärdig service som möjligt inom regionen. Verksamheten delfinansieras av Regionförbundet Sörmland, vilket regleras i överenskommelse med nämnden.
Uppföljning av mål	NSV har haft fem sammanträden under året. I april genomfördes ett tvådagarsmöte. Stort fokus har varit på de områden där särskilda mål antagits. Några exempel på beslutsärenden under 2018: • Frågor rörande hjälpmedel, indikatorer för uppföljning, egenavgifter • Reviderade riktlinjer för samverkan inom missbruks- och beroendevården • Reviderade riktlinjer för trygg hemgång • Innovation och välfärdsteknik • Följeforskning, trygg hemgång • Kartläggning hälsoundersökning av barn Nämnden har även haft diskussionsfrågor på agendan, palliativ vård, syn- och hörselinstruktör, kompetensutveckling i hörselrådgöring samt SIP i kriminalvården.
Budget	2 700 000 kronor
Utfall	2 700 000 kronor
Projektslut	2018-12-31

Projekt	Samverkan kultur och turism
Projekt mål	Under året kommer insatser att göras för att knyta kulturområdet och turismområdet närmare varandra.
Uppföljning av mål	Samarbete sker mellan regionförbundet och landstinget. Under våren genomfördes ett länsövergripande seminarium. Planering pågår för en utredning som ska leda till en handlingsplan för de kommande årens arbete.
Budget	400 000 kronor
Utfall	397 000 kronor
Projektslut	2018-12-31

Politisk styrning

Regionstyrelsen, det politiska organet för regional utveckling i Sörmland, består av 33 ledamöter och lika många ersättare. Av de 33 kommer 22 från länets nio kommuner och 11 från landstinget. Regionstyrelsen

har under 2018, det fjärde och sista året under mandatperioden, haft sex sammanträden. Dessa har, förutom interna diskussioner och beslut, innehållit information och medverkan från följande externa aktörer



#jagmed delprojekt: om unga till utbildning och arbete



Trafikverket: om Citybanan och Ostlänken

Löwenholm consulting: om tematisk utvärdering av bredbandskoordinatorsfunktionen samt fiberutbyggnaden i Sörmland



Sörmlands Turismutveckling AB, STUA: lägesrapport, destinationsutveckling samt fortsatt utförare av det regionala operativa turismuppdraget

Business Sweden/Data med Katrineholms och Eskilstuna kommuners respektive logistikcenter: om internationella företagsetableringar

Agro Öst: lägesrapport, utvecklingsprojekt och samarbeten, kopplingar till Agro Sörmland och Vreta Kluster



Cradlenet: om cirkulär ekonomi och 17 globala mål för hållbar tillväxt

Övriga insatser:

Landstinget: om regionbildning (övrigt).

Styrelsen har under verksamhetsåret 2018 haft fyra beredningar; kompetensberedningen, beredningen för infrastruktur- och bostadsfrågor, beredningen för jämlik hälsa samt beredningen som styrgrupp för

Sörmlandsstrategin, se separata presentationer. Dessa beredningar har under året haft fyra, fyra, två respektive ett sammanträde.

Förbundskontoret och det interna utvecklingsarbetet

Regiondirektör		
Regional analys	Regional utveckling	Administrativ enhet
Regional analytiker	Biträdande regiondirektör Strateger	Administrativ chef HR-chef Regionsekreterare, administratörer, ekonom, kommunikationschef och kommunikatör

Arbetet med regionbildning och en ny Sörmlandsstrategi har varit intensivt och resurskrävande med ett flertal medarbetare engagerade i olika arbetsgrupper tillsammans med landstinget och kollektivtrafikmyndigheten. Arbetet med länets infrastruktur har förstärkts med en ny funktion som infrastrateg.

Antalet tillsvidareanställda vid förbundskontoret uppgick vid slutet av året till 23 personer, varav 16 kvinnor och 7 män. Regionförbundet har vid behov kompletterat sin fasta bemanning med tidsbegränsade anställningar för olika projekt.

Efter det att Sörmlandsstrategin antagits av regionstyrelsen i juni påbörjades arbetet med att ta fram handlingsplaner. Den nya strategin beskriver ett arbetssätt som är flexibelt och anpassningsbart. Ett tvärsektorielt arbetssätt ska vara vägledande för det regionala arbetet. Ett internt utvecklingsarbete har därför pågått med att utveckla kontorets arbetsprocesser. Insatser kring kontorets digitala stöd har också genomförts under året.

Från och med 2015 har förbundskontoret haft ett löpande miljöarbete i syfte att tydliggöra och successivt minska kontorets miljöpåverkan. Miljöarbetet har löpande följts upp internt i verksamheten och även rapporterats i delårs- och årsbokslut.

Under perioden januari-december har utfallet för nedanstående miljönyckeltal varit:

- ▶ Elförbrukning på kontoret: 10 758 kWh 2018, (11 291 kWh 2017).
- ▶ Tjänsteresor med bil, kilometerantal:
 - Hyrbilar: 25 342 km 2018, (16 844 km 2017).
 - Privata bilar, politiker och tjänstemän: 81 804 km 2018, (83 023 km 2017).
- ▶ Kopiering och pappersförbrukning på kontoret:
 - Kopiering och utskrift av dokument: 115 946 stycken 2018, (126 355 stycken 2017).
 - Pappersförbrukning: 75 000 stycken 2018, (55 500 stycken 2017).

Regionförbundets resultat och finansiella mål

Årsredovisningen visar förbundets ekonomi under tiden januari – december 2018. För att erhålla en rättvisande bild av regionförbundets ställning och resultat har intäkter och kostnader periodiserats till den period som de avser.

Enligt kommunallagen 8 kap 5 § ska en kommun, varmed jämställs kommunalförbund, för sin verksamhet ange mål och riktlinjer som är av betydelse för en god ekonomisk hushållning. För ekonomin ska anges de finansiella mål som är av betydelse för en god ekonomisk hushållning.

Regionförbundets finansiella mål:

- ▶ Budget i balans (om inte synnerliga skäl finns).
- ▶ Eget kapital på en nivå som ger finansiell handlingsberedskap, det vill säga 12 miljoner kronor.
- ▶ Nivån för kassalikviditet (betalningsförmåga på kort sikt) ska överstiga 100 procent. Avser kvoten kortfristiga fordringar + kassa + bank och kortfristiga skulder.

För Regionförbundet Sörmland gäller som finansiellt mål att i enlighet med kommunallagen (8 kap 4 §) ha en budget i balans och intäkterna ska därmed överstiga kostnaderna.

Utfallet för regionförbundet för perioden januari – december uppvisar ett negativt resultat, -7,8 miljoner kronor.

Här är det viktigt att hålla isär ordinarie verksamhet, avvecklingskostnader samt avsättning till framtida pensioner (SKL:s pensionsstiftelse). Den ordinarie verksamheten uppvisar ett blygsamt positivt resultat,

+0,3 miljoner kronor. Det ligger nära den prognos som gjordes i samband med delårsbokslutet som förutspådde +0,5 miljoner kronor.

I samband med delårsbokslutet gjordes en samlad bedömning att avvecklingskostnaderna skulle uppgå till cirka 12 miljoner kronor. Utfallet för avveckling 2019 landade på 4,1 miljoner kronor där 3,2 miljoner är personalrelaterat till förbundskontoret.

Det som tillkommit gentemot prognosen är en avsättning till SKL:s pensionsstiftelse på cirka 3,2 miljoner kronor (inkl. löneskatt 3,9 mkr).

I delårsprognosen förväntades det totala resultatet för regionförbundet 2018 bli minus 11 480 tkr. Utfallet för helår 2018 blev minus 7 783 tkr.

Det egna kapitalet för perioden uppgår till 8,2 miljoner kronor. Då regionförbundet nu är under avveckling är de finansiella målen inte längre i fokus.

Budgetavstämning





Budgetavstämning (i miljoner kronor)	Utfall 2018	Budget 2018	Budget-avvikelse	Utfall 2017
Intäkter				
Medlemsavgifter	42,76	42,76	00,00	40,79
Ersättning personal Länsstyrelsen	2,07	2,10	-0,03	2,03
Externa intäkter projekt och aktiviteter				
huvudverksamhet	14,71	5,00	9,71	6,91
Övrigt ¹	1,06	0,20	0,86	0,47
Summa	60,60	50,06	10,54	50,20
Projektfinansiering statliga regionala medel 1:1				
Tillväxtverket ²	15,51	15,51	00,00	15,51
Summa	15,51	15,51	00,00	15,51
Summa intäkter	76,11	65,57	10,54	65,71
Kostnader				
Huvudverksamhet	-50,39	-40,17	-10,22	-42,41
Politisk styrning	-2,26	-2,35	0,09	-2,23
Förbundskontoret	-30,76	-22,10	-8,66	-19,86
Övrigt ³	-0,47	-0,95	0,48	-0,65
Summa kostnader	-83,89	-65,57	-18,32	-65,15
RESULTAT	-7,78	0,00	-7,78	0,56

¹ Bland annat ränteintäkter och externa föreläsningar m.m.

² Särskild projektbudget. De statliga regionala medlen ingår inte i regionförbundets budgetomslutning.

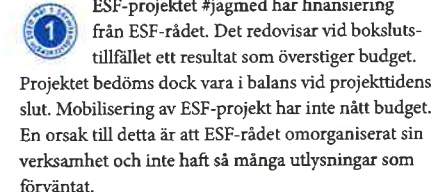
³ Bland annat medlemsavgift för Mätardalsrådet och kommunchefsträffar.

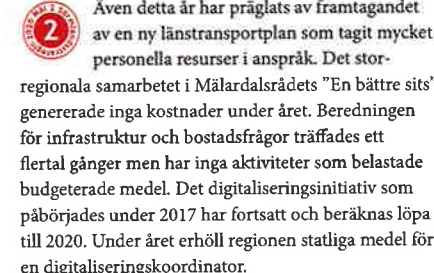
Ekonomisk sammanställning för huvudverksamheten

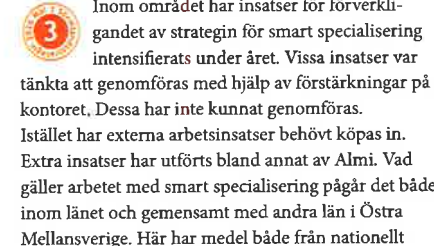
Mål	Budget helår	Utfall period	Prognos helår	Avvikelse budgetutfall
 <p>I Sörmland finns goda förutsättningar för unga och vuxna att utbildas och arbeta. Arbetsgivare har goda möjligheter att rekrytera rätt kompetens</p>	2 300 000	2 550 000	2 300 000	- 250 000
 <p>Sörmland har starka samband med omvärlden</p>	4 030 000	2 950 000	2 205 000	+ 1 080 000
 <p>Sörmland har ett konkurrenskraftigt näringsliv</p>	19 265 000	22 002 000	21 190 000	- 2 737 000
 <p>Sörmland har hållbara och attraktiva livsmiljöer</p>	1 100 000	1 121 000	1 475 000	- 21 000
Medel till ännu ej definierade projekt/aktiviteter				
Övriga insatser	8 255 000	5 862 000	7 460 000	+ 2 393 000
TOTAL NETTOKOSTNAD	34 950 000	34 485 000	34 630 000	+ 465 000

Kommentar till utfall, prognos och budgetavvikelser

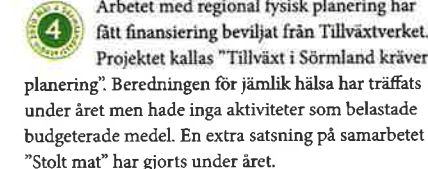
Huvudverksamheten uppvisar ett positivt resultat med cirka en halv miljon kronor. Vissa förskjutningar mellan målområdena har skett. Målområde 3 har genererat mer kostnader än budgeterat. Detta beror bland annat på att förstärkningar av kontoret inte kunnat genomföras och att externa tjänster för att utföra de regionala insatserna behövs köpas in.

 ESF-projektet #jagmed har finansiering från ESF-rådet. Det redovisas vid bokslutstillfället ett resultat som överstiger budget. Projektet bedöms dock vara i balans vid projekttidens slut. Mobilisering av ESF-projekt har inte nått budget. En orsak till detta är att ESF-rådet omorganiserat sin verksamhet och inte haft så många utlysningar som förväntat.

 Även detta år har präglats av framtagandet av en ny länstransportplan som tagit mycket personella resurser i anspråk. Det storregionala samarbetet i Mälardalsrådets "En bättre sats" genererade inga kostnader under året. Beredningen för infrastruktur och bostadsfrågor träffades ett flertal gånger men har inga aktiviteter som belastade budgeterade medel. Det digitaliseringsinitiativ som påbörjades under 2017 har fortsatt och beräknas löpa till 2020. Under året erhöll regionen statliga medel för en digitaliseringskoordinator.

 Inom området har insatser för förverkligandet av strategin för smart specialisering intensifierats under året. Vissa insatser var tänkta att genomföras med hjälp av förstärkningar på kontoret. Dessa har inte kunnat genomföras. Istället har externa arbetsinsatser behövt köpas in. Extra insatser har utförts bland annat av Almi. Vad gäller arbetet med smart specialisering pågår det både inom länet och gemensamt med andra län i Östra Mellansverige. Här har medel både från nationell

håll och EU:s strukturfonder beviljats och bidragit till finansieringen av aktiviteterna. Dessa utbetalas i efterhand mot redovisade kostnader.

 Arbetet med regional fysisk planering har fått finansiering beviljat från Tillväxtverket. Projektet kallas "Tillväxt i Sörmland kräver planering". Beredningen för jämlik hälsa har träffats under året men hade inga aktiviteter som belastade budgeterade medel. En extra satsning på samarbetet "Stolt mat" har gjorts under året.

Insatser utöver Sörmlandsstrategins mål

I posten "Kraftsamla Sörmland" ingick både aktiviteter inför regionbildningen och revideringen av Sörmlandsstrategin. Några större kostnader för regionbildningen har inte uppstått under året. De avsatta medlen för EU:s stödstruktur har inte nyttjats fullt ut. Den tematiska utvärderingen kom igång sent och har inte genererat några kostnader under året.



Politiska styrningens ekonomi

Kostnader för den politiska styrningen avser sammanträdesarvoden till regionförbundets förtroendevalda samt fasta arvoden till styrelsens presidium och arbetsutskott. Det inkluderar också arvoden till de fyra politiska beredningar som tillsatts samt övriga kostnader relaterade till det politiska uppdraget. Övriga sammanträdeskostnader som till exempel lokalhyra samt regionförbundets revisorer och representation ingår också.

För helår 2018 är budgeterad kostnad 2,3 miljoner kronor för den politiska styrningen. Utfallet för perioden januari-december landar på 1,8 miljoner kronor. Därutöver tillkommer avvecklingskostnader för regionstyrelsen 2019 på cirka 0,4 miljoner kronor.

Förbundskontorets ekonomi och personalredovisning

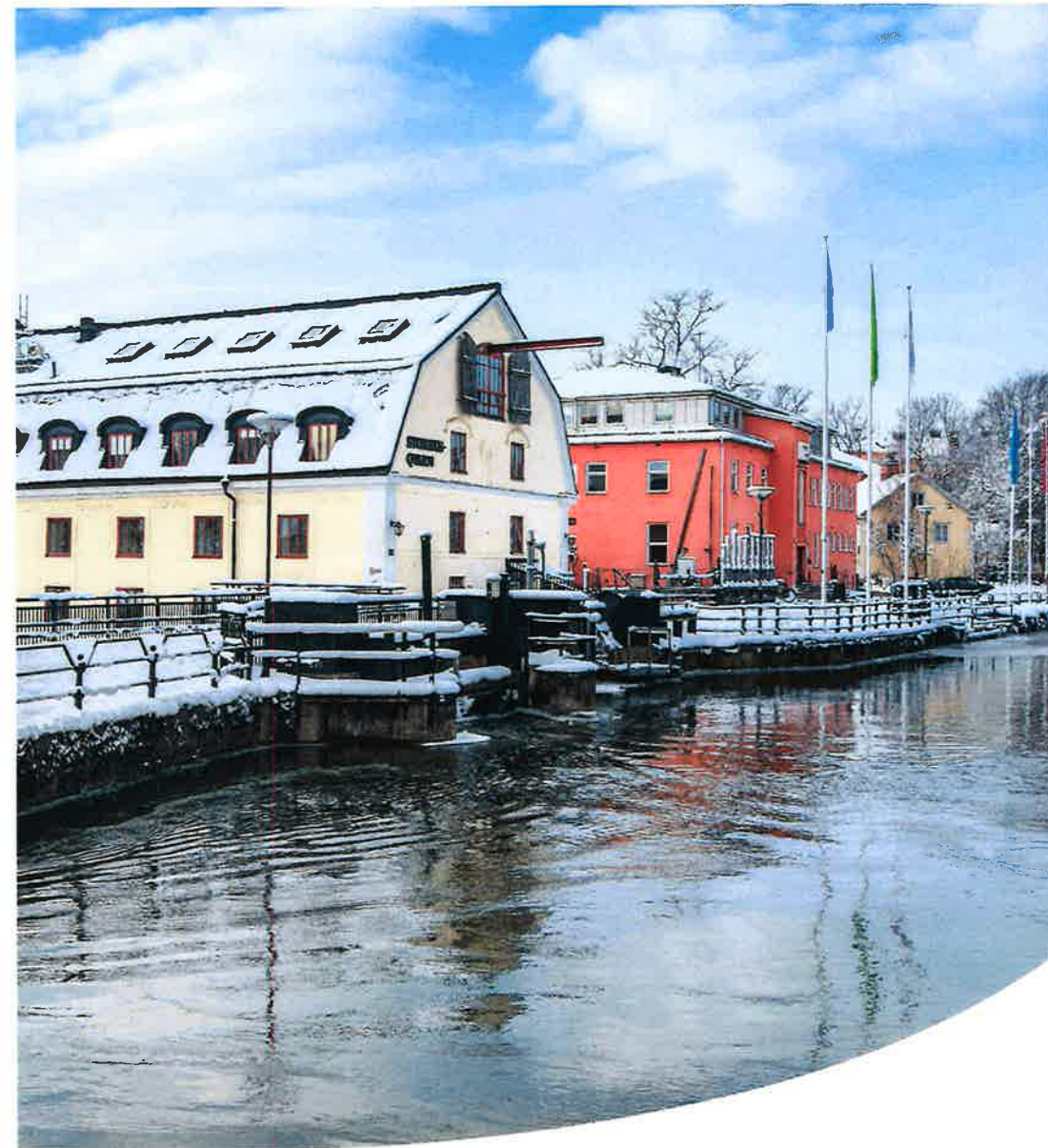
Årsbudget för förbundskontorets kostnader uppgår till 22,1 miljoner kronor. Kostnad för 2018 uppgår till 30,8 miljoner kronor. De två största förklaringsposterna till att budgeten överskridits är att avvecklingskostnader för 2019 beräknas uppgå till 3,7 miljoner kronor samt att en extra avsättning till SKL:s pensionsstiftelse är gjord där regionförbundets pensionsreserv är placerad, belopp cirka 3,2 miljoner kronor. Till pensionsavsättningen tillkommer även en löneskatt på cirka 0,7 miljoner kronor. Denna avsättning tryggar framtida pensionsåtaganden.

Några andra poster som belastar resultatet i högre grad än budget är avskrivningar där restvärdet ska vara noll vid årsskiftet, semesterlöneskuld samt inhyrd administrativ resurs från Manpower. Övriga kostnader för förbundskontoret som till exempel lokaler, kontorsmaterial, förbrukningsmaterial m.m. ligger väl i linje med budget.

Kostnader för arbetskraft är budgeterat helår 2018 till 19,1 miljoner kronor. Utfall ackumulerat december landar på 26,5 miljoner kronor. Förklaringen till att utfallet är högre än budget är som nämnts ovan, det vill säga främst avvecklingskostnader för 2019 där 3,2 miljoner är personalrelaterat samt avsättning till pensionsstiftelse.

Antalet tillsvidareanställda var vid årets slut 23 personer, varav fjorton kvinnor och sju män. Sjukfrånvaron har varit 4,50 procent vilket är 0,29 procent lägre jämfört med föregående år. Regionförbundet har också varit anslutet till företagshälsovården och subventionerat kostnaden för olika friskvårdsaktiviteter.

Länsstyrelsen har under 2018 överfört statliga medel till regionförbundet på 2,1 miljoner kronor, vilket är beräknat utifrån kostnaden för tre handläggartjänster. Regionförbundet har under året hyrt lokaler av Klöver Magasinet AB samt köpt tjänster inom löne- och ekonomiadministration, drift och underhåll av datasystem/datakommunikation samt postservice.



Allmänna redovisningsprinciper

Regionförbundet Sörmland tillämpar Kommunal Redovisningslag (KRL) och följer de förslag och rekommendationer som Rådet för kommunal redovisning (RKR) lämnar liksom övrig redovisningspraxis.

Årsredovisningen

Årsredovisningen är uppställd enligt KRL, men uppställningen på resultaträkningen är annorlunda eftersom verksamheten finansieras med medlemsavgifter och olika former av uppdragsintäkter. Den använda uppställningsformen bedöms ge en mer rättvisande bild av verksamhetens utfall.

Värderingsprinciper

Tillgångar, avsättningar och skulder tas i balansräkningen upp till anskaffningsvärdet med tillägg för värdehöjande investeringar och med avdrag för gjorda avskrivningar samt eventuella nedskrivningar. Erhållna investeringsbidrag reducerar anskaffningsvärdet.

Avskrivningar

Som anläggningstillgångar avses investeringar med en ekonomisk livslängd på minst tre år. Huvudsakligen tillämpas följande avskrivningstider: Datorer och inventarier - fem år. I och med att regionförbundets verksamhet övergår till Region Sörmland från och med 2019-01-01 kommer datorer och inventarier att skrivas av helt och hållet under 2018, d.v.s. restvärdet kommer att uppgå till noll kronor vid årsskiftet.

Finansiella anläggningstillgångar

Aktier och räntebärande värdepappersinnehav tas upp till anskaffningsvärde eller till beräknat marknadsvärde om detta är lägre.

Löner

Löner redovisas enligt kontantmetoden. Semesterlöneskuld och skuld för okompenserad övertid redovisas som kortfristig skuld. Avläsning sker i december varje år. Förändringen av skulden redovisas under verksamhetens kostnader. Sociala avgifter interndeberas med procentuella omkostnadspålägg vid lönebokföringen.

Pensionsförpliktelser

KLR anger att det endast är nyintjänade pensionsförmåner från och med 1998 som ska redovisas som avsättning i balansräkningen (blandmodellen).

Regionförbundets samtliga pensionsförpliktelser är intjänade efter 1998. Regionförbundet har avsatt medel i SKL:s pensionsstiftelse.

Ansvarsförbindelser

Leasingavgifter enligt befintliga kontrakt redovisas som åtagande och ska betalas inom ett till fem år.

Leasingavtalen betraktas som operationella, och redovisas under övriga ansvarsförbindelser. Inget av leasingavtalens längd överstiger tre år. En tilläggsupplysning om leasingavtal och deras giltighetstid redovisas enligt rekommendationen från RKR.

Bidrag

Regionförbundet beviljar bidrag för projekt i samband med att verksamhetsplanen beslutas och även löpande under året. Kostnaden för bidraget bokförs när utbetalning sker i samband med att regionförbundet har fakturerats eller bidrag har rekvirerats från projektet. Det innebär att regionförbundet kan ha åtagande för beviljade medel som inte utbetalats.

Resultaträkning (tkr)

	Not	2018	2017
Rörelsens intäkter med mera			
Nettointäkter	1	74 883	65 647
Övriga rörelseintäkter	2	1 227	59
Summa intäkter med mera		76 110	65 705
Rörelsens kostnader			
Övriga	3	-52 128	-42 406
Personalkostnader	4	-31 291	-22 577
Avskrivningar	5	-434	-128
Summa rörelsens kostnader		-83 852	-65 111
Rörelseresultat		-7 743	594
Resultat från finansiella poster			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		-3	-3
Räntekostnader och liknande resultatposter		-37	-25
Summa resultat från finansiella poster		-40	-29
Summa resultat från finansiella poster		-7 783	565
Periodens resultat		-7 783	565
Balanskravsutredning			
Redovisat resultat enligt resultaträkning			
Avgår realisationsvinster, med mera		-7 783	565
Justerat resultat enligt balanskrav KRL 4 § 4		-7 783	565

Balansräkning (tkr)

	Not	2018-12-31	2017-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Inventarier, datorer och installationer	6	0	407
Finansiella anläggningstillgångar	7	519	519
Summa anläggningstillgångar		519	926
Omsättningstillgångar			
Kundfordringar	8	39	2 895
Övriga fordringar	9	1 525	970
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	10	3 968	3 247
Likvida medel	11	24 085	14 747
Kortfristiga placeringar	12	0	6 112
Summa omsättningstillgångar		29 618	27 971
SUMMA TILLGÅNGAR		30 136	28 897
SKULDER OCH EGET KAPITAL			
Eget kapital			
Eget kapital	13	8 246	16 029
- därav periodens resultat		-7 783	565
Avsättningar	14	500	1 000
Långfristiga skulder		0	0
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder	15	10 243	5 143
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	16	11 147	6 725
Summa kortfristiga skulder		21 391	11 867
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL		30 136	28 897
Ställda panter			
Ansvarsförbindelser 31 december			
Pensionsförpliktelser enligt KPA	17	20 386	18 656
Tillgångar i pensionsstiftelse		20 386	17 140
Regionförbundets leasingavtal är operationella	18	11	2 393

Kassaflödesanalys (tkr)

Kassaflödesanalys (i tusen kronor)	2018	2017
Likvida medel vid periodens början 1 januari	20 859	18 114
Periodens resultat	-7 783	565
Avskrivningar som belastar detta resultat	434	128
Summa tillförda medel	-7 349	693
Förändring av rörelsekapital exklusive likvida medel		
Ökning (-) eller minskning (+) av kortfristiga fordringar	1 580	-110
Minskning (-) eller ökning (+) av kortfristiga skulder	9 523	1 266
Summa förändring av rörelsekapital	11 103	1 156
Medel från den löpande verksamheten	3 755	1 849
Nettoinvesteringar		
Investeringar i aktier och andelar	0	0
Investeringar i övriga anläggningstillgångar	-27	-104
Summa nettoinvesteringar	-27	-104
FINANSIERING		
Ökning (-) eller minskning (+) av långfristiga fordringar	0	0
Minskning (-) eller ökning (+) av långfristiga skulder	-500	1 000
Summa finansiering	-500	1 000
Förändring av likvida medel	3 228	2 745
Likvida medel inklusive kortfristiga placeringar vid årets slut	24 085	20 859

Noter

Noter (i tusen kronor)		2018	2017
Not 1	Nettointäkter		
	Medlemsavgifter ¹	42 759	40 786
	Regionala medel länsstyrelsen	2 065	2 028
	Uppdragsintäkter och regionala medel	30 008	22 779
	Övriga bidrag	50	53
	Summa nettointäkter	74 883	65 647
Not 2	Övriga rörelseintäkter		
	Konferensintäkter	205	0
	Övriga intäkter	1 021	59
	Summa övriga rörelseintäkter	1 227	59
Not 3	Övriga externa kostnader		
	Bidrag och medfinansiering	-25 206	-19 715
	Konsultkostnader för projekt	-17 350	-15 057
	Gemensamma konsultkostnader	-1 586	-329
	Lokalkostnader	-1 167	-945
	Kontors- och förbrukningsmaterial	-513	-522
	Reparation och underhåll	-129	-71
	Datakommunikation, telefon, porto och kopiering	-293	-266
	Redovisnings-, löne- och revisionstjänster	-579	-681
	Konferenser och sammanträden som arrangerats	-2 083	-1 741
	Konferenser som arrangerats och vidarefaktureras	-72	0
	Resekostnader	-1 066	-767
	Information	-525	-910
	Övriga kostnader	-1 559	-1 402
	Summa övriga externa kostnader	-52 128	-42 406

¹ Medlem	Avgift för 2018 helår kr	¹ Medlem	Avgift för 2018 helår kr
Landstinget Sörmland	33 914 700	Flens kommun	519 282
Eskilstuna kommun	3 236 192	Trosa kommun	363 132
Nyköpings kommun	1 678 585	Oxelösunds kommun	342 601
Katrineholms kommun	1 061 396	Gnesta kommun	323 315
Strängnäs kommun	1 042 279	Vingåkers kommun	278 935

Noter (i tusen kronor)		2018	2017
Not 4	Personalkostnader		
	Löner och ersättningar till anställda	-14 227	-12 364
	Arvoden, uppdragstagare	-1 084	-1 229
	Bilersättningar, traktamenten	-344	-330
	Personalavveckling	-3 183	0
	Delsumma löner och ersättningar	-18 839	-13 923
	Sociala avgifter enligt lag och avtal	-6 904	-5 015
	Pensionskostnader	-4 251	-2 956
	Övriga personalkostnader	-1 298	-684
	Summa soc. Avgifter och pensioner	-12 452	-8 654
	Summa personalkostnader	-31 291	-22 577
	Medelantalet anställda samt sjukfrånvaro		
	Antal tillsvidareanställda	Antal	Antal
	Män	7	6
	Kvinnor	16	14
	Totalt	23	20
	Sjukfrånvaro i %	%	%
	Ålder		
	0-29	0,00%	0,00%
	30-49	0,80%	3,24%
	50	7,80%	1,55%
	Totalt	4,50%	4,79%
	Män	0,00%	0,20%
	Kvinnor	6,60%	4,59%
	Totalt	4,50%	4,79%
	Varav sjukfrånvaro > 60 dagar av total sjukfrånvaro	89,50%	73,04%
Not 5	Avskrivningar		
	Årets avskrivningar	-434	-128
	Nedskrivningar	0	0
	Summa avskrivningar	-434	-128

Noter (i tusen kronor)	2018	2017
Not 6 Materiella anläggningstillgångar		
Ingående ack. anskaffningsvärde	809	1 161
Årets anskaffningar	27	104
Utrangeringar, försäljningar med mera	0	-456
Utgående ack. anskaffningsvärden	836	809
Ingående ack. avskrivninger	-402	-730
Årets avskrivninger	-434	-128
Utrangeringar, försäljningar med mera	0	456
Utgående ack. avskrivninger	-836	-402
Utgående planenligt restvärde	0	407
Not 7 Finansiella anläggningstillgångar, aktier		
Nyköping-Östgötalänken Aktiebolag org nr 556612-6636 ägarandel 18,6%	20	20
ALMI Företagspartner Stockholm Sörmland AB Org.nr 556141-8392 ägarandel 8,5%	499	499
Totalt	519	519
Not 8 Kundfordringar	39	2 895
Not 9 Övriga fordringar		
Redovisad moms	1 525	966
Övriga fordringar	0	4
Totalt	1 525	970
Not 10 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		
Förutbetalda hyror	0	0
Förutbetalda kostnader øvrigt	919	900
Upplupna intäkter projekt	3 049	1 796
Upplupna intäkter øvrigt	0	0
Periodiserade leverantørsfakturor	0	551
Prel. ankomstreg. leverantørsfakturor	0	0
Totalt	3 968	3 247
Not 11 Likvide medel		
Bankmedel likvidkonto	24 085	14 746
Handkassa	0	1
Summa	24 085	14 747

Noter (i tusen kronor)	2018	2017
Not 12 Kortfristige plasseringar		
Penningmarknadsfond Mega	0	6 112
Not 13 Eget Kapital		
Ingående eget kapital	16 029	15 465
Periodens resultat	-7 783	565
Utgående eget kapital	8 246	16 029
Not 14 Avsättningar		
Andra avsättningar	-500	-1 000
Not 15 Leverantørrskulder	-10 243	- 5 143
Not 16 Upplupne kostnader og førutbetalda intæktar		
Personalens kållskatt	-439	-386
Upplupne sociale avgifter og pensjoner	-4 115	-2 965
Semesterlønaskuld og upplupne løner	-5 250	-814
Upplupne kostnader	-1 342	-1 725
Førutbetalda intæktar	0	-835
Summa	-11 147	-6 725
Not 17 Pensjonsforpliktelse		
Avsatt till pensjoner	16 406	15 014
Lønaskatt 24,26 %	3 980	3 642
Summa	20 386	18 656
Pensjonsreserv i SKL:s pensjonstiftelse	17 216	15 040
Avsattning i bokslut	3 170	2 100
Summa	20 386	17 140
Not 18 Leasingavtal med mera		
Regionförbundets samtliga leasingavtal är operationella. Inget av leasingavtalen øverstiger 3 år.	11	2 393



Slutord för Regionförbundet Sörmland

2011 blev jag ordförande för Regionförbundet Sörmland, jag hade dock tidigare deltagit i arbetet som ledamot inom förbundet. Redan då präglades arbetet av IT-frågor, internationella utbildningsprojekt med bland annat Ryssland, medlemskap i AER, Assembly of European Regions. På uppdrag av förbundets medlemmar drev vi frågor kring infrastruktur, kommunikationer, näringslivsutveckling, arbetskraftsförsörjning och kompetensutveckling. Regionförbundet skulle vara en drivkraft för den lokala och regionala utvecklingen i Sörmland och verka för att länet blev en allt viktigare del i hela Stockholm-Mälardalenregionen.

Under alla år har regionfrågan förföljt oss genom olika statliga utredningar men aldrig kommit till skott. Alla ville ha en regionförstoring men alla ville också ha olika gränser och vem man ville samarbeta med. Till slut blev alla överens med sig själva och var och en bildade en egen region. Inte helt lyckat med många små regioner och två stora, Skåne och Västra Götaland. Det positiva är dock att staten får en likartad organisation i hela landet för de regionala utvecklingsfrågorna. För Sörmland innebär det också att tre organisationer blir en vilket stärker oss som region och gentemot vår omvärld.



Frågor som jag minns speciellt är medfinansieringen av Citytunneln, infrastruktursamarbetet inom Mälardalsrådet, "En bättre sats", strukturfonds-samarbetet inom EU, beskedet om att vi nu bygger Ostlänken, utvecklingen av Skavsta och Mälardalens högskola, "Morgonsofforna" i hela länet, värdskapet för AERs sommarskola, Mälartingen, utvecklingen av besöksnäringen genom "Destinationsutveckling Sörmland" och mycket, mycket mera.

Att få vara del i detta utvecklingsarbete har varit en förmån. Att få leda en organisation med så många professionella medarbetare har varit ett nöje. Att få alla kommuner och landstinget att gå åt samma håll har inte alltid varit lätt men väldigt stimulerande i vårt samarbete.

Slutligen vill jag önska Region Sörmland all lycka i sitt kommande arbete för regionens bästa.

Viking Jonsson, ordförande för Regionförbundet Sörmland



**”Det ska vara enkelt att förverkliga sina
drömmar, ambitioner och idéer i Sörmland.”**

 REGIONFÖRBUNDET
SÖRMLAND

Box 325, 611 27 Nyköping
Besöksadress: Storhusqvarn, Västra Kvarngatan 64
Telefon: 0155 778 90 E-post: info@region.sormland.se
www.region.sormland.se



NYKÖPINGS KOMMUN
Kommunledningskontoret
2019-04-30
Dnr: KK19/842

Granskning av bokslut och årsredovisning per 2018-12-31

Revisionsrapport
Regionförbundet Sörmland

KPMG AB

2019-02-27

Antal sidor 5



Regionförbundet Sörmland
Granskning av bokslut och årsredovisning per 2018-12-31
KPMG AB
2019-02-27

1 Inledning och syfte

Vi har på uppdrag av revisorerna i Regionförbundet Sörmland granskat intern kontroll, bokföring och förvaltning i förbundet för räkenskapsåret 2018. Rapporten innehåller iakttagelser från bokslutsgranskningen med avseende på väsentliga poster, och för övriga poster endast om det ansetts nödvändigt mot bakgrund av utförda noteringar i samband med granskningsarbetet.

Vi har tidigare lämnat var rapport från granskning av delårsrapporten för året.

Alla belopp är angivna i tusentals kronor (tkr) om inte annat anges.

1.1 Syftet med granskningen

Granskningens syfte är att pröva om årsredovisningen är upprättad i enlighet med den kommunala redovisningslagen, att årsredovisningen i allt väsentligt ger en rättvisande bild av verksamhetens resultat och ställning samt att beskrivningen av verksamhetens resultat och måluppfyllelse är fullgod.

Med rättvisande bild avses:

- att tillgångar och skulder existerar och avser förbundet,
- att tillgångar och skulder värderats och klassificerats korrekt,
- att förbundets samtliga tillgångar och skulder medtagits,
- att inkomster och utgifter i allt väsentligt periodiserats korrekt, d v s avser verksamhetsåret.
- att god redovisningssed i övrigt uppfylls, bl a vad gäller krav på information i förvaltningsberättelse och tilläggsupplysningar (noter)

Vidare är syftet att granska om en tillfredsställande redovisning ges utifrån kommunallagens krav på att mål och riktlinjer som är av betydelse för en god ekonomisk hushållning ska anges.

1.2 Omfattning

Granskningen av årsredovisningen har inriktats mot väsentliga poster och avvikelser samt omfattar även bedömning av förbundets ekonomiska ställning och utveckling. Granskningen omfattar såväl analytisk granskning som substansgranskning av verifierande underlag.

Granskningen har utförts i enlighet med kommunallag, kommunal redovisningslag samt god revisionsmedel för kommuner, landsting och kommunala förbund.



Regionförbundet Sörmland
Granskning av bokslut och årsredovisning per 2018-12-31
KPMG AB
2019-02-27

2 Förvaltningsberättelsen

Förvaltningsberättelsen ska enligt den kommunala redovisningslagen (kap 4) ge en samlad bild över förbundets utveckling under året samt framtida utveckling. Vidare ska förvaltningsberättelsen innehålla en redovisning av hur utfallet förhåller sig till den budget som fastställts för verksamheten samt ange på vilket sätt ett eventuellt underskott ska regleras. Uppgift om personalförhållanden och sjukfrånvaro skall lämnas.

Förvaltningsberättelsen ska även innehålla en samlad redovisning av förbundets investeringsverksamhet samt en utvärdering av målen för god ekonomisk hushållning.

2.1 Finansiella mål

Förbundets finansiella mål är följande:

- Budget i balans
- Eget kapital på minst 12 mnkr
- Kassalikviditet överstigande 100 %

Under föregående år har den verksamhet som tidigare ingått i förbundet övergått till en gemensam nämnd där landstingen är värdkommun. Målet budget i balans är inte uppfyllt och beror på avvecklingskostnader för förbundet, hade inte förbundet haft dessa kostnader för avveckling samt avsättning till framtida pensioner hade förbundet visat ett positivt resultat om 0,3 mkr. Övriga mål är uppfyllda. Vi bedömer att dessa kostnader ligger inom ramen för målet om god ekonomisk hushållning.

Årets resultat uppgår till -7,8 mkr och balanskravet är inte uppfyllt.

För övrigt bedöms förvaltningsberättelsen ge en tydlig bild av de verksamheter som förbundet bedriver.

2.2 Verksamhetsmål

I årsredovisningen anges mål, uppföljning av mål, budget, utfall och projektslut för varje projekt. Utfallet kommenteras och det finns grund för ekonomisk uppföljning. Vi bedömer att förbundet har god ekonomisk uppföljning. Vi anser att det är viktigt att analysera nyttan med genomfört projekt och eventuella förändringar och konsekvenser som projektet bidragit till.

3 Resultat- och balansräkning

3.1 Resultaträkning

Förbundet redovisar ett negativt resultat på -7 800 tkr jämfört med 565 tkr för år 2017. I delårsbokslutet per 31 augusti prognostiserades ett resultat på -11 480 tkr vid årets slut.



Regionförbundet Sörmland
Granskning av bokslut och årsredovisning per 2018-12-31
KPMG AB
2019-02-27

Årets intäkter uppgår till 76 110 tkr (föregående år 65 705 tkr) att jämföra med budgeterade intäkter på 65 570 tkr. Avvikelsen mot budget förklaras främst med högre intäkter avseende externa intäkter för projekt och aktiviteter för huvudverksamhet.

Verksamhetens kostnader uppgår till 83 890 tkr (föregående år 65 150 tkr) att jämföra med budgeterade kostnader på 65 570 tkr. Kostnadsökningen jämfört mot budget är framför allt hänförlig till huvudverksamheten samt Förbundskontoret.

3.2 Balansräkningen

Nedan kommenteras iakttagelser från granskning av balansposter.

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar har i år skrivits av till fullo med anledning av sammanslagningen med Landstinget.

Det finns inga väsentliga anmärkningar.

Kundfordringar

Årets kundfordringar uppgår till 39 tkr (föregående år 2 895 tkr). Kundfordringarna har stämts av mot reskontran utan väsentlig anmärkning. Minskningen av kundfordring beror på sammanslagningen av Landstinget.

Övriga fordringar

Kortfristiga fordringar uppgår till 5 493 tkr (föregående år 4 217 tkr). De största förändringen jämfört med föregående år beror på högre förutbetalda intäkter för projekt som kommer att avslutas.

Kassa, bank och kortfristiga placeringar

Likvida medel 24 085 tkr (14 747 tkr) är högre än föregående år och förklaras med att förbundet drivit in fordringar och upplupna intäkter då förbundet upplöses. Posten har stämts av mot engagemangsbesked. Kortfristiga placeringar 0 tkr (6 112 tkr) har avslutats under året.

Leverantörsskulder

Vi har granskat posten mot reskontran och även utfört en åldersanalys på leverantörsskulder i syfte att säkerställa att förbundet inte har gamla oreglerade skulder som uppgår till väsentliga belopp. Inga belopp har noterats i åldersanalysen. Posten har ökat med ca 5 mkr mot föregående år, vilket beror på att förbundet har avslutat det som de åtagit sig.



Regionförbundet Sörmland
Granskning av bokslut och årsredovisning per 2018-12-31
KPMG AB
2019-02-27

Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

Posten består av personalrelaterade kostnader på 9 804 tkr (föregående år 4 165 tkr) samt övriga poster 1 342 tkr (2 560 tkr). En förklaring till ökningen är avgångsvederlag om 3,1 mkr till regiondirektören. Vi har utfört periodiseringskontroll för att säkerställa att kostnaderna och intäkterna hänför sig till rätt år. Vi har noterat att två fakturor som avser perioden januari-mars 2019 om totalt 328 tkr som har kostnadsförts 2018. Dessa kostnader har accepterats som upplupna då de är hänförliga till förbundet.

Eget kapital

Balanserade vinstmedel från tidigare år uppgår till 16 029 tkr. Årets resultat visar ett underskott om 7 783 tkr och balanserade vinstmedel uppgår till 8 246 tkr per balansdagen vilket innebär en soliditet på 40 %.

3.3 Övriga noteringar

I samband med sammanslagningen med Landstinget har ett avgångsvederlag beslutats och utbetalats till regiondirektören då anställningen upphört. Detta har granskats och vår bedömning är att beslut har skett i enlighet med gällande regler och riktlinjer. Ordförande har agerat i enlighet med delegationsordningen och beslut från regionstyrelsen.

4 Intern kontroll

Enligt Kommunallagen ska förbundet säkerställa att den interna kontrollen är tillräcklig inom sitt område. Vi har granskat väsentliga processer i förbundet. Följande processer har granskats:

- Bokslutsprocessen
- Intäktsprocessen

Vi har även tagit del av och läst samtliga protokoll, granskat moms och andra skatter och avgifter på helårsbasis.

Inga brister noterats och den interna kontrollen bedöms på en övergripande nivå som tillfredsställande

KPMG, den 26 mars 2019

Susann Eriksson
Auktoriserad revisor

KS §

Dnr KK19/363

**Godkännande av årsredovisning 2018 för kommunalförbundet
Sörmlands kollektivtrafikmyndighet**

Revisorerna i kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet har granskat årsredovisningen för 2018 och gör bedömningen att direktionen i allt väsentligt bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt, att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande, att direktionens interna kontroll har varit tillräcklig, samt att resultatet enligt årsredovisningen är förenligt med de finansiella mål och verksamhetsmål som direktionen uppställt.

Kommunstyrelsens förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att godkänna årsredovisningen 2018 för kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet.

Kommunfullmäktige

Godkännande av årsredovisning 2018 för kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet

Bakgrund

Revisorerna i kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet har granskat årsredovisningen för 2018 och gör bedömningen att direktionen i allt väsentligt bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt, att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande, att direktionens interna kontroll har varit tillräcklig, samt att resultatet enligt årsredovisningen är förenligt med de finansiella mål och verksamhetsmål som direktionen uppställt.

Kommunstyrelsens förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att godkänna årsredovisningen 2018 för kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet.



Anna-Karin Lindblad

Tf kommundirektör

Peter Knutsson

Biträdande tf kommundirektör

NYKÖPINGS KOMMUN
Kommunledningskontoret
2019-05-01
Dnr: KKP/363



KOMMUNALFÖRBUNDET
Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet
2018
Årsredovisning



Påstigande tågtrafik

Jmf med samma period 2017:
Nyköpingsbanan + 8 %
Svealandsbanan + 7 %
Sörmlandspilen - 1 %
UVEN + 3 %
Gnestapendeln + 4 %

Årets resultat

Innan slutreglering av
medlemsavgifter:
56,6 miljoner

Efter slutreglering:

83 kr

Ekonomiskt utfall

53 730 tkr

Jmf med budget
Totalt: 56 593 tkr
Allmän: 52 242 tkr
Särskild: 4 350 tkr

Påstigande buss

Inkl. skolkort

12,4 miljoner

Ökning med 7 %
(4 % exkl. skolkort och fria resor)
jmf 2017

Hållbart Medarbetar- engagemang

76

2017: 80

Servicecenter

Trevliga, tillmötesgående och
professionella
Högsta betyg är 5
2017: 4,79

4,93

(Augusti 2018: 5,0)

Nöjd Kund Index

Resande i allmänna kollektivtrafiken	Resande i särskilda kollektivtrafiken
63 %	4,39 av 5

Nyckeltal 2018

Total sjukfrånvaro

Helår 2017: 6,3 %

5,7 %

Antal genomförda serviceresor

Ökning med 4,8 %

425 683

Förnybara drivmedel

Allmänna kollektivtrafiken	Särskilda kollektivtrafiken
-------------------------------	--------------------------------

97 %

Enligt gröngas-
principen: 100 %

2017: 99 %

88 %

2017: 88 %

Antal medarbetare

Månadsanställda 31 december
60 % kvinnor, 40 % män

72

2017: 74

Antal registrerade på Mina sidor

Ökning med 62 % jmf med 2017

31 041

Fria resor för skolungdom

Antal påstigande
(i snitt 26 resor per kort)

470 000

Page 3 of 83

Intäktsutveckling

Försålda produkter exkl.
skolkort jmf med helår 2017

+ 4 %

INNEHÅLL

Myndighetens ordförande har ordet	6
Vår förvaltningsberättelse	7
Sammanfattning	8
Direktionens arbete under året	12
Strategisk samverkan för en bättre kollektivtrafik	15
Väsentliga händelser under året	16
Verksamheten ur olika perspektiv	18
Medborgarperspektivet	19
Trafikförsörjningsperspektivet	24
Medarbetarperspektivet	38
Ekonomiskt perspektiv	41
Verksamhetens måluppfyllelse	44
Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning.....	45
Funktionell kollektivtrafik.....	46
Attraktiv kollektivtrafik.....	49
Effektiv kollektivtrafik.....	52
Tillgänglig kollektivtrafik.....	55
Riskbedömning avseende verksamhetens framtida måluppfyllelse.....	57
Årets arbete med intern kontroll	58
Verksamhetens förväntade utveckling	59
Finansiell redovisning	61
Driftredovisning.....	62
Resultaträkning och balansräkning.....	64
Kassaflödesanalys.....	65
Fördelning per medlem.....	66
Noter.....	78
Redovisningsprinciper.....	81
Revisionsberättelse	82

MYNDIGHETENS ORDFÖRANDE HAR ORDET



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

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

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

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

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

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

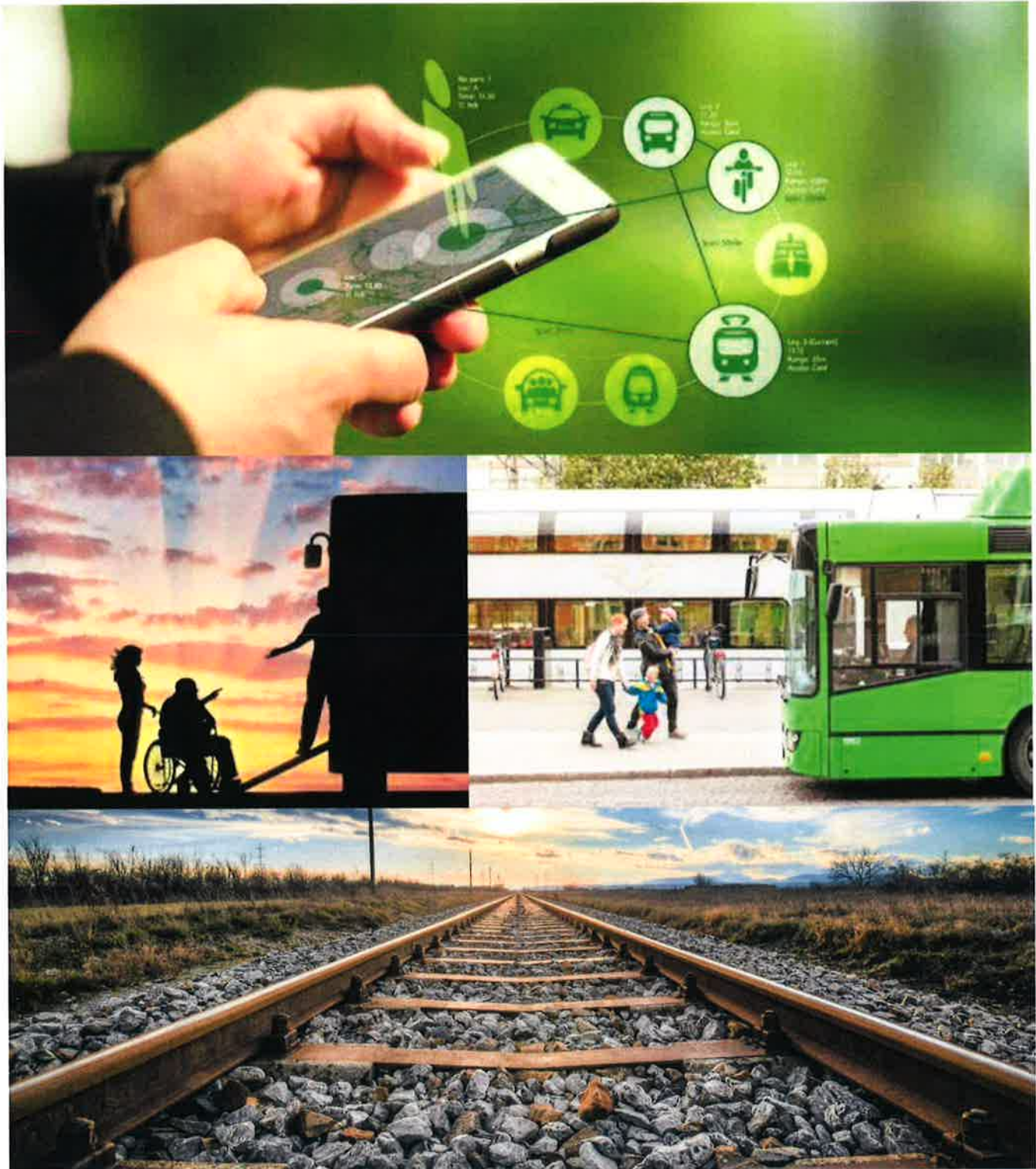
När vi nu lägger detta förändringsår bakom oss gör vi det trygga i vetskapen att vi har gjort allt vi kan för att på bästa sätt kliva in som en del i Region Sörmland. Det har vi lyckats med samtidigt som vi också avsevärt har förbättrat den lokala kollektivtrafik som bara blir allt viktigare för sörmlänningarna.

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

Monica Johansson
Ordförande

VÅR FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Här berättar vi om myndighetens arbete och vad som har hänt under det gångna året 2018. Vi redogör också för verksamheten ur olika perspektiv samt om årets måluppfyllelse innan vi slutligen blickar framåt mot de utmaningar som ligger framför oss i den närmaste framtiden.



SAMMANFATTNING

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

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

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

Fortsatt aktiv utveckling av tjänster och produkter

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

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

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

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

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

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

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

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

Aktivt deltagande i regionala och nationella trafikforum

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

Fler som reser

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

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

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

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

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

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

Kundservice

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

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

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

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

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

Fortsatt modernisering och digitala tillgänglighet

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

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

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

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

En tillgänglig kollektivtrafik enligt nationella kriterier

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

Sörmlandstaxan under året

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

Vi fortsätter att vara gröna

Måluppfyllelsen fortsätter vara god även på miljöområdet. Tågtrafiken bedrevs under året på miljömärkt el och busstrafiken i länet i stort på förnybara drivmedel. Måluppfyllelsen för förnybara drivmedel i busstrafiken

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

Nöjd Kund Index

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

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

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

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

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

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

Medarbetarna

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

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

Ekonomiskt perspektiv

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

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

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

Internkontroll

Internkontrollen har under året anpassats till följd av den

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

Total nettokostnad

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

Nettokostnad allmän

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

Nettokostnad särskild

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

Tabellerna ovan visar medlemmarnas kostnader för sin verksamhet i myndigheten. I tabellerna redovisas budget, prognos och utfall för 2018 samt budgetavvikelse/slutreglering. Tabellerna redovisar total nettokostnad samt en uppdelning av nettokostnaden på allmän och särskild kollektivtrafik

DIREKTIONENS ARBETE UNDER ÅRET

Myndighetens direktion, som är vårt beslutande organ, har under 2018 sammanträtt vid fyra ordinarie tillfällen.

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

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

Vid direktionens samtliga sammanträden har det bland annat informerats om frågor kring arbetet med Program Trafik 2019-2021, Ny Trafik, arbetet inför Sörmland som länsregion samt om status i trafik och avtal.

Ordinarie sammanträden

Här följer en sammanfattning av de viktigaste punkterna som behandlats på direktionens ordinarie sammanträden.

1 mars 2018

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

Övriga beslut om:

- Samråd om Verksamhetsplan och budget 2019 (2020-21)
- Nominering av styrelseledamöter med mera i Länstrafiken Sörmland AB
- Instruktioner till stämмоombud vid årsstämma i Länstrafiken Sörmland AB
- Instruktioner till stämмоombud vid årsstämma i Mälardalstrafik AB (MÄLAB)
- Instruktioner till stämмоombud vid årsstämma i AB Transitio
- Avrapportering internkontrollplan 2017
- Översyn av Sörmlandstaxan
- Anpassning av Sörmlandstrafikens resevillkor
- Ansökan om medlemskap i Svensk Kollektivtrafik
- Status i trafikbeställningarnas utredningsuppdrag från medlemmarna
- Fastställande av internkontrollplan 2018

Information om bland annat:

- Planeringsprocessen inför T19
- Olyckan på Väg 52

3 maj 2018

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

Övriga beslut om:

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

Information om bland annat:

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

4 oktober 2018

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

Övriga beslut om:

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

Information om bland annat:

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

21 november 2018

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

Övriga beslut om:

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

Information om bland annat:

- Information från AB Transitio
- Förstudie – Serviceresor Sörmland 2021

MYNDIGHETENS LEDAMÖTER OCH ERSÄTTARE

(per 1 januari 2018)

Landstinget Sörmland

Ledamöter: Monica Johansson (S), tillika ordförande
Mattias Claesson (C), Carl Werner (MP), Magnus Leivik
(M) och Ingrid Jerneborg Glimne (M)

Ersättare: Greta Suvén (MP), Christer Kax Sundberg
(L), Jan Norberg (Våfp), Christina Södling (S) och Ulf
Westerberg (M)

Eskilstuna kommun

Ledamot: Sarita Hotti (S)

Ersättare: Ingrid Sermeno Escobar, (-)

Flens kommun

Ledamot: Jan-Erik Larsson (S)

Ersättare: Roger Tiefensee (C)

Gnesta kommun

Ledamot: Ann-Sofie Lifvenhage (M)

Ersättare: Johan Rocklind (S)

Katrineholms kommun

Ledamot: Göran Dahlström (S)

Ersättare: Lars Härnström (M)

Nyköpings kommun

Ledamot: Urban Granström (S)

Ersättare: Anna af Sillén (M)

Oxelösunds kommun

Ledamot: Catharina Fredriksson (S)

Ersättare: Dag Bergentoft (M)

Strängnäs kommun

Ledamot: Jacob Högfeldt (M)

Ersättare: Leif Lindström (S)

Trosa kommun

Ledamot: Daniel Portnoff (M), tillika vice ordförande

Ledamot: Ann-Sofie Soleby-Eriksson (S)

Vingåkers kommun

Ledamot: Anneli Bengtsson (S)

Ersättare: Christer Nodemar (M)

HEL- OCH DELÄGDA BOLAG, INTRESSEBOLAG OCH MEDLEMSFÖRENINGAR

Länstrafiken Sörmland AB

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet äger aktier i Länstrafiken Sörmland AB till 100 procent. Länstrafiken Sörmland AB äger i sin tur Länstrafiken Mälardalen AB till 33 procent.

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

Vid årsstämman hanterades sedvanliga bolagsstämmo-ärenden. Styrelseledamöter i Länstrafiken Sörmland AB var under året Monica Johansson (styrelseordförande), Daniel Portnoff och Sarita Hotti.

Mälardalstrafik AB (MÅLAB)

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

AB Transitio

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet äger aktier i AB Transitio till fem procent och äger tillsammans med 20 landsting/regioner och kollektivtrafikmyndigheter AB Transitio. Myndighet har inget engagemang i ägarråd eller styrelse hos AB Transitio men deltar i styrgruppen kopplat till upphandlingen av fordon för AMT-projektet.

Samtrafiken Sverige AB

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet är aktieinnehavare i Samtrafiken Sverige AB men har inte något engagemang i styrelsen.

STRATEGISK SAMVERKAN FÖR EN BÄTTRE KOLLEKTIVTRAFIK

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet har samarbete både internt med myndighetens medlemmar och med övriga regionala organ i Sörmland och Mälardalen. Samarbete sker också på en nationell nivå. Våra relationer med trafikföre-

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

Prioriterade ordinarie forum som myndigheten deltog i eller sammankallade till 2018

En Bättre Sits

En Bättre Sits (EBS) är ett transportpolitiskt samarbete mellan ett stort antal intressenter i sju län som arbetar tillsammans för en sammanhållen hållbar region med infrastruktur och kollektivtrafik.

SKL

Sveriges kommuner och landsting (SKL) ger stöd i form av intressebevakning, rådgivning och verksamhetsutveckling i arbetet med mål för länens kollektivtrafik. SKL bjuder tillsammans med Svensk Kollektivtrafik in förvaltningscheferna till nationella så kallade RKTМ-träffar (regionala kollektivtrafikmyndigheter).

MÄLAB

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

Svensk Kollektivtrafik

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

Läns pensionärsråd och rådet för funktionshinderfrågor

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

Kollektivtrafikhandläggarnätverket

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

Regionala transportgruppen

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

Diverse nätverk

Representanter från myndigheten deltar i planeringschefsnätverk, juristnätverk, ekonomichefsnätverk, kommunkonferensnätverk samt kommunikationschefsnätverk tillsammans med deltagare från exempelvis Landstinget Sörmland, Regionförbundet Sörmland, länsstyrelsen samt kommuner.

VÄSENTLIGA HÄNDELSE UNDER ÅRET

JANUARI

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

FEBRUARI

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

MARS

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

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

APRIL

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

MAJ

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

JUNI

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

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

JULI

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

AUGUSTI

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

Publishingprisets kategori "Informationssajter offentlig och ideell sektor 2".

SEPTEMBER

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

OKTOBER

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

NOVEMBER

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

DECEMBER

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

DE FÖRSTA VECKORNA 2019

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

VERKSAMHETEN UR OLIKA PERSPEKTIV

I det här avsnittet redovisas verksamheten ur fyra perspektiv: medborgarperspektivet om information, nöjdhet och attityder, trafikförsörjningsperspektivet om trafiken, samordningen och

avtalen, medarbetarperspektivet om vår personalsituation och kompetensförsörjning samt det ekonomiska perspektivet om vår ekonomiska hushållning och intäktsutveckling.



MEDBORGARPERSPEKTIVET

All vår verksamhet syftar i grunden till att skapa bästa tänkbara förutsättningar för våra medborgare. Kontakt, dialog och information till resenärerna är viktiga verktyg för att uppnå detta. Servicecenter och

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

Servicecenter Sörmland – medborgarnas kontaktyta för hållbara resor

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

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

Fler resenärer sökte och fick förseningsersättning

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

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

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

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

Måttlig ökning av samtal kring serviceresor

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

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

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

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

Station 360 – kundservice och försäljning i Eskilstuna

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

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

Kontrollverksamheten under året

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

Facebooksida öppnade upp ny kontaktyta

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

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

Specialsajt för ökad inblick tog tredjeplats på Publishingprisets gala

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

Nya rutiner för hantering av personuppgifter

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

Besöksstatistik för Sörmlandstrafiken.se

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

Sörmlandstaxan

Sörmlandstaxan infördes 1 oktober 2016 och gäller på

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

Fria sommarresor för länets skolungdomar

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

Fria sommarresor för Katrineholms seniorer

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

Myndigheten i media

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

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

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

Översyn av medierutiner och fördjupad medieträning

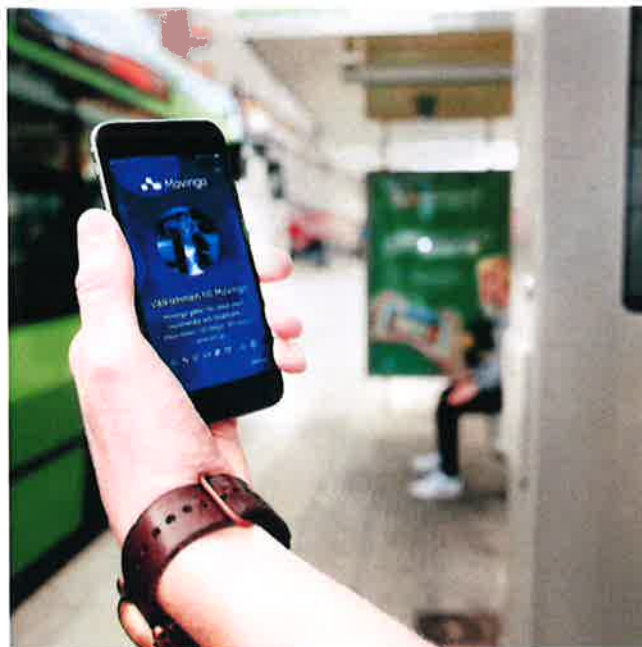
Myndigheten har under året genomfört en översyn av medierutiner som resulterat i en checklista och förslag på ytterligare åtgärder för en effektiv mediehantering. Under hösten har vi också genomfört fördjupad medieträning med utvalda nyckelpersoner på myndigheten. Detta för att uppnå största möjliga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

App- och Swishförsäljningen fortsätter att öka

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

Företagsförsäljning

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



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

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

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

Attityder och nöjdhet

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

Allmänna kollektivtrafiken

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

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

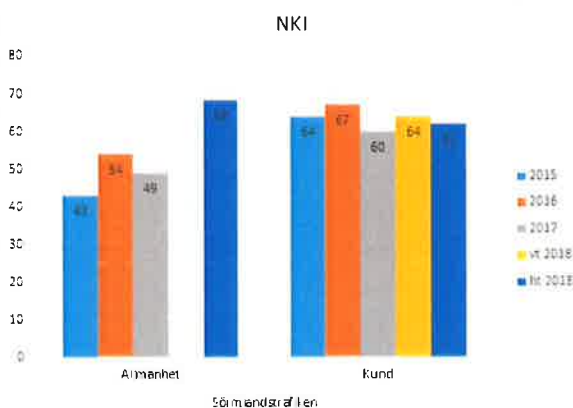
Särskilda kollektivtrafiken

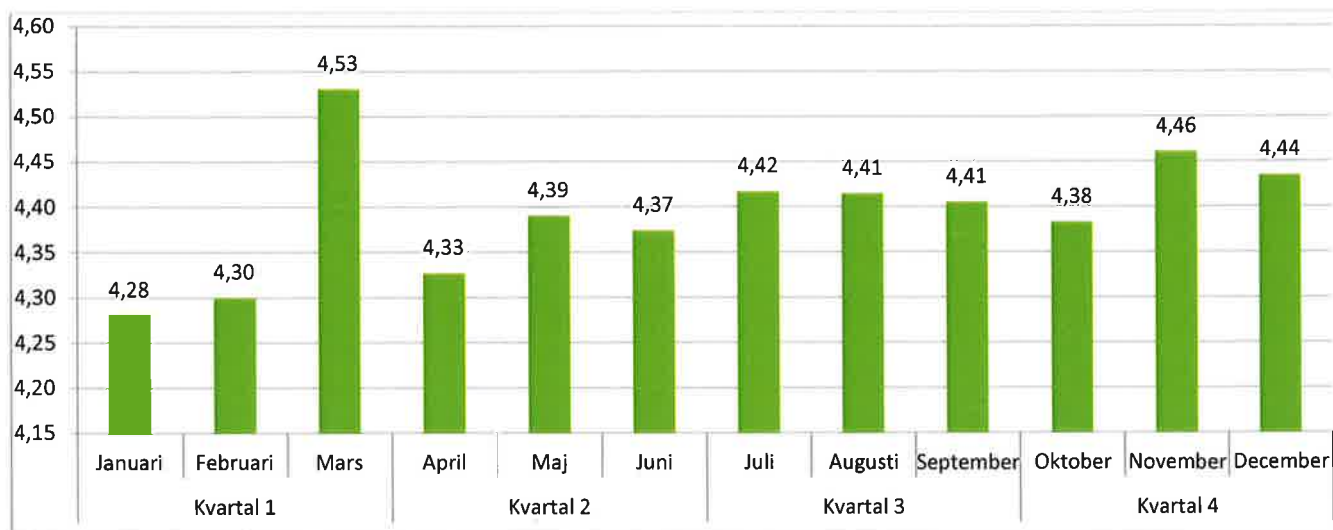
För den särskilda kollektivtrafiken utförs varje månad en kundundersökning med 100 resenärer via telefon för att mäta kundnöjdheten inom serviceresor, vilket inkluderar både färdtjänst och sjukresor. Kundundersökningen omfattar sju frågor och kunderna får möjlighet att betygsätta verksamheten. Betygsättningen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

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

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

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





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

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

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

TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPERSPEKTIVET

Trafikförsörjningsperspektivet redogör för trafiken samt för trafikstödjande funktioner och system. Detta innefattar nytt regionaltågssystem i Mälardalen– Ny Trafik 2017 – samt tåg- och busstrafikavtalen. Här ingår också verksamhetsgrenen serviceresor.

Avsnittet redogör även för samordning av den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken, om produkt- och intäktsutveckling samt om upphandlingsarbetet inom ramen för Program Trafik 2019-2021.



Ett samordnat trafiksystem

Ett av myndighetens uppdrag är att få länets kollektivtrafik att utgöra ett sammanhållet och integrerat trafiksystem. I enlighet med myndighetens uppdrag och medlemmarnas ambition om att öka samordningen mellan den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken har de nya avtalen för serviceresor och skolskjuts för den särskilda kollektivtrafiken möjliggjort att samordna resor inom den allmänna anropsstyrda kollektivtrafiken och den anropsstyrda särskilda kollektivtrafiken. Från 1 januari 2017 körs den allmänna anropsstyrda kollektivtrafiken och kompletteringstrafiken med fordon inom avtalen för den särskilda kollektivtrafiken. Detta gör det möjligt att använda befintliga fordon mer effektivt med en högre belägningsgrad och mer samåkning mellan resenärgrupper.

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

Tågtrafiken

Ökat resande – trots banarbeten och störningar

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

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

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

av ombyggnation vilket påverkade Gnestapendeln resenärer då bussar ersatt tågtrafiken.

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



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

För att fortlöpande följa upp tidtabellsarbetet hade myndigheten, tillsammans med främst Mälardalstrafik, ett stort antal avstämningar under året. Huvudsakligen har arbetet fokuserat på att få en körbar tidtabell för samtliga turer, i möjligaste mån utan tidskrävande förbigångar (omkörningar). Processen präglades återigen av den stora trängseln i Mälardalen, planeringen underlättades dock något i och med att en operatör (SKJB med Blå tåget) väljer Mälärbanan istället för Västra stambanan för sina tåg. Därmed har Sörmlandspilen kunnat få en förhållandevis bra tidtabell. Trängseln, i kombination med Trafikverkets prioriteringskriterier som missgynnar tåg med stort inslag av pendlare till förmån för snabbtåg, utgör i grunden dock fortsatt ett strategiskt hot för våra regional- och pendeltåg.

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

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

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

Trafikavtalen

Den regionaltågstrafik som är upphandlad av Mälardalstrafik drivs av SJ inom ramen för övergångsavtalet 2017-21. Avtalet gäller för följande linjer:

- Svealandsbanan (Uppsala/Arlanda) Stockholm-Eskilstuna-Arboga (Örebro)
- Sörmlandspilen Stockholm-Katrineholm-Hallsberg
- UVEN Sala-Eskilstuna-Norrköping-Linköping
- Nyköpingsbanan Stockholm-Nyköping-Norrköping (Linköping)

Syftet med övergångsavtalet är att främja en säker övergång från den befintliga till den nya trafiken. Ett exempel är att minimera risken för trafikstörningar i samband med att de nya fordonen och den nya depån i Eskilstuna tas i drift.

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

Det finns ytterligare ett tågtrafikavtal, nämligen mellan Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet och Stockholms läns landsting (SLL). Det avser trafiken och övriga tjänster på Gnestapendeln Södertälje Centrum-Järna-Gnesta.

Sörmlands kostnader för trafiken med regionaltågen och Gnestapendeln, inklusive banavgifterna och länskortsavtalet, uppgick 2018 till ungefär 126 miljoner kr.

Resandet med tågtrafik

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

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

Resenärer med Sörmlandstrafikens månadskort, inklusive Skolkort län, kan använda regionaltågen för resor inom länet. Antalet påstigande med dessa kort räknas normalt bara en vecka per år och räknas sedan upp för att erhålla ett årsvärde. Knappt 400 000 sådana resor antas ha genomförts under 2018 men siffrorna är osäkra och det behövs en ny ombordräkning.

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

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

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

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

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

Totalt antal påstigande tåg Sörmland 2018	Påstigande	Förändring (%)
	3 067 000	4 %

Busstrafiken – en överblick

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

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

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

Trafikavtalen – kontinuerlig uppföljning och nya avtal

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

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

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

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

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

Ett antal allvarliga incidenter

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

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

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

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

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

kommer att kompletteras så fort polisutredningen är avslutad.

Förarutbildningen

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

Resandet i busstrafiken

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

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

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

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

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

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

Efter den stora trafikomläggningen inom landsbygdstrafiken vid årsskiftet 2012/13 präglades första halvåret 2013 av en svag utveckling med minskat resande. Sedan hösten 2013 har resandet vänt upp och den positiva utvecklingen har accelererat sedan hösten 2015. Förutom en mer attraktiv trafik, också genom nya Sörmlandstaxan, ser vi ett antal omvärldsfaktorer som viktiga förklaringar: Folkmängden har ökat relativt kraftigt de senaste åren, huvudsakligen genom invandring och därmed personer som i lägre utsträckning

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

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

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

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

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

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

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

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

Anropsstyrd allmän kollektivtrafik

Sedan 1 januari 2017 utförs den anropsstyrda trafiken inom avtalen för serviceresor och skolskjuts. På så sätt samplaneras resorna vilket är ett led i myndighetens uppdrag att samordna kollektivtrafiken. Den anropsstyrda allmänna trafiken som idag finns inom myndighetens uppdrag består av skärgårdstrafik i Nyköpings kommun, kompletteringstrafik och linjelagd trafik där resan måste bokas på förhand. Förutom skärgårdstrafiken, som fortsatt beställs direkt hos skepparen, sker bokningarna via Servicecenter. Under 2018 genomfördes 3 547 anropsstyrda resor. Inom kompletteringstrafiken genomfördes 289 resor. För skärgårdstrafiken genomfördes 631 resor under 2018. Nytt avtal för skärgårdstrafiken har upphandlats med trafikstart 1 juni 2019, för närvarande pågår uppstart av trafiken.

Anropsstyrd särskild kollektivtrafik

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

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

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

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

Ett antal incidenter

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

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

Resandet inom den anropsstyrda särskilda kollektivtrafiken

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

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

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

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

Antal genomförda resor	jan-18	feb-18	mar-18	apr-18	maj-18	jun-18	jul-18	aug-18	sep-18	okt-18	nov-18	dec-18	Totalt 2018
Totalt	36 831	34 513	38 927	35 832	38 314	32 521	24 394	33 880	36 401	40 847	40 194	33 029	425 683
därav färdtjänst	13 814	13 772	15 760	14 475	15 880	14 177	11 709	14 070	14 591	15 993	15 621	14 452	174 314
därav omsorgsresor	9 026	8 134	8 741	8 283	8 472	7 531	4 560	8 606	8 317	9 840	9 741	6 840	98 091
därav sjukresor	9 179	8 389	9 171	8 550	8 876	7 661	6 585	7 760	8 245	9 432	9 271	7 930	101 049
därav skol- och särskolesresor	4 286	3 692	4 624	3 986	4 562	2 650	1 099	2 901	4 716	5 040	5 063	3 364	45 983
därav övrigt	526	526	631	538	524	502	441	543	532	542	498	443	6 246
Eskilstuna, totalt	15 285	14 033	16 509	15 153	16 508	13 222	8 237	13 883	15 928	17 425	17 325	13 234	176 742
därav färdtjänst	4 792	4 739	5 662	5 302	5 913	5 228	4 207	5 030	5 386	5 638	5 730	5 401	63 028
därav omsorgsresor	6 023	5 442	6 022	5 702	5 858	5 195	2 834	5 787	5 657	6 560	6 354	4 349	65 783
därav skol- och särskolesresor	4 286	3 692	4 624	3 986	4 562	2 650	1 099	2 901	4 716	5 040	5 063	3 364	45 983
därav övrigt	184	160	201	163	175	149	97	165	169	187	178	120	1 948
Flen, totalt	2 019	1 842	1 902	1 910	2 051	1 875	1 176	1 838	1 975	2 161	1 990	1 614	22 353
därav färdtjänst	989	935	1 012	1 013	1 169	1 093	750	1 014	1 168	1 210	1 096	983	12 432
därav omsorgsresor	1 030	907	890	897	882	782	426	824	807	934	894	631	9 904
därav övrigt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	17
Gnesta, totalt	995	942	948	922	851	750	633	787	771	976	1 034	865	10 474
därav färdtjänst	912	852	854	847	794	728	549	673	678	826	833	656	9 202
därav omsorgsresor	83	89	94	75	57	22	84	114	93	149	201	209	1 270
därav övrigt	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2
Katrineholm, totalt	1 428	1 502	1 652	1 489	1 533	1 307	1 160	1 277	1 303	1 548	1 388	1 281	16 868
därav färdtjänst	1 426	1 500	1 652	1 489	1 533	1 307	1 160	1 275	1 303	1 548	1 384	1 281	16 858
därav omsorgsresor	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
därav övrigt	2	2	0	0	0	0	0	2	0	0	4	0	10
Nyköping, totalt	2 546	2 468	2 707	2 459	2 829	2 613	2 409	2 670	2 785	3 038	3 067	2 736	32 327
därav färdtjänst	2 205	2 170	2 409	2 150	2 507	2 290	2 044	2 291	2 427	2 590	2 596	2 362	28 041
därav skol- och särskolesresor							0	0	0	0	0	0	
därav omsorgsresor	341	298	298	309	322	323	365	379	358	448	471	374	4 286
därav övrigt	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oxelösund, totalt	951	884	886	755	808	807	561	886	842	989	975	819	10 163
därav färdtjänst	541	583	633	511	565	503	392	546	576	639	645	600	6 734
därav omsorgsresor	410	301	253	244	243	304	169	340	266	350	330	219	3 429
därav övrigt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Strängnäs, totalt	2 615	2 585	2 912	2 691	2 764	2 372	2 007	2 585	2 521	2 994	2 842	2 534	31 422
därav färdtjänst	1 705	1 745	2 017	1 874	1 929	1 697	1 561	1 768	1 725	2 053	1 815	1 801	21 690
därav omsorgsresor	907	836	892	816	833	671	443	817	794	939	1 025	732	9 705
därav övrigt	3	4	3	1	2	4	3	0	2	2	2	1	27
Trosa, totalt	996	1 031	1 183	1 015	1 167	989	849	1 171	1 027	1 227	1 314	1 101	13 070
därav färdtjänst	862	873	1 033	881	1 010	852	715	962	819	924	1 001	891	10 823
därav omsorgsresor	134	158	149	133	157	136	134	209	208	303	313	210	2 244
därav övrigt	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	3
Vingåker, totalt	480	478	631	515	580	578	436	647	643	722	674	593	6 977
därav färdtjänst	382	375	488	408	460	479	331	511	509	565	521	477	5 506
därav omsorgsresor	98	103	143	107	120	98	105	136	134	157	153	116	1 470
därav övrigt	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Landstinget, totalt	9 516	8 748	9 597	8 923	9 223	8 008	6 926	8 136	8 606	9 767	9 585	8 252	105 287
därav sjukresor	9 179	8 389	9 171	8 550	8 876	7 661	6 585	7 760	8 245	9 432	9 271	7 930	101 049
därav övrigt	337	359	426	373	347	347	341	376	361	335	314	322	4 238

Samordningsvinst – ett mått på effektivitet

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

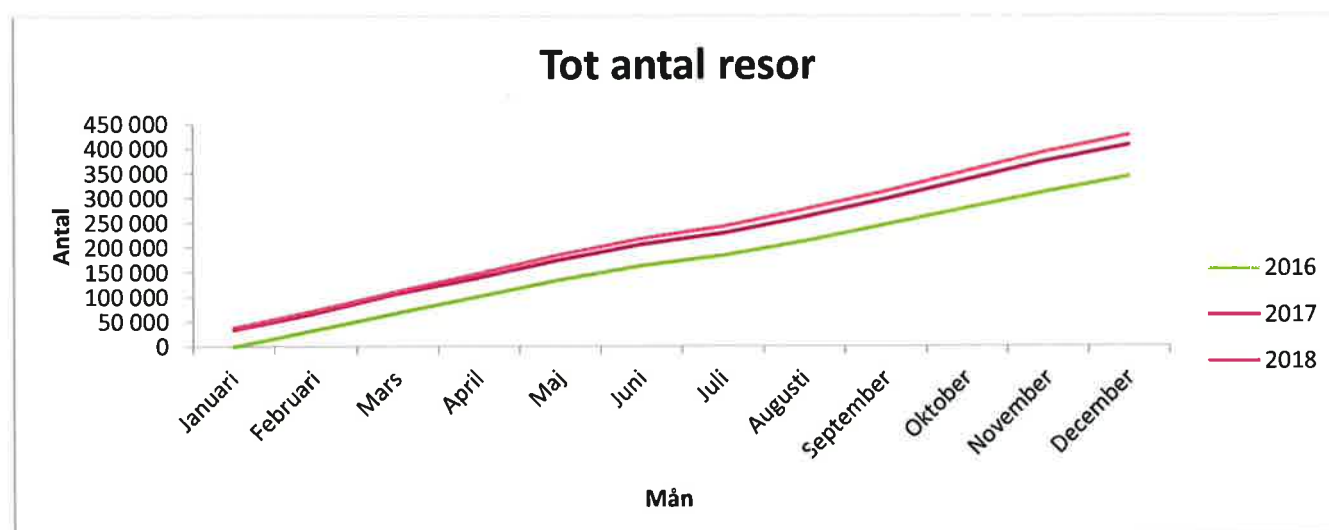
Kilometrar är ett värde som är bestående över tid oavsett vilken ersättningsmodell som gäller och därför är den nya beräkningen baserad på detta. Vi jämför därför den sträcka som fordonen faktiskt har kört med hur långt de skulle ha kört om alla resor hade gått direkt från startpunkt till slutdestination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

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

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

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

Antal genomförda resor 2016, 2017 och 2018



PRODUKT- OCH INTÄKTSUTVECKLING

Skolkort

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

Periodkort

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

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

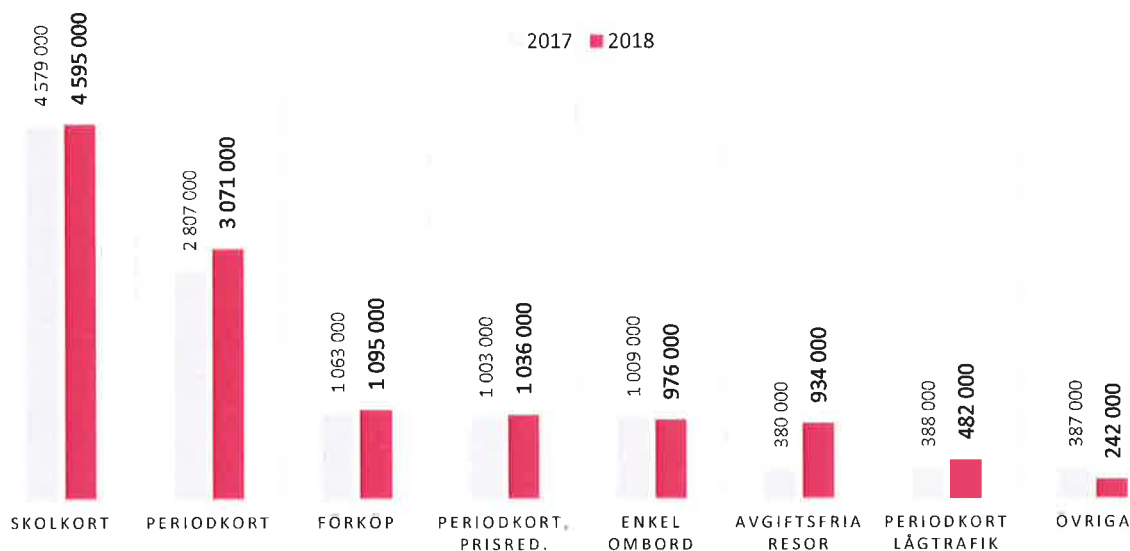
Förköp

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

Enkel ombord

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

ANTAL PÅSTIGNINGAR EFTER PRODUKT, 2017 OCH 2018



Antal påstigningar 2018, per produktkategori

Avgiftsfria resor

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

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

Lågtrafikkort

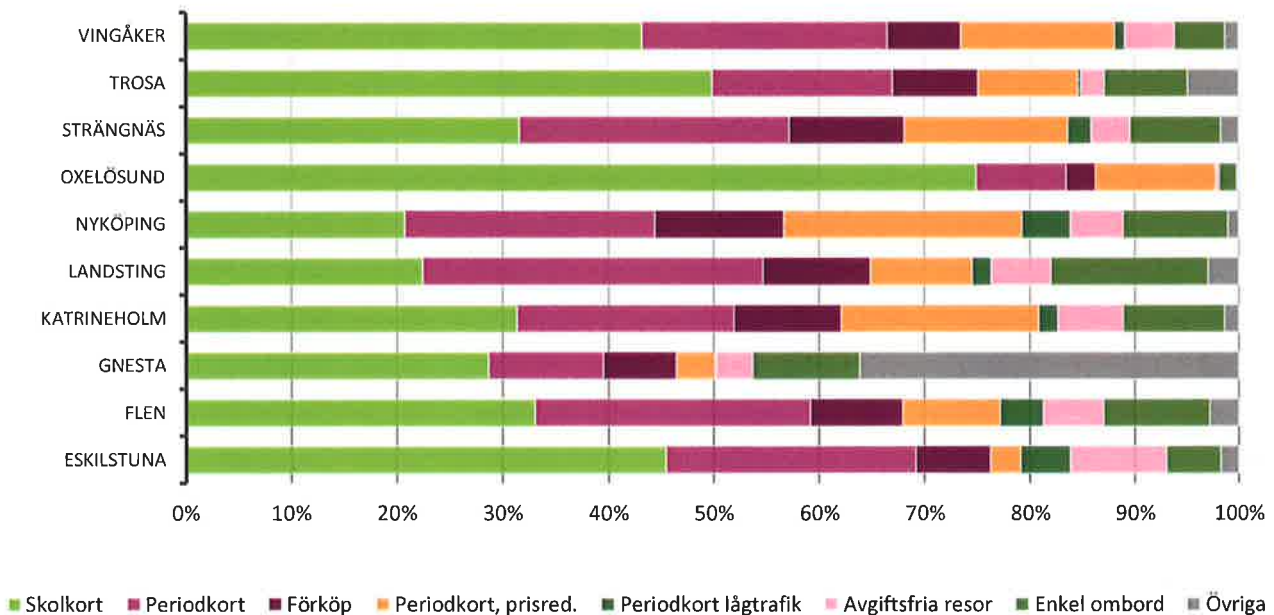
De prisvärda lågtrafikkorten (månadskort utan giltighet i rusningstid) ökade med 24 procent och är nu ett vanligt inslag i samtliga kommuner.

Övriga

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

Med hjälp av nedanstående diagram kan de olika produkternas popularitet i respektive medlems trafik jämföras. Det syns tydligt att skolkorten är av mycket stor betydelse överallt, Oxelösund sticker ut då kommunen enbart finansierar en linje (615) med primärt uppdrag för transport till och från skolorna. Landstingets regionala linjer har en högre andel resenärer med pendlarprodukter än i övriga medlemmars trafik. I Eskilstunas trafik har prisreducerade 30 dagarsbiljetter bara en relativt liten betydelse vilket beror på att de så kallade elevkortet ges till samtliga skolelever. I Gnesta kommun gäller SL:s 30-dagarskort och dessa nyttjas frekvent i Gnestas trafik vilket syns i diagrammet genom den höga andelen övriga resor. Inga fria sommarresor genomfördes i Oxelösunds trafik, vilket beror på att Linje 615 inte körs på sommaren.

Andel påstigande efter produktkategori i resp. medlems trafik 2018



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

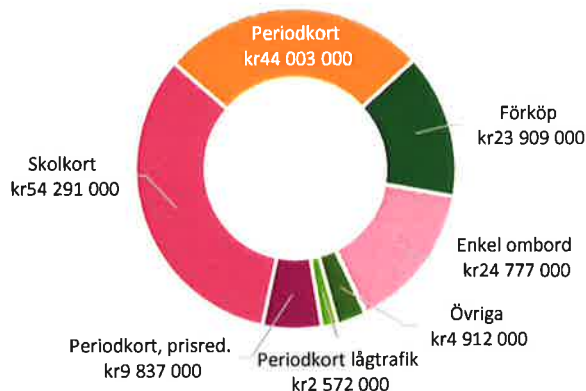
Huvudförklaringen bakom denna utveckling är att resandet ökar. Intäktsutvecklingen (+4 procent) är dock inte lika positiv som resandeutvecklingen (+7 procent) vilket främst beror på att resandet har drivits på av förhållandevis prisvärda produkter och inte minst avgiftsfria resor, se även tabellen med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

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

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

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

INTÄKTER 2018 PER PRODUKTKATEGORI



Fastigheter och depåer

Genom myndighetens fastighetsplan har vi arbetat systematiskt med förvaltning av de fastigheter som myndigheten äger. Planen som beskriver behoven av åtgärder på 10 års sikt har gett oss en bra bild över åtgärder som genomförs årligen och vissa även med allvarlighetsgrad. Fastighetsplanen omfattar samtliga åtta fastigheter: depåerna i Vingåker, Katrineholm, Flen, Strängnäs, Trosa, Eskilstuna och i Nyköping samt Kaffestugan, som är en raststuga främst för förare i Nyköping. Fastighetsplanen ger också en bra översikt vad gäller uppskattade kostnader under de närmsta 10 åren per fastighet.

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

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

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

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

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

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

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

De tekniska systemen

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

Betal- och realtidssystemet

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

Projektet BORIS

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

Appen för allmänna kollektivtrafiken

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

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

Planeringssystem för den särskilda kollektivtrafiken

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

Appen och webb för särskild kollektivtrafik

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

Informationsskärmar på resecentrum

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

Kommunikationsradiosystem

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

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

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

Telefoni

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

Systemtjänster för Movingo (BRUM)

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

MEDARBETARPERSPEKTIVET

Vår myndighet är en levande och lärande organisation med mål att skapa en attraktiv kollektivtrafik för hållbar tillväxt och utveckling. Våra ledstjärnor är att ha kunden i centrum, inta en strategisk ledning av kollektivtrafiken, ta tydligt ansvar för uppdraget och skapa en effektiv organisation.

Vårt arbete kännetecknas av stolthet och engagemang över att bidra till samhällsutvecklingen.

Våra medarbetare och ledare är vår främsta tillgång för att verksamheten ska nå resultat och utvecklas i rätt riktning. Därför är vi en arbetsgivare som ständigt verkar för att ohälsa och olycksfall i arbetet förebyggs och att en tillfredsställande arbetsmiljö uppnås.

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

Arbetet under 2018 – Verksamheten pågår mitt i förberedelserna inför verksamhetsövergång

Regionbildning

Interna förberedelser inför avvecklingen

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

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

HME och medarbetarenkäten från Springlife

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

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

Kompetensförsörjning

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

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

Delaktighet och samverkan

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

HR-plan och Plan för lika rättigheter och möjligheter

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

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

Vi införde ett eget intranät

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

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

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

Lägre total sjukfrånvaro - men fler är sjuka längre

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

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

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

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

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

EKONOMISKT PERSPEKTIV

Under det ekonomiska perspektivet finns information om myndighetens ekonomiska resultat, ekonomiska hushållning och samlad redovisning; om budgetföljsamhet,

om balanskrav, om Intäktsutveckling, om pensionskostnader, om soliditet och likviditet, om anläggningstillgångar och om finansiella mål.

Årets resultat

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

Budgetföljsamhet

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

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

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

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

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

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

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

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

Intäktsutveckling

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

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

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

Fördelning av intäkter och kostnader

Myndigheten använder sig av så kallade fördelningsnycklar för att både fördela intäkter och kostnader inom och mellan allmän och särskild kollektivtrafik men också mellan medlemmar. Dessa används för att adressera intäkter och kostnader på ett bra sätt och för att på så sätt spegla verkligheten.

Balanskrav

Balanskravsutredningen visar att myndighetens balanskravsresultat för 2018 klarar kommunallagens

balanskrav, det vill säga intäkterna överstiger kostnaderna. I resultatet ingår inte några underskott från tidigare år som ska återföras och inga realisationsvinster.

Pensionskostnader

Myndighetens pensionskostnader uppgick till 5 279 tkr vilket kan jämföras med 4 991 tkr för samma period föregående år. En stor del av denna summa avser den avgiftsbestämda ålderspensionen som årligen betalas ut för placering av den enskilde arbetstagaren.

Myndigheten har inga ansvarsförbindelser för pensioner intjänade före 1998. Pensionsförmåner inklusive särskild löneskatt redovisas som kostnad i resultaträkningen och som avsättning i balansräkningen. Den avgiftsbestämda ålderspensionen i pensionsavtalet KAP-KL/AKAP-KL redovisas som en kostnad i resultaträkningen och som en upplupen kostnad i balansräkningen.

Pensionskostnader (tkr)	2018	2017
Avsättningar till pensioner inkl. särskild löneskatt	2 515	3 196
Finansiell kostnad	88	51
Avgiftsbestämd ålderspension	1 539	1 380
Löneskatt, avgiftsbestämd ålderspension	373	333
Övriga pensionskostnader		31

Soliditet och likviditet

Myndigheten har en soliditet på 18 procent vilket är i paritet med 2017. Soliditet mäter hur stor andel tillgångarna som är finansierat av eget kapital.

Likviditeten visar myndighetens kortsiktiga betalningsförmåga, det vill säga förmågan att kunna betala de löpande utgifterna. Vid periodens utgång hade myndigheten en likviditet på 84 procent, vilket även det är i paritet med 2017. Betalningsförmågan på kort sikt är god.

Anläggningstillgångar och investeringar

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

Borgensförbindelse

Myndighetens åtagande avseende borgensförbindelse uppgår till 1 909 091 tkr per sista december 2018. Myndigheten har i november 2015 ingått borgen såsom för egen skuld för AB Transitos låneförpliktelser till ett högsta belopp uppgående till 1 909 091 tkr jämte ränta, dröjsmålsränta och övriga kostnader.

Risken för myndighetens borgensåtaganden ses som låg.

Samlad redovisning

I kommunkoncernen ingår myndighetens helägda dotterbolag Länstrafiken Sörmland AB. Länstrafiken Sörmland AB har till föremål för sin verksamhet att på uppdrag av Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet biträda myndigheten förvalta, förvärva och sälja fastigheter samt förvalta ingångna avtal till stöd för den regionala kollektivtrafik som myndigheten ansvarar för enligt lag (2010:1 065) om kollektivtrafik.

I kommunkoncernens resultat ingår avskrivningar motsvarande 9 326 tkr varav 3 087 tkr är en effekt av förvärvet av Länstrafiken Sörmland AB. Länstrafiken Sörmland AB:s fastigheter uppskattas ha ett övervärde motsvarande 8 411 tkr som årligen skrivs av i kommunkoncernen. En stor del av investeringarna består av investeringar i Länstrafiken Sörmland AB:s depåer.

Likviditeten vid periodens utgång uppgår till 86 procent för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet och Länstrafiken Sörmland AB gemensamt. Kommunkoncernens soliditet är 20 procent per sista december 2018, vilket kan jämföras med 18 procent föregående år.

Finansiella mål

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

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

Årets resultat uppgick till 83 kr. En viktig del i myndighetens finansiella kontroll utgörs av budgetföljsamhet och arbetet med budget i balans kommer fortsätta under kommande år för att fortsätta skapa en långsiktig stabilitet i ekonomin.

Därtill kan konstateras att verksamhet har bedrivits inom den beslutade budgeten. Kassalikviditeten för myndigheten respektive kommunkoncernen uppgår dock enbart till 86 procent.

Enbart två av de tre finansiella mål som förbundsdirektionen fastställt i Verksamhetsplan och budget 2018 (18-19) uppfylls, men givet det förhållandet att likviditeten för myndigheten inkluderar kortfristiga skulder om 53 730 tkr hänförliga till den positiva budgetavvikelsen är det ändå myndighetens uppfattning att vi har en god betalningsförmåga.



VERKSAMHETENS MÅLUPPFYLLELSE

Sörmlands kollektivtrafikmyndighet ska svara för att den regionala kollektivtrafiken utförs på ett kvalitativt och kostnadseffektivt sätt, så att den bidrar till regional utveckling, god miljö och tillgodoser invånarnas behov av kollektivtrafik. Det övergripande målet för myndigheten är att skapa en attraktiv kollektivtrafik för hållbar tillväxt och utveckling. Vår värdegrund - den moderna myndigheten som är hållbar, professionell och lyhörd - samt våra designprinciper är ledstjärnor på vägen. Kunden i centrum, Strategisk ledning för kollektivtrafiken, Ansvar för uppdraget och Effektiv organisation är myndighetens designprinciper.

På följande sidor kan du läsa mer om den samlade bedömningen av god ekonomisk hushållning. Bedömningen görs ur medarbetarperspektivet och det ekonomiska perspektivet samt ur de fyra funktionerna funktionell, attraktiv, effektiv respektive tillgänglig kollektivtrafik.

Kapitlet avslutas med en riskbedömning av verksamhetens måluppfyllelse.



Nytta för
resenärmedborgare

LEVA, VÄXA, VERKA

"Kollektivtrafik för hållbar tillväxt och utveckling"

Strategiska funktionsområden

FUNKTIONELL

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

ATTRAKTIV

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

EFFEKTIV

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

TILLGÄNGLIG

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

Nyckeltal

Arbetspendling



Marknadsandel



Resmöjligheter till nodstäder



Tillgänglighet till kommuncentrum



Antal resor totalt



Antal resor per invånare



Nöjdhet



Punktlighet



Beläggning



Nettokostnader



Kostnadstäckning



Förnybara bränslen



Energianvändning



Utbudskilometer



Andel tillgänglighetsanpassade fordon



Andel tillgänglighetsanpassade bytespunkter



Årets resultat mot budget (65,6 Mkr)



Nyckeltal Finansiella mål

Akkumulerat resultat mot budget



Frisknärvaro (52%)



Nyckeltal Medarbetare

Hållbart resultat beträffande engagemang (HME)



Värdegrund

Medlemmarnas uppdrag

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

Huset illustrerar verksamhetens måluppfyllelse 2018.

*Bättre resultat än 2017 men som kan förbättras ytterligare.

Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning

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

Vad gäller verksamhetens måluppfyllelse är den samlade bedömningen att Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet även vad gäller verksamhetsåret 2018 i stora delar uppfyller en god ekonomisk hushållning. Bedömningen är densamma för koncernen – när verksamheterna i Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet och Länstrafiken Sörmland AB – bedöms sammantaget.

Anledningarna till den bedömningen är flera, och återfinns bland annat i en fortsatt ökad resandeutveckling i tåg- och i busstrafiken, en ökad intäktsutveckling, kundnöjdhet, en ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken i form av realtidsinformation på fler platser i länet, åtgärder för ökad digitalisering och fortsatt goda miljönyckeltal.

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

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

Till den samlade måluppfyllelsen hör även tidigare fattade beslut som möjliggör samordning, optimering och effektivisering av länets samlade resurser, vilket återspeglas i såväl trafikslagen tåg, buss och de anropsstyrda Serviceresorna som den sedan tidigare genomförda etableringen av Servicecenter Sörmland och därtill hörande tjänster som bokning, kundtjänst, trafikledning och

avtalsuppföljning. Därtill har även trafikstart för flera nya avtal för serviceresor skett. Under året har fler uppdrag tillkommit, bland annat kommer myndigheten ansvara för planeringen av Nyköpings kommuns skolskjutsresor.

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

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

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

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

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

FUNKTIONELL KOLLEKTIVTRAFIK

- Kollektivtrafiken ska utvecklas för att stödja regionens täthet och flerkärnighet samt stärka förutsättningarna för en sammanhållen och utvidgad arbetsmarknadsregion.
- Kollektivtrafiken ska utvecklas med tydligare kopplingar till starka tillväxtregioner och regionala nodstäder.
- Kollektivtrafiken ska utgöra ett verktyg för en positiv utveckling i länets kommuner genom att skapa ökad tillgänglighet till regionala arbetsmarknader.
- Kollektivtrafiken ska utvecklas för att underlätta utveckling av attraktiva städer och hållbara lokala trafiksystem med större andel gång, cykel och kollektivtrafik.

En kollektivtrafik som stödjer regional- och lokal utveckling

Den samlade bedömningen, med grund från kvalitativ beskrivning och kvantitativa data, är positiv måluppfyllelse vad gäller området funktionell kollektivtrafik



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

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

Sörmland som län är starkt knutet till angränsande län i östra Mellansverige, i synnerhet Stockholms län. Mer än 50 procent av den dagliga pendlingen går över olika länsgränser. Utöver resor till och från Stockholm och Södertälje pendlar många mellan orter som Eskilstuna-Västerås/Örebro, Nyköping- Norr-köping/Linköping, Flen/Katrineholm/Norrköping och Strängnäs-Enköping/Uppsala.

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

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

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

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

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

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

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

Under perioden har myndigheten också deltagit i nationella och storregionala forum för kollektivtrafikens utveckling. Det gäller både i SKL (Sveriges Kommuner och Landsting) och i Mälardalsrådet och dess process En Bättre Sits samt genom politisk och tjänstemannanärvaro i Mälardalstrafik. Myndigheten har under perioden anslutit sig till den nationella medlemsföreningen Svensk Kollektivtrafik för att metodiskt arbeta för en förbättrad kollektivtrafik. Genom föreningen vill och hoppas vi kunna arbeta aktivt för att synliggöra att affärsmodellen för tågans tillträde till spår och i synnerhet de så kallade prioriteringskriterierna behöver anpassas till rådande lagstiftning och resandeutveckling. Detta påverkansarbete sker för övrigt också genom Mälardalstrafik och Mälardalsrådet.

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

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

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

Uppföljning av indikatorer kopplat till funktionell kollektivtrafik

Samtliga delmål gäller uppföljningen av svårhanterliga processer, samtidigt som mätmetoderna är ganska komplexa. Uppföljningstal kommer inte att kunna eller behöva aktualiseras årligen.

Arbetspendling Följs upp som andel inpendlare av dagbefolkning samt andel utpendlare av nattbefolkningen och baseras på uppgifter från SCB. Värderas endast kvalitativt för att ge en indikation över kommunernas kopplingar till övriga länet och till storregionen.

Pendlingsbenägenheten påverkas av en rad faktorer, bland annat av tillgången till attraktiv kollektivtrafik och infrastruktur. I de allra flesta kommunerna har både andelen in- och utpendlare ökat mellan 2007 och 2017 (statistik för 2018 erhålls först 2020). Det kan ses som ett tecken på en allt mer integrerad region. För framför allt kommuner med högt pendlingsberoende som Gnesta och Trosa är väl fungerande och stabila kommunikationer fundamentalt avgörande för kommunernas attraktivitet.

Kommun	Andel inpendlare dagbefolkning		Andel utpendlare nattbefolkning	
	2017	2017	2017	2017
Eskilstuna	16 %	14 %	18 %	15 %
Flen	28 %	25 %	36 %	34 %
Gnesta	26 %	26 %	57 %	56 %
Katrineholm	23 %	22 %	24 %	24 %
Nyköping	21 %	19 %	26 %	24 %
Oxelösund	44 %	37 %	42 %	34 %
Strängnäs	23 %	19 %	45 %	42 %
Trosa	30 %	27 %	53 %	51 %
Vingåker	29 %	27 %	43 %	40 %
Länet totalt (pendlare över kommun- och länsgräns)	22 %	20 %	30 %	27 %
Enbart pendlare över länsgräns	9 %	9 %	19 %	17 %

Definition dagbefolkning: Förvärsarbetande personer 16+ år med arbetsplats i regionen (=resp. kommun i länet). Definition nattbefolkning: Förvärsarbetande personer 16+ år med bostad i regionen (=resp. kommun i länet). Uppgifterna från SCB. Statistik för 2018 kommer först 2020.

Marknadsandel

Mäts som andelen resor med kollektivtrafik och taxi sett till det totala resandet med kollektivtrafik, taxi och privata motoriserade fordon (bil, moped och motorcykel). Analys av marknadsandel utgår från pendlings- och biljettstatistik och ska ses som en grov indikation. Uppdelning görs lämpligen i starka stråk och total marknadsandel för alla resor. I nuläget uppskattar vi att kollektivtrafiken utgör 24 procent av resandet i de starka stråken och 10-15 procent totalt. Vårt mål är att dessa marknadsandelar ska öka.

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

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

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

Resmöjligheter mellan nodstäder

Mäts som andel av länets invånare som når regionens tillväxtområden inom en bestämd tidsrymd med ett minsta antal kollektivtrafikförbindelser per vardagsdygn. Antalet resmöjligheter ska öka utifrån målet om att utveckla kopplingar till starka tillväxtregioner och regionala stads-kärnor.

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

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

Tillgänglighet till kommuncentrum

Mäts som andel av länets invånare som når sitt eget kommuncentrum inom en bestämd tidsrymd med ett minsta antal kollektivtrafikförbindelser per vardagsdygn. Ska öka utifrån målet att kollektivtrafiken ska ge alla invånare och besökande i Sörmland ökad tillgänglighet och rörlighet.

Metodutveckling pågår i syfte att tydligare mäta och följa upp målet.

ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

Mål för attraktiv kollektivtrafik

- Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna i Sörmland ska öka.
- Kollektivtrafiksystemet ska hålla en god kvalitet, vara användarvänligt, sammanhållet och samordnat.
- Kollektivtrafiken ska utvecklas med fokus på enkelhet och bekvämlighet för resenären.

En kollektivtrafik som är användarvänlig med hög kvalitet

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



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

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

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

Under året fortsatte arbetet med en strukturerad avtalsuppföljning både i den allmänna och i den särskilda kollektivtrafiken. Även aktiviteterna för en ökad digitalisering var många under 2018. Bland dessa kan nämnas betalsätt, appar för den allmänna och särskilda kollektivtrafiken.

Aktiviteter för att hålla depåerna vid god funktionalitet och på så sätt ge förare en god arbetsmiljö och fordon möjlighet att tvättas, underhållas och på så sätt vara hela och rena har fortsatt under året enligt den fastighetsplan som tagits fram. Bland åtgärderna 2018 kan nämnas det arbete som genomförts för att anpassa depåerna i Flen, Katrineholm och Nyköping med infrastruktur som möter den kravställning som trafikavtalen för Mellersta och Södra Sörmland ställer. Under året har även kodlössystem till depåerna i Flen, Katrineholm, Nyköping och Vingåker samt väntsalor i Katrineholm och Strängnäs uppgraderats.

Kunder ger Servicecenter fortsatt höga betyg. Att de som svarar är trevliga, tillmötesgående och professionella gavs betyget 4,81 på en 5-gradig skala. Kvalitetsmålen som handlar om resenärers och allmänhetens nöjdhet med kollektivtrafiken når dock inte måluppfyllelse enligt de mätningar som genomförts. I den allmänna kollektivtrafiken var 60 procent av resenärerna nöjda och 49 procent av allmänheten vid den mätning som genomförts. Myndighetens mål för året uppgick till 62 respektive 51 procent. Motsvarande värde för Serviceresor var 4,17 med en förväntad måluppfyllelse på 4,6. För bokningar uppgick värdet till 4,28 och med målvärde om 4,9 för 2017.

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

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

fortsatt måluppfyllelse inom område attraktiv kollektivtrafik.

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

Uppföljning av indikatorer kopplat till attraktiv kollektivtrafik

Antal resor totalt

Antal resor mäts som totalt antal påstigande under aktuellt helår. Den allmänna kollektivtrafiken omfattar busstrafik och regional tågtrafik och baseras på biljettvisering ombord (buss) samt försäljningsstatistik (tåg). Den särskilda kollektivtrafiken omfattar färdtjänst, sjukresor, omsorgsresor samt skol- och särskoleresor och anges som antalet genomförda resor. Antalet resor med allmän kollektivtrafik ska öka utifrån målet om ökad marknadsandel.

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

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

Antal resor per invånare

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

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

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

Nöjdhet

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

Punktlighet

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

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

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

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

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

För busstrafiken kan punktligheten, tack vare det nya tekniska systemet, redovisas. Observera att definitionen enligt nedan avviker från mätmetoden för tågtrafiken varför andel tåg resp. buss i tid inte kan jämföras. Busstrafik anses vara punktlig förutsatt att inte

- Avgång från starthållplats eller mätthållplats sker med en (1) minut eller mer före i tidtabell annonserad avgångstid; eller
- Avgång från starthållplats eller mätthållplats sker tre (3) minuter eller mer efter i tidtabell annonserad avgångstid; eller
- Ankomst till sluthållplats sker tre (3) minuter eller mer efter i tidtabell annonserad ankomsttid.

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

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

EFFEKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

Mål för effektiv kollektivtrafik

- Kollektivtrafiken ska planeras och utföras för ökad kostnadseffektivitet.
- Kollektivtrafiken ska planeras och utformas så att energieffektiviteten ökar och att miljöpåverkan genom emissioner och buller minskar.

En kollektivtrafik som är hållbar och samordnad

De genomförda aktiviteterna inom område effektiv kollektivtrafik bedöms medverka till en samlad positiv målpåfyllelse för området.

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

Myndighetens strukturerade arbete med upphandlingar, genomförda och kommande, ger samtliga förutsättningar för fortsatt samordning, merutnyttjande av fordon, kostnadseffektivitet och tar miljöhänsyn i enlighet med funktionsmålen. Även myndigheten samordnade organisation där flertalet medarbetare arbetar med uppgifter rörande såväl den allmänna som den särskilda kollektivtrafiken vilket ger möjlighet till helhetssyn och utveckling av lämplig samordning bidrar till effektivitet och målpåfyllelse.

Tågtrafiken bedrevs under året på miljömärkt el och busstrafiken i länet på förnybara drivmedel. Undantag är dagar där biogasen inte räcker till för biogasbussarna i

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

Serviceavtalen bedrevs även de på förnybara drivmedel och de senast upphandlade avtalen för skolskjutsar likaså. Totalt uppgick andelen förnybara drivmedel i den särskilda kollektivtrafiken på helårsbasis 2018 till 88 procent. Att nivån inte ökar under 2018 beror på att de avtal som upphandlades tidigt och där förnybara drivmedel inte hade förutsättningar att krävställas med 100 procent förnybara drivmedel med anledning av bristande tillgänglighet till sådana under 2018 bedrivits med fler kilometer. Det gäller skolskjutsavtalen i Gnesta, Nyköping och Strängnäs.

Den ökade digitaliseringen och kanske främst genom systemutveckling har under året bidragit till ökad effektivitet. Utöver genomförda integrationer med ekonomisystemet och automatiserad fakturahantering så har IT-stödet ALFA upgraderats och bland annat utrustats med nya algoritmer som ökar samordningsgraden på inlagda resurser.

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

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

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

Uppföljning av indikatorer kopplat till effektiv kollektivtrafik

Beläggning busstrafik

För den allmänna kollektivtrafiken anges beläggning som hur många passagerare som i genomsnitt reser i varje fordon (här tas enbart hänsyn till buss). Nyckeltalet bygger bland annat på en uppskattning av antalet personkilometer. För den särskilda kollektivtrafiken tas referensmaterial och mätmetodik fram senare.

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

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

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

Nettokostnad busstrafik

Mäts som nettokostnad per personkilometer (pkm). Nettokostnaden (trafikkostnader minus biljettintäkter) för den allmänna kollektivtrafiken divideras genom antalet personkilometer för att underlätta jämförelser. Nettokostnaden visar hur mycket kommunal- eller landstingsskatt som används för att finansiera kollektivtrafiken.

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

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

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

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

Kostnadstäckning busstrafik

Mäts som andelen av trafikens kostnader som täcks med biljettintäkter. Räknas fram inklusive skolkortsintäkter. Mäts enbart för allmän kollektivtrafik.

Kostnadstäckningsgraden ska öka utifrån mål att öka trafikens kostnadseffektivitet.

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

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

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

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

Förnybara drivmedel

Mäts som andel körda kilometer med förnybara drivmedel. Andelen körda kilometer med förnybara drivmedel ska öka till 98 procent för den allmänna kollektivtrafiken, och till 100 procent för den särskilda. Detta utifrån mål att minska kollektivtrafikens miljöpåverkan.

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

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

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

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

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

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

Energiförbrukning busstrafik

Mäts som antal förbrukade kWh per fordonskilometer och mäts enbart för allmän kollektivtrafik (busstrafik). Energiförbrukningen ska minska utifrån mål att öka trafikens energieffektivitet.

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

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

TILLGÄNGLIG KOLLEKTIVTRAFIK

Mål för tillgänglig kollektivtrafik

- Kollektivtrafiken ska ge alla invånare och besökande i Sörmland ökad tillgänglighet och rörlighet.

En kollektivtrafik som erbjuder goda resmöjligheter

Företagna aktiviteter och mått för måluppfyllelse ger en sammantagen bild av positiv utveckling av funktionsmålet om en tillgänglig kollektivtrafik.



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

Myndigheten har under året fortsatt samarbete med Trafikverket för att förbättra tillgängligheten såväl fysiskt som digitalt. Under både 2017 och 2018 har myndigheten beviljats medel ur den regionala planen för transportinfrastruktur för att öka digitaliseringen och förbättra trafikinformationen. Detta genom att utrusta resecentra och andra kollektivtrafiknoder i länet med skyltar för trafik- och realtidsinformation. Först ut med denna finansiering var realtidsskyltning för trafikinformation genom fysiska skyltar på Strängnäs resecentrum som driftsattes i december 2017. Under 2018 har vi även upphandlat en leverantör av realtidsskyltar. I december 2018 har ett antal av dem driftsatts i bland annat Nyköping och Gnesta. Under 2019 fortsätter vi att driftsätta realtidsskyltar på flera hållplatser runtom i Sörmland. Allt

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

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

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

Uppföljning av indikatorer kopplat till tillgänglig kollektivtrafik

Utbudskilometer med buss per invånare

Antalet utbudskilometer per invånare är en indikator på vilken service den allmänna kollektivtrafiken erbjuder. Uppgifter tas fram ur myndighetens trafikdatabas. Antalet utbudskilometer per invånare ska öka utifrån målet att kollektivtrafiken ska ge alla invånare och besökande i Sörmland ökad tillgänglighet och rörlighet. Antal utbudskilometer per invånare är oförändrat då både folkmängden och utbudskilometer har ökat något. Uppgifter för regionaltågen fanns ej tillgängliga.

Typ av resa	2017	2018	Mål 2020
Utbudskilometer per invånare, enbart buss	55,1	55,1	-
Utbudskilometer per invånare, inkl. tåg	I.u.	I.u.	70,0

Andel tillgänglighetsanpassade fordon

Kriterierna för ett tillgänglighetsanpassat fordon i den allmänna kollektivtrafiken är att det ska vara utrustat med ramp eller lift, audiovisuellt utrop och rullstolsplats. Samtliga tre kriterier måste vara uppfyllda. Vid upphandling ska kriterierna för ett tillgänglighetsanpassat fordon följa de rekommendationer som finns i kollektivtrafikbranschens vägledning för funktionella krav, Buss Nordic. Vägledningen beskriver de funktionskrav som branschen gemensamt har enats om. Andelen tillgänglighetsanpassade fordon ska öka utifrån målet att kollektivtrafiken ska ge alla invånare och besökande i Sörmland ökad tillgänglighet och rörlighet.

Andel tillgänglighetsanpassade fordon	2017	2018	Mål 2020
Allmän kollektivtrafik			
Tillgänglighetsanpassade fordon	98 %	98 %	98 %

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

Andel tillgänglighetsanpassade bytespunkter

Andel fullt tillgänglighetsanpassade bytespunkter och hållplatser enligt Riktlinjer för tillgänglig kollektivtrafik i Sörmland (SKTM, 2014). Följs upp genom inventering av bytespunkter och hållplatser. Andelen tillgänglighetsanpassade bytespunkter mäts inte i dagsläget men kommer börja mätas under 2019.



Riskbedömning avseende verksamhetens målpuffyllelse

Här följer en sammanfattning av de riskfaktorer som har identifierats utifrån olika perspektiv i myndighetens verksamhet och som vi därför genom medvetenhet om dessa kan arbeta aktivt för att eliminera.

Riskfaktorer som återfinns på en mer övergripande nivå

- **Omvärldsrisker** innebär bland annat risker för att beslut fattade av regering, riksdag eller andra externa aktörer påverkar verksamhetens funktion. Även andra faktorer som befolkningsutveckling och arbetsmarknadsutveckling definieras som omvärldsrisker.
- **Finansiella risker** utgörs av till exempel likviditetsrisker, kreditrisker, ränterisker med mera. Under denna faktor definieras även ett globalt eller nationellt ändrat konjunkturläge.
- **Legala risker** innebär bland annat risker för ny lagstiftning, nya förordningar eller föreskrifter.

Riskfaktorer som återfinns i myndighetens omedelbara närhet

- **Verksamhetsrisker** inkluderar exempelvis kvalitetsfrågor och kan definieras som risken att verksamheten inte uppnår fastställda verksamhetsmål, att verksamheten inte bedrivs på ett kostnadseffektivt sätt och att avtal med externa parter inte tillämpas korrekt.
- Här till hör även **medarbetarrelaterade risker** som till exempel beroende av nyckelpersoner eller kompetensbrister.
- **IT-baserade risker** innebär bland annat risker för beroende av datoriserade system som kräver omfattande säkerhetssystem, risk för att obehöriga tränger in i känsliga system eller att de tekniska systemen inte håller tillräcklig prestanda eller driftsäkerhet med tillräcklig reservkraft för.

Konkreta verksamhetsrisker på en mer övergripande nivå

Medborgarperspektivet

- Driftsäkerheten av tekniska system: betal- och realtidssystem, bokningssystem och kundservicerelaterade system. Risken bedöms som medelhög.
- Myndigheten uppnår inte uppsatta mål, i åtaganden från Mälardalen. Risken bedöms som medelhög.
- Myndighetens uppnår inte satta kvalitetsmål. Risken bedöms som hög.



Trafikförsörjningsperspektivet

- Den fortsatta processen gällande Ny Trafik 2017, och då främst det fortsatta arbetet med fordonsanskaffning. Risken bedöms som låg.
- Tilldelning och tidtabell för Tågplan 2020. Risken bedöms som hög.
- Det fortsatta arbetet med samordningen av den allmänna och särskilda kollektivtrafiken. Risken bedöms som medelhög.
- Risk för att tidplanen i arbetet med upphandling av trafik inom Program Trafik 2019-2021 förskjuts. Risken bedöms som låg.
- Högre indexutveckling än beräknat på drivmedel som används i den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken. Risken bedöms som hög.

Medarbetarperspektivet

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

Ekonomiska perspektivet

- Finansiell risk hörande till det borgensåtagande myndigheten ingått under 2015. Risken bedöms som låg.
- Högre kommande investeringskostnader än beräknad vad gäller exempelvis fastigheter och depåer. Risken bedöms som medelhög.
- Lägre intäktsutveckling än budgeterat, främst med anledning av effekterna av Sörmlandstaxan och nya produkter. Risken bedöms som medelhög.

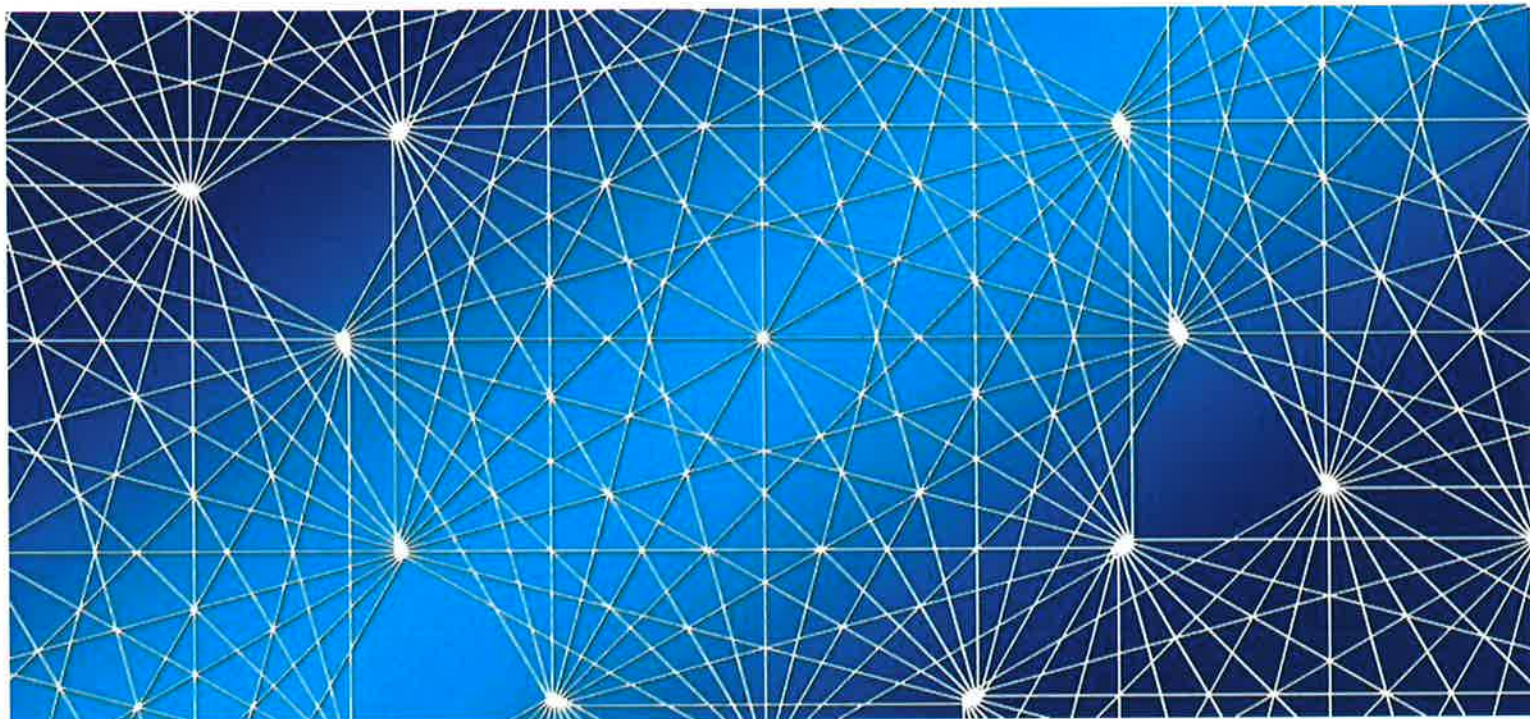
Årets arbete med internkontroll

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

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

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

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



VERKSAMHETENS FÖRVÄNTADE UTVECKLING

”Infrastruktur och kollektivtrafikfrågor kopplas tydligare ihop”

Framtiden är här!

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

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

Hej då Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet!

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

Ett sammanhållet system

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

organisatorisk form behöver kollektivtrafiken ses ur ett internationellt, nationellt, storregionalt, regionalt och lokalt perspektiv för att på riktigt kunna spela de roller som den har som metod för samhällsutveckling. Det kräver i sin tur en nära samverkan med andra aktörer, på dessa nivåer. Sådan samverkan är även avgörande för Sörmlands fortsatta utveckling. Inte minst den storregionala samverkan i Östra Sverige – Stockholm- Mälardalenregionen, en region som växer och blir allt viktigare för hela Sveriges utveckling och internationella konkurrenskraft. I regionen bor nästan fyra miljoner människor som tillsammans bidrar till 46 procent av Sveriges BNP. Varje dag reser 700 000 personer över kommungränser för att komma till jobbet. Med underhållsskuld på järnvägen och rekordökning av resandet i persontrafiken är det väsentligt att fortsätta arbeta för beslut om underhåll och trimning av befintlig infrastruktur men även för ny infrastruktur. För att verkligen nå nästa steg är det av stor vikt att även nationella beslut tas för att kollektivtrafikens konkurrenskraft kan stärkas. Det kan handla om specifika frågor såsom infrastrukturens satsningar, prioriteringskriterier som gynnar persontrafiken och förändrade avdragsregler för resor till och från arbetet. Men det handlar även om fördelningspolitik i allmänhet som gynnar transportsektorn. Inte minst behöver frågan om samordnad transportlagstiftning tas vidare.

Mälardalen krymper

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

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

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

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

Nya trafikavtal

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

Under de år myndigheten har ansvarat för kollektivtrafiken i länet har en nyckelfråga varit att framåtlutat utveckla kollektivtrafiken tillsammans med våra trafikföretag. Nu får Region Sörmland chansen att fortsätta detta med avtal som är moderna och anpassade för den nya tiden och som ger både beställare och utförare förutsättningar att utvecklas. Trafikavtalen kommer inte garanterat hantera alla förändringar och nya tekniska förutsättningar som inträffar under 20-talet men det känns som det aldrig har varit viktigare att ha dessa avtal som möjliggör flexibilitet och främjar utveckling mer än tidigare.

Automatisering och digitalisering ger nya möjligheter

Framtiden förväntas även bidra med innovationer som får

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

Kollektivtrafikbranschen har varit en av pionjärerna i utvecklingen mot kontantlös betalning. Nya betallösningar är på väg att etableras i Sverige, här är vi i Sörmland än väl rustade genom ett modernt betalsystem ombord på bussar och så även i tågtrafiken. Kombinerade mobilitetstjänster, där möjligheter att låta kollektivtrafiken vara en del av paketlösningar med exempelvis bilpooler, bildelning, cykelhyrning etc. förväntas också utvecklas kraftigt framgent. Likaså att utvecklingen kommer att bygga på standardkomponenter som medborgaren redan är utrustad med såsom sin mobiltelefon och betalkort.

Kollektivtrafiken får en ny roll – först i städerna

Under 20-talet kan kollektivtrafiken börja träda in en ny verklighet där självkörande fordon kan revolutionera transportområdet och helt förändra förutsättningarna för persontransporter. Elektrifieringen av våra transporter fortsätter starkt och ny teknik för arbete och mötesformer kan komma att förändra grunden för våra resvanor.

Genom infasning av självkörande fordon förväntas i synnerhet stadsutvecklingen få ny kraft. Även som färdtjänst- och sjukresetransporter samt i skolskjutstrafiken kommer de självkörande fordonen att ta en naturlig plats. Teknikutvecklingen ger förutsättningar att såväl minska miljö- och bullerpåverkan som att öka tryggheten och säkerheten i trafikmiljön i städerna.



FINANSIELL REDOVISNING

Driftredovisning

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

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

Driftredovisning, Allmänna kollektivtrafiken

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

Driftredovisning, Särskilda kollektivtrafiken

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

Resultaträkning

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

Balansräkning

Resultaträkning, belopp i tkr	Not	Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet		Koncernen Sörmlands kollektivtrafikmyndighet	
		Utfall 2018	Utfall 2017	Utfall 2018	Utfall 2017
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Materiella	4	31 207	29 299	71 469	69 434
Finansiella	5,6	40 150	44 683	1 200	5 733
S:a anläggningstillgångar		71 357	73 983	72 669	75 167
Omsättningstillgångar					
Fordringar	7	56 078	97 601	56 078	90 777
Kassa/bank	8	91 413	61 523	94 376	69 827
S:a omsättningstillgångar		147 492	159 124	150 454	160 604
S:A TILLGÅNGAR		218 848	233 107	223 123	235 771
"EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER"					
Eget kapital					
varav årets resultat					
S:a eget kapital		39 052	39 052	43 587	41 862
Avsättningar för pensioner	9	4 526	3 196	4 526	3 196
Skulder					
Kortfristiga skulder	10	175 271	190 859	175 010	190 713
Långfristiga skulder					
S:a skulder		175 271	190 859	175 010	190 713
S:A EGET KAPITAL OCH SKULDER		218 848	233 107	223 123	235 771
Årets obokade resultat		0	0	0	0
Ställda säkerheter					
Ansvarsförbindelser	11	Inga	Inga	4 200	4 200
		1 909 091	1 909 091	1 909 091	1 909 091

Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalys, belopp i tkr	Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet		Koncernen Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet	
	2018	2017	2018	2017
Den löpande verksamheten				
Rörelseresultat efter finansiella poster			1 796	1 936
Avskrivningar	5 902	5 536	9 326	9 279
Avsättning	1 330	1 060	1 330	1 060
Vinst försäljning av anläggningstillgångar				
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital	7 232	6 596	12 451	12 275
Kassaflöde från förändring av rörelsekapital				
Ökning(-)minskning(+) kundfordringar	43 583	151 822	44 804	154 789
Ökning(-)minskning(+) fordringar	2 474	-1 124	3 226	187 134
Ökning(+)-minskning(-) leverantörsskulder	346	2 325	-3 166	-184 137
Ökning(+)-minskning(-) övriga rörelseskulder	-15 934	-170 583	-21 336	-168 141
Kassaflöde från den löpande verksamheten	37 700	-10 964	35 909	1 920
Investeringsverksamheten				
Investering i immateriella anläggningstillgångar				
Investering i materiella anläggningstillgångar	-7 810	-26 495	-11 361	-40 587
Försäljning av immateriella anläggningstillgångar				
Försäljning av materiella anläggningstillgångar				
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-7 810	-26 495	-11 361	-40 587
Finansieringsverksamheten				
Utdelning				
Kassaflöde från finansieringsverksamheten				
Årets kassaflöde	29 890	-37 460	24 549	-38 668
Likvida medel vid årets början	61 523	98 983	69 827	108 495
Likvida medel vid årets slut	91 413	61 523	94 376	69 827

Fördelning per medlem

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

Landstinget Sörmland

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

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

Allmän kollektivtrafik

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

Kostnader för landsbygdstrafiken visar på en positiv helårsavvikelse med 1 380 tkr. Vi har sett en lägre indexutveckling än budgeterat vilket påverkar trafik kostnaderna för landsbygdstrafiken positivt. Detta har dock till viss del motverkats av en högre andel tomkörningar. Resandeutvecklingen under perioden har varit positiv.

Kostnaderna för tågtrafiken visar på en positiv avvikelse med 16 320 tkr jämfört med budget. I sammanställningen ovan ingår den taxesubvention om 3 400 tkr som Landstinget Sörmland får från Gnesta kommun, vilken hanteras som en trafikrelaterad nettokostnad. För 2018 ger dock Landstinget Sörmland 1 200 tkr till Gnesta kommun för intäktsbortfall.

Särskild kollektivtrafik

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

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

Eskilstuna kommun

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

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

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

Allmän kollektivtrafik

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

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

Särskild kollektivtrafik

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

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

Flens kommun

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

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

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

Allmän kollektivtrafik

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

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

Särskild kollektivtrafik

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

Gnesta kommun

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

särskilda kollektivtrafiken för serviceresor, skolskjuts och riksfärdtjänst.

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

Allmän kollektivtrafik

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

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

I sammanställningen ovan ingår även Gnesta kommuns taxesubvention till Landstinget Sörmland om 3 400 tkr. För 2018 får Gnesta kommun dock en summa om 1 200 tkr från Landstinget Sörmland, vilket innebär en nettokostnad på 2 200 tkr.

Särskild kollektivtrafik

Nettokostnaden för den särskilda kollektivtrafiken visar på en positiv avvikelse med 397 tkr jämfört med budget, varav en minskning av trafikkostnaden för serviceresor med 350 tkr. Resandeutvecklingen för serviceresor har varit lägre än budgeterat, något som delvis motverkats av en högre indexutveckling än budgeterat.

Den administrativa kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken ligger i nivå med budget.

Katrineholms kommun

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

inom Katrineholms kommun, och i den särskilda kollektivtrafiken för servicersor och riksfärdtjänst.

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

Allmän kollektivtrafik

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

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

Särskild kollektivtrafik

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

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

Nyköpings kommun

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

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

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

Allmän kollektivtrafik

Biljettintäkterna, totalt sett, är 2 618 tkr högre än budgeterat och ökningen ligger främst på stadstrafiken och 1 630 tkr är bidrag från Trafikverket och avser fria skolresor under 2018. Resandeutvecklingen har varit god i både stads- och landsbygdstrafik men drivs till stor del av ett ökat användande av periodkort, och då främst reducerade 30-dagarskort till studenter och ungdomar.

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

Särskild kollektivtrafik

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

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

Oxelösunds kommun

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

den särskilda kollektivtrafiken för serviceresor och riksfärdtjänst.

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

Allmän kollektivtrafik

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

Trafikkostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken visar på ett positivt helårsresultat med 70 tkr, varav viten står för 10 tkr. De lägre kostnaderna beror främst på en för vår del gynnsam indexutveckling. Detta motverkas dock till viss del av ett ökat antal tomkörningar.

Särskild kollektivtrafik

Nettokostnaden för den särskilda kollektivtrafiken visar totalt sett på en positiv avvikelse med 46 tkr jämfört mot budget. Däremot ses en ökning av trafikostnaden för serviceresor med 33 tkr.

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

Strängnäs kommun

Strängnäs kommun ansvarar i den allmänna kollektivtrafiken för lokal landsbygdstrafik med buss,

stadstrafik samt efterfrågestyrd trafik och i den särskilda kollektivtrafiken för serviceresor och skolskjuts.

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

Allmän kollektivtrafik

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

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

Särskild kollektivtrafik

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

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

Trosa kommun

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

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

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

Allmän kollektivtrafik

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

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

Särskild kollektivtrafik

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

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

Vingåkers kommun

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

efterfrågestyrd trafik/kompletteringstrafik och i den särskilda för serviceresor.

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

Allmän kollektivtrafik

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

Trafikkostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken visar på en positiv avvikelse med 857 tkr jämfört med budget, varav viten uppgår till 32 tkr. De lägre kostnaderna beror huvudsakligen på en för vår del gynnsam indexutveckling. Detta är delvis motverkat av ett högre antal tomkörningar än budget.

Särskild kollektivtrafik

Nettokostnaden för den särskilda kollektivtrafiken visar totalt sett på en negativ avvikelse med 266 tkr jämfört med budget, varav kostnaden för riksfärdtjänst står för 151 tkr.

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

Noter (belopp i tkr)

		Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet			Koncernen Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet	
		2018	2017	2016	2018	2017
Not 1	Verksamhetens intäkter	166 335	159 752	217 054	166 335	159 752
	Biljettintäkter	110 011	106 238	110 560	110 011	106 238
	Skolkortsintäkter	55 195	52 958	56 548	55 195	52 958
	Övrigt	1 129	556	49 947	1 129	556
Not 2	Verksamhetens kostnader	844 474	797 633	778 700	844 474	797 633
	Trafikkostnader	747 991	726 135	664 684	747 991	726 135
	Övriga kostnader	96 483	71 498	114 016	96 483	71 498
	varav					
	löner och ersättningar	33 859	31 889	24 838	33 859	31 889
	sociala avgifter	9 642	9 081	10 565	9 642	9 081
Not 3	Medlemsbidrag	642 601	637 875	589 600	642 601	637 875
	Landstinget Sörmland	296 890	302 181	282 824	296 890	302 181
	Eskilstuna kommun	148 458	140 193	128 467	148 458	140 193
	Flens kommun	20 609	19 101	14 300	20 609	19 101
	Gnesta kommun	17 968	18 224	19 018	17 968	18 224
	Katrineholms kommun	26 554	26 460	25 600	26 554	26 460
	Nyköpings kommun	65 994	67 059	61 858	65 994	67 059
	Oxelösunds kommun	3 706	3 635	3 697	3 706	3 635
	Strängnäs kommun	40 248	39 580	31 155	40 248	39 580
	Trosa kommun	10 065	9 735	10 927	10 065	9 735
	Vingåkers kommun	12 112	11 708	11 416	12 112	11 708
Not 4	Materiella	37 263	36 029	8 340	71 133	69 435
	Trafikinventarie					
	Ingående anskaffningsvärde	69 987	43 556	36 034	69 987	43 556
	Omklassificering			6 820		
	Årets anskaffning		26 430	702		26 430
	Årets uttrangeringar	-1 511			-1 511	
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärde	68 475	69 987	43 556	68 475	69 987
	Ackumulerade avskrivningar	-45 563	-41 486	-36 271	-45 563	-41 486
	varav årets avskrivning	-4 077	-5 215	-237	-4 077	-5 215
	Redovisat värde vid årets slut	22 913	28 501	7 286	22 913	28 501
	Bilar och andra transportmedel					
	Ingående anskaffningsvärde	977	977	977	1 792	1 792
	Årets anskaffning					
	Årets uttrangeringar				-497	-497
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärde	977	977	977	1 295	1 295
	Ackumulerade avskrivningar					
	bilar o andra transp medel	-977	-977	-977	-1 295	-1 295
	varav årets avskrivning					
	Redovisat värde vid årets slut					

		Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet			Koncernen Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet	
		2018	2017	2016	2018	2017
Not 4	Inventarier i annans fastighet					
Forts	Ingående anskaffningsvärde	1 446	1 446	1 446	1 446	1 446
	Årets anskaffning					
	Årets utrangeringar					
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärde	1 446	1 446	1 446	1 446	1 446
	Ackumulerade avskrivningar inventarier i annans fastighet varav årets avskrivning	-1 446	-1 446	-1 446	-1 446	-1 446
	Redovisat värde vid årets slut					
	Övriga maskiner och inventarier					
	Ingående anskaffningsvärde	1 961	1 896	943	64 380	64 813
	Årets anskaffning		65	953	1 823	65
	Omklassificering					
	Årets utrangeringar					
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärde	1 961	1 961	1 896	66 204	64 878
	Ack avskrivningar övr mask o inventarier	-1 476	-1 162	-841	-54 113	-51 324
	varav årets avskrivning	-314	-321	-330	-2 491	-3 293
	Redovisat värde vid årets slut	485	799	1 055	9 914	10 582
	Pågående arbeten	7 810		7 842	21 903	14 093
	Omklassificering			-7 842	-12 675	
	Ingående värde					
	Redovisat värde vid årets slut	7 810			9 228	14 093
	Fastigheter i Länstrafiken	8 411	8 411	8 411	8 411	8 411
	Ingående anskaffningsvärde	-2 355	-1 682	-1 346	-2 355	-1 682
	Ack avskrivningar	-336	-336	-336	-336	-336
	varav årets avskrivning	6 056	6 729	7 065	6 056	6 729
	Redovisat värde vid årets slut	1 446	1 446			
	Byggnader och mark					
	Ingående anskaffningsvärde				58 697	58 697
	Årets anskaffning				14 403	
	Årets utrangeringar					
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärde				73 100	58 697
	Ack avskrivningar byggnader och mark				-53 927	-53 562
	varav årets avskrivning				-842	-365
	Redovisat värde vid årets slut				18 331	4 770

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet				Koncernen Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet							
				2018	2017	2016	2018	2017			
Not 4	Mark och markanläggningar										
forts.	Ingående anskaffningsvärde							13 153	13 153		
	Årets anskaffning										
	Årets utrangeringar										
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärde							13 153	13 153		
	Ack avskrivningar mark och markanläggningar							-8 462	-8 393		
	varav årets avskrivning							-69	-69		
	Redovisat värde vid årets slut							4 691	4 760		
Not 5	Ägt företag										
	Aktier i Länsstrafiken Sörmland, ägt till 100 %							39 000	39 000	39 000	
Not 6	Andelar i intresseföretag	Antal	Kvotvärde belopp i kr	Bokför värde	Bokför värde	Bokför värde	Bokför värde	Bokför värde			
	AB Transitio	10 000	100	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000			
	Mälardalstrafik AB	18	5 000	90	90	90	90	90			
	Länstrafiken i Mälardalen AB	500	100				50	50			
	Samtrafiken i Sverige AB	30	2 000	60	60	60	60	60			
	Bussgods Ekonomisk Förening	1	1 500				0	0			
	Summa			1 150	1 150	1 150	1 200	1 200			
Not 7	Fordringar			56 078	97 601	252 832	56 078	95 310			
	Kundfordringar			39 412	82 994	234 816	39 412	82 943			
	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter			6 660	9 282	6 660	9 282	6 660			
	Övriga kortfristiga fordringar			10 006	8 352	8 734	10 006	6 112			
Not 8	Kassa/bank			91 413	61 523	98 983	94 376	69 827			
	Avser banktillgodohavanden som ingår i Landstinget Sörmlands koncernstruktur där Kollektivtrafikmyndigheten har 25 000 tkr i kredit.										
Not 9	Avsättningar										
	Ingående avsättning							3 196	2 136		
	Nyintjänad pension							1 070	850		
	Ränteförändring								15		
	Särskild löneskatt							260	210		
	Utgående avsättning							4 525	3 196		
Not 10	Kortfristiga skulder			175 271	190 859	359 117	175 010	190 713			
	Leverantörsskulder			48 939	48 594	46 269	48 854	49 229			
	Övriga kortfristiga skulder			126 331	142 265	312 848	126 156	141 484			
Not 11	Ansvarsförbindelser										
	Borgensförbindelse										
	AB Transitio							1 909 091	1 909 091	1 909 091	1 909 091
	Företagsinteckning										
	Länstrafiken Sörmland AB									4 200	4 200

Redovisningsprinciper

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

Vi tillämpar samma grundläggande redovisningsprinciper och beräkningsmetoder vid upprättande av delårsbokslut som vid årsredovisningen. Uppställningsformen för driftsredovisningen avviker från resultaträkningen. Vald uppställningsform bedöms ge en mer fullständig och rättvisande bild av verksamheten och är anpassade till länets modell för fördelning av ansvar och kostnader.

Intäkter och kundfordringar

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

Anläggningstillgångar

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

Huvudsakligen tillämpas följande avskrivningstider:

- Maskiner och inventarier: 6-10 år
- Kontorsinventarier: 5 år
- Byggnader 25 och 50 år
- Markanläggningar 20 och 30 år

Löner, semesterlöneskuld och pensionsåtaganden

Semesterlöneskulden utgörs av semesterdagar som medarbetare inte har tagit ut. Semesterlöneskuld samt därpå upplupna sociala avgifter, debiterad med procentuellt omkostnadspålägg, redovisas som en kortfristig skuld och belastar det år som de intjänas. Pensionsskulden är beräknad enligt Sveriges Kommuner och Landstings beräkningsmodell, RIPS 07. Kollektivtrafikmyndigheten har inga ansvarsförbindelser för pensioner intjänade före 1998. Kollektivtrafikmyndighetens pensionsåtagande är återlånade i sin helhet.

Redovisningsprinciper för sammanställd redovisning

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

Revisorerna i Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet

Till: Fullmäktige hos respektive medlem:

Eskilstuna kommun
Gnesta kommun
Nyköpings kommun
Strängnäs kommun
Vingåkers kommun

Flens kommun
Katrineholms kommun
Oxelösunds kommun
Trosa kommun
Landstinget Sörmland.

Revisionsberättelse för år 2018

Vi, av fullmäktige utsedda revisorer, har granskat den verksamhet som bedrivits i Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet (org. nr 222000-2931).

Direktionen ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande mål, beslut och riktlinjer samt de föreskrifter som gäller för verksamheten. De ansvarar också för att det finns en tillräcklig intern kontroll.

Revisorernas ansvar är att granska verksamhet, intern kontroll och räkenskaper och pröva om verksamheten bedrivits enligt de uppdrag, mål och föreskrifter som gäller för verksamheten.

Granskningen har utförts enligt kommunallagen, god revisionsred i kommunal verksamhet, förbundsordningen och revisionsreglementet. Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och ansvarsprövning.

Vår granskning visar att årsredovisningen är upprättad i enlighet med kommunala redovisningslagen och god redovisningsred.

Vi bedömer sammantaget att direktionen i Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet i allt väsentligt har bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt.

Vi bedömer att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande.

Vi bedömer att direktionens interna kontroll har varit tillräcklig.

Vi bedömer att resultatet enligt årsredovisningen är förenligt med de finansiella mål och verksamhetsmål som direktionen uppställt, i allt väsentligt.

Vi tillstyrker att respektive fullmäktige beviljar ansvarsfrihet för direktionens ledamöter samt de enskilda ledamöterna i densamma.

Vi återoppar bifogade revisionskrivelser och rapporter.

Nyköping den 28 mars 2019



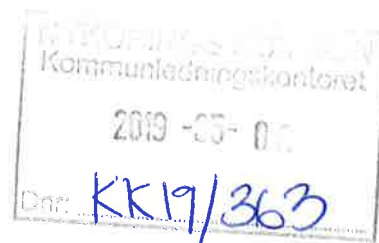
Gustaf Wachtmeister



Marita Bengtsson

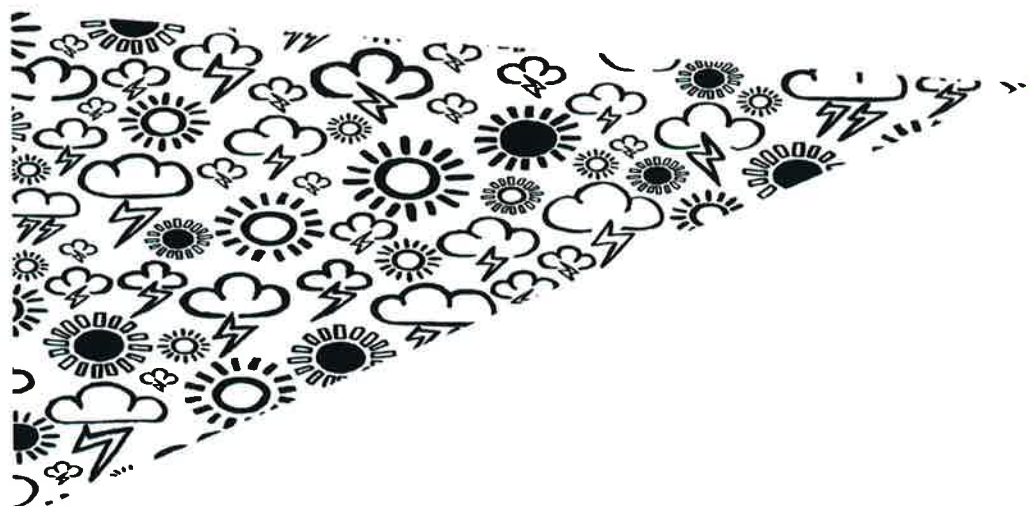


Leif Jilsho



Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet och Länstrafiken i Sörmland AB

Granskning av årsbokslut 2018



Innehåll

1. Inledning	3
2. Myndighetens resultat- och balansräkning	4
2.1. Resultaträkning samt prognos	4
2.2. Balansräkningen.....	4
3. Bolagets resultat- och balansräkning.....	5
3.1. Resultaträkning	5
3.2. Balansräkningen.....	6
4. Sammanställd redovisning	8
5. Kommentarer till årsredovisningen	8
5.1. Myndighetens årsredovisning	8
6. Bokslutsprocess 2018.....	9
7. Sammanfattande slutsatser av årets revision	9

1. Inledning

På uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Sörmlands läns kollektivtrafikmyndighet har vi granskat årsbokslutet samt årsredovisningarna för myndigheten och för dess helägda dotterbolag, Länstrafiken Sörmland AB, med avseende på verksamhetsåret 2018.

Revisionen har utförts i enlighet med kommunallagen, kommunala redovisningslagen samt god revisionssed i Sverige. Vad gäller bolaget har granskningen utförts med utgångspunkt från aktiebolagslagen samt årsredovisningslagen.

Syftet med denna rapport är främst att ge myndighetens förtroendevalda revisorer information om årsbokslutet 2018, samt att redovisa de väsentligaste noteringarna som framkommit vid granskningen av bokslutet och årsredovisningen. Alla belopp är angivna i miljoner kronor (mkr) om inte annat anges.

Granskningen har omfattat följande områden:

Årsredovisning:

- ✓ Förvaltningsberättelse
- ✓ Resultaträkning
- ✓ Balansräkning
- ✓ Noter/Tilläggsupplysningar

Allmänna granskningsåtgärder:

- ✓ Verifikationsgranskning
- ✓ Kontroll av inbetalning av skatter och avgifter
- ✓ Genomgång av beslut i protokoll

2. Myndighetens resultat- och balansräkning

Vi har granskat årsredovisningen per 31 december 2018 samt analyserat större avvikelser och förändringar mot budget och föregående års årsredovisning. Nedan lämnas kommentarer till väsentliga resultat- och balansposter för vilka vi gjort iakttagelser i granskningen.

2.1. Resultaträkning samt prognos

Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet redovisar per 31 december 2018 ett nollresultat. Budgeten för helår uppgår till 0 tkr. Eventuella överskott återbetalas till medlemmarna och justeras i samband med respektive årsbokslut.

Medlemsbidragen uppgår till 643 mkr i jämförelse med föregående år om 638 mkr. 510 mkr avser medlemsbidrag för den allmänna kollektivtrafiken och 133 mkr avser särskild kollektivtrafik. Totala medlemsbidraget är 57 mkr lägre än budgeterat, vilket bland annat är hänförligt till lägre trafik kostnader än budgeterat samt positiv resandeutveckling. Budgeten för 2018 uppgick till 699 mkr, vilket ger en positiv budgetavvikelse hänförligt till en gynnsam resandeutveckling, höjd Sörmlandstaxa samt lägre trafik kostnader.

Verksamhetsintäkterna uppgår till 207 mkr i jämförelse med 185 mkr föregående år, och budgeterades till 185 mkr. Avvikelsen mot budget hänförs till intäkter som det ej budgeterats för, såsom viten, intäkter som vidarefaktureras samt bidrag från Trafikverket. Verksamhetsintäkterna uppvisar en ökning med 22 mkr. Huvudförklaringen bakom denna utveckling är det riktade bidraget för fria bussresor (10,4 mkr) samt positiv utveckling av resandet samt en höjd Sörmlandstaxa.

Verksamhetens kostnader uppgår till 844 mkr i jämförelse med 819 mkr föregående år. Av verksamhetens kostnader utgör trafik kostnaderna utgör största delen, totalt 748 mkr för både allmän och särskild kollektivtrafik. Trafik kostnader har ökat med 3 % jämfört med föregående år och denna ökning beror till största del på index.

De finansiella intäkterna uppgår till 71 tkr i jämförelse med 0 tkr föregående år. Inga ränteintäkter erhöles under 2017.

De finansiella kostnaderna uppgår till 154 tkr i jämförelse med 66 tkr föregående år, avser i år både en räntedel i pensionskostnader samt interna räntekostnader.

Vår bedömning är att det redovisade resultatet ger en rättvisande bild, i allt väsentligt, av myndighetens verksamhet med avseende på perioden 1 januari till och med den 31 december 2018.

2.2. Balansräkningen

Materiella anläggningstillgångar

Posten har ökat jämfört med föregående år med totalt 1,9 mkr, vilket hänförs till en pågående investering av skyltprogram (7,8 mkr). Denna investering är ännu ej färdigställd då inget ännu har tagits i bruk. Utrangeringar har skett av helt avskrivna inventarier (1,5 mkr). I övrigt gällande materiella anläggningstillgångar så har det bokförda värdet minskat vilket beror på räknenskapsenliga avskrivningar.

Det noteras att myndigheten inte har uppdelat materiella anläggningstillgångar i komponenter fullt ut. Myndigheten bör dock ta kravet om komponentredovisning i beaktande vid framtida investeringar, om så skulle bli nödvändigt.

Finansiella anläggningstillgångar

Ingen förändring jämfört med föregående år. Posten avser andelar i Länstrafiken Sörmland AB, AB Transitio, Mälardalstrafiken AB samt Samtrafiken i Sverige AB. Nedskrivningsbehov bedöms ej föreligga.

Övriga kortfristiga fordringar

Större balansposter utgörs av kundfordringar, interimfordringar samt övriga kortfristiga fordringar. De kortfristiga fordringarna har minskat med 42 mkr jämfört med föregående år, där det främst är kundfordringarna som har minskat hänförlig till att medlemsavgifter för december har blivit betalda, dessa låg kvar som obetalda fordringar med förfalldatum efter årsskiftet föregående år.

Kassa och bank

Kassa och banktillgodohavanden uppgår till 91,4 mkr (61,5 mkr) i bokslutet, vilket innebär en ökning med 29,9 mkr jämfört med föregående år. Ökningen förklaras av minskning i kundfordringar och utlåning till Länstrafiken är reglerad.

Avsättningar

Myndighetens avsättningar utgörs av pensionsåtaganden och uppgår till 4 526 tkr i jämförelse med 3 196 tkr föregående år. Det totala åtagandet har verifierats mot externa underlag.

Kortfristiga skulder

De kortfristiga skulderna utgörs främst av leverantörsskulder, interimsskulder samt övriga kortfristiga skulder, däribland semesterlöneskulder. Posten har minskat jämfört med föregående år, 175 mkr i jämförelse med 191 mkr. Förändringen jämfört med föregående år hänför sig främst till minskad skuld avseende förskott från medlemmarna. I år fakturerades medlemmarna inte förrän i januari 2019 på grund av vissa oklarheter vid övergång till Region Sörmland.

Vi har utfört avstämningar mellan huvudboken och verifierande underlag. Stickprovsvis granskning av väsentliga förändringar och poster har utförts mot underlag. Inga väsentliga avvikelser eller differenser har iakttagits.

3. Bolagets resultat- och balansräkning

3.1. Resultaträkning

Bolagets intäkter har totalt sett minskat med 1,6 mkr, denna minskning är hänförlig till lägre övriga intäkter. Övriga intäkter avser ytterligare fakturering för el, städ och reparationsarbeten. Minskningen är främst hänförlig till föregående års elbussprojekt. Motsvarande kostnader fanns även föregående år och dessa har minskat väsentligt i år. Hyror är i nivå med föregående år.

Övriga externa kostnader uppgår till 1 133 tkr och har minskat med 1 127 tkr i jämförelse med föregående år. Posten avser främst tomträttsavgäld samt reparationer och underhåll av både inventarier och fastigheter. Minskade kostnader främst hänförligt till kostnader för elbussprojektet som genomfördes föregående år.

Avskrivningarna uppgår till 3 087 tkr, vilket är en minskning med ca 320 tkr i jämförelse med föregående år. Minskning är hänförlig till att vissa inventarier blivit fullt avskrivna.

Ränteintäkterna och räntekostnaderna är i nivå med föregående år.

3.2. Balansräkningen

Fastigheternas bokförda restvärden har minskat i takt med avskrivningar enligt plan. Aktiveringar har skett med 14,4 mkr och avser kostnader hänförliga till depån i Katrineholm. Övriga pågående nyanläggningar finns om 1,4 mkr.

Posten maskiner och inventarier har minskat på grund av netto avskrivningar och nyanskaffning. Avskrivningar har skett enligt plan. Fler inventarier är helt avskrivna i år varför totala avskrivningar är något lägre.

Nyanskaffningar avser elbussprojektet i Eskilstuna, 1 823 tkr. För detta projekt har bolaget även erhållit ett bidrag om 1,4 mkr som enligt K2-regelverket skulle ha nettoredovisats. Bolaget har följt samma redovisningsprincip som myndigheten och bruttoredovisat detta riktade bidrag. Bidraget har skuldförts i sin helhet och resultatförs i takt med avskrivningar för elbussarna. I resultaträkningen får vi ingen nettoeffekt då intäktsfört bidrag möts av avskrivning avseende bidragsdelen. I balansräkningen har vi en bruttoredovisning istället för nettoredovisning, 1 240 tkr för mycket på tillgång och 1 240 tkr för mycket i skuld. Detta betyder att bolaget ej följer K2, dock betyder det främst felklassificeringar på balansräkningen.

Aktier och andelar i intresseföretag är oförändrat jämfört med föregående år. Posten avser innehav i Länstrafiken Mälardalen AB, Transitio, Mälardalstrafiken AB samt Samtrafiken i Sverige AB.

Kundfordringarna har minskat med 468 tkr jämfört med föregående år. Minskningen beror på lägre intäkter.

Fordringar på Myndigheten har ökat med 792 tkr i jämförelse med föregående samtidigt har skuld till Myndigheten betalats i sin helhet.

Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter i nivå med föregående år, avser tomträttsavgälder kvartal 1 år 2018.

Banktillgodohavanden uppgår till 2 962 tkr (8 304 tkr) i bokslutet, vilket innebär en minskning med 5 342 tkr jämfört med föregående år. Minskningen förklaras främst av utlåning om 6 800 tkr från Myndigheten som har återbetalats.

Leverantörsskulden uppgår i årsbokslutet till 1 908 tkr, vilket är 1 240 tkr lägre än föregående år. Minskning rimlig då även bolagets kostnader minskat och elbussprojektet avslutat.

Övriga skulder avser moms-skuld i år, momsfordran föregående år. Skuld till intressebolag 1,2 mkr är hänförligt till elbussprojektet.

Vår granskning har omfattat avstämningar mellan huvudboken och verifierande underlag. Stickprovvis granskning av väsentliga förändringar och poster har utförts mot underlag. Inga väsentliga avvikelser eller differenser har noterats.

Vi har noterat att bolaget har varit sen med betalning av mervärdesskatt vid tre tillfällen, detta har inneburit kostnadsräntor på skattekontot.

4. Sammanställd redovisning

Sammanställd redovisning (Koncernredovisning)

Årsredovisningens finansiella avsnitt omfattar en sammanställd redovisning som omfattar myndigheten och bolaget. I förvaltningsberättelsen presenteras en övergripande analys av koncernens utfall för perioden. Vi har granskat den sammanställda redovisningen utan att ha noterat väsentliga felaktigheter.

Vår övergripande bedömning

Efter vår granskning av resultat- och balansräkning, samt sammanställda redovisning är det vår bedömning att myndighetens och bolagets resultat och ställning ger en rättvisande bild av verksamheten per den 31 december 2018.

5. Kommentarer till årsredovisningen

5.1. Myndighetens årsredovisning

Vi har granskat myndighetens årsredovisning för verksamhetsåret 2018. I granskningen har vi beaktat att god redovisningssed för kommuner/kommunalförbund i allt väsentligt har efterföljts av myndigheten. Årsredovisningens förvaltningsberättelse är uppställd på samma sätt som föregående år och omfattar beskrivande avsnitt om väsentliga händelser under året. Verksamheten beskrivs ur medborgarperspektiv, trafikförsörjningsperspektiv, medarbetarperspektiv samt ekonomiskt perspektiv. Därefter presenteras aktuell måluppfyllelse för verksamheten. God ekonomisk hushållning kommenteras särskilt. Vår bedömning att redogörelserna är utformade i enlighet med gällande lagstiftning och ger en bra inblick i den verksamhet som bedrivits under år 2018.

Förbundets arbete med intern kontroll beskrivs i ett separat avsnitt, vilket är positivt, av vilket det framgår att myndigheten fortsatt att arbeta på bred front. Under året har förbundet arbetat med intern kontroll med utgångspunkt från den fastställda planen för intern kontroll, med undantag att endast en intern revision har genomförts, på våren, istället för två. Myndigheten har anpassat arbetet utifrån kommande regionbildning. Myndigheten har följt upp och åtgärdat de avvikelser som noterades vid internkontrollen.

Verksamhetens framtida och förväntade utveckling presenteras och kommenteras i förvaltningsberättelsens avslutande avsnitt, av vilken det framgår att förbundets och bolagets verksamhet överlätit till Region Sörmland. Förbundets årsredovisning 2018 är därmed den sista.

I årsredovisningens avslutande avsnitt presenteras den finansiella redovisningen, med resultaträkningar, balansräkningar, kassaflödesanalyser, sammanställd redovisning samt tilläggsupplysningar. Det lagstadgade balanskravet klaras av myndigheten.

Bedömning:

Förvaltningsberättelsen bedöms ge en ändamålsenlig bild av väsentliga händelser under verksamhetsåret 2018. Beskrivning och analys av måluppfyllelse bedömer vi vara tillräcklig och ger en översiktlig redovisning av myndighetens resultat vad gäller verksamhet och

ekonomi. Årsredovisningen ger en god bild av verksamheten och har utvecklats ytterligare i jämförelse med föregående år. Dock noteras att vid beskrivningen av utvärderingen av balanskravet finns ingen formell uppställning av själva utredningen i enlighet med rekommendation från RKR. Inga väsentliga brister har identifierats.

6. Bokslutsprocess 2018

Vi bedömer att det har funnits vissa brister i bokslutsprocessen till följd av personalförändringar. Förslag till årsredovisning har funnits framme till vår granskning, dock har det varit oklart vilken version som var den senast uppdaterade efter korrigeringar. Vår uppfattning är att dessa brister beror på att det har saknats någon person med övergripande ansvar för processen i år.

7. Sammanfattande slutsatser av årets revision

Vår bedömning är att myndighetens årsredovisning, i allt väsentligt, ger en rättvisande bild av resultat och ställning per den 31 december 2018 för Sörmlands kollektivtrafikmyndighet samt att årsredovisningen i Länstrafiken Sörmland AB är rättvisande.

Nyköping den 28 mars 2019

Johan Perols
Certifierad kommunal revisor

Johanna Eklöf
Auktoriserad revisor

KS §

Dnr KK18/767

Yttrande över revisionsrapport: Granskning av internkontroll av förenings- och kulturbidrag

Nyköpings kommun har mottagit revisionsrapport: Granskning av internkontroll av förenings- och kulturbidrag. PwC har på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Nyköpings kommun genomfört en granskning av föreningsstöd som hanteras inom Kultur- och fritidsnämndens ansvarsområde. Revisionsobjekt är Kommunstyrelsen och Kultur- och fritidsnämnden. Revisionens bedömning är att Kommunstyrelsen delvis har tillräcklig intern kontroll av nämndens föreningsbidrag.

Ett förslag till yttrande har tagits fram.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att anta yttrande över revisionsrapport: Granskning av internkontroll av förenings och kulturbidrag.

Beslut till:
Revisionen

Kommunstyrelsen

Yttrande över revisionsrapport: Granskning av internkontroll av förenings- och kulturbidrag

Bakgrund

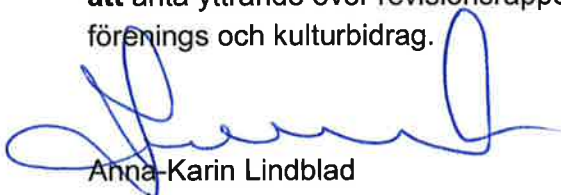
Nyköpings kommun har mottagit revisionsrapport: Granskning av internkontroll av förenings- och kulturbidrag. PwC har på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Nyköpings kommun genomfört en granskning av föreningsstöd som hanteras inom Kultur- och fritidsnämndens ansvarsområde. Revisionsobjekt är Kommunstyrelsen och Kultur- och fritidsnämnden. Revisionens bedömning är att Kommunstyrelsen delvis har tillräcklig intern kontroll av nämndens föreningsbidrag.

Ett förslag till yttrande har tagits fram.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att anta yttrande över revisionsrapport: Granskning av internkontroll av förenings och kulturbidrag.



Anna-Karin Lindblad

Tf kommundirektör

Peter Knutsson

Biträdande tf kommundirektör

Beslut till:

Revisionen

FÖRSLAG

Revisionen



Yttrande över revisionsrapport: Granskning av intern kontroll av förenings- och kulturbidrag

Nyköpings kommun har mottagit revisionsrapporten Granskning av intern kontroll av förenings- och kulturbidrag och lämnar följande yttrande.

Revisionen anför under rubriken 2.3. System och rutiner för intern kontroll, att Nyköpings kommun på grund av sin organisation och styrmodell behöver säkerställa funktioner för internkontroll av föreningsbidrag både inom Kommunstyrelsen och Kultur- och fritidsnämnden. Kommunstyrelsen delar inte revisionens syn utan hänvisar till respektive nämnds ansvarsområde för internkontroll. Kultur- och fritidsnämnden är ansvarig för föreningsbidrag och hanterar detta inom ramen för sin internkontroll.

Kommunstyrelsen fattar årligen beslut gällande interkontrollplaner för produktionen samt beslutar även om återrapportering av uppföljningen av interkontrollplanerna hos nämnder och produktion. Genom detta förfarande finns en övergripande funktion av internkontroll/upsikt hos kommunstyrelsen.

Ett arbete med översyn av kommunens internkontroll har inletts men implementeringen av detta avvaktas i väntan på beslut om ny styrmodell. Valet av styrmodell kommer att inverka på typ av interkontroll som ska utföras varför kommunstyrelsen och övrig nämndorganisation får beakta revisionsrapporten i ett senare skede.

Urban Granström
Kommunstyrelsens ordförande



Revisorerna

2019-02-26



Kultur- och fritidsnämnden
Kommunstyrelsen

För kännedom:
Kommunfullmäktige

Granskning av intern kontroll av förenings- och kulturbidrag

På uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Nyköpings kommun har PwC genomfört en granskning av den interna kontrollen av kultur- och föreningsbidrag.

Efter genomförd granskning är vår bedömning att Kultur- och fritidsnämnden och Kommunstyrelsen (produktionsstyrelsen) **delvis har tillräcklig intern kontroll av nämndens föreningsbidrag**. Bedömningen baseras på kontrollmålen för granskningen som redovisas i revisionsrapporten.

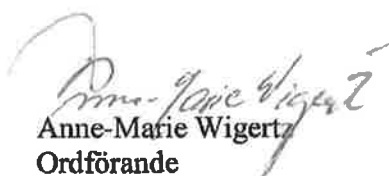
Efter genomförd granskning lämnas följande rekommendationer till Kommunstyrelsen (produktionsstyrelsen) och Kultur- och fritidsnämnden:

- Att effektivisera arbetet med genomlysningar så att fler föreningar kan genomlysas varje år.
- Att kontroll av föreningsbidrag inkluderas i Kommunstyrelsens riskanalys inför fastställande av KS internkontrollplan.
- Att den fortsatta återrapporteringen av internkontroll dokumenteras på ett tydligare och mer strukturerat sätt.
- Att årligen genomföra stickprov på inkomna ekonomiska redovisningar för att möjliggöra en förbättrad kontroll av de föreningar som erhåller/ansöker om bidrag samt att denna dokumenteras.
- Att nämnden en gång per halvår får en sammanställning över de bidragsansökningar som har inkommit samt hanteringen av dessa, dvs. om ansökningarna beviljats eller avslagits.

Vid granskningen gjorda iakttagelser redovisas i bilagd rapport, som härmed över-
sänds för yttrande och åtgärder.

Skriftligt svar önskas senast 2019-06-01

REVISORERNA


Anne-Marie Wigertz
Ordförande


Gunnar Johansson
Vice ordförande

Revisionsrapport

Granskning av intern kontroll av förenings- och kulturbidrag

Nyköpings kommun

*Annika Hansson, cert.
kommunal revisor
Tua Lennartsson*

Februari/2019

Innehåll

1.	Inledning.....	2
1.1.	Bakgrund	2
1.2.	Syfte och Revisionsfråga.....	2
1.3.	Revisionskriterier	2
1.4.	Kontrollmål	2
1.5.	Avgränsning.....	2
1.6.	Metod.....	3
2.	Granskningsresultat.....	4
	Organisation och ansvarsfördelning	4
2.1.	Kriterier och riktlinjer	4
2.1.1.	Iakttagelser.....	4
2.1.2.	Bedömning	4
2.2.	Kommunens krav på föreningarna.....	5
2.2.1.	Iakttagelser.....	5
2.2.2.	Bedömning	5
2.3.	System och rutiner för intern kontroll	6
2.3.1.	Iakttagelser.....	6
2.3.2.	Bedömning	6
2.4.	Följs rutinerna?	7
2.4.1.	Iakttagelser.....	7
2.4.2.	Bedömning	7
2.5.	Redovisningskrav avseende övrig finansiering	7
2.5.1.	Iakttagelser.....	7
2.5.2.	Bedömning	8
2.6.	Uppfyllelse av reglementets krav	8
2.6.1.	Iakttagelser.....	8
2.6.2.	Bedömning	9
2.7.	Åtterrapporering till nämnd.....	9
2.7.1.	Iakttagelser.....	9
2.7.2.	Bedömning	10
3.	Sammanfattning, bedömning och rekommendationer	11
3.1.	Revisionell bedömning.....	11
3.2.	Bedömning utifrån kontrollmål	11
3.3.	Rekommendationer.....	12
	Bilaga 1 – Granskad dokumentation.....	14

1. Inledning

1.1. Bakgrund

På uppdrag av Nyköping kommuns förtroendevalda revisorer har PwC genomfört en granskning av det föreningsstöd som hanteras inom kultur- och fritidsnämndens ansvarsområde. Granskningens fokus har varit på den interna kontrollen inom området.

Inom kultur- och fritidsområdet hanteras både stora och små utbetalningar i form av bidrag till föreningar och organisationer. En tillförlitlig och säker hantering av dessa bidrag är således viktig.

1.2. Syfte och Revisionsfråga

Revisionsrapporten nedan baseras på följande revisionsfråga:

- Är nämndens interna kontroll av föreningsbidragen tillräcklig?

1.3. Revisionskriterier

Revisionskriterier i granskningen är följande:

- Gällande styrdokument
- Interna riktlinjer

1.4. Kontrollmål

Granskningen ska besvara följande kontrollmål:

- Finns kriterier och riktlinjer för olika typer av förenings- och kulturbidrag?
- Vilka krav ställs för att erhålla bidrag?
- Vilka system och rutiner för intern kontroll avseende föreningsbidrag har nämnden/kommunstyrelsen beslutat om?
- Följs rutinerna?
- Finns det något krav på redovisning från föreningarna avseende finansiering från annat håll än bidrag från kommunen?
- Uppfyller ansökningarna och ev. begärd återrapportering från föreningarna reglementets krav?
- Vilken återrapportering av föreningsbidragen får nämnden?

1.5. Avgränsning

Granskningen avgränsas till räkenskapsåret 2018. Revisionsobjekt är Kultur- och fritidsnämnden samt Kommunstyrelsen som fungerar som produktionsstyrelse till division Barn, Utbildning och Kultur vilka utför uppgifter inom uppdraget.

1.6. Metod

Granskningen har genomförts genom intervjuer, dokumentstudier och stickprov. Intervjuer har genomförts med ordförande i Kultur- och fritidsnämnden, Kultur- och fritidschef, administratör Kultur och fritid och nämndsansvarig tjänsteperson. För att granska kommunens faktiska interna kontroll så har (11) stickprov gjorts på ett urval av beviljade och avslagna ansökningar.

Rapporten har varit föremål för sakgranskning.

2. Granskningsresultat

Organisation och ansvarsfördelning

Nyköpings kommun tillhör en av de kommuner som organiserar sig enligt ett beställarutförarsystem. Det innebär att kommunens funktion vad gäller att beräkna invånarnas behov av kommunala tjänster hålls skild från funktionen att producera tjänster. Kommunens föreningsstöd är organiserat genom att Kultur- och fritidsnämnden beställer viss del av sin verksamhet från näringslivsenheten där det hanteras av Nyköpings Arenor. Detta är ett löpande uppdrag som näringslivsenheten har fått från Kultur- och fritidsnämnden.

Nyköpings Arenor har fått delegation på att besluta om bidrag till sommarlovsaktiviteter och arrangemangsbidrag om högst 40 000 kronor, bidrag till föreningar för övriga tillfälliga behov om 75 000 kronor samt drifts- och verksamhetsbidrag om höst 300 000 kronor. När bidragssummorna överstiger den summa som anges i delegationsordningen bereder och lämnar Nyköpings Arenor förslag till beslut till föreningsutskottet. Föreningsutskottet är en politisk beredning och består av Kultur- och fritidsnämndens ordförande, förste vice ordförande, andre vice ordförande samt två ledamöter. Föreningsutskottet bereder ansökningar till Kultur- och fritidsnämnden.

Nyköpings Arenor ansvarar för kommunikation, information och dialog med det lokala föreningslivet, de ansvarar även för att betala ut samtliga bidrag till föreningarna inom Kultur- och fritidsnämndens ansvarsområde.

2.1. Kriterier och riktlinjer

Kontrollmål 1: Finns kriterier och riktlinjer för olika typer av förenings- och kulturbidrag?

2.1.1. Iakttagelser

Nyköpings kommun har tagit fram riktlinjer för föreningsbidrag som antogs av Kultur- och fritidsnämnden 2017-09-06. Riktlinjerna gäller samtliga föreningsbidrag inom kommunen bortsett från bidrag till studieförbund. I riktlinjerna presenteras syftet med föreningsbidragen samt allmänna kriterier. Utöver detta specificeras även särskilda kriterier vad gäller föreningar med verksamhet riktad till barn och ungdomar samt särskilda kriterier för föreningar som söker om bidrag för samlingslokaler. Vid intervju med nämndens ordförande betonas att barn- och ungdomsverksamhet alltid är prioriterat. Det framkommer även att kriterier och riktlinjer inte skiljer sig nämnvärt beroende på vilken typ av bidrag det handlar om.

2.1.2. Bedömning

Vi bedömer att kontrollmålet är uppfyllt.

Det finns antagna riktlinjer och kriterier för förenings- och kulturbidrag. Riktlinjer och kriterier finns i styrdokument samt på hemsidan.

2.2. Kommunens krav på föreningarna

Kontrollmål 2: Vilka krav ställs för att erhålla bidrag?

2.2.1. Iakttagelser

I de antagna riktlinjerna anges vilka krav som ställs på en förening för att den ska anses vara bidragsberättigad. Informationen finns även publicerad på Nyköping kommuns hemsida. För att erhålla ekonomiskt stöd behöver föreningen uppfylla vissa kriterier, bland annat att:

- Föreningen ska bedrivas ideellt.
- Föreningen ska ha ett organisationsnummer.
- Föreningen ska vara registrerad i kommunen och bedriva huvuddelen av sin verksamhet i kommunen.

I riktlinjerna finns även specificerat vilken typ av verksamhet som kan beviljas ekonomiskt stöd, det handlar om bland annat fritidsverksamhet riktad till barn och ungdomar, kulturverksamhet, pensionärsverksamhet, handikappverksamhet, uthyrning av samlingslokaler samt verksamhet som tillgodoser betydelsefulla sociala ändamål.

Under intervju med tjänstepersoner på Nyköpings Arenor framkommer att det finns flera krav på föreningarna som ska uppfyllas för att erhålla ekonomiskt stöd från kommunen. För att erhålla föreningsbidrag behöver föreningen först och främst lämna in en komplett ansökan, är den inte komplett behandlas den inte. Ofta krävs kompletterande kommunikation via telefon eller personliga möten om det uppkommer frågor eller funderingar kring ansökan eller föreningens verksamhet. De krav som ställs på föreningen kontrolleras genom att samtliga ansökningar och ansökningshandlingar går igenom. Tjänstepersonerna uttrycker en önskan om att börja åka ut och träffa föreningarna i större utsträckning, detta eftersom de då märker hur en förening "mår" och vad som är på gång. Detta är dock en resursfråga och något som det finns svårigheter att klara av med dagens resurser.

Av riktlinjerna framgår att Kultur- och fritidsnämnden vid undantagsfall kan besluta att godkänna en förening som bidragsberättigad trots att föreningen inte uppnår samtliga kriterier. Enligt nämndens ordförande handlar detta om att nämnden vill verka för ett öppet, fritt och rikt föreningsliv. I de fall en förening ej uppfyller samtliga kriterier, vilket oftast handlar om att den måste haft verksamhet under sex månader, beslutas hantering av Kultur- och fritidsnämnden, dvs. om föreningen ska kunna beviljas föreningsbidrag.

Ett av de bidrag som betalas ut är det så kallade "förlustbidraget". Det innebär att en förening ansöker om stöd för en specifik aktivitet eller arrangemang, utifrån ansökan beviljar eller avslår Nyköpings Arenor. Det ekonomiska stödet betalas dock ut först efter att aktiviteten/arrangemanget är genomfört och en återrapportering i form av beskrivning, ekonomi samt kvitton har skickats in.

2.2.2. Bedömning

Vi bedömer kontrollmålet som uppfyllt.

Vi grundar vår bedömning på att det enligt nämndens riktlinjer framkommer vilka krav som ställs på en förening för att den ska anses vara bidragsberättigad. Kraven handlar om kriterier för hur föreningen ska bedrivas samt vilken typ av verksamhet som anses vara berättigad ekonomiskt stöd.

Genom hanteringen av "förlustbidrag" vet Nyköpings Arenor vad bidraget som betalas ut täcker för faktiska kostnader.

2.3. System och rutiner för intern kontroll

Kontrollmål 3: Vilka system och rutiner för intern kontroll avseende föreningsbidrag har nämnden/kommunstyrelsen beslutat om?

2.3.1. Iakttagelser

Enligt Kultur- och fritidsnämndens reglemente (antagen av KF 2017-06-13) tillhör föreningsbidrag nämndens ansvarsområde. Hantering av föreningsbidrag genomförs via interna överenskommelser av Nyköpings Arenor som organisatoriskt tillhör Näringslivsenheten och Kommunstyrelsen.

Den organisation som Nyköpings kommun har valt innebär att funktioner för intern kontroll bör finnas både inom Kommunstyrelsen och Kultur- och fritidsnämnden. Vid genomgång av Kommunstyrelsens internkontrollplan finns inte föreningsbidrag med som kontrollobjekt. I Kultur- och fritidsnämndens internkontrollplan anges föreningsbidrag och utbetalningar som ett kontrollområde. Risken anges vara felaktig/utebliven utbetalning, något som ska kontrolleras genom att jämföra beslut och genomförda utbetalningar. Den enda dokumentation som finns avseende genomförd kontroll 2018 är att det finns en mening om att inga avvikelser har upptäckts.

Vid intervju med tjänstepersoner vid Nyköpings Arenor berättar de att det inte har funnits någon diskussion om att de ska göra en risk- och väsentlighetsanalys. Den enda kontroll som genomförs är den jämförelse som anges i Kultur- och fritidsnämndens internkontrollplan.

I 2018 års interna överenskommelse mellan Kultur- och fritidsnämnden och Näringslivsenheten finns ett nytt uppdrag gällande att minst två föreningar ska genomlysas under verksamhetsåret. Genomlysningen ska utföras av Nyköpings arenor. Detta arbete pågår för tillfället och kommer att avrapporteras till Kultur- och fritidsnämnden. Vid intervjuerna påtalas att det endast är beslutat om två föreningar denna omgång eftersom det är första året som genomlysningarna genomförs och att det kommande år antagligen kommer utökas med fler föreningar.

2.3.2. Bedömning

Vi bedömer kontrollmålet som delvis uppfyllt.

Vi grundar vår bedömning på att kontroll av föreningsbidrag finns i Kultur- och fritidsnämndens internkontrollplan, men att det saknas i Kommunstyrelsens internkontrollplan. Verksamheten uppger att de inte heller har gjort någon riskanalys till internkontrollplanen för området.

Gällande den internkontroll som faktiskt utförs så finns brister i dokumentationen av denna. Den enda dokumentation som finns är en mening om att *inga avvikelser upptäckts*.

Genom genomlysningen av föreningar har ett kontrollarbete påbörjats, och antalet föreningar som berörs per år kan komma att utökas.

2.4. Följs rutinerna?

Kontrollmål 4: Följs rutinerna?

2.4.1. Iakttagelser

För att undersöka huruvida rutinerna avseende intern kontroll för föreningsbidrag faktiskt följs var tanken att genomföra stickprov på detta. Vid dialog med nämndansvarig tjänsteperson framkom att den kontroll som utförs är en jämförelse mellan utbetalade bidrag och beslut, men att det inte finns någon tydlig dokumentation kring hur kontrollen har gjorts. Den enda dokumentation som finns, och som går att ta del av, är återrapporteringen till Kultur- och fritidsnämnden gällande internkontrollplanen och där står endast att inga avvikelser upptäckts.

2.4.2. Bedömning

Kontroll görs och redovisas i uppföljning, men det saknas dokumentation. Vi bedömer kontrollmålet som ej uppfyllt, då vi inte kan verifiera kontrollen.

2.5. Redovisningskrav avseende övrig finansiering

Kontrollmål 5: Finns något krav på redovisning från föreningarna avseende finansiering från annat håll än bidrag från kommunen?

2.5.1. Iakttagelser

Enligt riktlinjerna så måste föreningen bland annat skicka in balans- och resultaträkning samt ekonomisk berättelse samtidigt som de skickar in sina ansökningshandlingar. Den förening som har mottagit bidrag är även skyldig att visa föreningens räkenskaper, protokoll och handlingar om kommunen och dess revisorer begär det. Nämndens granskning begränsas endast av att skyddet för åsiktsfrihet inte får åsidosättas.

Vid intervjuerna framkommer att det inte finns något krav på den typ av redovisning som nämns i kontrollmålet och att det inte alltid går att utskilja huruvida en förening får bidrag från annat håll, detta eftersom det inte genomförs någon mer ingående kontroll för att se om inskickad balans- och resultaträkning är korrekt. Det krav som åligger föreningen är att de ska skicka in sin årsredovisning. I denna redovisning bör, enligt intervjuerna, eventuell finansiering från annat håll inkluderas och redovisas. Enligt representanterna från Nyköpings Arenor så tittar de även på vad som sägs på föreningarnas årsmöten.

För att möjliggöra bättre insyn och kontroll så sker alltid dialog med respektive förening vid bidrag på över 300 000 kronor eller bidrag för fritidsgårdsverksamhet. Från och med i

år genomförs även en genomlysning av två föreningar. Genomlysningen framställs under intervjuerna som något som kommer kontrollera denna aspekt mer noggrant.

Utöver detta så väljer nämnden varje år ut ett par extra föreningar som de vill prata med, exempelvis nystartade föreningar.

2.5.2. *Bedömning*

Det finns inte något krav på att föreningarna ska redovisa huruvida de erhåller finansiering från annat håll än kommunen.

Av riktlinjerna framgår det däremot att föreningen måste skicka in balans- och resultaträkning. Det krav som ställs är således att Nyköpings Arenor och Kultur- och fritidsnämnden ska få ta del av föreningens årsredovisning. Dock genomförs inte någon djupare kontroll kring om det är korrekt angivna siffror och om eventuell övrig finansiering inkluderas. Istället träffar föreningsutskottet varje år ett antal föreningar och framgent kommer även genomlysningar att genomföras för att förbättra kontrollen.

Vi ser positivt på att ekonomisk redovisning är ett krav och att det står angivet i riktlinjerna, men vi noterar att det inte finns något som säkerställer att redovisningen är korrekt återgiven.

2.6. *Uppfyllelse av reglementets krav*

Kontrollmål 6: Uppfyller ansökningarna och ev. begärd återrapportering från föreningarna reglementets krav?

2.6.1. *Iakttagelser*

Enligt riktlinjerna så är den förening som beviljats ekonomiskt stöd skyldig att visa föreningens räkenskaper, protokoll och handlingar om kommunen och dess revisorer skulle begära det. En förening som inte genomfört den planerade, och bidragsbeviljade, verksamheten kan få bidraget nedsatt. Om detta inträffar ett flertal gånger kan Kultur- och fritidsnämnden upphäva föreningens bidrag. Förekomsten av oriktiga uppgifter i ansökan eller felaktigt användande av bidragsmedel kan även det komma att påverka kommande års bidrag. Oriktiga uppgifter kan slutligen även medföra återbetalningsskyldighet för föreningen.

Flera av de föreningar som beviljas drifts- och verksamhetsbidrag beviljas tvååriga bidrag. Detta innebär att ny ansökan inkommer till kommunen vartannat år. Föreningar som beviljats bidraget ska ändå varje år skicka in sina årsmöteshandlingar till Nyköpings Arenor. Vid intervjuerna framkommer att det dock är få föreningar som kontinuerligt gör detta, istället skickar dem med handlingarna när ny ansökan görs. Eftersom det endast är två personer som arbetar med föreningsbidrag så är ett hinder att det inte finns tid och resurser att säkerställa att dokumentation från alla föreningar inkommer. Tjänstepersonerna berättar även att tidsbristen gör att de inte hinner läsa igenom de handlingar som kontinuerligt skickas in.

För att undersöka huruvida ansökningar och eventuell begärd återrapportering uppfyller de krav som ställs från kommunen har stickprovskontroll genomförts. I förväg begärde vi

att få ut sammanställningar över vilka bidragsansökningar som inkommit samt om de beviljats eller avslagits. Sammanställningarna omfattade både delegationsbeslut samt nämndbeslut.

Vi valde ut 11 ansökningar och beslut och urvalet gjordes med syftet att få med så många olika typer av bidrag som möjligt och med relativt stora belopp då vi valde belopp som var bland de största för respektive bidrag. Kontroll har gjorts i föreningsregistret för följande punkter:

- Vaccination mot doping (gäller endast idrottsföreningar).
- Kvalitetssäkring finns (krav att föreningen har en kvalitetspolicy).
- Notering om föreningen är berättigad att söka bidrag.
- Särskilda noteringar, som att det finns en mapp med handläggningsuppgifter.

Stickproven visar att det finns notering om berört krav för de bidragssökande i de fall det är föreningar. Det förekom även att kommunal förvaltning fanns med och fick bidrag. När det gäller kvalitetssäkring är det bara krav att det ska finnas, inte vilket innehåll eller om den är uppdaterad. Tidigare har detta krav följts upp en gång per år på nämnden. Det finns inga tydliga rutiner för föreningar som har legat nere och nystartat. Tidigare inlämnade underlag godkänns avseende kvalitetssäkring.

Stickprovskontrollen visade inga anmärkningar mot kraven.

Det finns ingen särskild notering om årsredovisningshandlingar har kommit in som separat uppföljning.

2.6.2. *Bedömning*

Kontrollmålet bedöms som delvis uppfyllt.

Vi grundar vår bedömning på att huvuddelen av kraven uppfylls och noteras i föreningsregistret. Dock får förvaltningen inte in årsmöteshandlingar så kontinuerligt som de ska, och de har svårigheter att hinna med kontrollen av detta krav.

Vid vår stickprovskontroll fann vi inte några avvikelser.

2.7. *Återrapportering till nämnd*

Kontrollmål 7: Vilken återrapportering av föreningsbidragen får nämnden?

2.7.1. *Iakttagelser*

De föreningsbidrag som fattas på delegation av Nyköpings Arenor rapporteras till Kultur- och fritidsnämnden genom återrapportering av delegationsbeslut. När besluten ska återrapporteras registreras dem på en lista över de delegationsbeslut som fattats för en viss tidsperiod och skickas ut med kallelse och handlingar till nästkommande sammanträde.

För att ta del av handlingarna ombeds de förtroendevalda politikerna att kontakta nämndsekreterare som kan tillhandahålla materialet.

Nämndens ordförande har kontinuerlig kontakt med Nyköpings Arenor vad gäller föreningsbidrag, exempelvis gällande avslagsbeslut och orsak till avslag. Övriga nämndsledamöter får dock inte återrapportering i samma omfattning. Det framkommer även att nämnden inte får någon sammanställning över samtliga bidrag som beslutats, dvs. både på delegation och genom nämndbeslut, och att det skulle kunna vara en förbättring som ger nämnden en bättre överblick.

Vad gäller delegationsbeslut och dess återrapportering så framkommer att detta görs direkt i kommunens ärendehanteringssystem vilket har systematiserat rutinen. Den genomlysning av föreningar som kommer att genomföras av Nyköpings Arenor kommer även att återrapporteras till nämnden, i vilken form är dock ännu oklart.

2.7.2. Bedömning

Vi bedömer kontrollmålet som delvis uppfyllt.

Vi grundar vår bedömning på att det saknas en sammanställd återrapportering till nämnden. Dock görs delegationsanmälan om beslut och det ges information till ordförande.

3. Sammanfattning och revisionell bedömning

3.1. Revisionell bedömning

Inom kultur- och fritidsområdet hanteras både stora och små utbetalningar i form av bidrag till föreningar och organisationer och med anledning av detta är den interna kontrollen av att det finns en tillförlitlig och säker hantering av dessa bidrag viktig.

Granskningen syftar till att besvara följande revisionsfråga:

- **Är nämndens interna kontroll av föreningsbidragen tillräcklig?**

Efter genomförd granskning är vår bedömning att Kultur- och fritidsnämnden och Kommunstyrelsen (produktionsstyrelsen) **delvis har tillräcklig intern kontroll av nämndens föreningsbidrag**. Bedömningen baseras på kontrollmålen för granskningen som presenteras nedan.

3.2. Bedömning utifrån kontrollmål

Kontrollmål	Bedömning
Finns kriterier och riktlinjer för olika typer av förenings- och kulturbidrag?	Kontrollmålet bedöms vara uppfyllt. Det finns antagna riktlinjer och kriterier för förenings- och kulturbidrag. Riktlinjer och kriterier finns i styrdokument samt på hemsidan.
Vilka krav ställs för att erhålla bidrag?	Kontrollmålet bedöms vara uppfyllt. Enligt nämndens riktlinjer framkommer vilka krav som ställs på en förening för att den ska anses vara bidragsberättigad. Kraven handlar om kriterier för hur föreningen ska bedrivas samt vilken typ av verksamhet som anses vara berättigad ekonomiskt stöd.
Vilka system och rutiner för intern kontroll avseende föreningsbidrag har nämnden/kommunstyrelsen beslutat om?	Kontrollmålet bedöms vara delvis uppfyllt. Kontroll av föreningsbidrag finns i Kultur- och fritidsnämndens internkontrollplan, men saknas i Kommunstyrelsens. Verksamheten uppger att de inte har gjort någon riskanalys. Vad gäller den internkontroll som faktiskt utförs så finns brister i dokumentationen av denna. Ett kontrollarbete har påbörjats i och med den

Följs rutinerna?	genomlysning av föreningar som har inlett. Kontrollmålet bedöms ej vara uppfyllt.
Finns det något krav på redovisning från föreningarna avseende finansiering från annat håll än bidrag från kommunen?	Kontroll görs och redovisas, men då det saknas dokumentation kan vi ej verifiera kontrollen. Krav saknas.
Uppfyller ansökningarna och ev. begärd återrapportering från föreningarna reglementets krav?	Ekonomisk redovisning i form av balans- och resultaträkning är ett krav, dock genomförs inte någon djupare kontroll vilket gör att det inte säkerställs att redovisningen är korrekt återgiven och om eventuell övrig finansiering inkluderas. Kontrollmålet bedöms vara delvis uppfyllt. Huvuddelen av kraven uppfylls och de noteras i föreningsregistret. Dock får inte förvaltningen årsmöteshandlingar med den kontinuitet som de ska, och de har svårigheter att hinna med kontrollen av kravet.
Vilken återrapportering av föreningsbidragen får nämnden?	Stickprovskontrollen visade inte på några avvikelser. Kontrollmålet bedöms delvis vara uppfyllt. Delegationsanmälan om beslut görs och det ges information till nämndens ordförande. Dock saknas en sammanställd återrapportering till nämnden.

3.3. Rekommendationer

Efter genomförd granskning lämnas följande rekommendationer till Kommunstyrelsen (produktionsstyrelsen) och Kultur- och fritidsnämnden:

- Att kontroll av föreningsbidrag inkluderas i Kommunstyrelsens riskanalys inför fastställande av KS internkontrollplan.
- Att den fortsatta återrapporteringen av internkontroll dokumenteras på ett tydligare och mer strukturerat sätt.
- Att årligen genomföra stickprov på inkomna ekonomiska redovisningar för att möjliggöra en förbättrad kontroll av de föreningar som erhåller/ansöker om bidrag samt att denna dokumenteras.
- Att öka antalet föreningar som genomlysas per år.

- Att nämnden en gång per halvår får en sammanställning över de bidragsansökningar som har inkommit samt hanteringen av dessa, dvs. om ansökningarna beviljats eller avslagits.

2019-02-26



Marie Lindblad

Uppdragsledare



Annika Hansson

Projektledare

Bilaga 1 – Granskad dokumentation

- Delegationsordning för Kultur- och fritidsnämnden (KFN17/41). Antagen 2016-03-16, reviderad 2017-09-06.
- Förteckning över bidragsbeslut tagna till och med 2018-11-07.
- Internkontrollplan 2018, Kultur- och fritidsnämnden.
- Internkontrollplaner 2018, Kommunstyrelsen.
- Internöverenskommelse Kultur- och fritidsnämnden/Division Barn, Utbildning, Kultur 2018 (KFN17/76). Daterad 2017-11-20.
- Internöverenskommelse Kultur- och fritidsnämnden/Näringslivsenheten 2018 (KFN17/77). Daterad 2017-11-01.
- Reglemente för Kultur- och fritidsnämnden (KK17/360). Antagen av Kommunfullmäktige 2017-06-13.
- Riktlinje för föreningsbidrag (KFN 17/42). Antagen av Kultur- och fritidsnämnden 2017-09-06.
- Riktlinje för Kultur- och fritidsnämndens tillfälliga föreningsbidrag (KFN 15/69). Antagen av Kultur- och fritidsnämnden 2015-12-09.
- Uppföljning internkontroll 2018 (KFN 18/8). Daterad 2018-10-23.

KS §

Dnr KK19/379

Yttrande över granskningsversion av Havsplan för Östersjön

Havs- och vattenmyndigheten önskar få synpunkter på granskningsversionen av Nationell havsplan.

Planen stödjer sig på miljöbalken och havsplaneringsförordningen. Det är första gången Sverige tar fram havsplaner, totalt 3 för Sverige. Nyköping tillhör Havsplanen för Östersjön och inom denna havsområdet Norra Östersjön och Södra Kvarken.

Havsplanen ska ge vägledning till myndigheter och kommuner vid planläggning och tillståndsprövning. Havsplanen gäller för området 1 nautisk mil, 1852 m, från baslinjen inklusive ekonomisk zon.

I havsplanen görs en bedömning av mest lämplig användning utifrån läge, beskaffenhet och behov som resulterar i en plankarta i skala 1:1 000 000 där mest lämpliga användning anges. Stor bokstav i planen pekar ut det intresse som är mest lämplig användning i delområdet. De åtta användningsområden som anges är:

- Attraktiva livsmiljöer (natur, kultur och friluftsliv)
- Energiutvinning
- Försvar
- Generell användning
- Natur
- Sandutvinning
- Sjöfart
- Yrkesfiske

Havsplanen anger också områden där särskild hänsyn ska tas till höga naturvärden eller totalförsvarets intressen. Man specificerar inte i planen vad särskild hänsyn innebär utan detta ska prövas i förvaltning, tillståndsärenden, med mera.

Havsplanens rekommendationer inom Nyköpings kommun

Inom den yta i havet av planen som berör Nyköpings kommun finns två delområden, ett inre och ett yttre (se bilaga 1 till tjänsteskrivelsen).

I det inre området föreslås generell användning med naturhänsyn, i plankartan område Ö211. Med generell användning avses i området rekreation, sjöfart och yrkesfiske. Särskild hänsyn skall tas till höga naturvärden avseende revmiljö samt fågel- och däggdjursområde.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

KS §

Dnr KK19/379

I det yttre området föreslås generell användning, i plankartan område Ö226. Med generell användning i området avses rekreation, sjöfart, utredningsområde sjöfart samt yrkesfiske. Särskild hänsyn skall tas till höga kulturmiljövärden i de fall de förekommer. I området förekommer två riksintressen, vindbruk och totalförsvaret. I området bedöms inte energiutvinning och försvar kunna samexistera och därmed ges försvaret företräde framför energiutvinning.

Gällande översiktsplan för Nyköpings kommun anges inte några särskilda riktlinjer eller strategier för det område som omfattas av Havsplanen för Östersjön. I de inre delarna av havsområdet har kommunen angivit att riksintresset för energiförsörjningen till havs ska stå tillbaka för riksintresse för försvaret, luftfarten, sjöfarten och friluftslivet. För Nyköpings kommun innebär förslaget med generell användning i den nationella havsplanen att den kommunala planeringen lätt kan samverka i det område som överlappar mellan statlig och kommunal havsplanering. Nyköpings kommun har inget att erinra mot granskningsförslaget till havsplan för Östersjön.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att anta yttrande över granskningsversion av Havsplan för Östersjön.

Beslut till:

Havs och vattenmyndigheten
Samhällsbyggnad

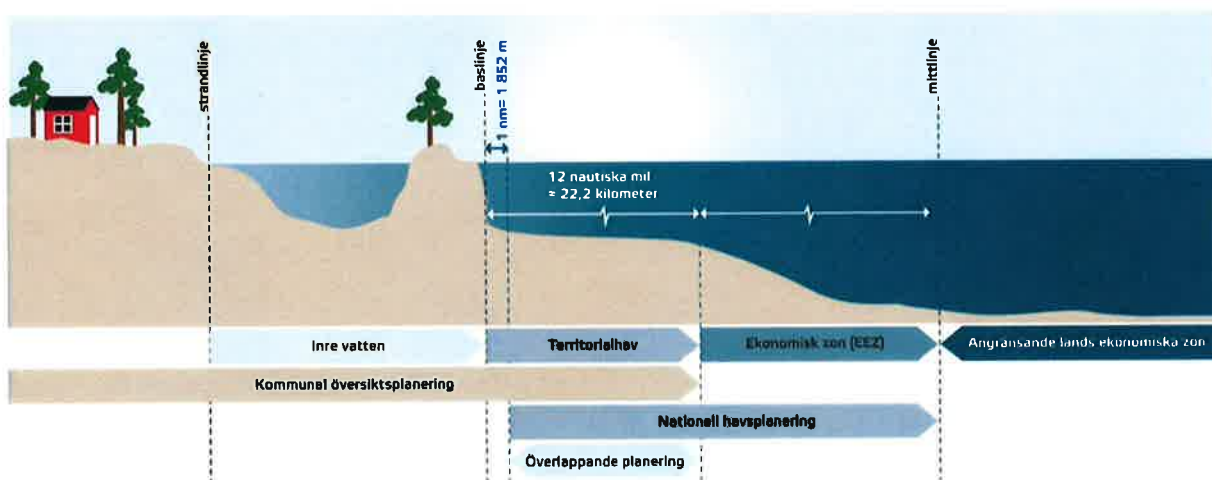
Yttrande över granskningsversion av Havsplan för Östersjön

Bakgrund

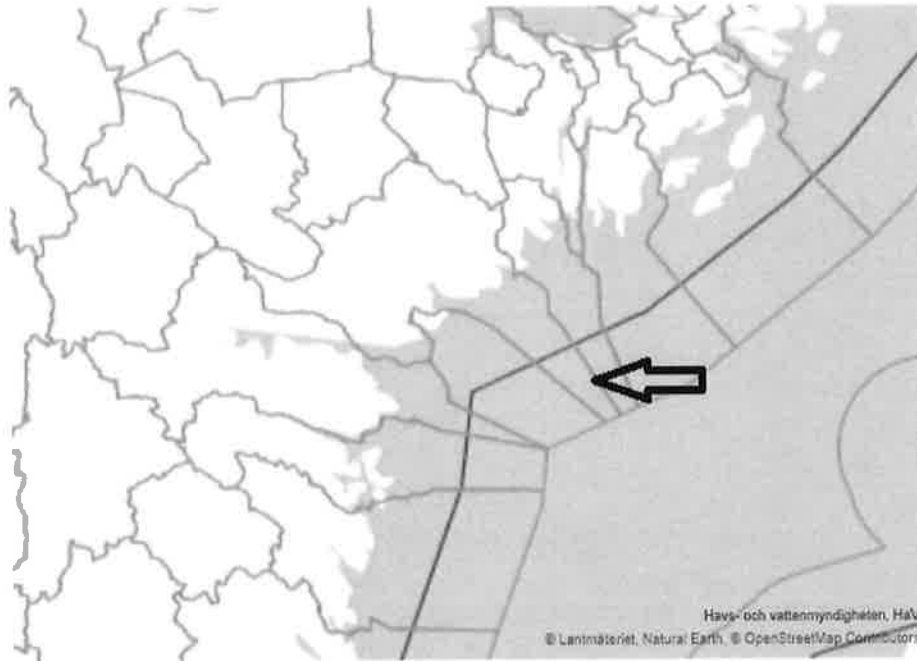
Havs- och vattenmyndigheten önskar få synpunkter på granskningsversionen av Nationell havsplan.

Planen stödjer sig på miljöbalken och havsplaneringsförordningen. Det är första gången Sverige tar fram havsplaner, totalt 3 för Sverige. Nyköping tillhör Havsplanen för Östersjön och inom denna havsområdet Norra Östersjön och Södra Kvarken.

Havsplanen ska ge vägledning till myndigheter och kommuner vid planläggning och tillståndsprövning. Havsplanen gäller för området 1 nautisk mil, 1852 m, från baslinjen inklusive ekonomisk zon (Figur 1 och 2).



Figur 1. Gränser och indelning av planeringsansvar.



Figur 2. Den del av Havsplan Östersjön som omfattar Nyköpings kommun

I havsplanen görs en bedömning av mest lämplig användning utifrån läge, beskaffenhet och behov som resulterar i en plankarta i skala 1:1 000 000 där mest lämpliga användning anges. Stor bokstav i planen pekar ut det intresse som är mest lämplig användning i delområdet. De åtta användningsområden som anges är:

- Attraktiva livsmiljöer (natur, kultur och friluftsliv)
- Energiutvinning
- Försvar
- Generell användning
- Natur
- Sandutvinning
- Sjöfart
- Yrkesfiske

Havsplanen anger också områden där särskild hänsyn ska tas till höga naturvärden eller totalförsvarets intressen. Man specificerar inte i planen vad särskild hänsyn innebär utan detta ska prövas i förvaltning, tillståndsärenden, med mera.

Havsplanens rekommendationer inom Nyköpings kommun

Inom den yta i havet av planen som berör Nyköpings kommun finns två delområden, ett inre och ett yttre (se bilaga 1 till tjänsteskrivelsen).

I det inre området föreslås generell användning med naturhänsyn, i plankartan område Ö211. Med generell användning avses i området rekreation, sjöfart och yrkesfiske. Särskild hänsyn skall tas till höga naturvärden avseende revmiljö samt fågel- och däggdjursområde. I det yttre området föreslås generell användning, i plankartan område Ö226. Med generell användning i området avses rekreation, sjöfart, utredningsområde sjöfart samt yrkesfiske. Särskild hänsyn skall tas till höga kulturmiljövärden i de fall de förekommer. I området förekommer två riksintressen, vindbruk och totalförsvaret. I området bedöms inte energiutvinning och försvar kunna samexistera och därmed ges försvaret företräde framför energiutvinning.

Överensstämmelse med kommunens översiktsplan

Gällande översiktsplan för Nyköpings kommun anges inte några särskilda riktlinjer eller strategier för det område som omfattas av Havsplanen för Östersjön. I de inre delarna av havsområdet har kommunen angivit att riksintresset för energiförsörjningen till havs ska stå tillbaka för riksintresse för försvaret, luftfarten, sjöfarten och friluftslivet. För Nyköpings kommun innebär förslaget med generell användning i den nationella havsplanen att den kommunala planeringen lätt kan samverka i det område som överlappar mellan statlig och kommunal havsplanering.

Nyköpings kommun har inget att erinra mot granskningsförslaget till havsplan för Östersjön.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att anta yttrande över granskningsversion av Havsplan för Östersjön.



Anna-Karin Lindblad

t.f. Kommundirektör

Anna Selander

Samhällsbyggnadschef

Beslut till:

Havs och vattenmyndigheten

Samhällsbyggnad

Havs och vattenmyndigheten

havochvatten@havochvatten.se



Yttrande över granskningsversion av Havsplan för Östersjön

Nyköpings kommun har tagit del av granskningshandlingar för Havsplan för Östersjön och konstaterar att förslaget stämmer väl överens med kommunens syn på vattenanvändningen inom kommunen.

Nyköpings kommun har inget att erinra mot granskningsförslaget till havsplan för Östersjön.

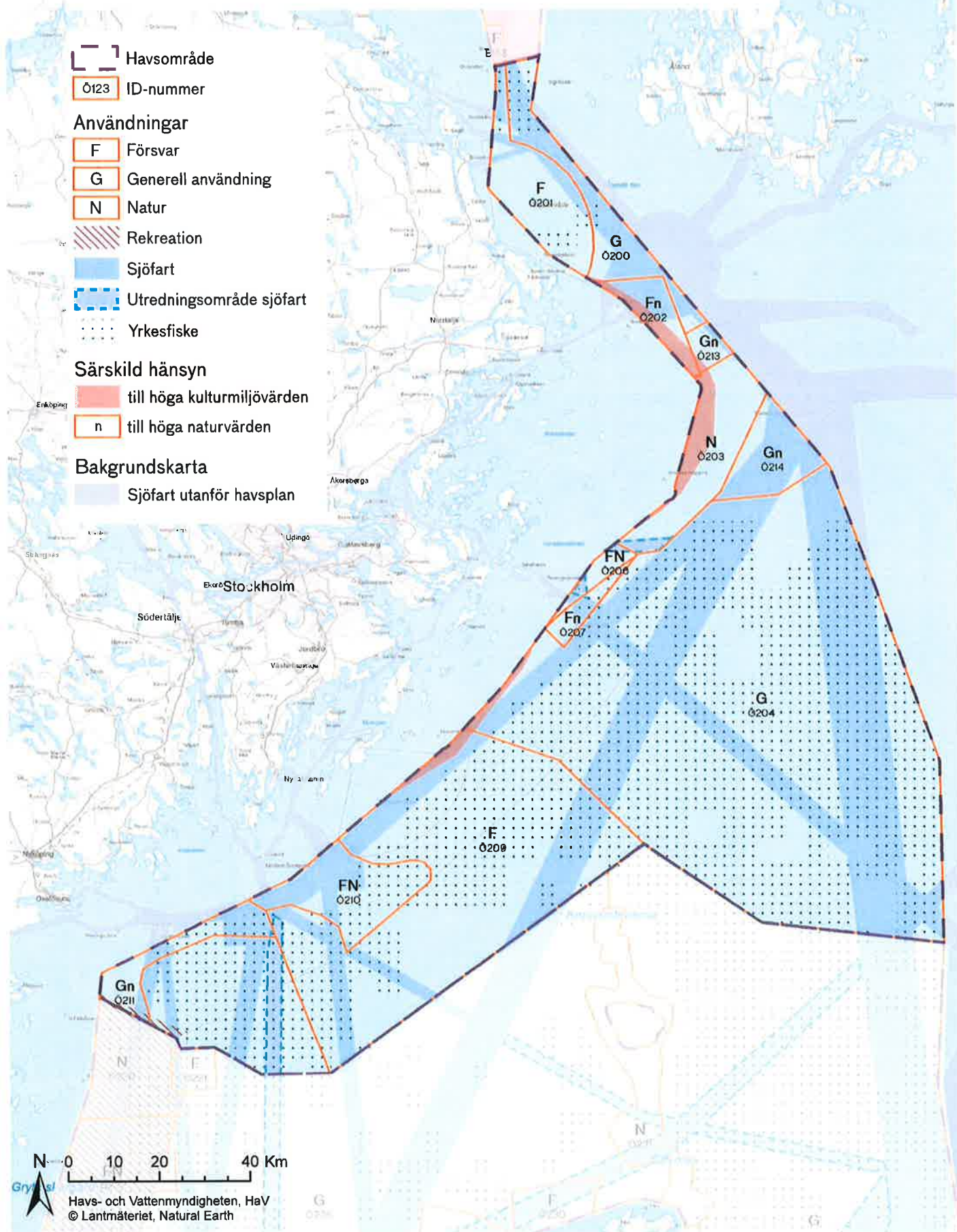
Urban Granström

Kommunalrådstyrelsens ordförande

2019-05-17

Dnr. *Kk 19/379*

Karta 6. Plankarta havsområde Norra Östersjön och Södra Kvarnen



Tabell 5. Havsområde Norra Östersjön och Södra Kvarken

Område	Användningar	Särskild hänsyn	Företräde eller särskild anpassning för samexistens	Motivering till företräde
Ö200	Generell användning Sjöfart Yrkesfiske	Höga kulturmiljövärden.		
Ö201	Försvaret Sjöfart Yrkesfiske			
Ö202	Försvaret Sjöfart	Höga kulturmiljövärden. Höga naturvärden: Revmiljö, fågel- och däggdjursområde med hög ursprunglighet samt klimattillflykt blåmussla.		
Ö203	Natur Utredningsområde sjöfart	Höga kulturmiljövärden.	Försvaret ges företräde framför energutvinning.	Användningarna bedöms inte kunna samexistera. Riksintresseanspråk för totalförsvaret ges företräde enligt 3 kap. 10 § miljöbalken framför riksintresseanspråk för vindbruk.
Ö204	Generell användning Sjöfart Yrkesfiske	Höga kulturmiljövärden.	Försvaret ges företräde framför energutvinning.	Användningarna bedöms inte kunna samexistera. Riksintresseanspråk för totalförsvaret ges företräde enligt 3 kap. 10 § miljöbalken framför riksintresseanspråk för vindbruk och allmänna intressen av väsentlig betydelse för vindbruk.
Ö206	Försvaret Natur Sjöfart Utredningsområde sjöfart Yrkesfiske			
Ö207	Försvaret Sjöfart Utredningsområde sjöfart Yrkesfiske	Höga naturvärden: Revmiljö och däggdjursområde med hög ursprunglighet samt klimattillflykt blåmussla.		

Område	Användningar	Särskild hänsyn	Företräde eller särskild anpassning för samexistens	Motivering till företräde
Ö209	Försvar Sjöfart Yrkesfiske Rekreation	Höga kulturmiljövärden.	Försvar ges företräde framför energiutvinning.	Användningarna bedöms inte kunna samexistera. Riksintresseanspråk för totalförsvaret ges företräde enligt 3 kap. 10 § miljöbalken framför riksintresseanspråk för vindbruk.
Ö210	Försvar Natur Sjöfart Yrkesfiske		Försvar ges företräde framför energiutvinning.	Användningarna bedöms inte kunna samexistera. Riksintresseanspråk för totalförsvaret ges företräde enligt 3 kap. 10 § miljöbalken framför riksintresseanspråk för vindbruk.
Ö211	Generell användning Rekreation Sjöfart Yrkesfiske Rekreation	Höga naturvärden: Revmiljö, fågel- och däggdjursområde.	Försvar ges företräde framför energiutvinning.	Användningarna bedöms inte kunna samexistera. Riksintresseanspråk för totalförsvaret ges företräde enligt 3 kap. 10 § miljöbalken framför riksintresseanspråk för vindbruk.
Ö213	Generell användning Sjöfart	Höga kulturmiljövärden. Höga naturvärden: Revmiljö och däggdjursområde med hög ursprunglighet samt klimattillflykt blåmussla.		
Ö214	Generell användning Sjöfart	Höga naturvärden: Revmiljö, fågel- och däggdjursområde, samt klimattillflykt blåmussla.	Försvar ges företräde framför energiutvinning.	Användningarna bedöms inte kunna samexistera. Riksintresseanspråk för totalförsvaret ges framför allmänna intressen av väsentlig betydelse för vindbruk.

KS §

Dnr KK19/380

Projektering och upphandling av Stigtomta avloppsreningsverk

Stigtomta avloppsreningsverk (ARV) är i behov av upprustning. Det är omodernt och har problem med de riktvärden som gäller för verket. En bättre reningsbehandling är prioriterad och finns med i Nyköping Vattens underhållsplan för avloppsreningsverk och pumpstationer. En ombyggnation möjliggör även en framtida expansion av Stigtomta samhälle.

Om- och tillbyggnad av Stigtomta avloppsreningsverk möjliggör även ett omhändertagande av det spillvatten som kommer från samhället Vrena vilket innebär att verket där kan avvecklas istället för att rustas upp. Förslaget är att Vrenas avloppsreningsverk byggs om till en pumpstation för överföring av spillvatten till Stigtomta. Det finns ett långtidskontrakt med Sörmland Vatten angående omhändertagande av Björkviks spillvatten, som idag omhändertas i Vrena avloppsreningsverk.

Den föreslagna lösningen förespråkas eftersom det dessutom redan idag finns en överföringsledning för del av sträckan mellan Vrena och Stigtomta. Den behöver kompletteras med en sträcka på 2 km för att bli fullt utbyggd. Hantering av spillvatten kommer också att bli mer kostnadseffektiv med ett verk istället för två.

Den bedömda kostnaden för detta projekt är ca 40 mnkr och beräknas pågå under perioden 2019–2021.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att uppdra till Tekniska divisionen att projektera och upphandla ombyggnad av Stigtomta avloppsreningsverk samt omvandling av Vrena avloppsreningsverk till pumpstation med överföring till Stigtomta,

att anvisa 2 mnkr till Tekniska divisionen ur kommunstyrelsens ofördelade investeringsmedel för projektering och upphandling,

att Tekniska divisionen, efter genomförd upphandling, återkommer till kommunstyrelsen med en anbudsbaserad kalkyl för beslut om genomförande samt,

att kapitaltjänstkostnaden för investeringen arbetas in i Tekniska divisionen, Nyköping Vattens budget och belastar VA-kollektivet.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

KS §

Dnr KK19/380

Beslut till:
Ekonomiavdelningen
Tekniska divisionen

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen

Projektering och upphandling av Stigtomta avloppsreningsverk

Bakgrund

Stigtomta avloppsreningsverk (ARV) är i behov av upprustning. Det är omodernt och har problem med de riktvärden som gäller för verket. En bättre reningsbehandling är prioriterad och finns med i Nyköping Vattens underhållsplan för avloppsreningsverk och pumpstationer. En ombyggnation möjliggör även en framtida expansion av Stigtomta samhälle.

Om- och tillbyggnad av Stigtomta avloppsreningsverk möjliggör även ett omhändertagande av det spillvatten som kommer från samhället Vrena vilket innebär att verket där kan avvecklas istället för att rustas upp. Förslaget är att Vrenas avloppsreningsverk byggs om till en pumpstation för överföring av spillvatten till Stigtomta. Det finns ett långtidskontrakt med Sörmland Vatten angående omhändertagande av Björkviks spillvatten, som idag omhändertas i Vrena avloppsreningsverk.

Den föreslagna lösningen förespråkas eftersom det dessutom redan idag finns en överföringsledning för del av sträckan mellan Vrena och Stigtomta. Den behöver kompletteras med en sträcka på 2 km för att bli fullt utbyggd. Hantering av spillvatten kommer också att bli mer kostnadseffektiv med ett verk istället för två.

Den bedömda kostnaden för detta projekt är ca 40 mnkr och beräknas pågå under perioden 2019–2021.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att uppdra till Tekniska divisionen att projektera och upphandla ombyggnad av Stigtomta avloppsreningsverk samt omvandling av Vrena avloppsreningsverk till pumpstation med överföring till Stigtomta,

att anvisa 2 mnkr till Tekniska divisionen ur kommunstyrelsens ofördelade investeringsmedel för projektering och upphandling,

att Tekniska divisionen, efter genomförd upphandling, återkommer till kommunstyrelsen med en anbudsbaserad kalkyl för beslut om genomförande samt,

att kapitaltjänstkostnaden för investeringen arbetas in i Tekniska divisionen, Nyköping Vattens budget och belastar VA-kollektivet.



Anna Karin Lindblad
t.f. kommundirektör

Kent Nyman
Divisionschef Tekniska divisionen

Beslut till:

Ekonomiavdelningen
Tekniska divisionen

KS §

Dnr KK19/261

Tillköpsbeställning av kollektivtrafik till Region Sörmland inför trafikår 2020

Tillköpsbeställning, före detta trafikbeställning, ska kommunerna årligen i maj skicka in till Region Sörmland som är den nya regionala kollektivtrafikmyndigheten. Dokumentet innehåller de förändringar, ökningar och minskningar, i kollektivtrafikutbud som kommunen önskar inför nästa tidtabellperiod samt vad som bör studeras inför nästkommande år. Tillköpsbeställningen inför trafikår 2020 omfattar önskemål om mindre justeringar i den kollektivtrafik som Nyköpings kommun är ansvarig för inför trafikåret 2020 (tidtabellen börjar gälla i december 2019) och mer övergripande förändringar som kommunen önskar få beredda för att kunna ta ställning till vid tillköpsbeställning 2021.

Dokumentet innehåller även kommentarer kring regional trafik inklusive tågtrafik.

Samråd har skett med kommunens verksamheter och med kollektivtrafikmyndigheten.

Bakgrund

Region Sörmland bildades den 1 januari 2019 och ersätter Landstinget Sörmland, Regionförbundet Sörmland och Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet. Region Sörmland övertar rollen som ansvarig för regional kollektivtrafik enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik. Länets samtliga kommuner och regionen har träffat en överenskommelse om en ansvarsfördelning för kollektivtrafiken i länet. Administrativa och tekniska samordningsuppgifter har skatteväxlats att ingå i regionens uppdrag. Finansieringsansvaret för trafiken fördelas likt tidigare. Stadstrafik och lokal landsbygdstrafik bekostas av respektive kommun och regional trafik med buss och tåg av regionen. Utredningsuppdrag som en kommun önskar att Regionen genomför måste åtföljas av finansiering om den går utanför det regionala samordningsansvaret.

Planering och beslut om trafikomfattning ska utgå från en process med aktiv medverkan mellan parterna. Inriktningen är att skapa en trafikplan för de kommande tre åren med sammanhållen trafik enligt gällande Regionalt Trafikförsörjningsprogram. Utifrån trafikplanen och kommunernas beslut om tillköp upprättar Regionen budget för treårsperioden. Överenskommelsen innebär att en årlig så kallad tillköpsbeställning ska göras från kommunerna till Region Sörmland.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

KS §

Dnr KK19/261

Tillköpsbeställningen ska inkomma senast under maj månad och ersätter den tidigare trafikbeställningen. Däri talar kommunen om de förändringar man önskar inom sitt trafikområde inför nästa tidtabellperiod. Större förändringar som kräver utredning och ekonomisk konsekvensbeskrivning ska ingå i tillköpsbeställningen året innan.

Förslag till Tillköpsbeställning 2020

Trafikutbudet justeras enligt följande:

- Förstärkningsturer omstruktureras efter behov löpande under året. Trängselstatistik nyttjas för analys av permanenta utbudsändringar.
- Löpande vid uppkommande akuta behov och möjliga effektiviseringar.

Trafikutbudet i lokal landsbygdstrafik justeras enligt följande:

- Linje 561: Utökning från Näve kvarn till Nyköping en tur i rusningstid, morgon, vardagar, skoldagar.

Beredning inför trafikår 2021/2022:

- Olika körtider under vinter respektive barmarksäsong bör införas för effektivare restid och tidshållning utifrån förväntad framkomlighet.
- Justering av stadstrafikens utbud mot samma eller halverad turtäthet för samtliga tre linjer i form av intervaller 10/20/30/60 min, inte 15 min.

Tre ambitionsnivåer bereds:

- 1) Omfördelning mellan linjer till aktuell resenärsefterfrågan utan ökad trafikkostnad. Minskning av utbud för vissa linjer och tider blir effekten.
 - 2) Minskad trängsel och ökat utrymme för mer resande främst i högtrafiktid utan att minska dagens turtäthet för någon stadslinje. Höjd ambitionsnivå innebär ökad trafikkostnad.
 - 3) Som 2 med kortare körväg kring Brandkärr, därmed kortare restider, mindre ökad trafikkostnad och längre gångavstånd.
- Eventuell anropsstyrd kollektivtrafiklösning för tätorten:
Enligt trafikbeställning 2018. Om och hur anropstrafik kan utgöra ett alternativ till dagens servicelinjer. Lösningen bör, utöver särskilda behov för äldre resenärer, möjliggöra trafikering i lågtrafiktid och områden med lägre befolkningstäthet än underlag för huvudlinje.
 - Bedöm effekter att stanna med landsbygdslinjer i Nyköpings tätort vid endast de största målpunkterna dvs vid färre hållplatser.
 - Anropsstyrda kollektivtrafiklösningar för landsbygd tydliggörs.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

KS §

Dnr KK19/261

Regional trafik:

- Regionens inriktning för regional trafik till och från Nyköping behöver tydliggöras och effekter för linjernas upptagningsområden bedömas i samråd med kommunerna.
- Redan utökad tågtrafik måste behållas långsiktigt.
- Senare tåg från Stockholm önskas på vardagar genom att senarelägga 21:49 tåget till efter kl 22.

Stora planerade infrastrukturprojekt som påverkar busstrafiken:

- Byggnation av Nyköpings resecentrum:
 - Avstängd pendelparkering och ökat bussresande från 2020
 - Omledning av busstrafik från Södra Bangårdsgatan; 2022-2023 och från Brunnsgatan till tillfällig passage under järnvägen; höst 2024-vår 2026
- Brunnsgatan vid Lasarettet:
 - Ombyggnad av Nyköpings Lasarett och ny infart; 2019-2022
 - Broarbeten över Visornas väg; 2021
- Östra infarten:
 - Större arbeten med stor påverkan för buss linje 2; 2022

Ekonomiska konsekvenser

Tillköpsbeställning för 2020 avser trafik som Nyköpings kommun har helt eller delvis finansieringsansvar för och den trafik som beställs finansieras via kommunens driftbudget för kollektivtrafik.

Den ekonomiska konsekvensen genom nya trafikavtal från augusti 2019 är något oförutsägbar då avtalet innehåller incitamentsersättning där attraktiv trafik med nöjda kunder och hög punktlighet genererar högre ersättning.

Ett 80% utfall av incitament är budgeterat. Högre framkomlighet innebär kortare körtider och mer pålitlig och attraktiv kollektivtrafik. Kortare körtider ger även lägre trafikkostnad.

Fordonsbeläggning mäts från augusti 2019 via både på- och avstigandesiffror. Trängsel, det vill säga alla sittplatser och minst 30% av ståplatserna är fulla, under mer än två veckor medför att trafikoperatören mot ersättning skall sätta in ytterligare fordonskapacitet. Ökad trafikkostnad för sådan trängselinducerad utökning är beräknad till högst 500 tkr/år.

Utökning en tur från Näveksvarn till Nyköping skolvardagar kostar 80 tkr/år. Bedömningen är att totalsumman blir lägre än enligt under 2018 levererad treårsplan, dvs ryms inom 2020 års planerade rambudget.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

KS §

Dnr KK19/261

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att som tillköpsbeställning till Region Sörmland inför trafikår 2020 överlämna ovan angivna *Tillköpsbeställning 2020*, samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Beslut till:

Region Sörmland

Samhällsbyggnad

Tekniska divisionen

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande



Kommunstyrelsen

Tillköpsbeställning av kollektivtrafik till Region Sörmland inför trafikår 2020

Sammanfattning

Tillköpsbeställning, före detta trafikbeställning, ska kommunerna årligen i maj skicka in till Region Sörmland som är den nya regionala kollektivtrafikmyndigheten. Dokumentet innehåller de förändringar, ökningar och minskningar, i kollektivtrafikutbud som kommunen önskar inför nästa tidtabellperiod samt vad som bör studeras inför nästkommande år.

Tillköpsbeställningen inför trafikår 2020 omfattar önskemål om mindre justeringar i den kollektivtrafik som Nyköpings kommun är ansvarig för inför trafikåret 2020 (tidtabellen börjar gälla i december 2019) och mer övergripande förändringar som kommunen önskar få beredda för att kunna ta ställning till vid tillköpsbeställning 2021.

Dokumentet innehåller även kommentarer kring regional trafik inklusive tågtrafik.

Samråd har skett med kommunens verksamheter och med kollektivtrafikmyndigheten.

Bakgrund

Region Sörmland bildades den 1 januari 2019 och ersätter Landstinget Sörmland, Regionförbundet Sörmland och Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet. Region Sörmland övertar rollen som ansvarig för regional kollektivtrafik enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik. Länets samtliga kommuner och regionen har träffat en överenskommelse om en ansvarsfördelning för kollektivtrafiken i länet. Administrativa och tekniska samordningsuppgifter har skatteväxlats att ingå i regionens uppdrag.

Finansieringsansvaret för trafiken fördelas likt tidigare. Stadstrafik och lokal landsbygdstrafik bekostas av respektive kommun och regional trafik med buss och tåg av regionen. Utredningsuppdrag som en kommun önskar att Regionen genomför måste åtföljas av finansiering om den går utanför det regionala samordningsansvaret.

Planering och beslut om trafikomfattning ska utgå från en process med aktiv medverkan mellan parterna. Inriktningen är att skapa en trafikplan för de kommande tre åren med sammanhållen trafik enligt gällande Regionalt Trafikförsörjningsprogram. Utifrån trafikplanen och kommunernas beslut om tillköp upprättar Regionen budget för treårsperioden.

Överenskommelsen innebär att en årlig så kallad tillköpsbeställning ska göras från kommunerna till Region Sörmland. Tillköpsbeställningen ska inkomma senast under maj månad och ersätter den tidigare trafikbeställningen. Däri talar kommunen om de förändringar man önskar inom sitt trafikområde inför nästa tidtabellperiod. Större förändringar som kräver utredning och ekonomisk konsekvensbeskrivning ska ingå i tillköpsbeställningen året innan.

Förslag till Tillköpsbeställning 2020

Trafikutbudet justeras enligt följande:

- Förstärkningsturer omstruktureras efter behov löpande under året. Trängselstatistik nyttjas för analys av permanenta utbudsändringar.
- Löpande vid uppkommande akuta behov och möjliga effektiviseringar.

Trafikutbudet i lokal landsbygdstrafik justeras enligt följande:

- Linje 561: Utökning från Näveklarn till Nyköping en tur i rusningstid, morgon, vardagar, skoldagar.

Beredning inför trafikår 2021/2022:

- Olika körtider under vinter respektive barmarksäsong bör införas för effektivare restid och tidshållning utifrån förväntad framkomlighet.
- Justering av stadstrafikens utbud mot samma eller halverad turtäthet för samtliga tre linjer i form av intervaller 10/20/30/60 min, inte 15 min. Tre ambitionsnivåer bereds:
 - 1) Omfördelning mellan linjer till aktuell resenärsefterfrågan utan ökad trafikkostnad. Minskning av utbud för vissa linjer och tider blir effekten.
 - 2) Minskad trängsel och ökat utrymme för mer resande främst i högtrafiktid utan att minska dagens turtäthet för någon stadslinje. Höjd ambitionsnivå innebär ökad trafikkostnad.
 - 3) Som 2 med kortare körväg kring Brandkärr, därmed kortare restider, mindre ökad trafikkostnad och längre gångavstånd.

- Eventuell anropsstyrd kollektivtrafiklösning för tätorten:
Enligt trafikbeställning 2018. Om och hur anropstrafik kan utgöra ett alternativ till dagens servicelinjer. Lösningen bör, utöver särskilda behov för äldre resenärer, möjliggöra trafikering i lågtrafiktid och områden med lägre befolkningstäthet än underlag för huvudlinje.
- Bedöm effekter att stanna med landsbygdslinjer i Nyköpings tätort vid endast de största målpunkterna dvs vid färre hållplatser.
- Anropsstyrda kollektivtrafiklösningar för landsbygd tydliggörs.

Regional trafik:

- Regionens inriktning för regional trafik till och från Nyköping behöver tydliggöras och effekter för linjernas upptagningsområden bedömas i samråd med kommunerna.
- Redan utökad tågtrafik måste behållas långsiktigt.
- Senare tåg från Stockholm önskas på vardagar genom att senarelägga 21:49 tåget till efter kl 22.

Stora planerade infrastrukturprojekt som påverkar busstrafiken:

- Byggnation av Nyköpings resecentrum:
 - Avstängd pendlarparkering och ökat bussresande från 2020
 - Omledning av busstrafik från Södra Bangårdsgatan; 2022-2023 och från Brunnsgatan till tillfällig passage under järnvägen; höst 2024-vår 2026
- Brunnsgatan vid Lasarettet:
 - Ombyggnad av Nyköpings Lasarett och ny infart; 2019-2022
 - Broarbeten över Visornas väg; 2021
- Östra infarten:
 - Större arbeten med stor påverkan för buss linje 2; 2022

Ekonomiska konsekvenser

Tillköpsbeställning för 2020 avser trafik som Nyköpings kommun har helt eller delvis finansieringsansvar för och den trafik som beställs finansieras via kommunens driftbudget för kollektivtrafik.

Den ekonomiska konsekvensen genom nya trafikavtal från augusti 2019 är något oförutsägbart då avtalet innehåller incitamentsersättning där attraktiv trafik med nöjda kunder och hög punktlighet genererar högre ersättning.

Ett 80% utfall av incitament är budgeterat. Högre framkomlighet innebär kortare körtider och mer pålitlig och attraktiv kollektivtrafik. Kortare körtider ger även lägre trafik kostnad.

Fordonsbeläggning mäts från augusti 2019 via både på- och avstigandesiffror. Trängsel, det vill säga alla sittplatser och minst 30% av ståplatserna är fulla, under mer än två veckor medför att trafikoperatören mot ersättning skall sätta in ytterligare fordonskapacitet. Ökad trafik kostnad för sådan trängselinducerad utökning är beräknad till högst 500 tkr/år.

Utökning en tur från Näveksvarn till Nyköping skolvardagar kostar 80 tkr/år.

Bedömningen är att totalsumman blir lägre än enligt under 2018 levererad treårsplan, dvs ryms inom 2020 års planerade rambudget.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att som tillköpsbeställning till Region Sörmland inför trafikår 2020 överlämna ovan angivna *Tillköpsbeställning 2020*, samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad.



Anna-Karin Lindblad
t.f. Kommundirektör

Anna Selander
Samhällsbyggnadschef

Beslut till:

Region Sörmland
SHB Strategienheten
Tekniska divisionen

KS §

Dnr KK19/381

Återrapportering åtgärdsvalsstudie Västra infarten till Nyköping

Trafikverket, Region Sörmland, Nyköpings- och Oxelösunds kommun har genomfört en Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för de västra delarna av Nyköpings stad. En åtgärdsvalsstudie är första steget i planeringsprocessen för att förstå eventuell problematik samt behov som finns samt skapa underlag för prioritering inför val av åtgärder. Åtgärdsvalsstudien har utrett ett stort geografiskt område, se nedan figur, och har därmed karaktären av en systemanalys.

Det övergripande syftet för analysen har varit att:

För att åstadkomma en långsiktig hållbar samhällsutveckling ska infrastrukturen för resor och transporter av människor och gods medge god tillgänglighet, minimerade barriäreffekter, hög trafiksäkerhet och minimerad miljöpåverkan. Infrastrukturen ska möjliggöra regional och kommunal utveckling samt bidra till en positiv stadsutveckling.

Analysen har identifierat 30 brister och behov i området för att skapa och möta den utveckling vi ser i vår region, se bilaga 1 till tjänsteskrivelse.

Figur 1: Avgränsning av ÅVS samt brister och behov (från rapporten ÅVS Västra infarten.)

Utifrån de identifierade bristerna och behoven baserat på det övergripande syftet har ett flertal åtgärder identifierats varav 17 är åtgärder som ej pågår och som behöver hanteras framöver med ansvarig inom parantes.

- A. Trafikanalys för området mellan trafikplats Kungsladugården och väg 53 mot Oxelösund (Nyköpings kommun)
- B. Utredning om Kungsladugårdsleden (Trafikverket)
- C. Utredning om väg 53 (Nävekvarnskorset, Koppling Arnölandet, Trafikplats Björshult samt Stjärnholm) (Trafikverket)
- D. Utredning kring förbindelse över Stads- och Mellanfjärden (Nyköpings kommun)
- E. Utredning om tillgänglighet till Skavsta från väg 52 och 53 norrifrån (Trafikverket)
- F. Utred och utveckla pendelparkeringar (Region Sörmland)
- G. Utredning kring busstrafikering mellan Oxelösund-Nyköping inklusive Skavsta (Region Sörmland)
- H. Förlängning av Regeringsvägen för kollektivtrafik till väg 52 (Nyköpings kommun)
- I. Främja gång- och cykeltrafik (Flertal aktörer)
- J. Ta fram en kommunal cykelplan (Nyköpings kommun)

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

KS §

Dnr KK19/381

- K. Utred och förbättra brister för GC-passager över TGOJ-banan (Nyköpings kommun och Trafikverket)
- L. Utred och åtgärda trafikplatserna 133 Hället och 132 Kungsladugård (Trafikverket)
- M. Effektuera genomförd hastighetsöversyn (Nyköpings kommun)
- N. Översyn av vägvisning (Trafikverket och Nyköpings kommun)
- O. Översyn av godstransporter i tätort (Nyköpings kommun)
- P. Funktionsutredning av TGOJ-banan fokus godstransporter (Nyköpings kommun)
- Q. Genomföra Steg 1- och steg 2-åtgärder (Nyköpings kommun, Oxelösunds kommun, Trafikverket, Region Sörmland)

Utifrån åtgärdsvalsstudiens slutresultat är det nu upp till respektive aktör att prioritera val av åtgärder samt samordna genomförandet av åtgärderna.

Förslag

Åtgärdsvalsstudien är grunden för att komma vidare i planeringsprocessen för att hantera brister och behov. Respektive aktör gör nu sina prioriteringar utifrån resultatet och förslag till prioritering för Nyköpings kommun är enligt följande:

1. Åtgärd A; Trafikanalys för området mellan trafikplats Kungsladugården och väg 53 mot Oxelösund + Åtgärd K; Utred brister för att förbättra och utöka antalet GC-passager för ökad tillgänglighet över TGOJ-banan

Högsta prioritet är att genomföra den analys för området mellan trafikplats Kungsladugården och väg 53 mot Oxelösund, åtgärd A i ovan lista, vilket kännetecknar hela västerledens funktion. Det inkluderar att hantera Centrum, Spelhagen, Idbäcken, Gumsbacken, Högbrunn och Hemgården samt kopplingar över TGOJ-banan. Arbetet inkluderar åtgärd K ovan, om behov av kopplingar över TGOJ-banan för gång och cykel.

I arbetet behöver alla trafikslag belysas, för hur de utpekade områdena ska trafikförsörjas och hur stråk för gång och cykel samt kollektiv- och biltrafik ska lösas. Det inkluderar även hur det statliga vägnätet i form av väg 53 ska knyta an till staden samt tillgodose flödena till och från Oxelösund och den utveckling som sker där. Analysen väntas ta ca 12-15 månader att genomföra.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

KS §

Dnr KK19/381

2. Åtgärd B; Utredning om Kungsladugårdsleden

Utifrån regeringens beslut om bibana Skavsta är det hög prioritet att Trafikverket inleder arbetet med vägplan för Kungsladugårdsleden för att kunna samlokalisera den med bibana Skavsta och minimera intrånget i landskapet. I samband med det kommer även hela Trafikplats Kungsladugården ses över och därmed kommer den planerade droppen vid trafikplatsen inte att behövas. Det kommer också av kommunens förändring av detaljplanen för Hemgården, där bl.a. lättkombiterminalen tagits bort, vilket medför mindre tung trafik. Därför bör arbetet med droppen avbrytas till förmån för arbetet med hela trafikplatsen. I arbetet med trafikplatsen ska även kopplingen mot Hemgårdspassagen inkluderas.

3. Åtgärd C; Utredning om väg 53 (Nävekarvskorset, Koppling Arnölandet, Trafikplats Björshult samt Stjärnholm) och Åtgärd G; Utredning kring busstrafikering mellan Oxelösund-Nyköping

För väg 53 från Nävekarvskorset ner mot kommungräns Oxelösund ska Trafikverket inleda arbete med vägplan för att skapa en mer trafiksäker plats vid kopplingen mot Nävekarv, åtgärd C ovan. Detta inkluderar även möjligheterna för att skapa en passage över TGOJ-banan från Arnölandet till väg 53 för att möjliggöra utveckling på Arnö. Kopplat till detta arbete ingår även att se över trafikplats Björshult och Stjärnholm. Till det kopplar även den parallella vägen 515 och den utveckling som Nyköpings- och Oxelösunds kommun ser med verksamhetsområden på platsen. Utifrån det behöver vi ta fram en strukturplan tillsammans med Oxelösund för att kunna möta upp Trafikverket deras arbete med vägplanen för att beskriva våra behov mer i detalj.

Kopplat till detta måste även åtgärd G, som Region Sörmland ansvarar för, översyn av kollektivtrafiken Oxelösund-Nyköpings ske för att ta fram en långsiktig plan för hur den ska utvecklas i stråket.

4. Åtgärd P; Funktionsutredning av TGOJ-banan fokus godstransporter

Det finns ett behov av att kunna omlasta gods till och från järnvägen utmed TGOJ-banan, både utifrån hamnen i Oxelösunds utveckling men också utifrån verksamheter på Björkö och Arnö Västra. För att studera om det är möjligt krävs en funktionsutredning, åtgärd P. En sådan kostar ca 0,4-0,5 mnkr och tar upp till ett år att genomföra.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

KS §

Dnr KK19/381

För att ta frågan vidare föreslås att Näringsliv tillsammans med Samhällsbyggnad tar en dialog med företag och Oxelösunds hamn hur en funktionsutredning kan genomföras och finansieras.

5. Åtgärd M; Effektuera genomförd hastighetsöversyn och Åtgärd N; Översyn av vägvisning

Tekniska divisionen bör också, utifrån rekommendationen i åtgärdsvalsstudien, effektuera genomförd hastighetsöversyn, specifikt avseende Bergshammar inom detta arbetes utbredningsområde samt göra en översyn av vägvisningen i området med Trafikverket.

6. Åtgärd L; Utred och åtgärda trafikplatserna 133 Hållet

I kommande nationell plan bör Samhällsbyggnad driva på att skapa en långsiktigt hållbar lösning av Trafikplats Hållet.

7. Övriga åtgärder

Gällande åtgärd I samt åtgärd Q är det prioriterade åtgärder men som bör bli ett resultat av arbetet med handlingsplanen för Transportstrategin.

Gällande åtgärd J så pågår delvis detta arbete genom arbete med vägvisning men som en helhet bör också bli ett uppdrag utifrån handlingsplanen för Transportstrategin.

Gällande åtgärd D, utredning över stadsfjärden blir det en del av arbetet med Översiktsplanen och dess kommande genomförandeplan.

Åtgärd E kommer bli en del av två kommande åtgärdsvalsstudier, dels som tillgänglighet Skavsta flygplats dels som stråket Nyköping-Eskilstuna.

Åtgärd H kring förlängning av Regeringsvägen bör bli en del av kommande arbete med Dammgruvan och dess utveckling och åtgärd O är ett arbete som bör ske i staden men är inte prioriterat i dagsläget.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att godkänna återrapportering om Åtgärdsvalsstudie Västra Nyköping,

att föreslagen prioritering av åtgärderna är Nyköpings kommuns ställningstagande för vidare arbete,

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

KS §

Dnr KK19/381

att uppdra till Samhällsbyggnad att förhandla fram avtal med Trafikverket, Oxelösunds kommun och Region Sörmland om nästa steg för prioriterade åtgärder; Kungsladugårdsleden; väg 53 Nävekvarnkorset och söderut inklusive koppling till Arnöland samt översyn kollektivtrafik i stråket,

att uppdra till Samhällsbyggnad i samarbete med Tekniska divisionen att genomföra fördjupad trafikanalys för Idbäcken, Högbrunn, Hemgården, Gumsbacken med koppling mot Väster, Spelhagen och Kungshagen. Analysen inkluderar passager över TGOJ-banan. Analysen ska ske i samarbete med Trafikverket, Oxelösunds kommun och Region Sörmland.

att anvisa 0,75 mnkr till Samhällsbyggnad från Kommunstyrelsen ofördelade medel för 2019–2020 för genomförande av fördjupad trafikanalys,

att avbryta arbetet med Droppen vid Trafikplats Kungsladugården och inkludera arbetet med en bättre trafikplats i Trafikverkets arbete med Kungsladugårdsleden och trafikplats Kungsladugård,

att uppdra till Samhällsbyggnad att tillsammans med Näringslivsenheten initiera dialog med Oxelösunds kommun, Trafikverket, Oxelösunds hamn och företag på Björkö om finansiering och genomförande av funktionsutredning för godshantering utmed TGOJ-banan,

att uppdra till Samhällsbyggnad att tillsammans med Oxelösunds kommun ta fram en strukturplan för hur verksamhetsområdet Björkö och Arnö Västra ska utvecklas som grund för Trafikverkets arbete om översyn av väg 53 i området,

att uppdra till Tekniska divisionen att initiera ett samarbete med Trafikverket om förbättrad vägvisning inom området samt

att övriga åtgärder hanteras enligt föreslaget.

Beslut till:

Samhällsbyggnad
Tekniska divisionen
Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden
Näringslivsenheten
Ekonomienheten
Oxelösunds kommun
Region Sörmland

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

KS §

Dnr KK19/381

Trafikverket

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen

Återrapportering av Åtgärdsvalsstudie Västra infarten till Nyköping samt beslut om nästa steg

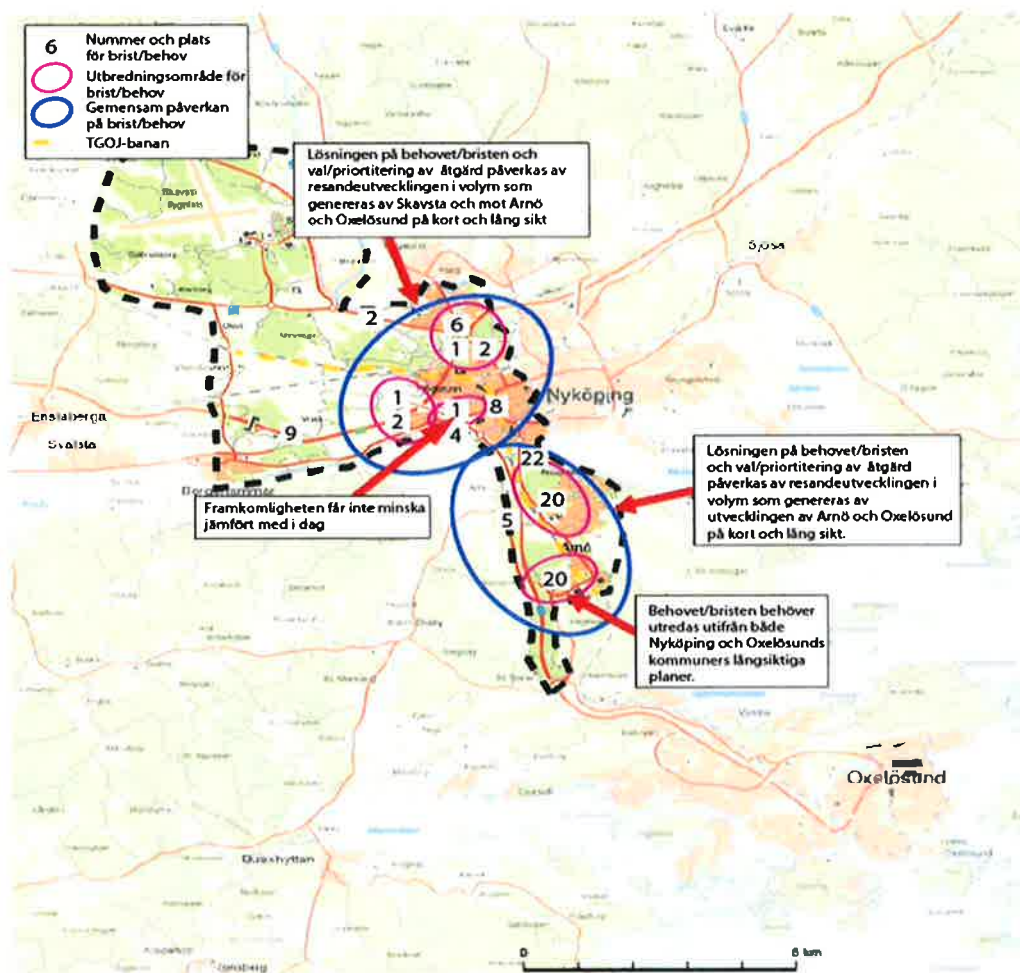
Bakgrund

Trafikverket, Region Sörmland, Nyköpings- och Oxelösunds kommun har genomfört en Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för de västra delarna av Nyköpings stad. En åtgärdsvalsstudie är första steget i planeringsprocessen för att förstå eventuell problematik samt behov som finns samt skapa underlag för prioritering inför val av åtgärder. Åtgärdsvalsstudien har utrett ett stort geografiskt område, se nedan figur, och har därmed karaktären av en systemanalys.

Det övergripande syftet för analysen har varit att:

För att åstadkomma en långsiktig hållbar samhällsutveckling ska infrastrukturen för resor och transporter av människor och gods medge god tillgänglighet, minimerade barriäreffekter, hög trafiksäkerhet och minimerad miljöpåverkan. Infrastrukturen ska möjliggöra regional och kommunal utveckling samt bidra till en positiv stadsutveckling.

Analysen har identifierat 30 brister och behov i området för att skapa och möta den utveckling vi ser i vår region, se bilaga 1 till tjänsteskrivelse.



Figur 1: Avgränsning av AVS samt brister och behov (från rapporten AVS Västra infarten.)

Utifrån de identifierade bristerna och behoven baserat på det övergripande syftet har ett flertal åtgärder identifierats varav 17 är åtgärder som ej pågår och som behöver hanteras framöver med ansvarig inom parentes.

- A. Trafikanalys för området mellan trafikplats Kungsladugården och väg 53 mot Oxelösund (Nyköpings kommun)
- B. Utredning om Kungsladugårdsleden (Trafikverket)
- C. Utredning om väg 53 (Nävekvarnskorset, Koppling Arnölandet, Trafikplats Björshult samt Stjärnholm) (Trafikverket)
- D. Utredning kring förbindelse över Stads- och Mellanfjärden (Nyköpings kommun)
- E. Utredning om tillgänglighet till Skavsta från väg 52 och 53 norrifrån (Trafikverket)
- F. Utred och utveckla pendelparkeringar (Region Sörmland)

- G. Utredning kring busstrafikering mellan Oxelösund-Nyköping inklusive Skavsta (Region Sörmland)
- H. Förlängning av Regeringsvägen för kollektivtrafik till väg 52 (Nyköpings kommun)
- I. Främja gång- och cykeltrafik (Flertal aktörer)
- J. Ta fram en kommunal cykelplan (Nyköpings kommun)
- K. Utred och förbättra brister för GC-passager över TGOJ-banan (Nyköpings kommun och Trafikverket)
- L. Utred och åtgärda trafikplatserna 133 Hället och 132 Kungsladugård (Trafikverket)
- M. Effektuera genomförd hastighetsöversyn (Nyköpings kommun)
- N. Översyn av vägvisning (Trafikverket och Nyköpings kommun)
- O. Översyn av godstransporter i tätort (Nyköpings kommun)
- P. Funktionsutredning av TGOJ-banan fokus godstransporter (Nyköpings kommun)
- Q. Genomföra Steg 1- och steg 2-åtgärder (Nyköpings kommun, Oxelösunds kommun, Trafikverket, Region Sörmland)

Utifrån åtgärdsvalsstudiens slutresultat är det nu upp till respektive aktör att prioritera val av åtgärder samt samordna genomförandet av åtgärderna.

Förslag

Åtgärdsvalsstudien är grunden för att komma vidare i planeringsprocessen för att hantera brister och behov. Respektive aktör gör nu sina prioriteringar utifrån resultatet och förslag till prioritering för Nyköpings kommun är enligt följande:

- 1. Åtgärd A; Trafikanalys för området mellan trafikplats Kungsladugården och väg 53 mot Oxelösund + Åtgärd K; Utred brister för att förbättra och utöka antalet GC-passager för ökad tillgänglighet över TGOJ-banan**

Högsta prioritet är att genomföra den analys för området mellan trafikplats Kungsladugården och väg 53 mot Oxelösund, åtgärd A i ovan lista, vilket kännetecknar hela västerledens funktion. Det inkluderar att hantera Centrum, Spelhagen, Idbäcken, Gumsbacken, Högbrunn och Hemgården samt kopplingar över TGOJ-banan. Arbetet inkluderar åtgärd K ovan, om behov av kopplingar över TGOJ-banan för gång och cykel.

I arbetet behöver alla trafikslag belysas, för hur de utpekade områdena ska trafikförsörjas och hur stråk för gång och cykel samt kollektiv- och biltrafik ska lösas. Det inkluderar även hur det statliga vägnätet i form av väg 53 ska knyta an till staden samt tillgodose flödena till och från Oxelösund och den utveckling som sker där. Analysen väntas ta ca 12-15 månader att genomföra.

2. Åtgärd B; Utredning om Kungsladugårdsleden

Utifrån regeringens beslut om bibana Skavsta är det hög prioritet att Trafikverket inleder arbetet med vägplan för Kungsladugårdsleden för att kunna samlokalisera den med bibana Skavsta och minimera intrånget i landskapet. I samband med det kommer även hela Trafikplats Kungsladugården ses över och därmed kommer den planerade droppen vid trafikplatsen inte att behövas. Det kommer också av kommunens förändring av detaljplanen för Hemgården, där bl.a. lättkombiterminalen tagits bort, vilket medför mindre tung trafik. Därför bör arbetet med droppen avbrytas till förmån för arbetet med hela trafikplatsen. I arbetet med trafikplatsen ska även kopplingen mot Hemgårdspassagen inkluderas.

3. Åtgärd C; Utredning om väg 53 (Nävevarnskorset, Koppling Arnölandet, Trafikplats Björshult samt Stjärnholm) och Åtgärd G; Utredning kring busstrafikering mellan Oxelösund-Nyköping

För väg 53 från Nävevarnskorset ner mot kommungräns Oxelösund ska Trafikverket inleda arbete med vägplan för att skapa en mer trafiksäker plats vid kopplingen mot Nävevarn, åtgärd C ovan. Detta inkluderar även möjligheterna för att skapa en passage över TGOJ-banan från Arnölandet till väg 53 för att möjliggöra utveckling på Arnö. Kopplat till detta arbete ingår även att se över trafikplats Björshult och Stjärnholm. Till det kopplar även den parallella vägen 515 och den utveckling som Nyköpings- och Oxelösunds kommun ser med verksamhetsområden på platsen. Utifrån det behöver vi ta fram en strukturplan tillsammans med Oxelösund för att kunna möta upp Trafikverket deras arbete med vägplanen för att beskriva våra behov mer i detalj.

Kopplat till detta måste även åtgärd G, som Region Sörmland ansvarar för, översyn av kollektivtrafiken Oxelösund-Nyköpings ske för att ta fram en långsiktig plan för hur den ska utvecklas i stråket.

4. Åtgärd P; Funktionsutredning av TGOJ-banan fokus godstransporter

Det finns ett behov av att kunna omlasta gods till och från järnvägen utmed TGOJ-banan, både utifrån hamnen i Oxelösunds utveckling men också utifrån verksamheter på Björkö och Arnö Västra. För att studera om det är möjligt krävs en funktionsutredning, åtgärd P.

En sådan kostar ca 0,4-0,5 mnkr och tar upp till ett år att genomföra. För att ta frågan vidare föreslås att Näringsliv tillsammans med Samhällsbyggnad tar en dialog med företag och Oxelösunds hamn hur en funktionsutredning kan genomföras och finansieras.

5. Åtgärd M; Effektuera genomförd hastighetsöversyn och Åtgärd N; Översyn av vägvisning

Tekniska divisionen bör också, utifrån rekommendationen i åtgärdsvalsstudien, effektuera genomförd hastighetsöversyn, specifikt avseende Bergshammar inom detta arbetes utbredningsområde samt göra en översyn av vägvisningen i området med Trafikverket.

6. Åtgärd L; Utred och åtgärda trafikplatserna 133 Hållet

I kommande nationell plan bör Samhällsbyggnad driva på att skapa en långsiktigt hållbar lösning av Trafikplats Hållet.

7. Övriga åtgärder

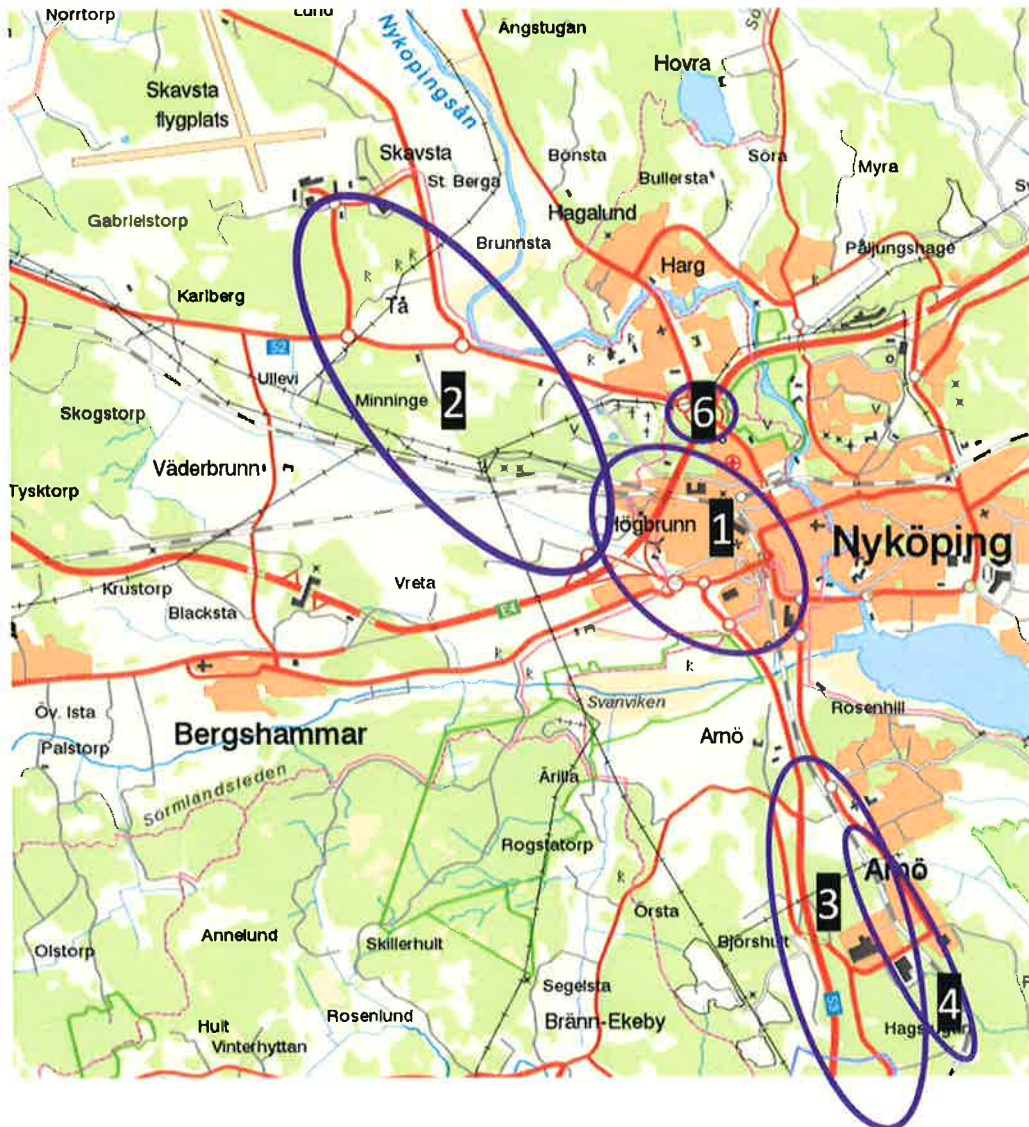
Gällande åtgärd I samt åtgärd Q är det prioriterade åtgärder men som bör bli ett resultat av arbetet med handlingsplanen för Transportstrategin.

Gällande åtgärd J så pågår delvis detta arbete genom arbete med vägvisning men som en helhet bör också bli ett uppdrag utifrån handlingsplanen för Transportstrategin.

Gällande åtgärd D, utredning över stadsfjärden blir det en del av arbetet med Översiktsplanen och dess kommande genomförandeplan.

Åtgärd E kommer bli en del av två kommande åtgärdsvalsstudier, dels som tillgänglighet Skavsta flygplats dels som stråket Nyköping-Eskilstuna.

Åtgärd H kring förlängning av Regeringsvägen bör bli en del av kommande arbete med Dammgruvan och dess utveckling och åtgärd O är ett arbete som bör ske i staden men är inte prioriterat i dagsläget.



Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att godkänna återrapportering om Åtgärdsvalsstudie Västra Nyköping,

att föreslagen prioritering av åtgärderna är Nyköpings kommuns ställningstagande för vidare arbete,

att uppdra till Samhällsbyggnad att förhandla fram avtal med Trafikverket, Oxelösunds kommun och Region Sörmland om nästa steg för prioriterade åtgärder; Kungsladugårdsleden; väg 53 Nävekvarnkorset och söderut inklusive koppling till Arnöland samt översyn kollektivtrafik i stråket,

att uppdra till Samhällsbyggnad i samarbete med Tekniska divisionen att genomföra fördjupad trafikanalys för Idbäcken, Högbrunn, Hemgården, Gumsbacken med koppling mot Väster, Spelhagen och Kungshagen.

Analysen inkluderar passager över TGOJ-banan. Analysen ska ske i samarbete med Trafikverket, Oxelösunds kommun och Region Sörmland.

att anvisa 0,75 mnkr till Samhällsbyggnad från Kommunstyrelsen ofördelade medel för 2019–2020 för genomförande av fördjupad trafikanalys,

att avbryta arbetet med Droppen vid Trafikplats Kungsladugården och inkludera arbetet med en bättre trafikplats i Trafikverkets arbete med Kungsladugårdsleden och trafikplats Kungsladugård,

att uppdra till Samhällsbyggnad att tillsammans med Näringslivsenheten initiera dialog med Oxelösunds kommun, Trafikverket, Oxelösunds hamn och företag på Björkö om finansiering och genomförande av funktionsutredning för godshantering utmed TGOJ-banan,

att uppdra till Samhällsbyggnad att tillsammans med Oxelösunds kommun ta fram en strukturplan för hur verksamhetsområdet Björkö och Arnö Västra ska utvecklas som grund för Trafikverkets arbete om översyn av väg 53 i området,

att uppdra till Tekniska divisionen att initiera ett samarbete med Trafikverket om förbättrad vägvisning inom området samt

att övriga åtgärder hanteras enligt föreslaget.



Anna-Karin Lindblad
tf. Kommundirektör

Anna Selander
Samhällsbyggnadschef

Kent Nyman
Chef Tekniska divisionen

Beslut till:

Samhällsbyggnad
Tekniska divisionen
Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden
Näringslivsenheten
Ekonomienheten
Oxelösunds kommun
Region Sörmland
Trafikverket

Åtgärdsvalsstudie

- Åtgärdsvalsstudie Västra infarten

Nyköping Ärendenummer: TRV 2018/22953



Ett samarbete mellan:



Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie Västra infarten Nyköping

Författare: Johnny Alf, Ramböll Sverige AB

Ansvarig för genomförande: Mikael Klingstedt (Trafikverket)

Organisation: enhet Utredning, Trafikverket region Öst

Datum - start: 2018-03-01

Datum - avslut: 2019-02-31

Medverkande: Mikael Klingstedt (projektledare, Trafikverket), Fredrik Brokvist (biträdande projektledare, Trafikverket), Henrik Storswedh (samhällsplanerare, Trafikverket), Knut Hawby (samhällsplanerare, Trafikverket), Neeran Al-Ani (åtgärdsplanerare, Trafikverket), Christoffer Wendel (länsplaneupprättare, Region Sörmland), Mari Widegren (trafikutvecklare, Region Sörmland), Christian Udin (ansvarig Ostlänken, Nyköpings kommun), Magnus Bäckmark (trafikplanerare, Nyköpings kommun), Edgars Gotlands (trafikplanerare, Nyköpings kommun), Johan Rubin (planerare, Oxelösunds kommun), Johnny Alf (uppdragsledare, Ramböll Sverige AB), Anna Persdotter, (processledare, Ramböll Sverige AB)

Dokumentdatum: 2019-01-22

Ärendenummer: TRV 2018/22953

Fastställt av: Per Ahlenius, Trafikverket

Kontaktperson: Mikael Klingstedt, Trafikverket

Publikationsnummer: 2019:093

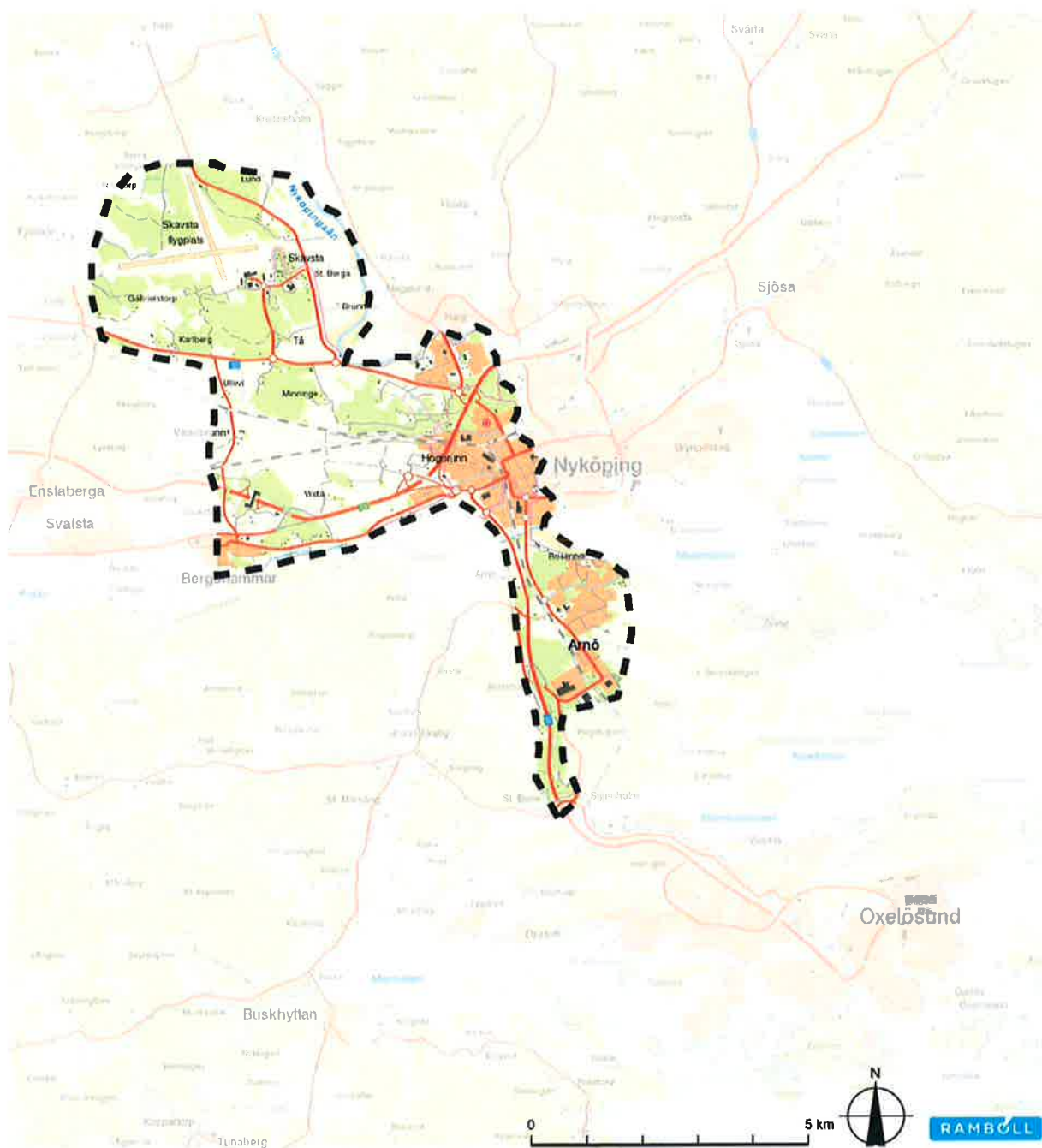
ISBN: 978-91-7725-447-8

Trafikverket

Trafikverket, Borlänge.

Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00.



Kartan visar utredningsområdet för åtgärdsvalsstudien.

Förord

Nyköpingsregionen (som omfattar Nyköpings och Oxelösunds kommun) med runt 68 000 invånare är inne i en mycket expansiv fas där befolkningstillväxten under de senaste åren infriat målen om en tillväxt på ca 800 personer per år. Den strategiska inriktningen för tillväxten är att låta Nyköpings stad främst växa inom sina nuvarande gränser. Nyköping påverkas dock av flera barriärer, som TGOJ- och Nyköpingsbanan, Nyköpingsån, Östersjön, E4, väg 53 och 52 samt odlingslandskapet. Till det kan läggas Ostlänken som planeras norr om stadens utbredning och som i mycket sammanfaller med flygkorridoren till Stockholm Skavsta flygplats samt den nya bibana som bl.a. kommer att sträcka sig från Nyköping resecentrum och Stockholm Skavsta flygplats. Alla dess barriärer bidrar till att mycket trafik kanaliseras till några få vägar och korsningar. Detta skapar ytterligare brister i tillgänglighet, kapacitet och trafiksäkerhet i områden där många nya bostäder planeras bl.a. i Nyköpings västra stadsdelar, centrum och Arnölandet samt verksamhetsbebyggelse vid Stockholm Skavsta flygplats.

Behovet av en åtgärdsvalsstudie för området har pekats ut i den regionala länsplanen för regional transportinfrastruktur i Södermanlands län för åren 2014–2025 samt planen för åren 2018–2029. Arbetet med genomförandet av åtgärdsvalsstudien har drivits av Trafikverket Region Öst med stöd från Ramböll. Deltagande parter har varit Trafikverket Region Öst, Nyköping och Oxelösunds kommun samt Region Sörmland.

Ambitionen och angreppssättet i studien har varit att försöka utgå från ett helhetstänk i en process med ett gemensamt lärande. Detta har resulterat att studien har mera karaktären av systemanalys än en strikt avgränsad åtgärdsvalsstudie med beskrivningar av enskilda åtgärders effekter och konsekvenser.

Fyrstegsprincipen har varit vägledande för arbetet och studien har resulterat i ett antal rekommendationer vad gäller vidare processer samt åtgärder på kort och lång sikt. Flera av de rekommenderade åtgärderna hanteras redan inom befintliga planeringsprocesser medans andra behöver hitta former för hur de tas vidare i respektive parts planeringsprocess.

Studien kommer att utgöra underlag för kommande planeringsprocesser och där fortsatt samverkan mellan parterna är ett nyckelord i det fortsatta arbetet.



Einar Schuch
Regional direktör
Trafikverket Region Öst

Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING	7
1. BAKGRUND	11
1.1. Varför behövs åtgärder? Varför just nu?	11
1.2. Arbetsprocessen och organisering av arbetet.....	11
1.3. Tidigare planeringsarbete	13
1.4. Anknytande planering	14
1.5. Övergripande syfte med de lösningar/åtgärder som studerats	14
2. INTRESSETER	15
3. AVGRÄNSNINGAR	16
3.1. Geografisk avgränsning.....	16
3.2. Avgränsning av innehåll och omfattning.....	17
3.3. Tidshorisont för åtgärders genomförande	17
4. MÅL	18
4.1. Mål för problemlösning	18
4.1.1. Övergripande syfte med åtgärdsvalsstudie.....	18
4.1.2. Framkomlighet och tillgänglighet för persontransporter.....	19
4.1.3. Framkomlighet och tillgänglighet för godstransporter	19
4.1.4. Hållbar utveckling.....	19
4.1.5. Trafiksäkerhet	19
5. PROBLEMBESKRIVNING, FÖRHÅLLANDEN, FÖRUTSÄTTNINGAR.....	20
5.1. Problembeskrivning	20
5.1.1. Brister och behov	20
5.2. Utredningsområdet - befintliga förhållanden och utveckling inom.....	28
5.2.1. Grönstrukturer, riksintressen och markanvändning	28
5.2.2. Vägtrafiksystemet	31
5.2.3. Kollektivtrafik	37
5.2.4. Gång- och cykeltrafik.....	41
5.2.5. Flyg	42
5.2.6. Oxelösunds hamn.....	42
6. ALTERNATIVA LÖSNINGAR	44
6.1. Fyrstegsprincipen	44
6.2. Åtgärdsgenereringsprocessen.....	45

6.3.	Åtgärder som pågår eller är planerade inom andra processer.....	45
6.3.1.	Parkering	46
6.3.2.	Kollektivtrafik	46
6.3.3.	Gång och cykel	46
6.3.4.	E4 inklusive trafikplatser	46
6.3.5.	Kommunala gator	46
6.3.6.	Övriga vägar	46
6.3.7.	Miljö och hälsa	46
6.4.	Åtgärdsförslag som inte hanteras i andra processer.....	46
6.4.1.	Utredningar	47
6.4.2.	Kollektivtrafik	49
6.4.3.	Gång och cykel	50
6.4.4.	E4 inklusive trafikplatser	51
6.4.5.	Hastighet	51
6.4.6.	Vägvisning	51
6.4.7.	Gods	51
6.4.8.	Steg 1-och 2-åtgärder.....	52

7. FÖRSLAG TILL INRIKTNING OCH REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER..... 53

7.1.	Rekommenderade åtgärder som pågår eller är planerade inom andra processer	53
7.1.1.	Rekommenderade åtgärder där Nyköping kommun är ansvarig	53
7.1.2.	Rekommenderade åtgärder där Region Sörmland är ansvarig	54
7.1.3.	Rekommenderade åtgärder där Trafikverket är ansvarig	54
7.2.	Rekommenderade åtgärder som inte hanteras i andra processer.....	55
7.2.1.	Rekommenderade åtgärder där Nyköping kommun är ansvarig	55
7.2.2.	Rekommenderade åtgärder där Region Sörmland är ansvarig	56
7.2.3.	Rekommenderade åtgärder där Trafikverket är ansvarig	56
7.2.4.	Rekommenderade åtgärder där flera aktörer är ansvariga	56
7.3.	Förslag till beslut om fortsatt hantering	57

BILAGOR..... 58

Sammanfattning

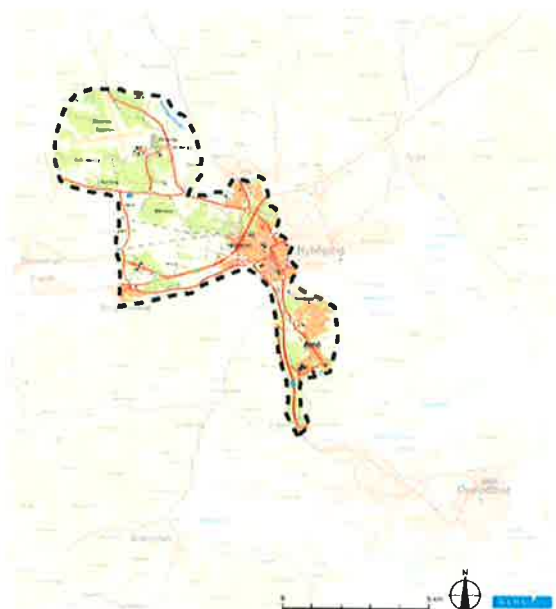
Bakgrunden till denna åtgärdsvalsstudie för västra infarten i Nyköping är att Nyköpingsregionen (Nyköpings och Oxelösunds kommun) med runt 68 000 invånare är inne i en mycket expansiv fas där befolkningstillväxten under de senaste åren infriat målen om en tillväxt på ca drygt 800 personer per år¹. I planeringsperioden fram till år 2030 innebär det bostäder för ca 12 000 nya invånare i Nyköpingsregionen. Den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta visar den strategi som ska ge förutsättningar för att skapa en tät och attraktiv stad. Inriktningen för tillväxten är att låta staden främst växa inom sina nuvarande gränser. Nyköping påverkas dock av flera barriärer, som järnvägarna TGOJ- och Nyköpingsbanan (delen av södra stambanan mellan Åby och Järna) men också Nyköpingsån, Östersjön, motorvägen E4, väg 53 samt odlingslandskapet. Till det kan läggas Ostlänken som planeras norr om stadens utbredning och som i mycket sammanfaller med flygkorridoren till Stockholm Skavsta flygplats. Dessa barriäreffekter bidrar till att mycket trafik kanaliseras till några få vägar och korsningar. Det skapar brister i tillgänglighet, kapacitet och trafiksäkerhet i områden där många bostäder planeras bl.a. i Nyköpings västra stadsdelar nära centrum och Arnölandet samt verksamhetsbebyggelse vid Stockholm Skavsta flygplats. Behovet av en åtgärdsvalsstudie för området har pekats ut i den regionala länsplanen för regional transportinfrastruktur för Södermanlands län för åren 2014–2025 samt i den regionala planen för åren 2018–2029.

Denna åtgärdsvalsstudie har startats avseende bristande framkomlighet/tillgänglighet till Nyköpings centralort och Stockholm Skavsta Flygplats. Åtgärdsvalsstudien behandlar brister och behov för transportsätt på väg (gång/cykel, bil, kollektivtrafik). Dock kan mål och åtgärdsförslag även innefatta andra trafikslag som tåg och sjöfart.

Syftet med åtgärdsvalsstudien är att skapa underlag för prioritering inför val av åtgärder, som ska skapa effektiva lokala, regionala och nationella resor och transporter i och omkring Nyköpings västra delar, från Skavsta i norr till kommungränsen mot Oxelösund i söder. Åtgärdsvalsstudien ska resultera i en mellan parterna förankrad brist- och behovsbeskrivning med förslag till åtgärder och konsekvenser av dessa som står i relation till målbeskrivningen.

Utredningsområdet ligger inom det geografiska avgränsningsområdet i figur nedan. Inom utredningsområdet har brister och behov kartlagts.

¹ Enligt "Översiktsplan för Nyköpings kommun" (Nyköpings kommun, 2013-11-12) och "Oxelösund 2030" (Oxelösunds kommun, 2018)



Utredningsområdet samverkar med omgivande område (influensområde) på olika sätt. Influensområdet genererar behov av resor och transporter genom utredningsområdet och situationen inom utredningsområdet ger påverkan på olika sätt i influensområdet.

I processen har ett antal åtgärdsvalsstudiespecifika mål definierats. Målen ska komplettera, fördjupa och precisera nationella, regionala och kommunala mål. Ett övergripande mål för åtgärdsvalsstudien har formulerats som ska generellt beaktas i valet av lösningar:

För att åstadkomma en långsiktig hållbar samhällsutveckling ska infrastrukturen för resor och transporter av människor och gods medge god tillgänglighet, minimerade barriäreffekter, hög trafiksäkerhet och minimerad miljöpåverkan. Infrastrukturen ska möjliggöra regional och kommunal utveckling samt bidra till en positiv stadsutveckling.

Övriga mål är målen är indelade i fyra olika kategorier

Framkomlighet och tillgänglighet för persontransporter

- Gång, cykel och kollektivtrafik ska vara det naturliga valet av färdmedel och tillgängligheten för dessa trafikslag ska vara god.
- Gång, cykel och kollektivtrafik ska utgöra goda anslutningsalternativ när resor sker med tåg eller flyg.
- Där behov finns ska byten mellan olika färdmedel kunna genomföras smidigt, effektivt och tryggt.
- Funktionellt prioriterat vägnät för funktionerna långväga personresor, dagliga personresor och kollektivtrafik ska beaktas.
- Den lokala trafikens behov ska beaktas.

Framkomlighet och tillgänglighet för godstransporter

- Funktionellt prioriterat vägnät för funktionen gods ska värnas.
- Den lokala godstrafikens behov ska beaktas.
- Godstransporter ska i så stor utsträckning det är möjligt genomföras via tåg eller sjöfart.
- Uppställningsmöjligheter för lastbilar ska vara goda

Hållbar utveckling

- Infrastrukturen ska möjliggöra regional och kommunal utveckling samt bidra till positiv stadsutveckling.
- Godstransporter ska genomföras med hänsyn till andra färdmedels och verksamheters behov.
- Trafikens negativa påverkan på miljö och hälsa får inte öka.
- Intrång på natur-, mark- och kulturvärden ska beaktas.
- Åtgärder ska främja folkhälsa och fysisk aktivitet i transportsystemet.
- Åtgärder ska minimera social exkludering och behoven för barn, äldre och funktionshindrade ska tillgodoses.
- Viktiga samhällsfunktioner ska beaktas.

Trafiksäkerhet

- Trafiksäkerhet och trygghet ska förbättras för alla trafikantgrupper.

Brister och behov inom utredningsområdet och aktuell avgränsning har inhämtats främst från

- Insamlat underlag där brister och behov tidigare identifierats.
- Workshop med intressenter under maj 2018 som hölls i Nyköping där dessa gavs möjlighet att peka ut brister och behov.

Föreslagna åtgärder som tar hänsyn till mål och brister har genererats främst via

- Workshop som hölls i september 2018 i Nyköping med intressenter.
- Ytterligare åtgärder har föreslagits av arbetsgruppen.

Då studien haft ett relativt stort omfång i sin avgränsning, haft ett stort influensområde samt att Nyköpings kommuns planeringsförutsättningar förändrats i samband med Regeringens tillåtlighetsbeslut kring Ostlänkens korridor 2018 har studien mera karakteriserats som en systemanalys än en "enkel" åtgärdsvalsstudie. Detta har bl.a. inneburit att flertalet av rekommenderade åtgärder är fortsatta utredningar och analyser. Deltagarna i denna studie har dock varit eniga i detta men också att det viktigt med fortsatt samverkan/samarbete mellan deltagande aktörer kring dessa åtgärder.

Det finns åtgärder som identifierats i åtgärdsvalsstudieprocessen och som rekommenderas men som redan initierats på annat sätt i andra processer. Övriga åtgärder som rekommenderas och som då inte hanteras inom övriga befintliga planerade eller pågående processer är av typen fortsatta utredningar och analyser. Därmed får effektbedömning och kostnader hanteras i nästkommande skeden. Dessa åtgärder kategoriseras enligt följande struktur

Rekommenderade åtgärder där Nyköping kommun är ansvarig

- Trafikanalys för området mellan trafikplats Kungsladugården och väg 53 söder mot Oxelösund
- Utredning kring förbindelse över Stads- och Mellanfjärden
- Förlängning av Regeringsvägen för kollektivtrafik till väg 52
- Ta fram en kommunal cykelplan
- Effektuera genomförd hastighetsöversyn
- Översyn av godstransporter i tätort
- Funktionsutredning av TGOJ-banan

Rekommenderade åtgärder där Region Sörmland är ansvarig

- Utred och utveckla pendelparkeringar
- Utredning busstrafikeringen mellan Oxelösund-Nyköping inklusive Skavsta

Rekommenderade åtgärder där Trafikverket är ansvarig

- Utredning för väg 53, delen Nyköping-Oxelösund
- Utredningar om tillgänglighet till Skavsta från väg 52 och 53 norrifrån
- Utred och åtgärda trafikplatserna 133 Hället och 132 Kungsladugård
- Utredning om Kungsladugårdsleden

Rekommenderade åtgärder där flera aktörer är ansvariga

- Marknadsföra gång och cykeltrafik
- Utred och åtgärda befintliga och eventuella nya GC-passager över TGOJ-banan
- Förbättra vägvisningen med fokus på att renodla funktionerna
- Steg 1- och 2-åtgärder

De olika aktörerna som deltagit i denna åtgärdsvalsstudie har olika ansvar för genomförande och finansiering av de rekommenderade åtgärdsförslagen. Det är väsentligt för flertalet föreslagna åtgärder att parterna på olika sätt bedriver ett aktivt samarbete även i nästa skede. För Trafikverket och Region Sörmland görs det bl.a. inför revideringen av den nationella transportplanen och länsplanen för Sörmland 2022-2033. Samlad kommunikation mot allmänheten är också viktigt.

1. Bakgrund

1.1. Varför behövs åtgärder? Varför just nu?

Bakgrunden till denna åtgärdsvalsstudie för västra infarten i Nyköping är att Nyköpingsregionen (Nyköpings och Oxelösunds kommun) med runt 68 000 invånare är inne i en mycket expansiv fas där befolkningstillväxten under de senaste åren infriat målen om en tillväxt på ca drygt 800 personer per år. Den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta visar den strategi som ska ge förutsättningar för att skapa en tät och attraktiv stad. Den strategiska inriktningen för tillväxten är att låta staden främst växa inom sina nuvarande gränser. Nyköping påverkas dock av flera barriärer, som järnvägarna TGOJ- och Nyköpingsbanan (delen av södra stambanan mellan Åby och Järna) men också Nyköpingsån, Östersjön, motorvägen E4, väg 53 samt odlingslandskapet. Till det kan läggas Ostlänken som planeras norr om stadens utbredning och som i mycket sammanfaller med flygkorridoren till Stockholm Skavsta flygplats. Det medför barriäreffekter som bidrar till att mycket trafik kanaliseras till några få vägar och korsningar. Det skapar ytterligare brister i tillgänglighet, kapacitet och trafiksäkerhet i områden där många nya bostäder planeras bl.a. i Nyköpings västra stadsdelar, centrum och Arnölandet samt verksamhetsbebyggelse vid Stockholm Skavsta flygplats. Behovet av en åtgärdsvalsstudie för området har pekats ut i den regionala länsplanen för regional transportinfrastruktur för Södermanlands län för åren 2014–2025 samt i förslag till regional plan för åren 2018–2029.

Denna åtgärdsvalsstudie har startats avseende bristande framkomlighet/tillgänglighet till Nyköpings centralort och Stockholm Skavsta Flygplats. Åtgärdsvalsstudien behandlar brister och behov för transportsätt på väg (gång/cykel, bil, kollektivtrafik). Dock kan mål och åtgärdsförslag även innefatta andra trafikslag som tåg och sjöfart.

Syftet med åtgärdsvalsstudien är att skapa underlag för prioritering inför val av åtgärder, som ska bidra till effektiva resor och transporter i och omkring Nyköpings västra delar, från Skavsta i norr till kommungränsen mot Oxelösund i söder. Åtgärdsvalsstudien ska resultera i en mellan parterna förankrad brist- och behovsbeskrivning med förslag till åtgärder och konsekvenser av dessa som står i relation till målbeskrivningen. Därtill ska åtgärdsvalsstudien bidra med kunskap om åtgärder för förbättrad tillgänglighet i utredningsområdet utifrån nuvarande och framtida behov. Studien ska även ha utblick mot hur tillgängligheten kan öka till Skavsta utifrån stråk mot Eskilstuna och Katrineholm/Flen.

Då studien haft ett relativt stort omfång i sin avgränsning, haft ett stort influensområde samt att Nyköpings kommuns planeringsförutsättningar förändrats i samband med Regeringens tillåtighetsbeslut kring Ostlänkens korridor 2018 har studien mera karakteriserats som en systemanalys än en "enkel" åtgärdsvalsstudie. Detta har bl.a. inneburit att flertalet av rekommenderade åtgärder är fortsatta utredningar och analyser. Deltagarna i denna studie har dock varit eniga i detta men också att det viktigt med fortsatt samverkan/samarbete mellan deltagande aktörer kring dessa åtgärder.

1.2. Arbetsprocessen och organisering av arbetet

Åtgärdsvalsstudien har drivits i projektform med projektledning från Trafikverket och med Ramböll Sverige AB som utförande konsult. Genomförandeprocessen har utgått från Trafikverkets åtgärdsvalsstudiemetodik och i arbetet har representanter från en rad olika intressenter medverkat. Omfattningen och förutsättningarna för studien har dock inneburit att genomförandet fått anpassats och justerats till en mer dialogad systemanalys än en åtgärdsvalsstudie helt enligt åtgärdsvalsstudiemetodiken.

I projektet formerades en arbetsgrupp där överenskommelser upprättades mellan ingående parter. Arbetsgruppen har ansvarat för åtgärdsvalsstudiens genomförande. Arbetsuppgifter för deltagarna i arbetsgruppen har varit att säkerställa att underlag tas fram, komma överens om beskrivningar av brister, behov och mål och föreslå och rekommendera åtgärder samt vara delaktiga i beslut om ansvarig aktör för rekommenderade åtgärder. Följande aktörer har representerats i gruppen:

- Trafikverket
- Region Sörmland
- Nyköpings kommun
- Oxelösunds kommun

Från den 1/1 2019 blev Landstinget Sörmland, Regionförbundet Sörmland och Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet hopslagna till Region Sörmland. I rapporten används Region Sörmland.

Två workshops har genomförts där ytterligare intressenter har medverkat. Dessa personer har haft god kännedom om problembild och kommande utveckling och fått möjlighet att lyfta viktiga frågor som de identifierat. Se kapitel 2 **Fel! Hittar inte referenskälla.** för vilka intressenter som medverkat. Arbetsprocessen har utgått ifrån Trafikverkets åtgärdsvalsstudiemetodik för tidiga planeringsskeden. I enlighet med metodiken genomförs studien som en process indelad i fyra faser, se Figur 1.



Figur 1. Åtgärdsvalsstudiemetodikens olika faser.

Initiera

Denna åtgärdsvalsstudie har initierats i samverkan mellan Trafikverket, Region Sörmland, och Nyköpings kommun. Studien initierades under mars 2018.

Förstå situationen

Under april-juni 2018 låg fokus på faktainsamling och att sammanställa en nulägesbeskrivning. Arbetet utfördes till största del av Trafikverkets konsult Ramböll och finns sammanställt i denna rapport. I denna fas hölls en första workshop med syftet att kartlägga kända brister och förankra målen för åtgärdsvalsstudien i en bredare krets. Den ägde rum 31 maj 2018 i Nyköping.

Pröva tänkbara lösningar

Mellan juli-november 2018 har åtgärdsförslag genererats, preciserats och prövats mot åtgärdsvalsstudien mål. Arbetet inleddes med en workshop 9 september 2018 i Nyköping där deltagare fick föreslå åtgärder.

Forma inriktning och rekommendera åtgärder

Den delen pågick mellan december-januari 2018/2019 och åtgärderna bearbetades vidare vilket mynnade ut i en lista med rekommendationer om hur åtgärder ska hanteras avseende genomförande, tidplan och ansvarig aktör.

1.3. Tidigare planeringsarbete

I detta avsnitt görs en kortfattad redovisning av relevant material från olika planeringsdokument, strategier och utredningar, som tagits fram tidigare i andra sammanhang. Det kan handla om tidigare identifierade brister/problem, genomförda analyser, andra projekt som skapar nya behov eller föreslagna åtgärder i influensområdet som direkt eller indirekt påverkar situationen inom utredningsområdet. I ”Regional plan för transportinfrastruktur i Sörmland 2014–2025” (Regionförbundet Sörmland, 2014-04-03) och i remissversionen ”Länsplan för regional transportinfrastruktur för Södermanlands län 2018–2029” (Regionförbundet Sörmland, 2017–09) pekas ÅVS Västra infarten Nyköping ut med anledning av Nyköpings expansion och att flera områden växer avseende bostäder och handel. Andra faktorer som motiverar studien är tillgängligheten i stråket Oxelösund-Nyköping-Skavsta och Ostlänkens införande.

I ”Översiktsplan för Nyköpings kommun” (Nyköpings kommun, 2013-11-12) nämns för vägtrafiken några områden som är särskilt prioriterade och som har koppling mot denna åtgärdsvalsstudie. Tillgängligheten till E4 måste förbättras genom bättre framkomlighet längs väg 52 och 53 som är viktiga regionala vägar som stärker Nyköping som en central kommunikationsnod för buss, järnväg och flyg. Ett stort område är reserverat för väginfrastruktur gällande behovet av transporter för stråket Skavsta-Nyköping-Oxelösund. Andra generellt utpekade faktorer i översiktsplanen, som denna åtgärdsvalsstudie har att förhålla sig till, är att gång- och cykeltrafiken inom kommunen ska uppmuntras och underlättas samt att kollektivtrafiken ska bevakas i planeringen och kollektiva arbetsresor ska främjas. Tillgängligheten till hamnen i Oxelösund och Stockholm Skavsta flygplats är viktiga förutsättningar för näringslivet vilket även den kommande snabbjärnvägen Ostlänken kan tilläggas vara.

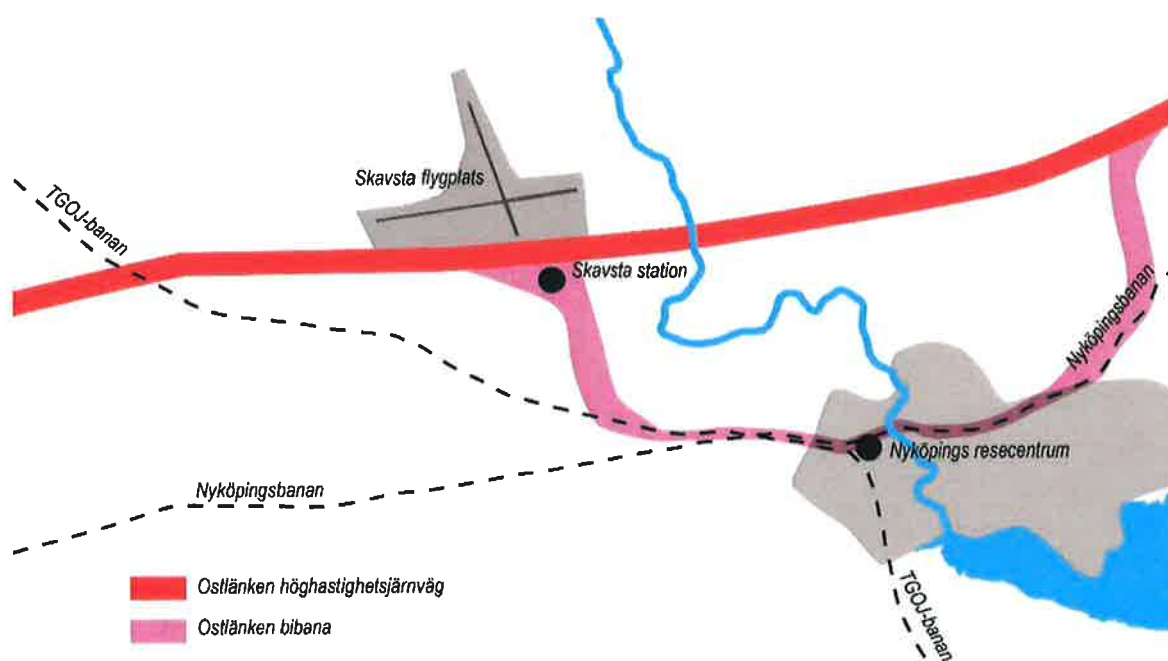
I ”Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta” (Nyköpings kommun, 2013-12-10) tar man upp att Nyköping bör vara en attraktiv, tät och hållbar stad. Enligt studier är det de tätare delarna av staden som är mest attraktiva och att den täta staden även ger förutsättningar för den hållbara staden med minskat energibehov och mindre transporter. Möjligheten till en god kollektivtrafikförsörjning förbättras genom tätare bebyggelse. Utmaningar som identifierats i genomförandeprocessen för det framtida Nyköping är befolkningstillväxten, klimatförändringar, resurssnål samhällsbyggnad och effektiv kollektivtrafik. I dokumentet beskrivs hur en utbyggnad av staden kommer att innebära ökad biltrafik t.ex. längs Hamnvägen som bör förlängas över TGOJ-banan. Även kapacitetsproblem längs Brunngatan, Repslagaregatan, Järnvägsleden, Västerleden och Arnöleden har identifierats. När resandefrekvensen kommer att öka måste infrastrukturen fungera även för andra färdmedel än bilen. Två nya resecentrum (i staden och vid Skavsta) kommer att skapa nya behov speciellt avseende möjligheten att nå kollektivtrafikanläggningar via gång och cykel. Vidare är den planerade länken Kungsladugårdsleden viktig för att knyta ihop Skavsta och väg 52 med E4 på ett önskvärt sätt. TGOJ-banan mellan Oxelösund-Grängesberg utgör en viktig länk för godstrafik på järnväg. Det är önskvärt om banan i framtiden kan ansluta stationen vid Skavsta med en koppling mot Eskilstuna och Västerås.

Nyköpings kommun har antagit en transportstrategi där gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras framför biltrafik. I transportstrategin anges även att fyrstegsprincipen ska användas. Som ett led i det arbetet har kommunen tagit fram ett underlag till handlingsplan för steg 1 och 2-åtgärder. Exempel på åtgärder är att integrera mobility management (MM) i detaljplaner och genomföra aktiviteter i skolan för fler hållbara resor. Andra steg 1 och 2-åtgärder är att säkerställa gena och trygga gånganslutningar till kollektivtrafikens stationer och hållplatser, ta fram en cykelplan, genomför framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik och ta fram en hastighetsplan.

I Oxelösunds översiktsplan "Oxelösund 2030" (Oxelösunds kommun, 2018) står att väg 53 är ett viktigt stråk för pendling och för att nå andra större städer. Stråket ska alltid prioriteras i samhällsplaneringen. Det bör förstärkas med nya av- och påfarter till bl.a. Arnös industriområde. I planen står att persontrafik på TGOJ-banan bör utredas.

1.4. Anknytande planering

Ostlänken mellan Järna och Linköping är den första delen av en framtida höghastighetsjärnväg mellan Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö. I juni 2018 fattade regeringen beslut om tillåtlighet för en korridor som kommer att byggas i nära anslutning till E4. Ostlänken har stor betydelse för såväl utveckling och påverkan på de framtida behoven inom utredningsområdet. Exempel på det är att Nyköpings resecentrum kommer att angöras via en bibana, vid sidan av höghastighetsbanan. I det förordade alternativet, UA1, kommer även Skavsta att anslutas till bibanan och med station på bibanan med möjlighet till station även på huvudbanan.



Figur 2. Alternativ UA1 innebär att samma tåg kan trafikera både Nyköpings resecentrum och Skavsta station. (Illustration av WSP 2017)

1.5. Övergripande syfte med de lösningar/åtgärder som studerats

Syftet med åtgärdsvalsstudien är att skapa underlag för prioritering inför val av åtgärder, som ska bidra till effektiva resor och transporter i och omkring Nyköpings västra delar, från Skavsta i norr till kommungränsen mot Oxelösund i söder. Åtgärdsvalsstudien ska resultera i en mellan parterna förankrad brist- och behovsbeskrivning med förslag till åtgärder och konsekvenser av dessa som står i relation till målbeskrivningen. Därtill ska åtgärdsvalsstudien bidra med kunskap om åtgärder för förbättrad tillgänglighet i utredningsområdet utifrån nuvarande och framtida behov. Studien ska även ha utblick mot hur tillgängligheten kan öka till Skavsta utifrån stråk mot Eskilstuna och Katrineholm/Flen.

2. Intressenter

Förutom arbetsgruppens representanter har ett flertal andra aktörer och intressenter medverkat i arbetsprocessen. Dessa har främst medverkat via de workshoppar som hållits inom ramen för åtgärdsvalsstudien men information om brister, behov och mål har även inhämtats på andra sätt. De aktörer som medverkat med en eller flera representanter är:

- Trafikverket
- Region Sörmland
- Länsstyrelsen i Södermanlands län
- Nyköpings kommun
- Oxelösunds kommun
- Statens fastighetsverk
- Stockholm Skavsta flygplats
- Oxelösunds hamn

3. Avgränsningar

I detta kapitel beskrivs de avgränsningar som gäller för åtgärdsvalsstudien.

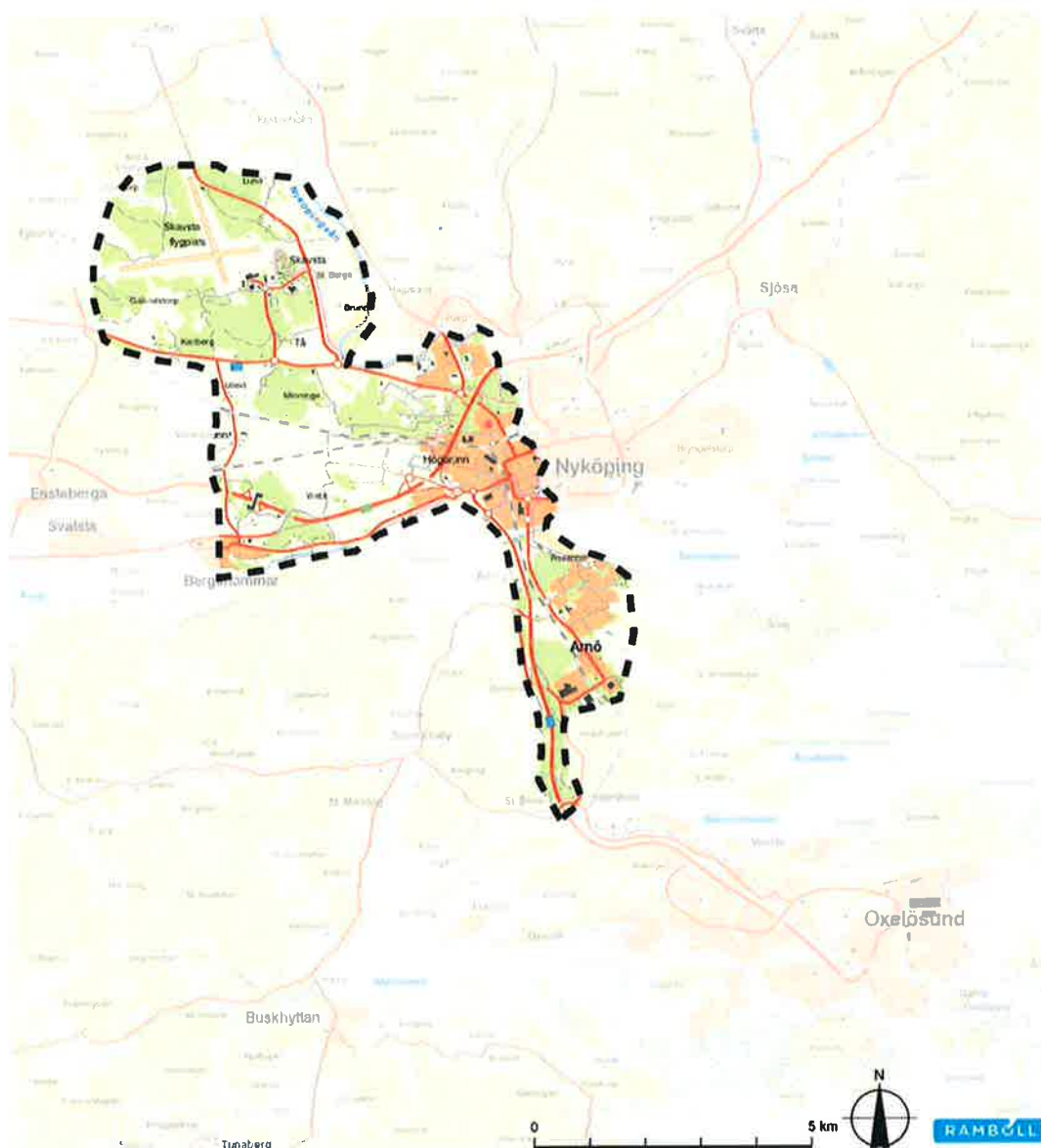
3.1. Geografisk avgränsning

Utredningsområdet (markerade området i figur 3. studiens utredningsområde.) ligger inom det geografiskt avgränsande området som omfattar Stockholm Skavsta flygplats, Oppeby söder om Nyköpingsån, trafikplats 133 Hället, Nyköpings västra centrala delar med Nyköpingsån som gräns öster ut, bebyggda delar av Arnölandet, trafikplatserna vid Björshult och Stjärnholm vid väg 53, Västerleden med

anslutning till trafikplats 132 Kungladugården, trafikplats 131 vid Bergshammar och väg 612 som binder samman väg 800 och väg 52 söder om Skavsta.

Utredningsområdet samverkar med omgivande område (influensområde) på olika sätt.

Influensområdet genererar behov av resor och transporter genom utredningsområdet och situationen inom utredningsområdet ger påverkan på olika sätt i influensområdet.



Figur 3. Studiens utredningsområde.

3.2. Avgränsning av innehåll och omfattning

Åtgärdsvalsstudien behandlar samtliga för studien aktuella transportsätt på väg (gång/cykel, bil, kollektivtrafik). Dock har åtgärdsvalsstudien även koppling till järnväg, sjöfart och flyg då dessa kan generera behov som påverkar utredningsområdet eller att åtgärder görs inom transportslagen som hanterar brister och behov inom utredningsområdet. Med samma resonemang beaktas även åtgärder utanför utredningsområdet inom influensområdet som har en inverkan på utredningsområdet.

3.3. Tidshorisont för åtgärders genomförande

Genomförande gäller enligt

- Kort sikt, fram till 2023
- Medellång sikt, till 2023–2029
- Lång sikt, efter 2029

4. Mål

Inom ÅVS-arbetet ska projektspecifika målformuleringar skapas som utgår från de nationella transportpolitiska målen, nationella miljömålen samt relevanta regionala och kommunala mål. De mål som ligger till grund för de projektspecifika målen nedan är beskrivna i bilaga 2. Nedan följer de projektspecifika mål som behövs för att kunna prioritera rätt åtgärdsförslag.

4.1. Mål för problemlösning

För att kunna utvärdera huruvida föreslagna åtgärder medverkar till att uppnå det övergripande syftet med denna åtgärdsvalsstudie har ett antal åtgärdsvalsstudiespecifika mål tagits fram. Målen är framtagna av arbetsgruppen. I samband med workshop 1 har det även funnits möjlighet för övriga intressenter att lämna synpunkter på gällande formulering av målen.

Målen gäller för utpekat utredningsområde (därav nämns inte något geografiskt område i målformuleringar) och för trafikantslag på väg vilket inkluderar gång och cykel, personbilar, godstransporter och kollektivtrafik. Åtgärdsvalsstudien hanterar inte brister och behov inom järnväg, sjöfart och flyg men åtgärder kan föreslås för dessa trafikslag.

Målen är indelade i olika kategorier. Målen ska komplettera, fördjupa och precisera nationella, regionala och kommunala mål. Dock med tanke på åtgärdsvalsstudiens karaktär är målformuleringarna allmänt hållna. Ofta används formuleringar som att något ska värnas eller beaktas. Syftet med sådana formuleringar är att peka på viktiga behov och områden som måste hanteras i arbetet och att medvetna val görs hur man tar hänsyn till dessa behov.

Mål kan till viss del vara motstridiga då förbättring inom ett område kan påverka ett annat negativt. Dock är detta inget anmärkningsvärt då målkonflikter kan t.ex. hanteras via en kombination av åtgärder som minimerar totala negativa effekter eller så kan en viss negativ påverkan vara acceptabel under förutsättning att den totala situationen förbättras i önskvärd riktning.

4.1.1. Övergripande syfte med åtgärdsvalsstudie

Ett övergripande syfte för åtgärdsvalsstudien har formulerats som ska beaktas vid valet av lösningar. Detta övergripande syfte kommer således genomsyra föreslagna åtgärder.

För att åstadkomma en långsiktigt hållbar samhällsutveckling ska infrastrukturen för resor och transporter av människor och gods medge god tillgänglighet, minimerade barriäreffekter, hög trafiksäkerhet och minimerad miljöpåverkan. Infrastrukturen ska möjliggöra regional och kommunal utveckling samt bidra till en positiv stadsutveckling.

4.1.2. Framkomlighet och tillgänglighet för persontransporter

- *Gång, cykel och kollektivtrafik ska vara det naturliga valet av färdmedel och tillgängligheten för dessa trafikslag ska vara god.*
- *Gång, cykel och kollektivtrafik ska utgöra goda anslutningsalternativ när resor sker med tåg eller flyg.*
- *Där behov finns ska byten mellan olika färdmedel kunna genomföras smidigt, effektivt och tryggt.*
- *Funktionellt prioriterat vägnät för funktionerna långväga personresor, dagliga personresor och kollektivtrafik ska beaktas.*
- *Den lokala trafikens behov ska beaktas.*

4.1.3. Framkomlighet och tillgänglighet för godstransporter

- *Funktionellt prioriterat vägnät för funktionen gods ska värnas.*
- *Den lokala godstrafikens behov ska beaktas.*
- *Godstransporter ska i så stor utsträckning det är möjligt genomföras via tåg eller sjöfart.*
- *Uppställningsmöjligheter för lastbilar ska vara värnas.*

4.1.4. Hållbar utveckling

- *Infrastrukturen ska möjliggöra regional och kommunal utveckling samt bidra till positiv stadsutveckling.*
- *Godstransporter ska genomföras med hänsyn till andra färdmedels och verksamheters behov.*
- *Trafikens negativa påverkan på miljö och hälsa får inte öka.*
- *Intrång på natur-, mark- och kulturvärden ska beaktas.*
- *Åtgärder ska främja folkhälsa och fysisk aktivitet i transportsystemet.*
- *Åtgärder ska minimera social exkludering och behov för barn, äldre och funktionshindrade ska tillgodoses.*
- *Viktiga samhällsfunktioner ska beaktas.*

4.1.5. Trafiksäkerhet

- *Trafiksäkerhet och trygghet ska förbättras för alla trafikantgrupper.*

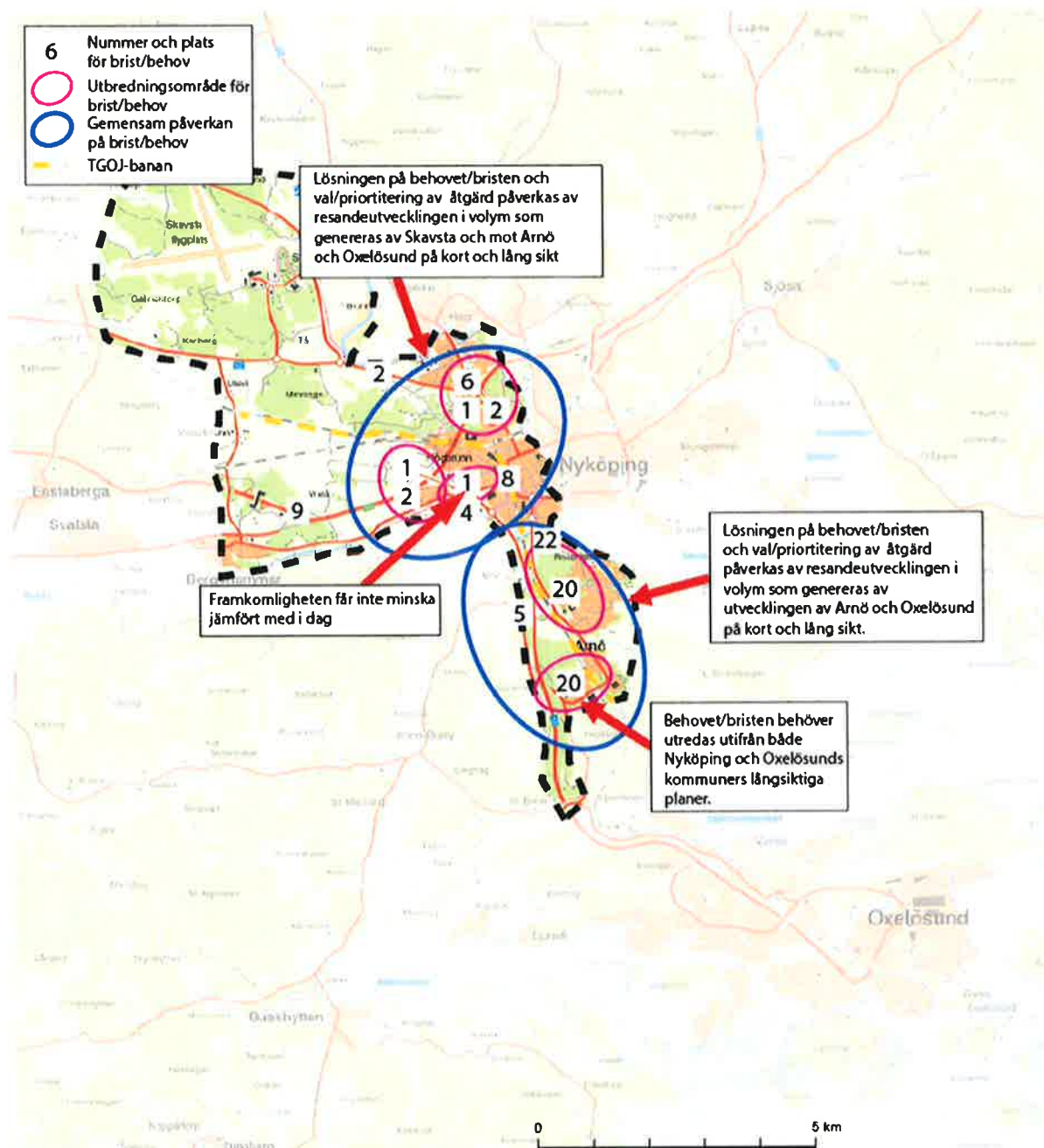
5. Problembeskrivning, förhållanden, förutsättningar

5.1. Problembeskrivning

Information om brister och behov har främst inhämtats från workshop som hölls 31/5 2018 i Nyköping. Brister och behov kan vara av ett flertal typer där vissa är konkret kopplade till en avgränsad fysisk plats medan andra beskriver kommande generell utveckling i samhället/omvärlden som åtgärdsvalsstudien bör förhålla sig till. Några är mer förutsättningar och några är mera konstateranden att det finns konflikter mellan anläggande och upprätthållande av infrastruktur och andra samhällsfunktioner och intressen. Flertalet brister och behov berör flera målområden och påverkar t.ex. både framkomlighet och trafiksäkerhet.

5.1.1. *Brister och behov*

I detta avsnitt redovisas brister som noterats under processens framskridande. Med brist avses att någon funktion i nuvarande trafiksystem inte fungerar helt önskvärt och att dagens trafikbehov inte kan uppfyllas i tillräcklig hög utsträckning. Med behov menas att framtida trafiksystem behöver kunna svara upp mot den utveckling som sker. Ett urval av brister och behov med kommentarer är utmärkta i figuren nedan. Anledningar till att inte samtliga brister eller behov är med kan vara att de gäller för hela området, att det inte har bedömts nödvändigt att visa dem i kartan eller att de förklaras på annat sätt. Vissa brister och behov gäller över hela området eller vid flera platser därav områdesringar eller att samma nummer förekommer flera gånger.



Figur 4. Brister och behov.

1. Bristande tillgänglighet i nordvästra delarna av Nyköpings centralort

Det finns få förbindelser om man ska passera igenom utredningsområdet. I princip är E4 och gatorna rakt igenom centrala Nyköping de enda alternativen. Det medför dålig framkomlighet under vissa tider på dygnet och under vissa dagar, speciellt vid trafikplatser och korsningar. Detta innebär att det förekommer genomfartstrafik som påverkar stadsutvecklingen samt förutsättningarna för gång, cykel och kollektivtrafik negativt. Problemen kommer även förstärkas i framtiden när ny bebyggelse och verksamheter tillkommer t.ex. genom att Arnö utvecklas.

Tillgänglighet mellan områdena Hemgården, Högrbrunn, Idbäcken, Nöthagen och Oppeby samt Nyköpings lasarett upprätthålls idag av kopplingarna ovan. Områdena blir kringskurna av barriärer, främst då av järnväg. I samtliga områden pågår utvecklingsarbeten, varav det mest framträdande är

Nyköpings resecentrum. Bristen är tudelad då den dels genererar mycket trafik till de två huvudsakliga kopplingarna samt att bristen på tillgänglighet för fotgängare och cyklister bidrar till fler resor med bil. Denna brist hänger samman med ett flertal andra beskrivna brister och behov i området.

2. Brister med framkomlighet till Stockholm Skavsta flygplats och verksamhetsområdet

Stockholm Skavsta flygplats med närområde tillgängliggörs via väg 52 från väg E4, som en majoritet av resenärerna kommer ifrån och då främst från Stockholmshället. Nuvarande vägnät har framkomlighetsbrister främst kopplat till trafikplats Hället. Barriäreffekter, fragmentering och behov av ytterligare framkomlighet kommer att förstärkas genom utvecklingen av Stockholm Skavsta flygplats och omgivande verksamhetsområde, Ostlänken, men också i områden närmre Nyköpings tätort. Enligt de prognoser som finns genomförda kommer resandet via flygplatsen att öka betydligt och behov finns därför att anslutande infrastruktur måste kunna hantera det större antalet resor och transporter.

3. TGOJ-banan skapar stora barriäreffekter

Över TGOJ-banan i centrala Nyköping finns bara en större överfart, Västerleden, som hanterar gång, cykel, kollektivtrafik och bil. För gående men framförallt cyklister utgör TGOJ-banan ett stort hinder mellan områden och olika målpunkter i Nyköpings tätort. Ett exempel på det är att ta sig från Högbrunnsområdet till Centralplan, då det endast finns tre passager, två gångbroar och Västerleden. Cykeltrafiken får därför mycket långa omvägar på grund av att det bara finns en cyklingsbar passage för denna trafik. Cykling, som generellt har behov av genhet, får därför förutsättningarna väsentligt försämrade vid val mellan olika trafikslag för resor mellan vissa punkter. Utveckling och förtätning av bostäder och verksamheter i Spelshagen och Nyköpings hamn, men även Arnölandet, bidrar till behov om ny framtida koppling över TGOJ-banan söder om Västerleden för att skapa genare koppling till Idbäcken och Högbrunn, där det också inletts detaljplanearbeten.

4. Behov av förbättrad framkomlighet längs väg 53 Västerleden mellan E4 och väg 53 mot Oxelösund

Västerleden är en del av den regionala väg 53 mot Oxelösund samt utgör huvudsaklig infart till Nyköping söder och väster ifrån. Vägen ska därför tillvarata intressen för såväl framkomlighet för att tillgodose behoven för de regionala transporterna, bland annat till Oxelösunds hamn och SSAB samt tillgänglighet för de närliggande områdena Högbrunn, Idbäcken och Nyköpings centrum men också till Gumsbacken. Kapacitetshöjande åtgärder har genomförts för att förhindra köbildning, men utvecklingen i hela åtgärdsvalsstudiens utredningsområde kommer att ställa högre krav på framkomlighet för att långsiktigt tillgodose behov för regionala och lokala transporter. I områdena Högbrunn och Idbäcken, som ligger intill Västerleden, planeras för utveckling för såväl verksamheter och bostäder. Med det följer även behov av att anslutande kommunala vägar knyts an på ett fördelaktigt sätt, dels för det sammantagna vägnätet med också för stadens utveckling.

5. Brister med framkomlighet och trafiksäkerhet i Nävekvärnskorset

Korsningen mellan väg 53/väg 511/ en enskild väg ligger väster om Arnö. Väg 53 har hastighetsgräns 100 km/h norr om korsningen och 110 km/h söder om den. Lokalt i korsningen sänks hastigheten till 70 km/h. Vägen är på sträckan mötesseparererad med fyra körfält varav söder om korsningen är den klassificerad som motorväg. Korsningen har ett genomgående körfält per riktning, där man även kan svänga höger, och separata körfält för vänstersvängande. Vänstersvängande från väg 511 kommer ut i ett eget körfält som har heldragen linje i cirka 100 m. I korsningen rör sig oskyddade trafikanter vilket bedöms vara osäkert. Trafikanter som svänger ut från väg 511 uppvisar ibland osäkerhet om de kan svänga ut, vilket kan bero på bristande kunskap om accelerationskörfält, höga hastigheter genom korsningen och högt trafikflöde på väg 53. Detta leder köbildning i tillfarten. Det kan också finnas en

förhållanden bedöms detta fungera men för framtida omledningsvägnät eller avseende utveckling och tillväxt inom området kan detta utgöra en brist.

10. Brist med tung trafik genom centrala Nyköping

Tung trafik kör genom centrala Nyköping för att ta sig mellan trafikplatserna vid E4 och industriområden i Arnö, men även till Oxelösund. Transporterna påverkar andra gruppers tillgänglighet och orsakar buller och utsläpp. I och med stadens utveckling söder ut mot Stadsfjärden ökar dessa konflikter.

11. Omledningsvägnät för E4 genom Nyköping

Det finns omledningsvägar i området vilka behöver tydliggöras genom ett gemensamt arbete mellan både statlig och kommunal väghållare eftersom dessa är berörda. Då utrymmet för stora trafikflöden inte kan säkerställas med de tätare stadsstrukturerna och prioritering av andra trafikantgrupper än biltrafik uppstår även behov av att leda omledningstrafik från E4 till andra vägar.

12. Tågstation och busscentral är inte placerade vid samma plats

Funktionerna är placerade cirka 1 km från varandra och med buss tar det cirka 3 min att åka mellan. Detta försvårar för kollektivt resande. I samband med byggnationen av Nyköpings nya resecentrum förväntas denna identifierade brist åtgärdas.

13. Brister med uppställningsplatser för tung trafik

Det finns brister kopplat till uppställningsmöjligheter för tung trafik avseende kapacitet och social trygghet. Det senare gäller primärt Nyköpingsbro och Björkö.

14. Brist och behov med tillgänglighet för lant- och skogsbrukets maskiner

Nyköping är en viktig plats för service och handel med jord- och skogsbruksmaskiner samt redskap. Det finns också i anslutning till centralorten närliggande jordbruksmark som måste kunna brukas. Infrastrukturen skapar barriärer för dessa fordon med ett fåtal stråk. Fordonen får inte trafikera E4 och är olämpliga i de centrala delarna av staden.

15. Brist med tillgänglighet och alternativ färdväg till Nyköpings lasarett

Nyköpings lasarett och räddningstjänstens station tillgängliggörs idag söder eller norrifrån via Brunnsгатan, som bitvis och vissa tider är hårt trafikerad med köer till följd. Utryckningar av ambulans och räddningstjänst kan därför fastna i köer. Egentliga alternativa färdvägar till Brunnsгатan saknas idag.

16. Avsaknad av bytespunkter mellan bil och kollektivtrafik

Förutsättningarna att byta färdmedel från bil till kollektivtrafik är i dagsläget bristfälliga. Genom byggnationen av det nya resecentrumet förväntas förutsättningarna för bytespunkten mellan trafikslagen förändras.

17. Brister med färdmedel för att transportera flygbränsle

I dag går transporterna av flygbränsle med vägtransport till Skavsta. På liknande sätt hanterades transporterna av flygbränsle till Arlanda innan transporterna fördes över till järnväg. Transporter av flygbränsle på väg bedöms som relativt säkert. Dock kan konsekvenserna bli väldigt omfattande på både omgivning och omgivande miljö vid en eventuell skada. I och med närheten till Oxelösunds hamn finns förutsättningar för att flytta transporterna av flygbränslet till andra färdmedel som är säkrare och där konsekvenserna av en eventuell skada begränsas.

18. Förstärkta barriäreffekter

I utredningsområdet finns idag flera barriärer. Med en ökad tillväxt och tillskapande av nya barriärer, så som Ostlänken, finns risk för en förstärkning av befintliga barriärer och ökad grad av kanalisering i befintliga stråk. Trafiken kommer då att öka på redan högt belastade vägar och vägavsnitt och i sig kan de stora stråken medföra barriäreffekter i anslutning till exempelvis bostadsområden och centrala lägen. (Vissa grupper kan också påverkas i högre grad än andra och leda till sämre förutsättningar till integration genom dessa barriärer).

19. Behov av ökad tillgänglighet till Skavsta med kollektivtrafik

Med utveckling av Skavsta som flygplats, resecentrum och verksamhetsområde finns behov av att säkerställa tillgängligheten till området med såväl regional- som lokal kollektivtrafik. Tillgängligheten avser såväl arbetsresor som för resenärer och utgör ett attraktivt alternativ istället för att åka bil.

20. Behov av förbättrad tillgänglighet till Björkö mot väg 53

Björkö ligger mellan Arnö och väg 53 och genomkorsas av TGOJ-banan. Området är utpekat för utveckling av verksamheter. Området tillgängliggörs av trafikplats Björshult, med av- och påfart mot norr samt infart till fastighet vid Nävekvärnskorset. Ska området kunna utvecklas krävs utvecklade anslutningar till väg 53.

21. Behov av utvecklad kollektivtrafik till Arnö industriområde och Björkö

Det finns behov av förbättrad kollektivtrafik till verksamhetsområdena i Arnö och Björkö. Kollektivtrafiken består idag av linje 715 mellan Nyköping och Oxelösund. Utvecklingen av verksamheter sker dels geografiskt i området, men också genom fler tillkommande yrkesverksamma och besökare medför behov av att kollektivtrafiken behöver utvecklas för att utgöra ett verkligt alternativ till att åka bil, som i stor utsträckning belastar Arnöleden.

22. Behov av utökad kapacitet över Kilaån

Arnöleden förbinder Arnölandet med Nyköpings centrala delar och områdena ligger inom lämpligt cykelavstånd från varandra. Över Kilaån finns en bro som med separat vägbana för gång och cykeltrafik. Bron är dock smal och med fortsatt exploatering av Arnölandet finns behov av att tillskapa ytterligare kapacitet för såväl gång som cykel.

23. Utökade behov att transportera gods via järnväg

Nyköping växer och det kommer upp nya behov utifrån näringslivets behov att växa. Ett exempel är utvecklingen i Arnö och områdena benämnda Björkö (3) och Arnö Västra (1) (se Figur 6).



Figur 6. Utvecklingsområden i Arnö och Björkö.

I kommunens dialog med fastighetsägare för aktuella områden inom Björkö och Arnö har det kommit upp behov av lyfta över gods från väg till järnväg. Det finns behov att hantera gods till/från detta område men även för att omlasta gods från Oxelösunds hamn.

24. Exploateringsbehov i tätorter väster om Nyköpings tätort skapar nya behov

Tätorterna väster om Nyköping, som Bergshammar, Svalsta och Enstaberga, växer och framförallt behöver förutsättningarna för cykel och kollektivtrafik tillgodoses. De uttrycker sig i brister utmed väg 800 och rör bl.a. trafiksäkerhet på busshållplatser och dess anslutande gångvägar samt otidlighet och standard på cykelvägnätet.

25. Anläggande av Nyköpings resecentrum ger stor trafikpåverkan under byggtiden

Behov av noggrann planering inför byggnationen av Nyköpings resecentrum är nödvändig. Risk finns för att befintliga brister i ett blivande omledningsvägnät inte klarar den ökade trafiken. Detta kan ge effekter på det dagliga livet, säkerhet och arbetena i sig.

I "Detaljplan för Väster 1:42 m.fl. Nyköpings resecentrum, Planbeskrivning, Granskningshandling" (Nyköpings kommun, 2018) hanteras ett planområde i stadsdelen Väster som omfattar planområde enligt Figur 7. Planområdet i detaljplanen för det nya resecentrumet (från detaljplanen)



Figur 7. Planområdet i detaljplanen för det nya resecentrumet (från detaljplanen)

Under byggtiden kommer omfattande arbeten göras med betydande påverkan i trafiksystemet bl.a. kommer Brunnsgratan stängas av i upp till 2 år. En ny passage under järnvägen, Västra passagen, kommer att byggas för gång och cykel som en del av projektet. Den kommer under byggtiden att kunna användas av blåljus-, gång- och cykel- samt kollektivtrafik. Övrig trafik leds om.

26. Behov av ny bussdepå

Det finns behov av ny depåkapacitet år 2029 och placering av en bussdepå inom utredningsområdet är aktuell, initierat av Nyköpings kommun och region Sörmland. Placeringen ställer krav på tillgänglighet till de båda resecentrumen i Nyköping och Skavsta.

27. Nyköpings tätorts behov av att omvandlas och utvecklas med ökade krav på trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet för samtliga trafikslag

Samhällsplaneringen ska ta hänsyn alla grupperns behov och när centralorten utvecklas för att tillgodose en ökad grad av möten, service och handel måste fokus vara att alla trafikantgrupper ska ha god tillgänglighet och trafiksäkerhet till relevanta målpunkter. I utvecklingsplaner för t.ex. bostadsbyggande måste koppling till viktiga målpunkter och funktioner finnas. Gång, cykel och kollektivtrafik måste fungera som kapacitetsstarka trafikslag.

28. Skapa förutsättningar för barn och ungdomars möjlighet till förflyttning på egen hand

Behov för barn och ungdomar att kunna förflytta sig säkert mellan hemmet och skola/fritidsaktiviteter på egen hand, för att ta till vara socialt och hälsofrämjande aspekter. Behovet avser förflyttning till såväl befintliga skolor och fritidsaktiviteter som tillkommande t.ex. vid utveckling av områdena Högbrunn och Idbäcken. Barns och ungdomars förflyttningar hamnar ibland i konflikt med större tillgängliggörande vägnät, mellan nationella och regionala vägarna samt Nyköpings centrum, vilka då utgör barriär för dessa resor.

29. Värdefull mark påverkas negativt

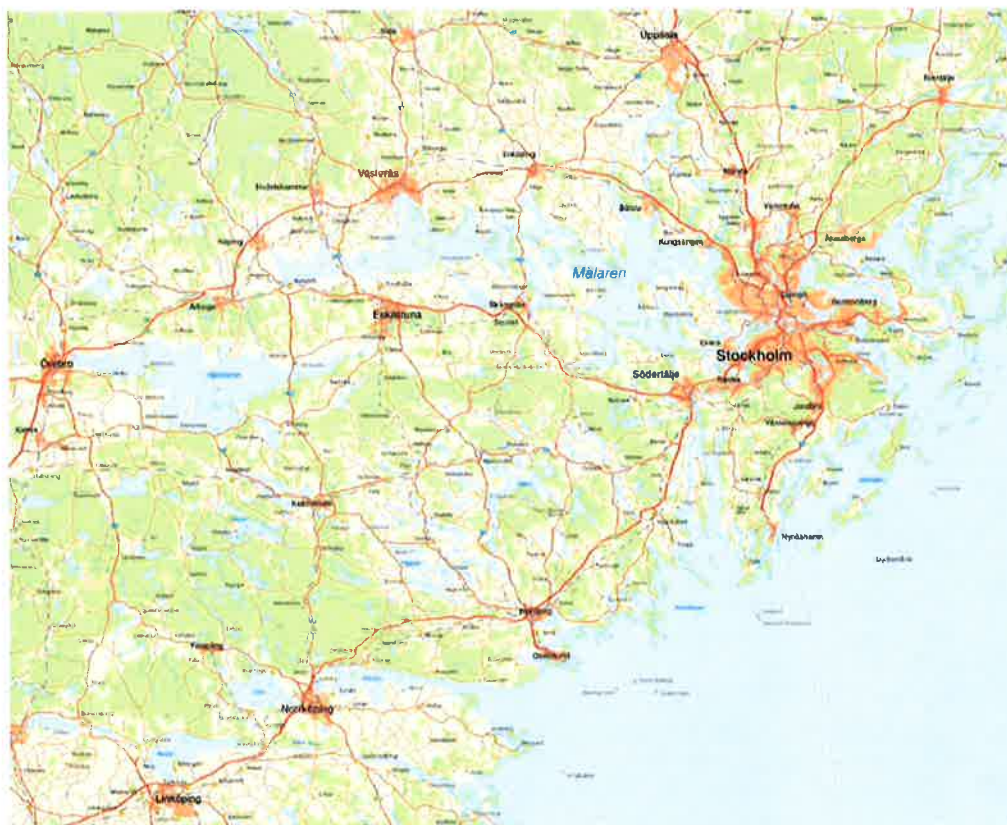
Vid byggande av t.ex. infrastruktur finns det alltid en risk att intrång sker på mark som är värdefull av andra orsaker. Jordbruksmark (som klassas som nationellt intresse) tas ofta i anspråk för bebyggelse och infrastruktur. Åkermark är en förutsättning för inhemsk produktion av livsmedel och bevarande av natur- och kulturvärden. Det är väsentligt att markens värde beaktas och att intrång och negativ påverkan minimeras.

30. Infrastruktur kan påverka kulturmiljön negativt

Befintlig och planerad infrastruktur kan ge intrång områden med viktiga kultur- och naturvärden. Även annan negativ påverkan kan genereras från trafik i form av utsläpp och buller. Viktigt att kulturmiljön beaktas infrastrukturprojekt och att besök och förvaltning inte försvåras av t.ex. barriärer.

5.2. Utredningsområdet - befintliga förhållanden och utveckling inom

Utredningsområdet ligger inom Nyköpings kommun i Södermanlands län. Kommunen angränsar mot Norrköping, Katrineholm, Flen, Oxelösund, Trosa och Gnesta. Knappt 56 000 invånare fanns i mitten på 2018. De tre största arbetsgivarna är kommunen, regionen och Eberspächer Exhaust Technology Sweden AB. Flest antal sysselsatta finns inom utbildning, byggverksamhet och hälso- och sjukvård. Infrastrukturen i utredningsområdet har en stark koppling till Oxelösunds kommun. Oxelösund hade cirka 12 000 invånare i mitten på 2018. Största privata arbetsgivare är SSAB EMEA AB. En viktig funktion för denna åtgärdsvalsstudie att beakta är hamnen i Oxelösund.

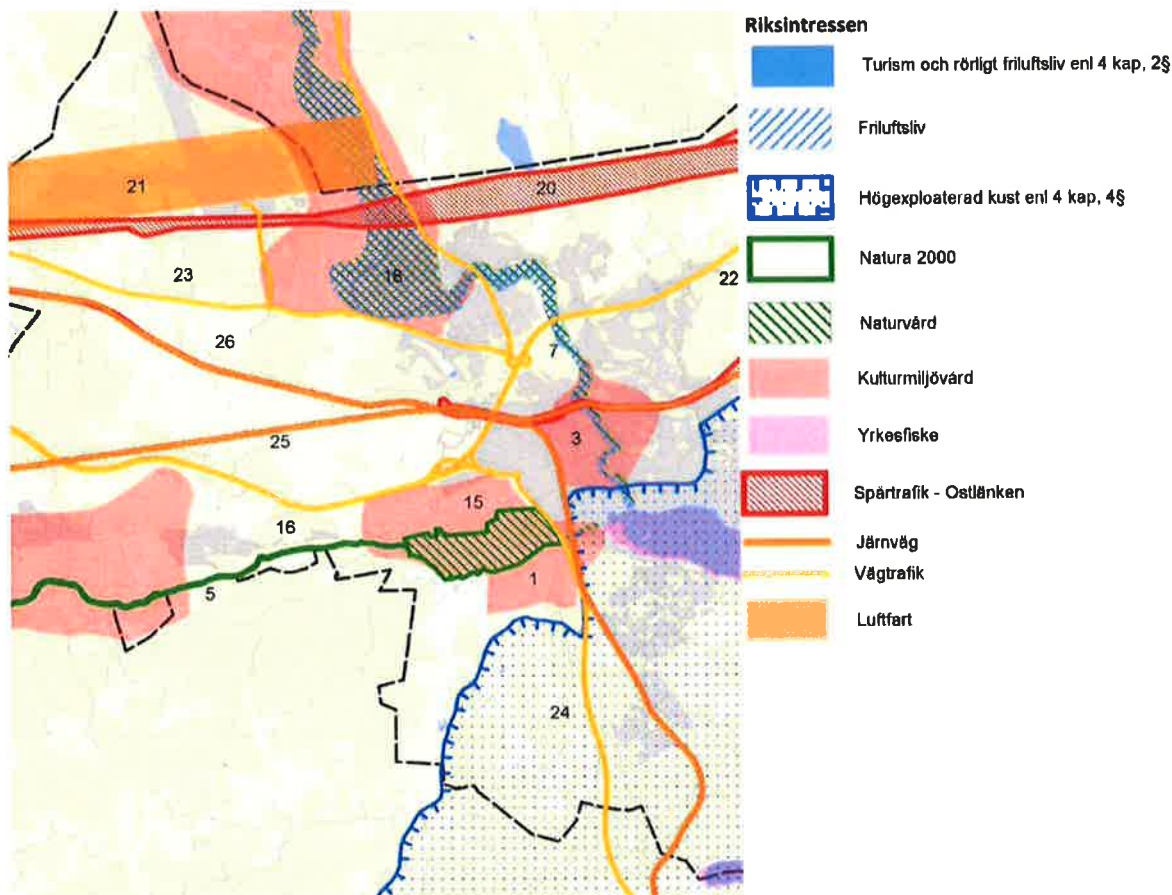


Figur 8 - Nyköpings relation till andra kommuner och orter.

5.2.1. Grönstrukturer, riksintressen och markanvändning

Det finns ett antal utpekade riksintressen i utredningsområdet. Detta är geografiska områden som pekats ut därför att de har en särskild viktig betydelse. Riksintressen kan beslutas enligt 3 kapitlet eller

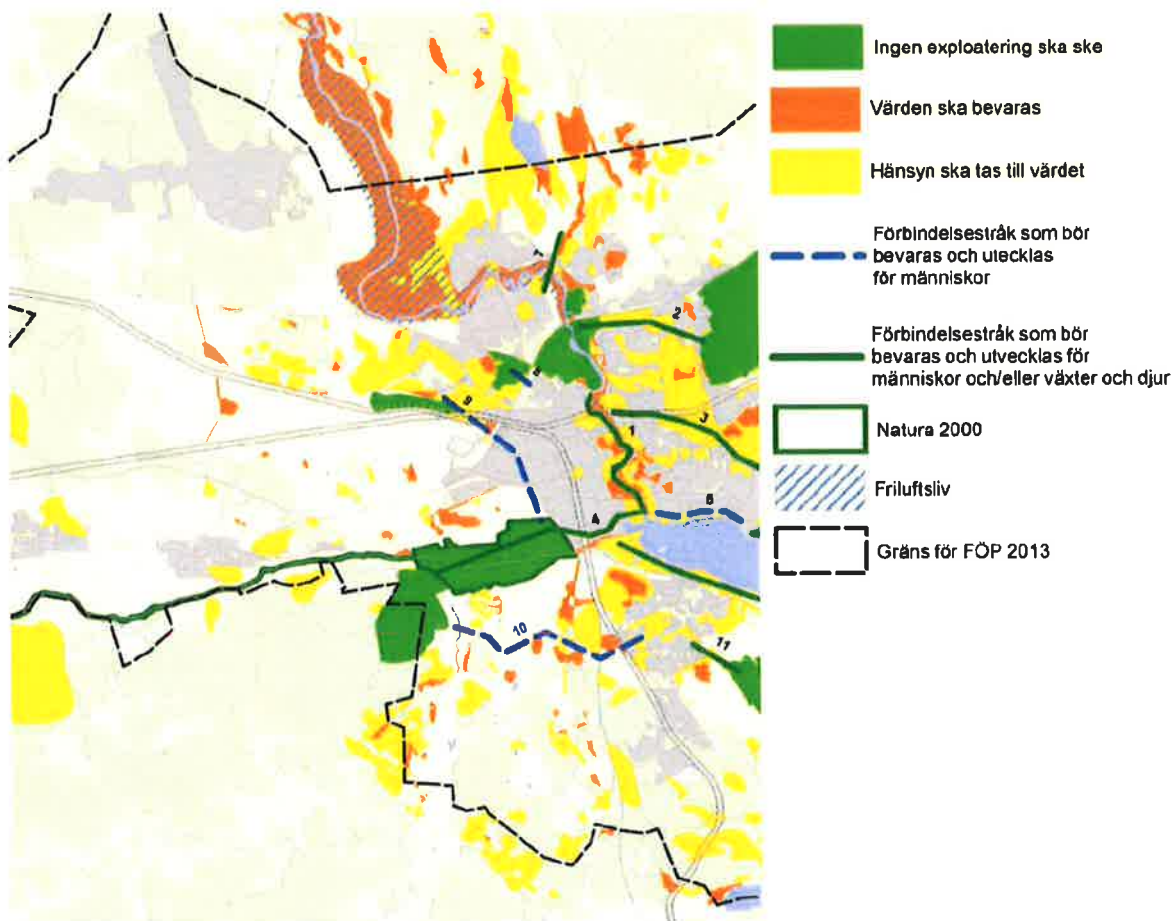
enligt 4 kapitlet i miljöbalken. Exempel på riksintressen är områden med speciell betydelse för naturvård, friluftsliv, kulturmiljövård, anläggningar för vattenförsörjning, anläggningar för kommunikation (elektronisk eller fysisk) etc. Figur 9 nedan illustrerar utpekade riksintressen.



Figur 9. Utpekade riksintressen (från FÖP för Nyköpings tätort och Skavsta), i figuren saknas bibanan som sammankopplar Ostlänken med Nyköpings resecentrum.

Över Stockholms Skavsta Flygplats finns ett stråk utpekade som riksintresse för luftfart. Öster om Stockholm Skavsta flygplats finns ett brett stråk ut med Nyköpingsåns dalgång utpekade för kulturmiljövård, naturvård och friluftsliv. Den planerade sträckningen för Ostlänken, befintlig järnvägsstruktur, E4, väg 53 och 52 är även de utpekade som intressen. Ett stort område kring Östersjön, bland annat kring Arnö, är utpekade som högexploaterat kustområde. Högåsens vattenskyddsområde angränsar mot utredningsområdet i väster. Vattenskyddsområden beslutas med stöd 7 kapitlet i miljöbalken och syftet är att påverkan eller risk för påverkan inte uppstår på vattenresursen.

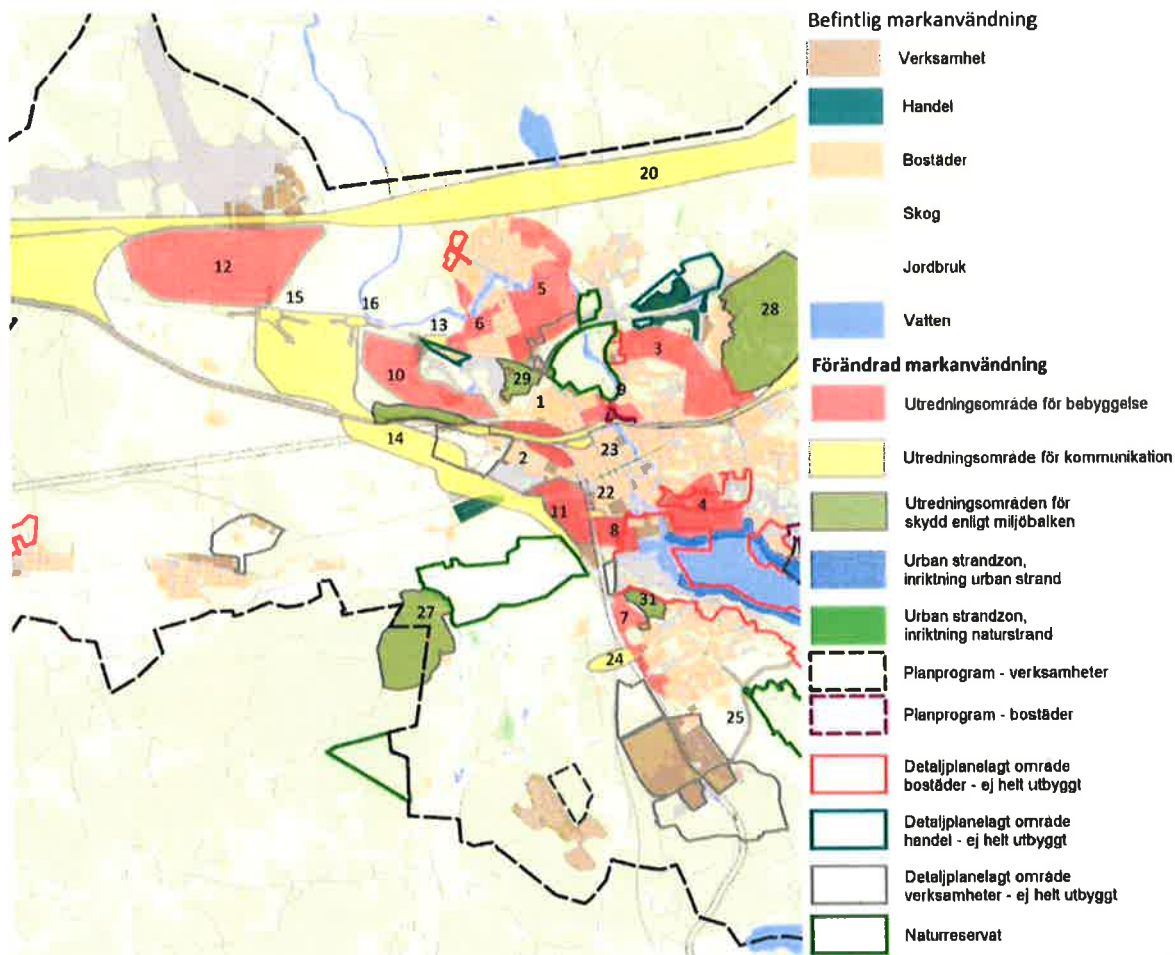
Figur 10. Utpekade grönstrukturer (från FÖP för Nyköpings tätort och Skavsta) visar grönstrukturer inom utredningsområdet.



Figur 10. Utpekade grönstrukturer (från FÖP för Nyköpings tätort och Skavsta)

Inom området finns grönstrukturer där ingen exploatering ska ske. Dessa ligger runt om trafikplats 133 Hället samt norr om järnvägen där den går norr om trafikplats 132. Inom området finns även ytor och stråk med värden som ska bevaras och där hänsyn ska tas till värdet.

Inom utredningsområdet finns områden som utreds för bebyggelse och ny kommunikation, se Figur 11.



Figur 11. Befintlig och förändrad markanvändning (från FÖP för Nyköpings tätort och Skavsta)

Söder om Stockholm Skavsta flygplats utpekats ett större område för markanvändning för bebyggelse, vilket även görs på flera platser inne i Nyköpings centralort. Ostlänken ger upphov till de områden som i figuren anges vara under utredning för ny kommunikation, det gäller söder om flygplatsen samt ett stråk som går mellan flygplatsen och Nyköpings tätort.

5.2.2. Vägtrafiksystemet

Inom utredningsområdet finns antal viktiga vägar och gator:

- E4 som börjar i Helsingborg och sträcker sig runt 160 mil ända upp till finska Torneå.
- Väg 52 som går mellan Nyköping och Kumla.
- Väg 53 som går mellan Oxelösund och Eskilstuna.
- Väg 612 som går mellan väg 800 och väg 52.
- Väg 629 som går mellan väg 52 och Skavsta flygplats.
- Väg 800 som går mellan väg 899 och 525. Inom utredningsområdet passerar väg 800 rakt igenom tätorten och utgörs till stor del av viktiga gator/trafikleder i tätorten. Dessa är bl.a. Lennings väg, Hamnvägen, Västerleden och Bergshamraleden. I Nyköpings tätort kan vägsträckan bl.a. användas för att ta sig till E4 via trafikplats 132 Kungsladugården eller trafikplats 134 Påljunghage.

Trafikverket har i samverkan med upprättare för länsplanerna tagit fram vägar som bedöms vara de viktigaste för den nationella och regionala tillgängligheten. Dessa vägar benämns tillhöra det

Funktionellt prioriterade vägnätet. Det funktionellt prioriterade vägnätet som är framtaget utgör ett planeringsunderlag för hur vägar och åtgärder längs dem ska prioriteras i samhällsplaneringen.



Figur 12. Funktionell prioriterat vägnät i utredningsområdet.

Alla de större ingående vägarna är prioriterade för alla typer av resor och transporter. Dessa är dagliga personresor, kollektivtrafik, godstransporter och långväga personresor.

I Figur 13. Trafikflöde uttryckt i årsmedeldygnstrafik (f/d) där procenten anger andel tung trafik anges trafikflödet i årsmedeldygnstrafik (ÅDT) med andelen tung trafik i procent.



Figur 13. Trafikflöde uttryckt i årsmedeldygnstrafik (f/d) där procenten anger andel tung trafik (från Vägtrafikflödeskartan)

Längs E4 genom Nyköping ligger trafikflödet på 25 000–30 000 f/d där troligen en betydande andel utgörs av lokal trafik d.v.s. trafik med start/mål inom närområdet eller trafik som använder en kortare sträcka av E4 för att ta sig mellan andra vägar (dock är detta ett antagande då det inte analyserats). Aktuell del av E4 har en relativ hög andel tung trafik då 10 % brukar anses som ett normalvärde för andelen tung trafik. Av de andra vägarna har väg 53 högst flöde i anslutning till tätorten.

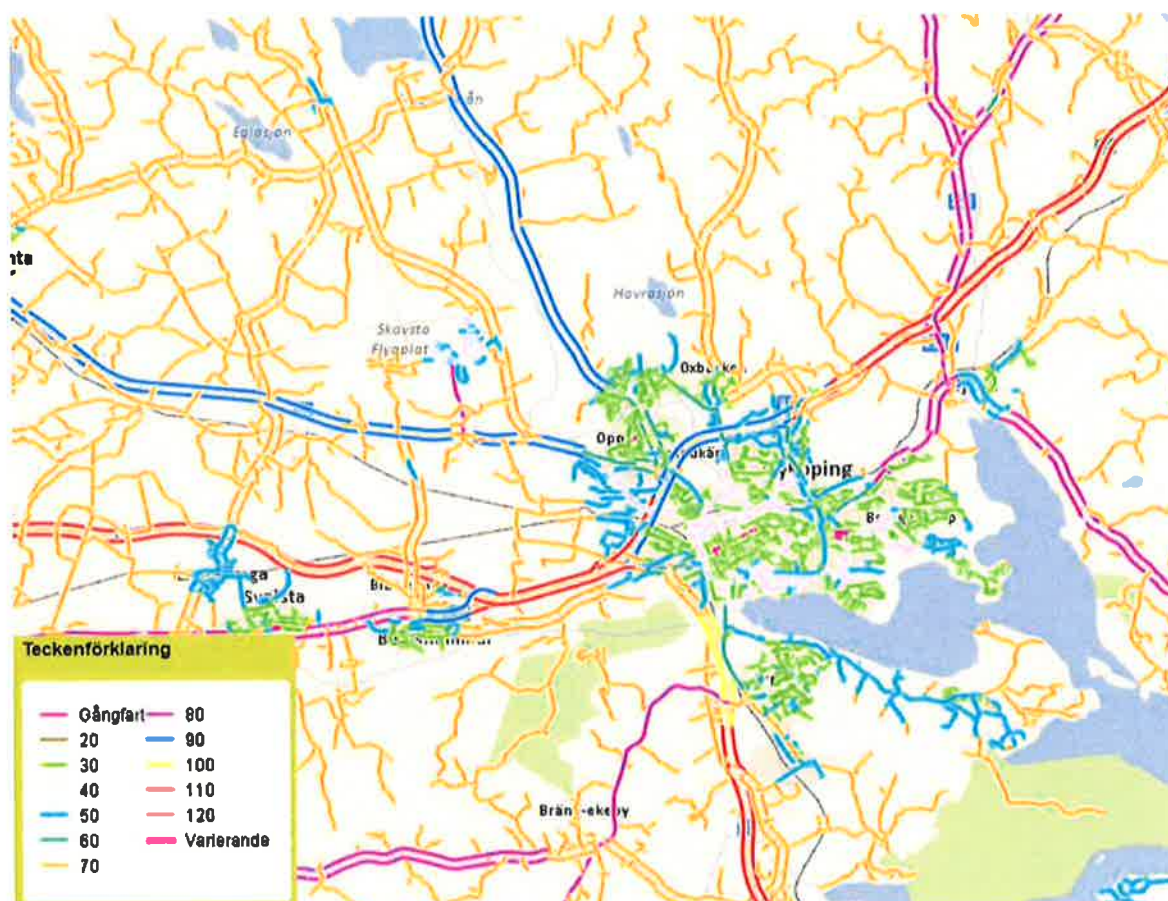
I Figur 14. Vägtyper i utredningsområdet (från NVDB) visas vilka vägtyper som finns i utredningsområdet.



Figur 14. Vägtyper i utredningsområdet (från NVDB).

E4 och delar av väg 53 utgörs av motorväg men resterande sträckor är främst vanlig väg.

Figur 15 visar hastighetsbegränsningarna kring utredningsområdet.



Figur 15. Hastighetsbegränsningar inom utredningsområdet (från NVDB).

Hastighetsgränsen är starkt korrelerad med vägtypen. I Nyköpings tätort varierar hastigheten mellan 30–50 km/h, och landsvägarna kring staden har begränsningen 70 km/h. Väg 52 och 53 norr om Nyköping, samt den delen av E4 genom Nyköping har hastigheten 90 km/h vilket kan betraktas som en avvikelse jämfört med vägtypen och sträckan i övrigt. I övrigt har E4 hastigheten 110 km/h. Hastigheten på väg 53 som sänks genom Nyköping ökar till 100 och 110 km/h mellan Nyköping och Oxelösund.

Figur 16. Trafiksäkerhetsklassificering längs sträcka inom utredningsområdet (från NVDB). visar Trafikverkets säkerhetsklassificering av ingående vägsträckor i utredningsområdet. Det baseras på en enkel modell som Trafikverket använder för att hitta platser som har förbättringspotential gällande säkerheten. Dock görs inte inventeringen för alla vägar utan vägnummer ska vara mindre än 100 och ÅDT ska minst vara 4 000 f/d.



Figur 16. Trafiksäkerhetsklassificering längs sträcka inom utredningsområdet (från NVDB).

E4 och väg 53 mellan Nyköping och Oxelösund har god standard då hastighetsgräns, separering mellan mötande etc. stämmer bra överens. Dock finns det en motsvarande klassificering för korsningar och GC. Det finns flera korsningspunkter i utredningsområdet som utmärker sig negativt, även längs sträckor med bra standard i övrigt t.ex. korsningen med väg 511 (Nävekvvarnskorset). Att väg 52 och 53 har låg standard i de norra delarna av utredningsområdet kan till stor del bero på att vägtyp är vanlig väg med hastighetsgräns 90 km/h.

Trafikolyckor

Information om trafikolyckor i vägtransportsystemet har hämtats från Transportstyrelsens system STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Det är en databas med information om skador och olyckor inom vägtransportsystemet. Uppgifterna i STRADA kommer från polis och sjukvård. Under perioden 2013–2017 finns totalt 582 olyckor inrapporterade inom utredningsområdet varav 1 dödolycka som skedde 2014 och 5 allvarliga olyckor. Dödsolyckan skedde på E4 mellan en fotgängare som klivit ur sitt fordon och ett ytterligare fordon, vilket får betraktas som en extraordinär händelse snarare än en trafiksäkerhetsmässig systembrist. Vanligaste olyckstyper är

- Fotgängare singel
- Cykel singel
- Motorfordon singel
- Cykel/moped-motorfordon
- Upphinnande motorfordon

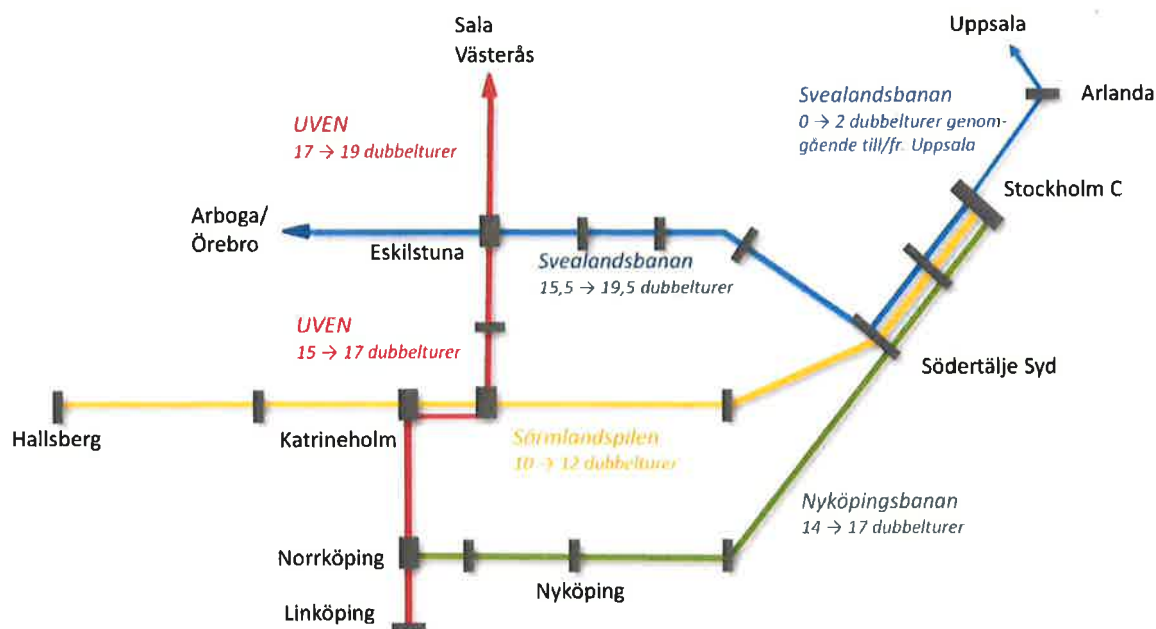
5.2.3. Kollektivtrafik

Detta avsnitt beskriver översiktligt kollektivtrafiken i utredningsområdet. Nyköpings centralstation är placerad i den östra delen av utredningsområdet. Centralstationen är separerad från Nyköpings bussterminal som ligger cirka 1 km söderut. Med buss tar det cirka 3 min mellan platserna.

Tågtrafik

Samtliga banor i Sörmland har persontrafik med undantag av södra delen av TGOJ-banan mellan Flen och Oxelösund. För att reglera trafiken utifrån samhällets behov har regionaltågstrafiken, genom Mälardalstrafik AB, MÄLAB, upphandlats. Gnesta kommun omfattas av SL:s pendeltågssystem vilken upphandlas av Trafikförvaltningen i Stockholms län. Figur 17 visar tågtrafiken i Sörmland. 2017 kom det nya programmet "Ny trafik" som innebar fler turer på samtliga järnvägssträckor genom bland annat Sörmland. Med det nya programmet förändrades utbudet till

- Svealandsbanan Stockholm-Strängnäs-Eskilstuna: från 15,5 turer per vardag och riktning till 19,5 turer.
- Sörmlandspilen Stockholm-Katrineholm-Hallsberg: från 10 turer per vardag och riktning till 12 turer.
- Nyköpingsbanan Stockholm-Nyköping: från 14 turer per vardag och riktning till 17 turer.
- UVEN Eskilstuna-Västerås: från 17 turer per vardag och riktning till 19 turer.

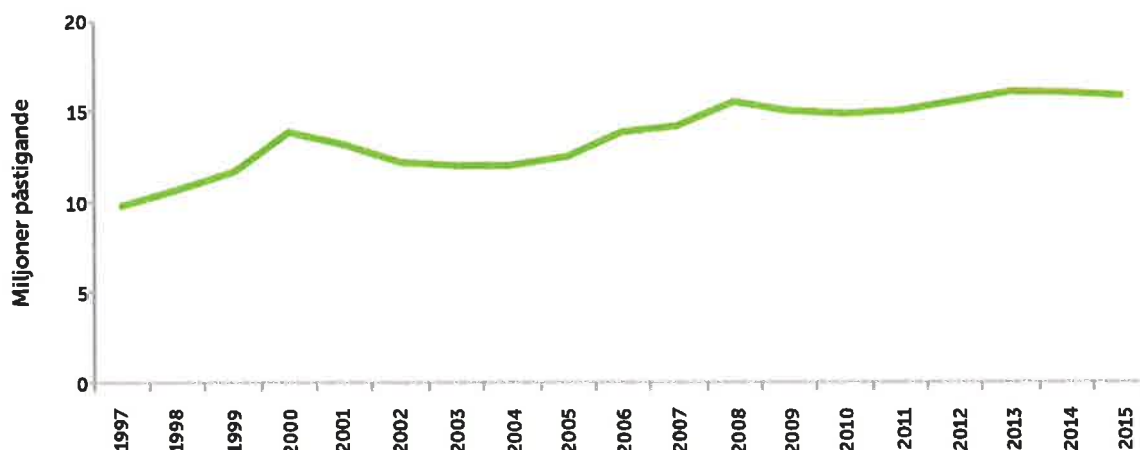


Figur 17. Tågtrafiken i Sörmland (från Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2017)

Antalet resor med tåg i Sörmland som visas i Tabell 1 har ökat under en längre period, men har de senaste tre åren stagnerat något, se Figur 18.

Tabell 1. Resandet med regional- och pendeltåg från Sörmland 2016 (från Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2017)

	Påstigande
Påstigande i länet med SJ färdbevis för regionaltåg	2 166 105
varav Svealandsbanan från stationerna Eskilstuna, Strängnäs och Laggesta	898 893
varav Sörmlandspilen från stationerna Vingåker, Katrineholm, Flen och Gnesta	308 818
varav Nyköpingsbanan från stationerna Nyköping och Vagnhärad	395 351
varav UVEN från stationerna Katrineholm, Flen, Hälleforsnäs, Eskilstuna och Kvicksund	563 043
Påstigande i länet med SKTM:s periodkort	388 000
Påstigande i Gnesta på SL:s Gnestapendel	288 500



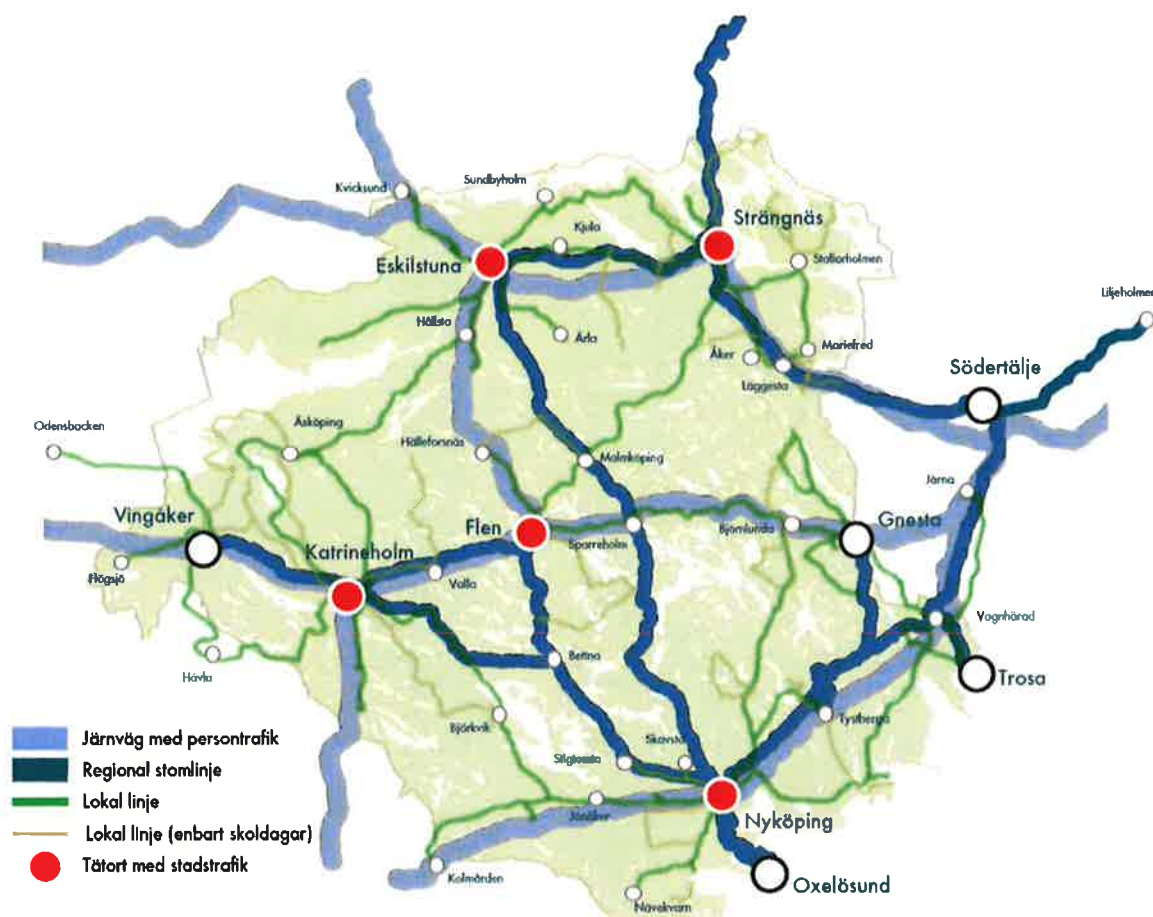
Figur 18. Resandet med SJ:s regionala tåg i Mälardalen angett i miljoner påstigande (Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2017)

Regional busstrafik

Den regionala stomlinjetrafiken trafikerar samtliga större vägar inom utredningsområdet.

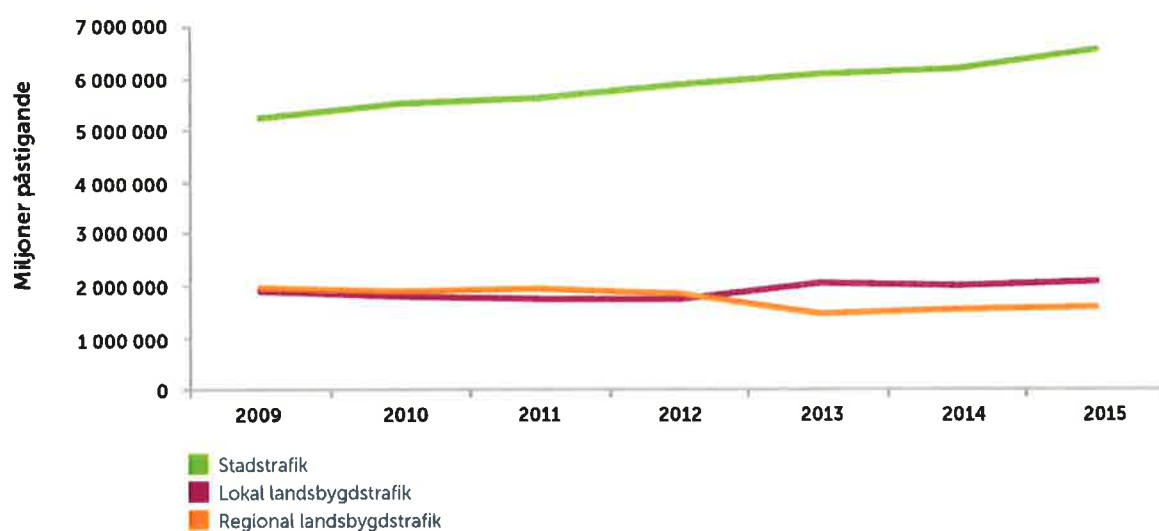
Busslinjenätet i Sörmland utgörs av stadstrafik, landsbygdstrafik och regional trafik, se Figur 19.

Regionala stomlinjetrafik förbinder länets kommunala centralorter. De lokala linjerna körs i huvudsak inom respektive kommun varav flera linjer endast trafikerar under skoldagar. Vissa linjer är helt eller delvis anropsstyrda. I en del områden, med mer än två kilometer till närmaste hållplats, finns kompletteringstrafik. I denna ingår också skärgårdstrafiken som körs med båt eller, under vintertid, med svävare i Nyköpings kommun.



Figur 19. Linjenätet för regional busstrafik i Sörmland (Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2017)

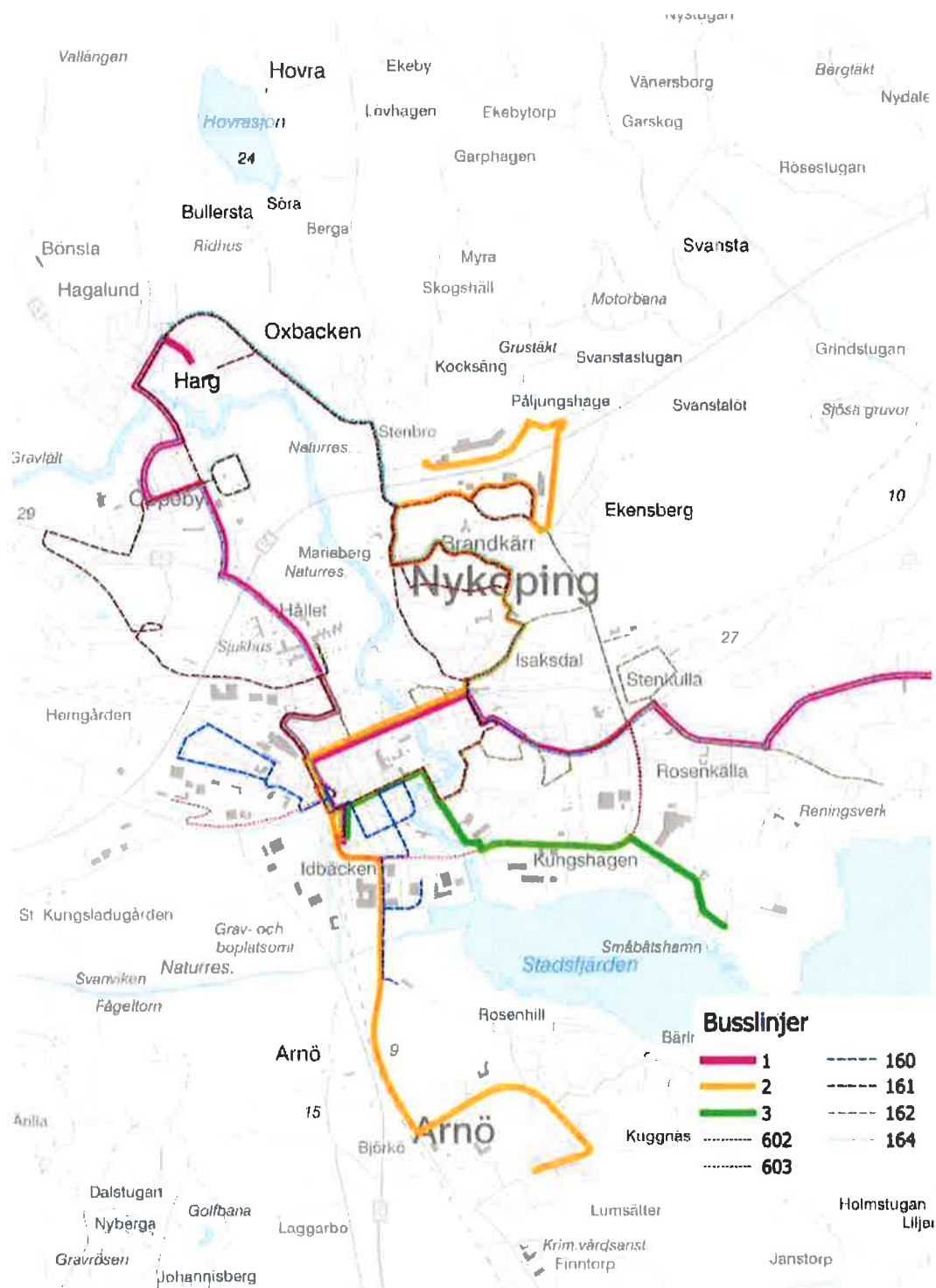
Resandet i den regionala busstrafiken har haft en positiv utveckling de senaste åren bland annat som följd av utökad utbud och befolkningstillväxt, se Figur 20. År 2015 gjordes cirka 40 procent av resorna av skolelever.



Figur 20. Resandeutveckling i busstrafiken angett i antal påstigande (Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2017)

Lokal busstrafik

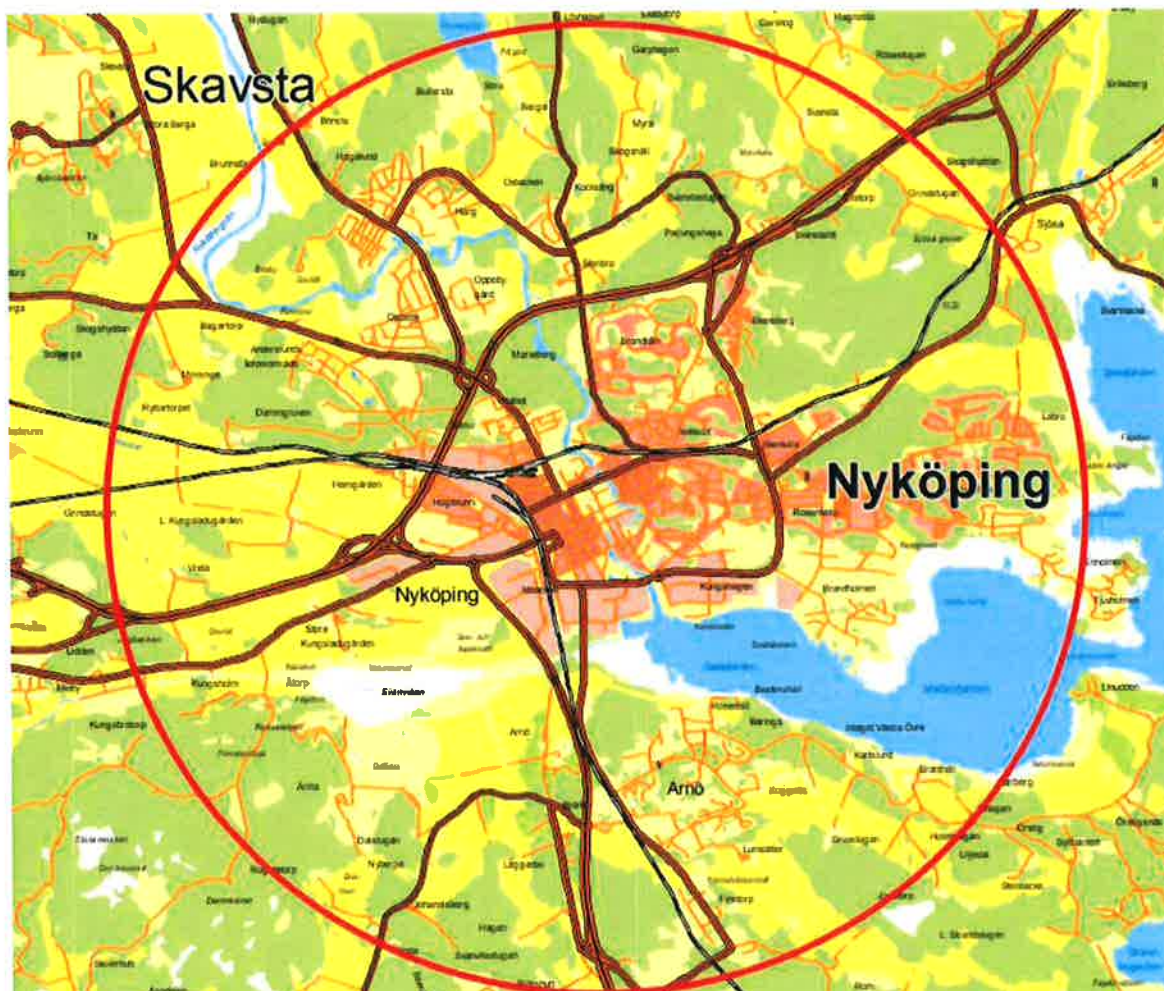
Stadstrafiken i Nyköping består av linje 1, 2, 3, 160, 161, 162, 164, 602 samt 603. Samtliga linjer går genom utredningsområdet och har där flera hållplatser. Figur 21 visar linjedragningarna för dessa linjer.



Figur 21 - Sträckning av stadstrafik linje 1,2,3, 160, 161, 162, 164, 602 och 603 genom utredningsområdet (från Sörmlandstrafiken)

5.2.4. Gång- och cykeltrafik

Det finns god omfattning av gång- och cykelvägar inom utredningsområdet även om barriärerna i området begränsar tillgänglighet. Figur 22 illustrerar en cirkel med radie 5 km från Stora Torget i Nyköping (källa är "Handlingsplan för utbyggnad av cykelvägnätet för ökat cyklande", Nyköpings kommun, 2010).



Figur 22. Cykelavstånd 5 km från Stora Torget i Nyköping (från Nyköpings kommun).

I planen uppskattades att cirka 60 % av alla resor är kortare än 5 km. Vidare står det att de topografiska förhållandena för cykling är gynnsamma.

Gång- och cykelvägar i utredningsområdet visas i Figur 23.



Figur 23. Gång- och cykelvägar inom utredningsområdet (från NVDB).

5.2.5. Flyg

Inom utredningsområdet finns privatägda (Nyköpings kommun äger 9,9 %) Stockholm Skavsta flygplats som är, sett till drygt 2 miljoner resenärer årligen, Sveriges femte största flygplats. Flygplatsens miljötillstånd medger 6 miljoner. Cirka 2,4 miljoner människor bor inom en radie av 10 mil från flygplatsen. Enligt ”Transportnoden Skavsta Resandeprognos och färdmedelsfördelning, år 2030 och 2040” (SWECO, 2017) har flygplatsen tagit fram en prognos på att år 2040 kommer 5,7 miljoner resor göras per år vilket anslutande vägar och järnvägar måste kunna hantera. Trafikverkets prognos, som inte tar hänsyn till att den förbättrade tillgängligheten påverkar efterfrågan, anger dock betydligt färre resor. Ostlänken men även andra förändringar i infrastrukturen kommer troligen ge stor påverkan för tillgängligheten till flygplatsen. I rapporten beskrivs att förutom Ostlänken kommer även Nyköpings resecentrum, cykelväg utmed väg 52 och Kungsladugårdsleden (väg mellan E4 och väg 52) ha stor betydelse för tillgängligheten till flygplatsen.

Skavsta ska utvecklas, bl.a. med anledning av en ökning av resande i framtiden och Ostlänken med tillhörande Skavsta resecentrum. I närtid ska landningsbanornas teknik förbättras och flygplatsen ska även öppnas för privatflyg. På sikt planeras att hela Skavstaområdet ska omvandlas så att hotell, konferensverksamhet, restauranger och evenemangsytor finns.

5.2.6. Oxelösunds hamn

Även om Oxelösund inte ingår i utredningsområdet finns verksamheter inom kommunen som har omfattande behov att använda utpekad infrastruktur inom utredningsområdet. En av de största

funktionerna som har transportbehov inom Oxelösund är hamnen. Oxelösunds hamn har ett attraktivt läge med närhet till E4 och bra anslutningar med järnväg samt närhet till Stockholm Skavsta flygplats. Hamnen har terminaler för olja, storbulk, småbulk och stål. Hamndjupet är maximalt 16,5 m och kajen för småbulk har en längd på nästan 600 m. Torrbulk är basen för verksamheten och motsvarar cirka hälften av omsättningen i kronor och volym. Hamnen kan hantera fartyg i klassen panmax (250*45 m).

Det planeras för en terminal med flytande naturgas (LNG) som ska försörja SSAB via rörledning. Även utlastning via t.ex. lastbil och tåg kommer att ske. I "Samrådshandling för LNG-terminal i Oxelösunds hamn (Oxelösunds hamn, 2017) görs uppskattningen att om all uttransport i slutändan sker med lastbil kommer det generera 6 000 transporter per år vilket motsvarar 20 transporter per dygn. Motsvarande siffra för tåg är 3 800 lastningar per år vilket motsvarar 15 lastningar per vardagsdygn.

6. Alternativa lösningar

Detta kapitel beskriver åtgärdsförslag. Åtgärdsgenereringen baseras i huvudsak på brist- och behovsbeskrivningen samt målformuleringar i kombination med att fyrstegsprincipen varit vägledande. I processen togs det fram en bruttolista med åtgärder som sedan har bearbetats av arbetsgruppen. Åtgärdsförslagen har hanterats på olika sätt men åtgärdsvalsstudien rekommenderar ett antal olika paket baserade på en delmängd av det ursprungliga åtgärdsförslaget.

6.1. Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är en hushållningsprincip som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis. Åtgärder ur de lägsta stegen är mest resurs- och kostnadseffektiva och ska därför prioriteras för att lösa identifierade problem. Först i sista hand ska om- eller nybyggnad av infrastruktur väljas. Traditionellt har planeringen av transportsystemet handlat om att bygga om eller bygga ny infrastruktur men att bygga nytt är kostsamt och innebär i regel negativ påverkan på miljö samt förbrukning av naturresurser.



Figur 24. Åtgärdsgenerering enligt fyrstegsprincipen. Källa: Trafikverket.

Värt att notera är att en åtgärd i ett av stegen ofta kan ge effekter i flera andra steg. Att exempelvis bygga en cykelbana (steg 3 eller 4) kan sekundärt ge både effektivare utnyttjande av befintligt system (steg 2) och förändra val av transportsätt (steg 1). Nedanstående bild är en bra illustration av principens tillämpning – arbetet med transportsnål samhällsplanering och effektivisering av transportsystemet måste pågå kontinuerligt.



Figur 25. Fyrstegsprincipen och samhällsutvecklingen. Källa: Trivector.

6.2. Åtgärdsgenereringsprocessen

Merparten av de åtgärdsförslag som studerats inom ramen för åtgärdsvalsstudien genererades vid workshop nr 2 som hölls i september 2018 i Nyköping. Vid workshopen hade deltagarna till uppgift att föreslå åtgärder som hanterar de brister som identifierats vid workshop nr 1 eller som kommit till projektets kännedom på andra sätt. Workshop nr 2 resulterade i en bruttolista med ett stort antal förslag på åtgärder. Sedan har projektets arbetsgrupp bearbetat åtgärdena. Arbetsgruppen har även kompletterat listan med ytterligare åtgärder.

Åtgärdsförslagen har hanterats på olika sätt och de har hanterats enligt nedanstående principer.

- Åtgärden bedöms lösa identifierade brister och behov men är redan planerad eller pågående inom andra processer. Åtgärder av denna typ rekommenderas och redovisas i avsnitt 6.3
- Åtgärden bedöms lösa identifierade brister och behov på ett bra sätt och är rimlig ur andra aspekter som kostnad eller omfattning. Den genomförs inte eller planeras inom andra processer. Åtgärder av denna typ rekommenderas och redovisas i avsnitt 6.4

Ett flertal åtgärder som kommit fram i studien redovisas inte i denna rapport utan i bilaga 1. Följande principer motiverar detta.

- Åtgärden bedöms inte i tillräcklig omfattning lösa någon identifierad brist eller behov.
- Åtgärden har dålig måluppfyllelse
- Genomförandet av åtgärden har bedömts vara icke realistiskt t.ex. avseende kostnaden.
- Saknas rådighet hos delaktiga aktörer att gå vidare med åtgärd. Vissa åtgärder kräver t.ex. förändrad lagstiftning.
- Olika typer av omvärldsfaktorer påverkar på olika sätt som försvårar att realisera åtgärden eller gör det inte meningsfullt med utgångspunkt från denna studie.

Det bör belysas att det mycket väl kan finnas lämpliga åtgärder som av någon anledning inte kommit med i arbetet med åtgärdsvalsstudien. Varje enskild aktör står givetvis fri att genomföra åtgärder även utanför åtgärdsvalsstudiens ram. I dessa fall är det dock viktigt att åtgärden utifrån ett systemperspektiv står i samklang med och inte försvårar andra åtgärder.

6.3. Åtgärder som pågår eller är planerade inom andra processer

I detta avsnitt redovisas åtgärder som åtgärdsvalsstudien stödjer genomförande av men som redan pågår inom eller ska hanteras av andra processer på något sätt. Med processer avses här annat

planerings- eller utredningsarbete eller ordinarie verksamhet hos deltagande aktörer. Därmed har studien inte fördjupat arbetet kring dessa åtgärdsförslag. Nedan redovisas dessa grupperat efter typ.

6.3.1. *Parkering*

- Inför parkeringsledningssystem i Nyköpings tätort.
- Centrumparkeringar ska namnsättas så att deras lokalisering och koppling mot centrum tydliggörs t.ex. centrum Öster.

6.3.2. *Kollektivtrafik*

- Utveckla den anropsstyrda kollektivtrafiken.
- Utveckla kollektivtrafiksamarbetet mellan Östergötland, Sörmland och Stockholms län.
- Se över och utveckla regional kollektivtrafik till Skavsta.

6.3.3. *Gång och cykel*

- Inför laddningsplatser för elcyklar som är säkra.
- Utveckla bytespunkter mellan cykel och kollektivtrafik med cykelparkeringar av hög standard.
- Utveckla och stärk viktiga gångstråk t.ex. genom centrum och mellan centrum och Idbäcken/Högbrunn.
- Se över och förbättra infrastrukturen vid Västertull för gångtrafik och se över gångflöden till Nyköpings gymnasium.
- Förbättra hållplatser avseende oskyddade trafikanters tillgänglighet och säkerställ tillräcklig snöröjning, säkra cykelställ etc.
- Cykelväg till Skavsta.

6.3.4. *E4 inklusive trafikplatser*

- Inför belysning på E4 mellan trafikplats Hället och Kungsladugården samt vid trafikplats Bergshammar framförallt för påfarten mot Nyköping.

6.3.5. *Kommunala gator*

- Se över disponering av gatuutrymmet Regeringsvägen

6.3.6. *Övriga vägar*

Bygg ut Hemgårdspassagen så att biltrafik kan trafikera och även ansluta E4. Hemgårdspassagen har funktionen som ett västligt förbindelsestråk i nord-syd och binder samman Oppeby, Dammgruvan, Nöthagen, Lassaretsområdet, Högbrunn och Idbäcken

6.3.7. *Miljö och hälsa*

Bulleråtgärder utmed E4 t.ex. Högbrunn. Massor från Ostlänksutbyggnaden kan användas för bullervallar. Passa-på-åtgärd som kan beaktas i fortsatt planering för Ostlänken.

6.4. *Åtgärdsförslag som inte hanteras i andra processer*

Detta avsnitt redovisar åtgärdsförslag som inte identifierats i andra planerade eller pågående processer och är relevanta att driva vidare efter att åtgärdsvalsstudien avslutats. Flera föreslagna åtgärder har till viss del bearbetats och utvecklats under arbetets gång. Vidare har vissa förslag slagits samman och vissa förslag har lyfts in i andra som delåtgärder eller punkter som man särskilt ska beakta. Åtgärder har grupperats i en viss struktur baserat främst utifrån karaktär. Detta innebär att alla åtgärder kategoriseras enligt en åtgärdspaketindelning i syfte att främst ge en enklare överblick så att liknande

åtgärder hålls samman. Det kan nämnas att i princip alla åtgärder som redovisas nedan kan utföras enskilt även om vissa kan kombineras för att ge ytterligare mereffekter eller att det är mera rationellt ur ett genomförandeperspektiv.

För några åtgärder redovisas delåtgärder som hanterar samma problem. I dessa fall finns variationer mellan åtgärderna vad gäller främst tidshorisont. Åtgärder som då genomförs i ett tidigt stadium är inte motstridiga med åtgärder på längre sikt utan kan betraktas som trimningslösningar som upprätthåller önskad funktion fram tills det är aktuellt att genomföra större åtgärd.

I åtgärdsvalsstudien används enligt tidigare följande tidsperspektiv för genomförande av åtgärder.

- Kort sikt, fram till 2023
- Medellång sikt, till 2023–2029
- Lång sikt, efter 2029

Det är tillräckligt om en åtgärd tillhörande en viss tidshorisont påbörjas inom den, åtgärden behöver inte vara slutförd.

En kommentar är att tid för nästan alla åtgärder är ”kort”. Alla rekommenderade åtgärder är på något sätt utredningar, analyser eller framtagande av planeringsdokument. I vissa av åtgärderna ingår även att utföra det man utrett. Genom att åtgärderna har denna karaktär bedöms nästan alla kunna påbörjas inom den närmaste femårsperioden vilket ger tidshorisonten kort sikt. Dock kan full implementering av det man utrett ske betydligt längre fram i tiden men då det räcker med att en åtgärd påbörjas inom en viss tidshorisont för kategoriseras under samma sätts parametern ”Tid” till ”kort”.

Med anledning av åtgärdsförslagets karaktär har ingen måluppfyllelseanalys genomförts då det är meningsfullt att genomföra en sådan först när utredningar och analyser konkretiserats i praktiska åtgärdsförslag.

6.4.1. Utredningar

1. Trafikanalys för området mellan trafikplats Kungsladugården och väg 53 söder mot Oxelösund					
Ansvarig	Nyköpings kommun	Kostnad	Ej bedömd	Tid:	Kort
Beskrivning	<p>Trafikanalysen hanterar den västra delen av Nyköpings tätort i anslutning till E4 trafikplats 132 Kungsladugården. Exakt geografiskt utredningsområde får definieras senare när utredningen startar men följande platser ingår</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trafikplats 132 Kungsladugården inklusive angränsande sträckor på E4 och väg 53 inklusive cirkulationsplats norr om trafikplats. • Väg 53 längs sträckan mellan trafikplats Kungsladugården och strax söder om korsningen med Stenbärsvägen. • Västerleden • Stenbärsvägen • Övriga anslutande vägar till väg 53 som Norrköpingsvägen och Bergshammarvägen. <p>I trafikanalysen har flera andra åtgärder lyfts in. Dessa är</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Fortsatt arbete med huvudstråk för kollektivtrafik och utveckling av prioritering av kollektivtrafik ibland annat trafiksignaler</i> Arbete med att definiera huvudstråk har redan utförts i ett annat pågående arbete med trafikförsörjningsprogrammet för kollektivtrafik. Det finns förslag på utpekade vägnät. Att dessa stråk kan ge kollektivtrafiken goda förutsättningar med hög framkomlighet är viktigt och får hanteras inom ramen för denna analys längs relevanta sträckor. Exempel på åtgärder kan vara busskörfält, prioritering i trafiksignaler m.m. • <i>Översyn av befintlig kollektivtrafik till och från Hemgården, Idbäcken och Högbrunn.</i> Kollektivtrafikförsörjningen till dessa stadsdelar och vilka behov utvecklingen av områdena skapar får beaktas i utredningen. Resultatet bör beaktas i kommande arbete med t.ex. detaljplaner för områdena. • <i>Framkomlighet för kollektivtrafik utmed Västerleden.</i> 				

	<p>Hur kollektivtrafiken ska hanteras längs Västerleden ska utredas och både det lokala och regionala perspektivet får beaktas. Förbättra tillgängligheten för gång och cykel utmed Västerleden.</p> <p>Avser främst möjligheterna att kunna korsa Västerleden separerat från fordonstrafiken. Hänsyn bör tas till t.ex. behov från nya exploateringar.</p> <p>En viktig aspekt är framkomligheten på E4 och väg 53 och att övrigt vägnät inte genererar kapacitetsproblem på dessa vägar. Tillgängligheten till Oxelösund och speciellt vilka behov den nya LNG-terminalen i hamnen skapar ska hanteras. Funktioner för anslutande vägar till väg 53 som t.ex. Västerleden och Stenbärsvägen är andra viktiga faktorer som ska utredas.</p>
Brister/Behov	<ul style="list-style-type: none"> • Bristande tillgänglighet i nordvästra delarna av Nyköpings centralort. • Behov av förbättrad framkomlighet längs väg 53 Västerleden mellan E4 och sydlig del av väg 53. • Exploateringsbehov i tätorter väster om Nyköpings tätort skapar nya behov. • Obevakat övergångsställe på Västerleden utgör brist.

2. Utredning om Kungsladugårdsleden					
Ansvarig	Trafikverket	Kostnad	Ej bedömd	Tid:	Kort
Beskrivning	Kungsladugårdsleden har utretts i tidigare planeringsssammanhang. I "Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta" nämns den som en viktig länk att knyta ihop E4 och väg 52. I tillhörande PM "FÖP, Trafikanalyser" beskrivs den som en ny led mellan Katrineholmsvägen, vid avfarten mot Skavsta, och Trafikplats Kungsladugården. Denna åtgärdsvalsstudie rekommenderar en fördjupad utredning om Kungsladugårdsleden. Lokalisering, vägstandard och andra frågor ingår att besvara i den utredningen. Dock kan en trolig lösning vara vägstandard 2+1-väg med 100 km/h och att sträckan följer bibanan (bibanan ansluter Ostlänken) mellan Skavsta-Nyköping.				
Brister/Behov	<ul style="list-style-type: none"> • Bristande tillgänglighet i nordvästra delarna av Nyköpings centralort. • Brister med framkomlighet till Stockholm Skavsta flygplats och verksamhetsområdet. • Behov av ökad tillgänglighet till Skavsta med kollektivtrafik. 				

3. Utredning för väg 53, delen Nyköping - Oxelösund					
Ansvarig	Trafikverket	Kostnad	Ej bedömd	Tid:	Kort
Beskrivning	<p>Denna utredning angränsar mot åtgärd 1 och tar vid längs väg 53 söder om denna. I utredningen ingår trafikplatserna Björshult och Stjärnholm samt parallellt vägnät till väg 53. Tillgängligheten mellan Nyköping och Oxelösund är väsentlig med anledning av det storregionala perspektivet och att det i influensområdet kommer att utvecklas industrier och verksamheter. Behovet av transporter på sträckan kommer sannolikt kraftigt att öka i framtiden och kapaciteten måste säkerställas. Tillgängligheten till utpekade områden i Nyköpings planering som t.ex. Arnölandet från/till väg 53 ingår att utreda. Även bristerna i Nävekvvarnskorset ingår i utredningen. Troligen kommer utredningen mynna ut i ett flertal åtgärder som kan delas upp på kort och lång sikt. Förslag på upplägg kan vara delåtgärder enligt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Funktionsutredning för Nävekvvarnskorset avseende väg. • Funktionsutredning för planskildhet över väg 53 och TGOJ-banan som bl.a. beaktar förlängning av Örstigsleden. • Trimningsåtgärd i trafikplats Björshult. • Trimningsåtgärd i trafikplats Stjärnholm. • Utvecklad kollektivtrafiklösning till Arnölandet och Björkö. <p>I åtgärdsvalsstudien har följande andra föreslagna åtgärder lyfts in</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Trafiknätsanalys alternativt stråkanalys med särskilt fokus på fortsatt tillväxt på Arnölandet.</i> <p>Handlar om att för GC och kollektivtrafik stärka befintliga utpekade stråk och anlägga nya. Infrastrukturen ska optimeras för dessa grupper.</p>				
Brister/Behov	<ul style="list-style-type: none"> • TGOJ-banan skapar stora barriäreffekter. • Behov av förbättrad tillgänglighet till Björkö mot väg 53. • Brister med framkomlighet och trafiksäkerhet i Nävekvvarnskorset. • Behov av utvecklad kollektivtrafik till Arnö industriområde och Björkö. 				

4. Utredning kring förbindelse över Stads- och Mellanfjärden					
Ansvarig	Nyköpings kommun	Kostnad	Ej bedömd	Tid:	Lång
Beskrivning	Stads- och Mellanfjärden är belägna mellan Nyköpings tätort och Arnölandet. Om en förbindelse över vattnet kan anläggas kan restider kortas och övrig infrastruktur avlastas. En utredning om förbindelse över vattnet rekommenderas och alla trafikslag ska utredas. I kommande översiktsplan för Nyköping				

	kommer denna åtgärd att vara utpekad. Dock kommer åtgärden först vara aktuell att utreda på längre sikt.
Brister/Behov	<ul style="list-style-type: none"> • Begränsat med stråk i öst-västlig riktning som ger brister i framkomlighet. • TGOJ-banan skapar stora barriäreffekter. • Brister med tillgänglighet till Björkö från väg 53. • Brister med framkomlighet och trafiksäkerhet i Nävevarnskorset. • Behov av utvecklad kollektivtrafik till Björkö. • Behov av utökad kapacitet för gång- och cykel över Arnöån. • Nyköpings tätort omvandlas och utvecklas vilket ställer nya krav på trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet.

5. Utredningar om tillgänglighet till Skavsta från väg 52 och 53 norrifrån					
Ansvarig	Trafikverket	Kostnad	Ej bedömd	Tid:	Lång
Beskrivning	<p>Det rekommenderas att utreda hur kopplingarna till Skavsta norrifrån längs väg 52 från Örebro och längs med väg 53 från Eskilstuna ska utvecklas. Resmönster och funktioner bör studeras. Ett lämpligt förfarande kan vara att utredningarna lyfts in i två planerade åtgärdsvalsstudier som finns med i "Länsplan för regional transportinfrastruktur för Södermanlands län 2018–2029". I detta ingår även att utreda behovet av GC-infrastruktur t.ex. längs väg 52 mot Stigtomta. Åtgärdsvalsstudierna är</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>ÅVS Tillgänglighet Skavsta (2020)</i> Bakgrunden är att Ostlänken kommer att påverka det kommunala och regionala vägnätet med koppling till nytt resecentrum och Skavsta som ska utvecklas. Transportkedjor oavsett trafikslag behöver belysas. Studien ska kartlägga åtgärdsbehov avseende noden Skavsta/Ostlänken inklusive stråkopplingar på väg. • <i>ÅVS Tillgänglighet och trafiksäkerhet stråket Nyköping-Eskilstuna (2021)</i> Syftet är att få grepp om brister och behov längs stråket och ha en plan för att hantera dessa. <p>Vidare hanteras tillgänglighet från väg 52 till Skavsta även inom projekt Ostlänken.</p>				
Brister/Behov	<ul style="list-style-type: none"> • Bristande tillgänglighet i nordvästra delarna av Nyköpings centralort. • Brister med framkomlighet till Stockholm Skavsta flygplats och verksamhetsområdet. • Behov av ökad tillgänglighet till Skavsta med kollektivtrafik. 				

6.4.2. Kollektivtrafik

6. Utred och utveckla pendelparkeringar					
Ansvarig	Region Sörmland	Kostnad	Ej bedömd	Tid:	Kort
Beskrivning	<p>Avser parkeringar där man byter mellan bil eller cykel och kollektivtrafik och är främst avsedda för pendlare. Det behövs mer kunskap om behov, lokalisering och lösning kopplat till utredningsområdet. Vidare är det lämpligt om detta drivs på länsnivå och inte avgränsas till utredningsområdet så att man får med helheten. Region Sörmland driver (när denna rapport skrevs) en utredning om de stora bytespunkterna i länet och den utredningen bör då kunna kompletteras med resultatet av denna åtgärd.</p>				
Brister/Behov	<ul style="list-style-type: none"> • Avsaknad av bytespunkter mellan bil/cykel och kollektivtrafik. 				

7. Utredning kring busstrafikeringen mellan Oxelösund-Nyköping inklusive Skavsta					
Ansvarig	Region Sörmland	Kostnad	Ej bedömd	Tid:	Kort
Beskrivning	<p>En utredning som hanterar utveckling och framtida behov av busstrafik mellan Oxelösund och Nyköping inklusive Skavsta. Sträckan har idag hög turtäthet och ett högt resande men en låg marknadsandel i jämförelse med personbilstrafik. Vidare är sträckan relativt kort vilket kan leda till att resenärer gärna väljer bil.</p> <p>Denna åtgärd inkluderar en rad andra föreslagna åtgärder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Se över och utveckla regional kollektivtrafik till Skavsta.</i> Det pågår arbete kring detta idag och denna studie rekommenderar fortsatt arbete. • <i>Förbättra tidtabellsynkronisering mellan buss och tåg, synkronisera SSAB-pendeln med skift.</i> • <i>Utredning kring busstrafikeringen mellan Oxelösund-Nyköping speciellt avseende skipstop.</i> Skipstop tillämpas till viss del redan men frågan rekommenderas att utredas djupare. 				

Brister/Behov	<ul style="list-style-type: none"> • Brister med framkomlighet till Stockholm Skavsta flygplats och verksamhetsområdet. • Behov av ökad tillgänglighet till Skavsta med kollektivtrafik. • Behov av utvecklad kollektivtrafik till Arnö industriområde och Björkö. • Behov av ny bussdepå. • Avsaknad av bytespunkter mellan bil och kollektivtrafik.
----------------------	--

8. Förlängning av Regeringsvägen för kollektivtrafik till väg 52					
Ansvarig	Nyköpings kommun	Kostnad	Ej bedömd	Tid:	Medellång
Beskrivning	En åtgärd som är väsentlig avseende utvecklingen av området Oppeby. Kommunen har tittat på frågan och denna åtgärdsvalsstudie rekommenderar fortsatt arbete där man specificerar åtgärden ytterligare.				
Brister/Behov	<ul style="list-style-type: none"> • Bristande tillgänglighet i nordvästra delarna av Nyköpings centralort. 				

6.4.3. Gång och cykel

9. Främja gång och cykeltrafik					
Ansvarig	Nyköpings kommun, Oxelösunds kommun, Region Sörmland	Kostnad	Ej bedömd	Tid:	Kort
Beskrivning	Innebär olika informationsinsatser från arbetsgivare, gärna i stor skala, med syfte att öka andelen gående och cyklande. Exempel kan vara att få flera att tillämpa vintercykling. Kommunerna och regionen kan driva detta internt först och sedan kan man försöka sprida det till andra arbetsgivare.				
Brister/Behov	Svårt att peka ut några specifika brister som har starkare samband med åtgärden än andra.				

10. Ta fram en kommunal cykelplan					
Ansvarig	Nyköpings kommun	Kostnad	Ej bedömd	Tid:	Kort
Beskrivning	Att ta fram en cykelplan är en utpekad åtgärd sedan tidigare i Nyköpings transportstrategi. Kommunen arbetar i dagsläget med handlingsplan med utgångspunkt från transportstrategin och cykelplanen kan lyftas in där. Frågor som bör beaktas är samspel med andra trafikarter, hur trafikreglering kan användas för att ge utökad utrymme för cyklar, användning av elcyklar och säkra tillgängliga platser att parkera cyklar vid. Viktigt att planen synkroniseras med annan planering. Sedan tidigare är det planerat att Region Sörmland ska ta fram en regional cykelplan och det är viktigt att planerna synkroniseras.				
Brister/Behov	<ul style="list-style-type: none"> • Bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikarter vid trafikplats Hållet. • Behov av utökad kapacitet över Kilaån. • Nyköpings tätorts behov av att omvandlas och utvecklas med ökade krav på trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet för samtliga trafikslag. 				

11. Utred brister för GC-passager över TGOJ-banan och förbättra vid behov					
Ansvarig	Trafikverket och Nyköpings kommun	Kostnad	Ej bedömd	Tid:	Kort
Beskrivning	TGOJ-banan har kommit upp i denna åtgärdsvalsstudie på flera sätt. Ett är att järnvägen utgör en barriär för oskyddade trafikarter och att det pekats ut brister och behov vid flera platser som berör gång- och cykeltrafikarter. I åtgärden ingår både att förbättra befintliga GC-passager t.ex. tillgänglighetsanpassning och att anlägga nya. Exempel på preciserade brister och behov som genererade detaljåtgärder i processen är: <ul style="list-style-type: none"> • Vid bron över TGOJ-banan vid Nyköpings gymnasium kan det finnas siktproblem när det är mörkt. • Finns brister med passagen över TGOJ-banan vid Repslagargatan/Nyköpings resecentrum. • Generellt behov av att förbättra möjligheterna att korsa TGOJ-banan bl.a. genom att bygga nya passager vid t.ex. Idbäcken och vid resecentrum. 				
Brister/Behov	<ul style="list-style-type: none"> • TGOJ-banan skapar stora barriäreffekter. • Nyköpings tätort omvandlas och utvecklas vilket ställer nya krav på trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet. • Placering av nya skolor ökar behovet av att resa. 				

6.4.4. E4 inklusive trafikplatser

12. Utred trafikplatserna 133 Hållet och 132 Kungsladugård					
Ansvarig	Trafikverket	Kostnad	Ej bedömd	Tid:	Kort
Beskrivning	Bägge trafikplatserna ingår i de mest trafikintensiva områdena i utredningsområdet. Även om inga detaljerade kapacitets- eller projekteringsstudier har genomförts inom ramen för åtgärdsvalsstudien kan det konstateras att det finns brister kopplat till trafikplatserna som behöver utredas djupare då de inte är byggda enligt modern standard. Utformning, belysning och förutsättningar för GC är frågor som behöver tas om hand. Rekommendationen är att genomföra trimningsåtgärder på kortare sikt som t.ex. förbättra för GC i trafikplats Hållet eller förlänga körfält och sedan genomföra stora ombyggnader på längre sikt som t.ex. att Hållet blir en fullständig trafikplats.				
Brister/Behov	<ul style="list-style-type: none"> • Bristande tillgänglighet i nordvästra delarna av Nyköpings centralort. • Brister med framkomlighet till Stockholm Skavsta flygplats och verksamhetsområdet • Bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter vid trafikplats Hållet 				

6.4.5. Hastighet

13. Effektuera genomförd hastighetsöversyn					
Ansvarig	Nyköpings kommun	Kostnad	Ej bedömd	Tid:	Kort
Beskrivning	Nyköpings kommun har genomfört en hastighetsöversyn och har underlag till hur man ska arbeta vidare med omskyllning av hastighetsgränserna inklusive vilka ytterligare åtgärder detta ställer krav på. Därav bör detta arbete komma igång snarast och utföras i samarbete mellan kommunen och Trafikverket då kompletterande åtgärder kan hamna på Trafikverket.				
Brister/Behov	<ul style="list-style-type: none"> • Nyköpings tätort omvandlas och utvecklas vilket ställer nya krav på trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet 				

6.4.6. Vägvisning

14. Översyn av vägvisning					
Ansvarig	Trafikverket och Nyköpings kommun	Kostnad	Ej bedömd	Tid:	Kort
Beskrivning	I processen har det framkommit att det finns brister med vägvisningen i utredningsområdet och att detta borde kunna utvecklas avseende t.ex. genomfartstrafik som helst bör ledas utanför de centrala delarna av Nyköpings tätort. Därav är det viktigt att vägvisningen effektiviserar användningen av vägnätet så att nationell, regional och kommunal trafik använder det för systemet mest gynnsamma vägvalet. Även vägvisning vid omledning ingår i denna åtgärd speciellt avseende tung trafik och till specifika målpunkter. Att kommunen och Trafikverket arbetar ihop med denna fråga är avgörande för att önskade effekter ska uppnås.				
Brister/Behov	<ul style="list-style-type: none"> • Bristande tillgänglighet i nordvästra delarna av Nyköpings centralort. • Brister med framkomlighet till Stockholm Skavsta flygplats och verksamhetsområdet. • Brist med tung trafik genom centrala Nyköping. • Omledningsvägnät för E4 genom Nyköping. • Behov av förbättrad tillgänglighet till Björkö mot väg 53. • Nyköpings tätort omvandlas och utvecklas vilket ställer nya krav på trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet 				

6.4.7. Gods

15. Översyn av godstransporter i tätort					
Ansvarig	Nyköpings kommun	Kostnad	Ej bedömd	Tid:	Kort
Beskrivning	Händlar främst om att påverka när i tid godstransporter kör och om/hur samlastning kan ske. I begreppet godstransporter ingår även varuleveranser och liknande t.ex. till centrala målpunkter.				
Brister/Behov	<ul style="list-style-type: none"> • Brist med tung trafik genom centrala Nyköping • Anläggande av Nyköpings resecentrum ger stor trafikpåverkan under byggtiden 				

	<ul style="list-style-type: none"> Nyköpings tätort omvandlas och utvecklas vilket ställer nya krav på trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet
--	---

16. Funktionsutredning av TGOJ-banan					
Ansvarig	Nyköpings kommun och Oxelösunds kommun	Kostnad	Ej bedömd	Tid:	Kort
Beskrivning	<p>Det finns en ökad efterfrågan att lyfta över mer gods till järnväg för företag och verksamheter utmed TGOJ-banan. Det handlar både om inkommande och avgående gods. Det finns därför behov av att skapa kopplingar till TGOJ-banan för att möjliggöra omlastning till och från järnväg.</p> <p>Oxelösunds hamn växer och är en viktig funktion för en växande region. Det finns behov av mer ytor för upplag och omlastning utanför hamnens område. Önskvärt att godset då fraktas på järnvägen. För att se över möjligheterna att lyfta över mer gods till järnväg måste TGOJ-banan funktion kartläggas och eventuella möjligheter, brister och behov hanteras.</p>				
Brister/Behov	<ul style="list-style-type: none"> Efterfrågan på omlastningsmöjligheter utmed TGOJ-banan för att kunna köra gods på järnväg till och från verksamheter vid Arnö Västra och Björkö Behov av möjligheter för omlastning och upplag av gods från Oxelösunds hamn inom Arnö Västra/Björkö 				

6.4.8. Steg 1-och 2-åtgärder

17. Steg 1- och 2-åtgärder					
Ansvarig	Nyköpings kommun, Oxelösunds kommun, Trafikverket m fl.	Kostnad	Ej bedömd	Tid:	Kort
Beskrivning	<p>En rad steg 1- och 2-åtgärder har rekommenderats inom ramen för andra paket som åtgärder kopplat till cykel, hastighetsöversyn, vägvisning, gods m.m. Dock kan det vara lämpligt att tillämpa ytterligare åtgärder i syfte att öka andelen resor och transporter med hållbara färdmedel samt effektivisera användningen av befintlig infrastruktur. Speciellt kan vissa åtgärder av denna typ vara gynnsamma under byggskeden t.ex. vid anläggande av Nyköpings resecentrum. Exempel på åtgärder är</p> <ul style="list-style-type: none"> Ekonomiska styrmedel av olika typer Reglering och utbud av parkeringar Påverka lokalisering och användning av bebyggelse och verksamheter i planeringskedet t.ex. så att behovet av biltrafik minimeras Åtgärder inom kollektivtrafik avseende utbud och prissättning Ökad samordning och samverkan gällande näringslivets transporter Olika kampanjer/marknadsföring i syfte att minska bilresande eller andelen hållbart resande Utbildning och informationsstöd för säker och effektiv användning av fordon Prioritera utpekade trafikantslag i infrastrukturen Strategiskt underhåll av infrastruktur Mindre fysiska ITS-installationer (ITS=intelligenta transportsystem) som anpassar information eller reglering efter aktuella förhållanden. 				
Brister/Behov	<ul style="list-style-type: none"> Anläggande av Nyköpings resecentrum ger stor trafikpåverkan under byggtiden Nyköpings tätort omvandlas och utvecklas vilket ställer nya krav på trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet. 				

7. Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder

Detta kapitel beskriver och rekommenderar hur arbetet ska drivas vidare efter att åtgärdsvalsstudien är klar. De åtgärdsförslag som presenteras i kapitel 6 har av arbetsgruppen bedömts som intressanta att gå vidare med på ett eller annat sätt. Övriga ej fortsatt hanterade åtgärder redovisas i bilaga 1.

7.1. Rekommenderade åtgärder som pågår eller är planerade inom andra processer

Åtgärdsvalsstudien rekommenderar alla åtgärder som redovisas i avsnitt 6.3. Åtgärderna delas in efter

- Rekommenderade åtgärder där **Nyköping kommun** är ansvarig
- Rekommenderade åtgärder där **Region Sörmland** är ansvarig
- Rekommenderade åtgärder där **Trafikverket** är ansvarig

7.1.1. Rekommenderade åtgärder där Nyköping kommun är ansvarig

Förkortning	Åtgärd	Ansvarig	Kommentar
A	Inför parkeringsledningssystem i Nyköpings tätort	Nyköpings kommun	Nyköpings kommun arbetar för förberedelser för införande av ett parkeringsledningssystem som kommer vara på plats inom de närmaste åren
B	Centrumparkeringar ska namnsättas så att deras lokalisering och koppling mot centrum tydliggörs t.ex. centrum Öster.	Nyköpings kommun	Nyköpings kommun arbetar med att tydliggöra vägvisningen till parkeringarna i staden som en del i genomförandet av parkeringsstrategin samt införande av parkeringsledningssystem.
C	Inför laddningsplatser för elcyklar som är säkra.	Nyköpings kommun	Hanteras inom Nyköpings kommun i handlingsplanen för transportstrategin.
D	Utveckla bytespunkter mellan cykel och kollektivtrafik med cykelparkeringar av hög standard.	Nyköpings kommun	Nyköpings kommun tillsammans med Trafikverket arbetar aktivt med planeringen av Nyköpings resecentrum som är en den viktigaste målpunkten i staden. Parallellt i planläggning utvecklas nya noder såsom Lasarettet där intentionen är att skapa utvecklade bytespunkter.
E	Utveckla och stärk viktiga gångstråk t.ex. genom centrum och mellan centrum och Idbäcken/Högbrunn	Nyköpings kommun	Nyköpings kommun gör samband med planläggning av Idbäcken studier och arbete för att förbättra tillgängligheten till centrum.
F	Se över och förbättra infrastrukturen vid Västertull för gångtrafik och se över gångflöden till Nyköpings gymnasium.	Nyköpings kommun	Nyköpings kommun genomför (som en del av arbetet i samband med planläggning på Idbäcken) att se över strukturen och utformningen av Västertull.

G	Förbättra hållplatser avseende oskyddade trafikanters tillgänglighet och säkerställ tillräcklig snöröjning, säkra cykelställ etc.	Nyköpings kommun	Hanteras inom linjeorganisationen i Nyköpings kommun.
H	Se över disponering av gatuutrymmet Regeringsvägen	Nyköpings kommun	I samband med planläggning av ny skola vid Oppeby ser Nyköpings kommun över strukturen i utmed regeringsvägen.
I	Bygg ut hemgårdspassagen	Nyköpings kommun	Nyköpings kommun genomför en förprojektering för passagen som sedan är grund för byggnation som kommer ske i samband med järnvägens ombyggnad mellan år 2022-2026.

7.1.2. Rekommenderade åtgärder där Region Sörmland är ansvarig

Förkortning	Åtgärd	Ansvarig	Kommentar
J	Utveckla den anropsstyrda kollektivtrafiken	Region Sörmland	Region Sörmland arbetar med införande av detta.
K	Utveckla kollektivtrafiksamarbetet mellan Östergötland, Sörmland och Stockholms län.	Region Sörmland	Detta görs redan inom ramen för En Bättre Sits, Mälardalsrådet, Östra Mellansverige, Mälalab etc.
L	Se över och utveckla regional kollektivtrafik till Skavsta.	Region Sörmland	Region Sörmland driver i dagsläget ett arbete kring detta kopplat till nya resecentrum vid Skavsta.

7.1.3. Rekommenderade åtgärder där Trafikverket är ansvarig

Förkortning	Åtgärd	Ansvarig	Kommentar
M	Utredningar om tillgänglighet till Skavsta från väg 52 och 53 norrifrån	Trafikverket	Åtgärd rekommenderas att införlivas i följande projekt: <ul style="list-style-type: none"> Tillgänglighet till Skavsta från väg 52 hanteras i pågående projekt Ostlänken ÅVS Tillgänglighet Skavsta (2020) ÅVS Tillgänglighet och trafiksäkerhet stråket Nyköping-Eskilstuna (2021)
N	Cykelväg till Skavsta	Trafikverket	Finns utpekad i regional cykelplan och arbete pågår med vägplan.
O	Inför belysning på E4 mellan trafikplats Hållet och Kungsladugården samt vid trafikplats Bergshammar framförallt för påfarten mot Nyköping.	Trafikverket	Denna åtgärd bör prövas mot Trafikverkets belysningsstrategi.

P	Bulleråtgärder utmed E4	Trafikverket	Massor från Ostlänksutbyggnaden kan användas för bullervallar. Trafikverket och Nyköpings kommun bör ha en dialog om detta.
---	-------------------------	--------------	---

7.2. Rekommenderade åtgärder som inte hanteras i andra processer

På vilken sätt en åtgärd bör behandlas vidare varierar mellan olika åtgärder. Nedan presenteras den inriktning för de olika åtgärderna som arbetsgruppen har enats kring. Åtgärderna har delats in i följande kategorier utifrån hur angelägna de är samt vilka som bör delta där huvudsaklig ansvarig organisation är markerad i fetstil där det är relevant:

Rekommenderade åtgärder där **Nyköping kommun** är ansvarig

Rekommenderade åtgärder där **Region Sörmland** är ansvarig

Rekommenderade åtgärder där **Trafikverket** är ansvarig

Rekommenderade åtgärder där flera aktörer är ansvariga

7.2.1. Rekommenderade åtgärder där Nyköping kommun är ansvarig

Nr.	Åtgärd	Ansvarig	Kostnad (tkr)	Kommentar
1	Trafikanalys för området mellan trafikplats Kungsladugården och väg 53 söder mot Oxelösund	Nyköpings kommun	Ej bedömd	Komplex åtgärd som hanterar ett omfattande utredningsområde med många brister, behov och ingående delutredningar. Analysen bör påbörjas snarast.
4	Utredning kring förbindelse över Stads- och Mellanfjärden	Nyköpings kommun	Ej bedömd	Utredning ska rekommenderas i översiktsplan för Nyköpings kommun.
8	Förlängning av Regeringsvägen för kollektivtrafik till väg 52	Nyköpings kommun	Ej bedömd	Kommunen bör initiera fördjupad analys kring utformning och lösningar.
10	Ta fram en kommunal cykelplan	Nyköpings kommun	Ej bedömd	Finns med i handlingsplan kopplad till Nyköpings transportstrategi.
13	Effektuera genomförd hastighetsöversyn	Nyköpings kommun	Ej bedömd	Kommunen är ansvarig men Trafikverkets deltagande krävs för att implementera översynen.
15	Översyn av godstransporter i tätort	Nyköpings kommun	Ej bedömd	Bör göras på regelbunden basis utifrån förändringar i infrastruktur och stadsbild.
16	Funktionsutredning av TGOJ-banan	Nyköpings kommun	Ej bedömd	Nyköpings kommun är utpekade att driva utredningen men arbetet kräver deltagande från Oxelösunds kommun, Trafikverket, Oxelösunds hamn, SSAB m. fl.

7.2.2. Rekommenderade åtgärder där Region Sörmland är ansvarig

Nr.	Åtgärd	Ansvarig	Kostnad (tkr)	Kommentar
6	Utred och utveckla pendelparkeringar	Region Sörmland	Ej bedömd	Bör införlivas i en större utredning för länet.
7	Utredning kring busstrafikeringen mellan Oxelösund-Nyköping inklusive Skavsta	Region Sörmland	Ej bedömd	Angelägen åtgärd med tanke på dagens låga marknadsandel resande med kollektivtrafik och kommande utveckling.

7.2.3. Rekommenderade åtgärder där Trafikverket är ansvarig

Nr.	Åtgärd	Ansvarig	Kostnad (tkr)	Kommentar
2	Utredning om Kungsladugårdsleden, inkl. tpl Kungsladugården	Trafikverket, Nyköpings kommun och Region Sörmland	Ej bedömd	Angelägen åtgärd med tanke på kommande utveckling med Ostlänken mm. Färdigställande sker troligen på medellång sikt. Trafikverket påbörjar vägplan (fram till val av lokaliseringsalternativ) efter dialog med Region Sörmland
3	Utredning för väg 53, delen Nyköping-Oxelösund	Trafikverket	Ej bedömd	Oklar lämplig utredningsform. Trafikverket bör ha huvudansvar. Övriga som bör delta är Nyköping och Oxelösunds kommun samt Region Sörmland.
12	Utred och åtgärda trafikplatserna 133 Hället och 132 Kungsladugård	Trafikverket	Ej bedömd	Färdigställande av alla redan utredda lösningar sker troligen på lång sikt men trimningsåtgärder kan göras på kort sikt. I dagsläget pågår trimningsåtgärder för trafikplats Hället. Åtgärder på lång sikt för trafikplats Kungsladugård kan lyftas in åtgärd 2.

7.2.4. Rekommenderade åtgärder där flera aktörer är ansvariga

Nr.	Åtgärd	Ansvarig	Kostnad (tkr)	Kommentar
9	Marknadsföra gång och cykeltrafik	Nyköpings kommun, Oxelösunds kommun Region Sörmland	Ej bedömd	Aktörerna kan genomföra åtgärden enskilt även om det säkert kan finnas effektiviseringsvinster med att driva frågan gemensamt.
11	Utred och åtgärda GC-passager över TGOJ-banan	Nyköpings kommun och Trafikverket	Ej bedömd	Angelägen åtgärd där vissa delåtgärder troligen kan färdigställas på kort sikt medan andra får hanteras under kommande utveckling.
14	Översyn av vägvisning	Nyköpings kommun och Trafikverket	Ej bedömd	Viktigt att statlig och kommunal vägvisning harmonierar. Detta får hanteras genom gemensamma genomgångar snarast.

17	Steg 1- och 2-åtgärder	Nyköpings kommun, Oxelösunds kommun Region Sörmland Trafikverket	Ej bedömd	Aktörerna kan genomföra åtgärder enskilt även om det säkert kan finnas effektiviseringsvinster med att driva vissa frågor i samarbete.
----	------------------------	---	-----------	--

7.3. Förslag till beslut om fortsatt hantering

Trafikverket har tillsammans med Nyköpings kommun, Oxelösunds kommun och Region Sörmland genomfört en åtgärdsvalsstudie för Västra infarten i Nyköping. Denna åtgärdsvalsstudie har identifierat brister och behov i utredningsområdet. Samarbetet mellan aktörerna i åtgärdsvalsstudien har resulterat i ett antal åtgärdsförslag. Åtgärdsförslagen har tagits fram enligt fyrstegstegsprincipen mot bakgrund av de brister och behov som har pekats ut.

De olika aktörerna har olika ansvar avseende genomförande och finansiering av de rekommenderade åtgärdsförslagen. Nästan alla åtgärder är av utredningskaraktär som sedan i förlängningen kan resultera i olika fysiska åtgärder som även andra aktörer ska realisera. Därav krävs att de organisationer som deltar i denna åtgärdsvalsstudie samarbetar i nästa skede för många åtgärder. Detta kan lämpligen säkerställas via överenskommelser mellan, för varje åtgärd, relevanta aktörer där ansvar, genomförande, finansiering och tidplan fastställs.

Nyköpings kommun kan planera in åtgärder i sina investeringsplaner eller i den löpande verksamheten. Flera av åtgärderna kräver deltagande från andra aktörer och därav bör överenskommelser göras för att säkra upp genomförandet.

Region Sörmland är ansvarig för ett mindre antal åtgärder och får driva dessa inom sin verksamhet samtidigt som det måste säkras upp att åtgärder som utförs av Trafikverket lyfts in i planerade åtgärdsvalsstudier i länsplanen.

För Trafikverket kan flera åtgärder hanteras inom ramen för den egna verksamhetsplanen. Andra åtgärder kan behöva hanteras i planer för transportsystemet t.ex. på regional nivå av Trafikverket och Region Sörmland t.ex. tidigare nämnda åtgärdsvalsstudier. I flera åtgärder krävs deltagande från andra aktörer vilket bör säkras upp i ett tidigt skede.

Det finns ett antal mindre åtgärdsförslag som kan genomföras antingen fristående eller i någon utsträckning gemensamt där Nyköpings kommun, Oxelösunds kommun, Region Sörmland och Trafikverket är ansvariga. Flera av dessa bör införlivas i den ordinarie verksamheten hos främst kommunerna så att frågorna beaktas kontinuerligt.

I processen med att hantera de olika åtgärderna bör en tät dialog föras mellan aktörerna för att säkerställa ett effektivt genomförande. Samlad kommunikation mot allmänheten är viktigt.

Bilagor

Bilaga 1 – Generella mål

Bilaga 2 - Ej vidare hanterade åtgärder

Kvalitetsgranskning

Genomförd:

Ja Nej

Datum: Klicka här för att ange datum.

Utförd av:

HELENE BERMELI

2019-04-25

Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

Avslut av studie

2019-04-29

Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

2019-04-25

Godkänt - datum och underskrift av chef



Trafikverket, Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00.

www.trafikverket.se

Åtgärdsvalsstudie

Västra infarten Nyköping

- Bilaga 1 Ej vidare hanterade åtgärder

Ärendenummer: TRV 2018/22953



TRAFIKVERKET

1 Bortvalda åtgärder

Denna bilaga till rapport "Åtgärdsvalsstudie – Västra infarten Nyköping" utgör en sammanställning över föreslagna åtgärder som inte hanterats vidare i åtgärdsvalsstudiens process. Orsaker till detta kan vara

- Åtgärden bedöms inte i tillräcklig omfattning lösa någon identifierad brist eller behov.
- Åtgärden har dålig måluppfyllelse
- Genomförandet av åtgärden har bedömts vara icke realistiskt t.ex. avseende kostnaden.
- Åtgärdsvalsstudien ställer sig bakom genomförande av åtgärden men den genomförs redan eller planeras att genomföras i annan process.
- Saknas rådighet hos delaktiga aktörer att gå vidare med åtgärd. Vissa åtgärder kräver t.ex. förändrad lagstiftning.
- Olika typer av omvärldsfaktorer påverkar på olika sätt som försvårar att realisera åtgärden eller gör det inte meningsfullt med utgångspunkt från denna studie.

Åtgärderna nedan är indelade i kategorier efter åtgärdstyp

1.1 Parkering

Utred samåkningsparkering för resande mellan Oxelösund - Nyköping.

Fokus bör vara på kollektivtrafiken mellan orterna medan samåkning är mer aktuellt från mindre orter och landbygd där kollektivtrafikutbudet är sämre.

Utveckla parkeringslösning för Hemgården, Högrunnen och Idbäcken

Syftet är att parkeringar utanför stadskärnan ska minska trafiken i centrum. Kommunen arbetar redan med detta kopplat befintlig parkeringsstrategi men åtgärden hanterar flera stadsdelar.

Parkeringshus i centrums ytterkanter vid Nyköpings lasarett

Samverkansavtal finns upprättat och ingår som en del i strategin om att minska biltrafiken i centrum och fånga upp trafiken tidigare.

1.2 Kollektivtrafik

Subventionera biljettpriser för alla alternativt gratis kollektivtrafik för alla

Åtgärd bedöms ligga utanför studien påverkan.

Inför "shuttlebus" mellan Skavsta flygplats och Nyköpings resecentrum.

I dagsläget trafikeras sträckan ganska tätt. Dock kan det finnas behov att utveckla lösningen men frågan får hanteras på annat sätt.

Förbättrade möjligheter att ta med cykel på bussen

Går ej att komma upp i någon betydande mängd cyklar på bussen, utrymmet kommer alltid att konkurrera med exempelvis utrymme för barnvagnar och rullstolar. Bättre framgång kan nås med t.ex. hyrcykelsystem i stadsmiljö i anslutning till busshållplatser.

Utred kollektivtrafiken på systemnivå i Nyköpings tätort

Detta arbete har redan gjorts.

1.3 Hastighet

Se över hastighetsgränser vid längs väg 53 och väg 52 vid Oppeby

Hanteras i annan process hos Trafikverket.

Säkerställa och se över lagstiftningen så att man kan använda varierande hastighetsgränser i praktiken.

Trafikverket har ingen strategi för vidare införande.

1.4 Godstransporter

Varudistribution med drönare till där folk bor.

Åtgärd bedöms ligga utanför studien påverkan.

Flytta gods från väg till järnväg och sjöfart

Inte en konkret åtgärd utan mera mål.

Utveckla Oxelösunds hamn och frakta mera gods via sjöfart och med koppling till tågtrafik

Inte en konkret åtgärd utan mera mål.

Utred behov/samverkan mellan olika aktörer för säker uppställningsplats för tung trafik och genomför implementering.

Bra åtgärd men inget område som deltagande aktörer driver.

Utred och genomför införande av distributionshubbar.

Hanteras på andra sätt av Nyköpings kommun.

Transportera gods till och från Oxelösund i större utsträckning på järnväg.

Åtgärd bedöms ligga utanför studien påverkan men Trafikverket arbetar frågan i andra sammanhang.

1.5 Styrning/Reglering

Används reversibla körfält i staden.

Finns troligen inget behov. Krävs speciella förutsättningar med minst 70-80% av trafiken i en riktning och denna fördelning bedöms inte finnas.

Reglera viken typ av trafik som får använda vissa gator.

Handlar till stor del om lokala trafikföreskrifter och detta arbete ska göra löpande.

Styrmedel för att styra trafiken på vissa vägar så att man bara får köra med elbilar.

Åtgärd bedöms ligga utanför studien påverkan.

1.6 Planering

Ta hänsyn till bättre grundläggande förutsättningar för kollektivtrafik och cykel i den kommunala planeringen (ÖP/DP)

Arbetsätt och princip som är viktig i planeringen men ingen åtgärd från åtgärdsvalsstudien.

Öka samverkan i den fysiska planeringen mellan Oxelösunds och Nyköpings kommun för att få en bättre helhet

Arbetsätt och princip som är viktig i planeringen men ingen åtgärd från åtgärdsvalsstudien.

Säkerställ att fritidsverksamhet samordnas till transporter och trafik.

Arbetsätt och princip som är viktig i planeringen men ingen åtgärd från åtgärdsvalsstudien.

Förtäta Nyköpings tätort vilket minskar behovet av biltrafik.

Arbetsätt och princip som är viktig i planeringen men ingen åtgärd från åtgärdsvalsstudien.

Säkerställ att den fysiska planeringen är regional som beaktar hela Nyköpingsregionen

Arbetsätt och princip som är viktig i planeringen men ingen åtgärd från åtgärdsvalsstudien.

1.7 E4 inklusive trafikplatser

Bygg om trafikplats Bergshammar till fullständig

Denna åtgärd är inte prioriterad högt av någon aktör.

1.8 Kommunala vägar

Se över och förbättra utfart ut från Preem/Burger King till Brunnsgatan

Finns problematik kopplat till utfart och dessa påverkan på närliggande cirkulationplats men Nyköpings kommun arbetar ihop med Trafikverket i frågan.

Öppna upp Kanntorpsvägen-Stentorpsvägen för biltrafik så att fler använder trafikplats Björshult till och från Arnö

Nyköpings kommun måste utreda frågan

Se över trafikflöden Fruängsgatan – Järnvägsgatan – Spelhagscirkulationen

Nyköpings kommun hanterar denna fråga internt.

1.9 Övriga vägar

Omvandla väg 53 till stadsgata genom Oppeby

Frågan tas om hand inom planering av Oppeby.

Utred Väderbrunnsleden koppling Skavsta - trafikplats Bergshammar och kopplingar till väg E4

Denna åtgärd är inte prioriterad högt av någon aktör.

1.10 ITS

Nyttja informationen som finns av hur läget på vägarna är så att man kan få ett sms i telefonen om man är i området att det är exempelvis köer på väg E4 så att man har möjlighet att välja en annan väg

Denna åtgärd är inte prioriterad högt av någon aktör.

Omställbara vägmärken som visar restidsinformation från Arnölandet till Nyköping (alternativa rutter är via trafikplats Björshult/väg 53 eller via Arnöleden).

Denna åtgärd är inte prioriterad högt av någon aktör.

1.11 Miljö/Hälsa

Beskriva tillgänglighet, målpunkt och funktion för områden som Lindsbacke och Kungsladugårdarna.

Viktigt att synliggöra värdena och att säkerställa god tillgänglighet till dessa. Upprätthåll fortsatt dialog i tidiga skeden kring frågan men ingen enskild åtgärd från ÅVS:en.

1.12 Järnväg

Ny dragning av TGOJ-banan längs väg 53 för att frigöra barriären i staden.

Denna åtgärd är inte prioriterad högt av någon aktör även om en ny dragning kan lösa många problem. Svårt att finansiera en sådan lösning.

Utveckla koppling mellan TGOJ-banan och Skavsta samt möjliggör persontransporter på TGOJ-banan

Frågan tas om hand inom Ostlänkenprojektet.

Åtgärdsvalsstudie

- Västra infarten Nyköping
- Bilaga 2 Nationella, regionala och kommunala transportpolitiska mål

Ärendenummer: TRV 2018/22953

1 Nationella, regionala och kommunala transportpolitiska mål

Denna bilaga till rapport ”Åtgärdsvalsstudie – Västra infarten Nyköping” utgör en sammanställning av de nationella transportpolitiska mål, nationella miljömål samt relevanta regionala och kommunala mål som ligger till grund för de projektspecifika målen.

1.1. Nationella transportpolitiska mål

Det övergripande målet inom transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för hela landets medborgare och näringsliv. Det övergripande målet är nedbrutet i ett Funktionsmål för tillgänglighet respektive Hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa. Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska svara likvärdigt mot både kvinnors och mäns transportbehov. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt. Målet ska även bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö nås samt bidra till ökad hälsa.

För att uppfylla funktionsmålet och hänsynsmålet har regeringen bedömt att följande preciseringar bör gälla:

Funktionsmålet

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

Hänsynsmålet

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskar med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta oberoende av fossila bränslen.

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

1.2. Nationella miljö kvalitetsmål

De 16 nationella miljö kvalitetsmålen, som riksdagen beslutat, beskriver det tillstånd i den svenska miljön som ska uppnås. Regeringens övergripande mål för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. För denna studie bedöms följande miljömål vara relevanta.

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Levande skogar
- God bebyggd miljö
- Ett rikt djur- och växtliv

1.3. Viktiga regionala och lokala mål i sammanhanget

I detta avsnitt redovisas relevanta regionala och lokala mål som har relevans för infrastrukturen och samhällsutvecklingen i utredningsområdet.

1.3.1. Sörmlandsstrategin 2020 (Regionförbundet Sörmland, 2014)

Sörmlandsstrategin är ett verktyg för att beskriva önskad långsiktig utveckling av Sörmland. I dokumentet beskrivs fyra prioriterade mål. Mål 2 "Sörmland har starka samband med omvärlden" bedöms ha störst relevans för denna åtgärdsvalsstudie. I den redovisas följande tre strategier

- Vi utvecklar kollektivtrafiken
- Vi utvecklar ett hållbart transportsystem
- Vi skapar en modern IT-infrastruktur i Sörmland

1.3.2. ÖMS 2050 – samverkan kring planering i östra Mellansverige" (regioner och landsting i Gävleborg, Uppsala, Stockholm, Örebro, Västmanland, Sörmland och Östergötland samt Mälardalsrådet, 2018)

ÖMS 2050 beskriver en process med syftet att samordna storregional planering i östra Mellansverige. Nyköping kan räknas som en storregional nodstad. I dokumentet anges en strategisk inriktning för planeringen och det regionala utvecklingsarbetet:

- Integrera arbets-, utbildnings- och bostadsmarknaderna
- Verka för en koncentrerad, tät och sammanhållen bebyggelse i de bästa kollektivtrafiklägena
- Länka samman de storregionala nodstäderna med Stockholm och med varandra genom tvärförbindelser
- Stärka ÖMS internationella kopplingar och förbindelser med andra stor-stadsregioner som Helsingfors, Oslo och Öresund
- Säkra en resurseffektiv och hållbar godsförsörjning.

I dokumentet står att ”Den strategiska inriktningen ska kunna användas i planering som exempelvis omfattar åtgärdsplanering i transportinfrastrukturen, regional utvecklingsplanering, kommunal översiktsplanering och bostadsplanering. De kan även användas i projekt och samarbeten inom regionalt tillväxtarbete.”

1.3.3. Länsplan för regional transportinfrastruktur för Södermanlands län 2018–2029 (Regionförbundet Sörmland, 2017)

Södermanlands länsplan för regional transportinfrastruktur som gäller mellan 2018–2019 ska i första hand säkerställa att mål i andra styrdokument uppnås. Följande andra dokument beaktas

- Sörmlandsstrategin 2020 (Regionförbundet Sörmland, 2011)
- Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram (Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet/Sörmlandstrafiken, 2017)
- Klimat- och energistrategi för Södermanland (Länsstyrelsen i Södermanlands län, 2016)
- Regional cykelstrategi för Sörmland (Regionförbundet Sörmland, 2012)
- En Bättre Sits Storregional systemanalys (Länsplane- och kollektivansvariga i länen för Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland, 2016)

I planen har man gjort en sammanvägning av de övriga måldokumenterna enligt nedan

- Främja en ökad tillgänglighet i transportsystemet för alla målgrupper i samhället.
- Bidra till ökad trafiksäkerhet och trafikmiljö.
- Öka andelen hållbara transporter för en minskad klimatpåverkan.
- Stödja tillväxt i länet genom att främja flerkärnighet och regionförstoring.
- Stödja tillväxt i länet genom att främja internationell tillgänglighet och näringslivets transporter.
- Verka för en hållbar och effektiv samhällsplanering i genomförandet av planen.

1.3.4. Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram (Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet 2017)

Även om Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram hanteras i länstransportplanen tas målformuleringar upp i detta avsnitt då det kan vara intressant för studien väga in mera preciserade mål gällande kollektivtrafiken. I programmet formuleras fyra funktionsmål som bryts ned i delmål och det finns även ett antal strategier för att nå målen och nyckeltal för att följa upp dem, se Figur 1. Från regionala trafikförsörjningsprogrammet: Målmodell som visar vision, mål, strategier för och uppföljning av den regionala kollektivtrafiken.



Figur 1. Från regionala trafikförsörjningsprogrammet: Målmödel som visar vision, mål, strategier för och uppföljning av den regionala kollektivtrafiken.

1.3.5. Regional cykelstrategi för Sörmland” (Regionförbundet Sörmland, 2016)

I cykelstrategin för Sörmland presenteras fem övergripande strategiska inriktningar som fungerar som utgångspunkt för utvecklingen av det regionala cykelvägnätet, se Figur 2. De fem inriktningarna med tillhörande understrategier. Dessa hanteras också övergripande i länstransportplanen.

Oka förutsättningarna för arbetspendling med cykel	Skapa effektiva anslutningar	Säkerställa turistcykelleder för sommarbruk	Förbättra förutsättningarna för utveckling av cykelturismen	Kompletterande insatser och påverkansåtgärder
Samhällsplanering och finansiering efter prioriterade åtgärder	Knyta ihop det befintliga nätet	Hitta kostnadseffektiva och innovativa lösningar	Skapa ett samlat ansvar för regionala turistcykelleder	Informera om starka cykelstråk och turistcykelleder
Drift och underhåll	Koppla cykelvägnätet till övriga transportsystem	Kvalitetsäkring av regionala turistcykelleder	Ökad samverkan med turismorganisationer och besöksnäring	Utveckla regionala nyckeltal och uppföljning
Trafiksäkra vägar för cyklister	Samordna cykel- och kollektivtrafikplanering			
Skytning av hög kvalitet				

Figur 2. De fem inriktningarna med tillhörande understrategier.

1.3.6. Översiktsplan för Nyköpings kommun (Nyköpings kommun, 2013)

I översiktsplanen för Nyköpings kommun redovisas ett antal områden som planen ska ge förutsättningar för

- Snabbare tågförbindelser till Norrköping/Linköping respektive Södertälje/Stockholm samt Flen/Eskilstuna
- En fortsatt utveckling av flyg- och järnvägstrafik vid Skavsta
- En utvecklad kollektivtrafik i kommunen med kopplingar till bl.a. terminaler vid kommunens järnvägsstationer
- Utökat gång- och cykelnät
- Säkerställa viktiga förutsättningar för järnvägstransporter
- Säkerställa förutsättningar för fortsatt utbyggnad och förnyelse av telekommunikation

1.3.7. Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta (Nyköpings kommun, 2013)

I den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort tas ett antal allmänna mål upp som sträcker sig fram till 2030

- Skapa förutsättningar för bostäder till 10 000 personer år 2030, utifrån kommunens mål om 800 nya invånare per år.
- Behandla och beakta alla delar som definierar en hållbar utveckling - ekologisk, social och ekonomisk.
- Skapa tydliga befolkningsnoder så att fler kan använda kollektivtrafiken.
- Ge förutsättningar för planering av stadsdelar med en mix av verksamheter och boendeformer.
- Göra det möjligt att förtäta stadskärnan.
- Ge en bild av de relativt stora utvecklingsområden i Nyköping där marken är förorenad av tidigare verksamheter.
- Ta ställning till kulturmiljön i stadskärnan.
- Ta hänsyn till genomförande-perspektivet.

1.3.8. Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta (Nyköpings kommun, 2015)

I transportstrategin beskrivs att prioritetsordningen mellan trafikslagen ska vara gång, cykel, kollektivtrafik och bil. Fyrstegsprincipen ska ligga som grund vid all planering och strategier finns för varje trafikslag som avser perioden fram till 2030:

- Strategier för gångtrafik i stadsmiljö
 - Se gångtrafiken som ett eget trafikslag och planera därefter.
 - Gångtrafiken prioriteras i centrala lägen för att tillgängliggöra handel och verksamheter samtidigt som det främjar en attraktiv stadsmiljö.
 - Gångytorna utformas efter alla fotgängares behov av tillgänglighet för att de ska kunna vara en del av staden och dess folkliv. Små faktorer kan utgöra faktiska hinder för vissa personer.
 - Aktivt trygghetsarbete med mjuka och hårda åtgärder för fotgängarna, särskilt med hänsyn till barn, personer med funktionsnedsättning och äldre.
 - Trafiksäkra korsningar med hastighetssäkrade åtgärder där stora gångstråk passerar bilvägnätet.
 - Utveckla drift- och väghållning.
 - Tydliga och gena kopplingar till kollektivtrafikens stationer och hållplatser. Det ger en hög funktionalitet och upplevelse av ”hela resan” perspektivet.
 - Utveckla stråk till barns rörelsemönster, vid exempelvis skolor.
 - Tillgodose behovet av faktisk och upplevd säkerhet är viktig för att få fler att gå mer.
- Strategier för cykeltrafik
 - Se cykeln som ett eget trafikslag och planera därefter.
 - Skapa ett attraktivt sammanhängande cykelhuvudvägnät med hög och snabb tillgänglighet till målpunkter i staden.
 - Cykeln ges högre tillgänglighet till innerstadsmiljöerna än bilen.
 - I korsningar med höga hastigheter och stora trafikflöden separeras biltrafiken. I stadsmiljöer med låga hastigheter och vägnät där utrymme inte finns för separering av alla trafikslag sker trafiken i gemensam körbana.
 - Drift och underhåll ska tas med i planeringen vid byggnation för effektiv vinterväghållning.
 - Utveckla trafikmiljön till barns rörelsemönster till exempel vid skolor.
 - Teknikutveckling av drift och underhåll ska användas för att stärka cykelvägarnas standard och cykelns attraktivitet över hela året.
 - Hastighetsspridningen på gång-, cykel- och mopedvägnätet ska hanteras med hänsyn till trafikanternas trygghet, trafiksäkerhet och framkomlighet.
 - Parkering för cykel ska utökas och anpassas efter funktion och behov i stadskärnan, vid stora hållplatser och bytespunkter samt i närhet av entréer.
- Strategier för kollektivtrafiken
 - Busstrafik prioriteras i stomlinjerna framför bil-, cykel- och gångtrafik för att upprätthålla snabbheten.
 - I stråk där mycket resande genereras ska stadsplaneringen ge förutsättningar och utrymme för separata körfält enligt principen ”Tänk spårvagn – kör buss”.
 - Stomlinjerna kan på sikt ersättas av till exempel spårvagn när resandevolymer medger. Stomlinjerna ska kompletteras med trafik som utvecklats för resenärer med behov av högre grad av tillgänglighet och service.
 - Kollektivtrafiken ska tillgängliggöra centrum.
 - Kollektivtrafiken ska erbjuda korta restider och hög punktlighet. Trafikutbudet planeras enligt principen styv tidtabell.
 - Framtida förändringar i resebehov ska hanteras genom ett aktivt tvärsektorielt arbete inom kommunen.

- Nyköpings kommun är en aktiv part för utveckling av kollektivtrafiken, genom att samverka med kollektivtrafikens aktörer.
- Kollektivtrafiken ska erbjuda attraktiva och tillgängliga fordon.
- Fordon som används av kollektivtrafiken ska drivas med förnyelsebara drivmedel.
- Bullernivåerna från kollektivtrafikens fordon ska minska.
- Utveckla kollektivtrafikens miljöer till barns rörelsemönster.
- Planering av kollektivtrafik ska ske med perspektivet ”Hela resan”. Ett begrepp som används för att sammanfatta tillgänglighetskraven på en resekedja i transportsystemet från en punkt till en annan.
- Strategier för godstrafiken
 - Se godstransporter som ett eget trafikslag med dess egenskaper och behov och planera därefter.
 - Lyft in godstransporterna i stads- och trafikplaneringen för att effektivisera dem.
 - Aktiv samverkan med aktörerna i godstransporternas transportkedja för att öka tillförlitligheten och effektiviteten och minska miljöpåverkan.
 - Aktiv samverkan med näringslivet för att hållbarhetsanpassa godsleveranserna till centrum.
 - Hållbarhetsanpassa kommunens egna godstransporter.
 - Tunga godstransporter och farligt gods ska främst ske på biltrafikens huvudvägnät.
 - Risk och beredskapshänsyn ska tas i all samhälls- och trafikplanering tillsammans med berörda myndigheter.
- Strategier för biltrafiken
 - Peka ut huvudvägnät för biltrafiken.
 - I huvudvägnätet prioriteras behoven för längre transporter där anslutningar av vägar och utfarter begränsas.
 - Skapa en hållbar innerstad genom att minska genomfartstrafiken i och runt centrum.
 - Innerstadsmiljöer ska erbjuda pålitliga förutsättningar för biltrafik med särskilt behov.
 - Hastighetsbegränsningarna ska anpassas med hänsyn till andra trafikslag och stadslivet.
 - Buller från biltrafik ska begränsas i staden.
 - Minska utsläpp från biltrafiken i staden.
 - Stimulera alternativa ägandeformer som till exempel bilpool.
 - Verka för funktionell parkering för alla typer av motorfordon i staden i samverkan med andra aktörer.
 - Verka för parkering med anslutningsmöjligheter till alternativa färdsätt.
 - Ta fram en handlingsplan för elladdningsinfrastruktur.

1.3.9. Översiktsplan för Oxelösunds kommun (Oxelösunds kommun, 2018)

I översiktsplanen redovisas ett antal inriktningar/förhållningssätt i avsnittet ”Kommunikationer och transport”. Några av dessa har extra bäring mot denna åtgärdsvalsstudie. De främsta är:

- Sträckningen mellan Nyköping och Oxelösund beaktas och förstärks ytterligare.
- Eventuell framtida persontrafik på TGOJ-banan bör undersökas i takt med att Oxelösunds invånarantal växer.

KS §

Dnr KK19/5

Delegationsärenden

Förteckning över beslut fattade på delegation av:

Nr	Från	Innehåll	Dnr
1	Samhällsbyggnadschef Samhällsbyggnad	Tillsvidareanställa – Bygglovschef Provanställning: – Bygglovhandläggare	KK19/5:55
2	Kommunikationschef Kommunikationsavdelningen	Tillsvidareanställning: Kommunikationstrateg	KK19/5:56
3	Samhällsbyggnadschef Samhällsbyggnad	Provanställningar: – Miljö- och hälsoskyddsinspektörer 2 st Tillsvidareanställning: – Bygglovkoordinator – Bygglovhandläggare	KK19/5:57
4	Tf. Kanslichef Kommunledningskansliet	Tillsvidareanställning: E-arkivarie	KK19/5:58
5	Kommunikationschef Kommunikationsavdelningen	Tillsvidareanställning: Webbutvecklare	KK19/5:59
6	Divisionschef Tekniska divisionen	Tillsvidareanställning Hamnarbetare Gata/Park/Hamn	KK19/5:61
7	Divisionschef Tekniska divisionen	Tillsvidareanställning Administratör Kommunservice och Registrator Staben	KK19/5:62
8	T f ekonomichef, Ekonomiavdelningen	Tillsvidareanställning redovisningschef på Redovisningsenheten	KK19/5:63
9	IT-chef IT-enheten	Tillsvidareanställning IT- projektledare samt 2 supporttekniker	KK19/5:64

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

KS §

10 Divisionschef Barn,
Utbildning och Kultur

Dnr KK19/5

Tillstånd att resa till Liverpool, KK19/5:65
för Nyköpings gymnasium,
Erasmus – utbyte på temat
tolerans och dialog i
klassrummet

Förslag till beslut
Kommunstyrelsen beslutar

att lägga rubricerade delegationsärenden till handlingarna.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

KS §

Dnr KK19/2

Anmälningssärenden

Nr	Från	Innehåll	Dnr
1	Nyköping- Oxelösunds Vattenverksförbund	Protokoll från Direktionen för Nyköping-Oxelösunds Vattenverksförbund 2019-04-25	KK19/2:26
2	Länsstyrelsen Södermanlands län	Regional handlingsplan för grön infrastruktur i Södermanlands län - Länsstyrelsen i Södermanlands läns dnr: 511-3277-2018	KK18/502:7
3	Samhällsbyggnad	Rapport: Befolkningsutveckling kvartal 1 2019	KK19/2:27
4	Samhällsbyggnad	Underrättelse om granskning: Förslag till detaljplan för Anderbäck 1:50, Svalsta, Nyköpings kommun	Postlista
5	Samhällsbyggnad	Underrättelse om granskning: Förslag till detaljplan för Bergshammars-Ekeby 6:66 samt del av Bergshammars-Ekeby 6:60, Bergshammar, Nyköpings kommun	Postlista
6	Kultur- och fritidsnämnden	Protokollsutdrag KFN § 23 2019-05-08 Yttrande över revisionsrapport "Granskning av internkontroll förenings- och kulturbidrag", KFN19/16	KK19/180:4

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att lägga rubricerade anmälningssärenden till handlingarna.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande