

# Planeringsprocess och beslutsordning 3.0



Version för hantering i förbundsdirektionen den 2017-03-16

**Denna uppdaterade version av Planeringsprocess- och beslutsordning för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet tillkom med anledning av identifierade behov av justering kopplat bland annat till ny Sörmlandstaxa, nytt avtal och ny affärsmodell för tågtrafiken, ny affärsmodell för reklamförsäljning samt vissa övriga förtydliganden kopplat till den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken.**

**Detta är version 3 av Planeringsprocess och beslutsordning. Den första versionen gällde från den 1 januari 2013 och till den 15 maj 2014 då en revidering gjordes som följd av medlemmarnas överlåtelse av delar av den särskilda kollektivtrafiken.**

Grunderna för Planeringsprocess- och beslutsordning för Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet kan härledas ur förhandlingsprotokollet upprättad 2012-03-14 efter förhandlingar om ny ansvars- och kostnadsfördelningsmodell för kollektivtrafiken i Sörmland.

**Pkt. 2.3 om Planeringsprocess och beslutsordning**

Former och tidsplaner för budget- och planeringsprocess beslutas av myndigheten.

**Pkt. 2.6 om Finansiering**

Kollektivtrafikmyndigheten skall besluta om regler och tillämpning av beräkning av nettokostnad för respektive resultatenhet

# Innehåll

<b><i>Innehåll</i></b> .....	<b>3</b>
<b><i>Inledning</i></b> .....	<b>4</b>
<b><i>Planerings- och budgetprocess</i></b> .....	<b>5</b>
<b><i>Trafikbeställning</i></b> .....	<b>6</b>
<b><i>Planering och trafikbeställning tåg</i></b> .....	<b>7</b>
<b><i>Särskild kollektivtrafik</i></b> .....	<b>8</b>
<b><i>Uppföljning</i></b> .....	<b>9</b>
<b><i>Fördelning kostnader och intäkter</i></b> .....	<b>10</b>
<b><i>Fördelning kostnader och intäkter, lokala busslinjer som trafikerar flera kommuner/län</i></b> .....	<b>15</b>

## Inledning

**Kommunerna och landstinget har ett gemensamt ansvar för länets kollektivtrafik och ska tillsammans, genom Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet, agera för att utveckla kollektivtrafiken i länet som ett sammanhållet och integrerat trafiksystem. Inom detta gemensamma åtagande skall landstinget ha ansvaret och inflytandet över länets regionala tågtrafik, och stomlinjetrafik med buss medan kommunerna skall ha ansvaret och inflytandet över den lokala kollektivtrafiken. Detta återspeglas också i regler för beslutsordning och finansiering. (Ur överenskommelse om ny modell för fördelning av ansvar och kostnader för kollektivtrafiken, den 14 mars 2012)**

I överenskommelsen definieras fyra former av regional kollektivtrafik – tågtrafik och stomlinjetrafik med buss med landstinget som finansieringssansvariga och lokal linjetrafik med buss och stadstrafik med kommunerna som finansieringssansvarig. Härutöver hanterades i överenskommelsen även ansvars- och kostnadsfördelning för så kallad särskild kollektivtrafik för det fall den i framtiden skulle komma att överlåtas till myndigheten och under 2014 överlåts ansvar för delar av den särskilda kollektivtrafiken till Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet.

Överenskommelsen och den fortsatta utvecklingen där ingår samordning av allmän och särskild kollektivtrafik ställer nya krav på angreppssätt avseende planering och utformning av länets kollektivtrafik. Detta då finansieringsansvarige, genom att själva bära kostnaden för trafiken, säkerställs en högre grad av inflytande och rådighet över trafiken och tillhörande trafikekonomi. Härtill kommer den volymökning, av tidigare separata transportformer, som möjliggör samordning och utvecklad ger ett sammanhållet och integrerat trafiksystem.

Nyckelord i överenskommelsen är samverkan och transparens vilket innebär att planeringsprocessen ska karaktäriseras av en öppenhet och dialog mellan parterna. Planeringsprocess och beslutsordning för Kollektivtrafikmyndigheten ges efter beslut status som styrande dokument för myndigheten.

## Beslutsordning

Enligt myndighetens förbundsordning och reglemente är förbundsdirektionen (direktionen) myndighetens beslutande, förvaltande och verkställande organ. Direktionen fullgör de uppgifter som ankommer på sådana nämnder som föreskrivs i de lagar och andra författningar som reglerar förbundets verksamhet. Det åligger direktionen att fastställa mål och planer för myndighetens verksamhet, personalbehov och ekonomi och redovisa detta för medlemmarna. Styrande dokument för myndigheten är just bland andra förbundsordningen med bilagor såsom avtal och överenskommelse om fördelning av kostnader och ansvar samt Sörmlands Regionala Trafikförsörjningsprogram.

Hur planeringsprocessen läggs upp praktiskt utifrån de allmänna riktlinjerna har direktionen för myndigheten att besluta om. Planerings- och budgetprocessen utgår från såväl förbundsordningen med bilagor som trafikförsörjningsprogrammet.

## Planerings- och budgetprocess

Förbundsordningen uttrycker avseende budget att:

*”Direktionen ska varje år fastställa budget för förbundet inom den ram som medlemmarna beslutat om. Budgeten ska innehålla en plan för verksamheten och ekonomin under budgetåret samt en plan för ekonomin under den kommande tvåårsperioden. Direktionen ska samråda med medlemmarna om förslaget till budget senast under april månad. Direktionen ska fastställa budgeten senast den 15 maj. Budgetförslaget ska vara tillgängligt för allmänheten enligt vad som stadgas i 8 kap 10 § KL. När budgeten fastställs bestämmer direktionen storleken på bidragen som medlemmarna ska erlägga till förbundet enligt grunderna i 18 §.*

*Direktionen ska avlämna delårsrapport över verksamheten till medlemmarna minst en gång per år.*

*Det år då ordinarie val till riksdagen har ägt rum ska budgeten fastställas av den nyvalda direktionen före utgången av januari månad året därpå.”*

Gällande planering om trafik och ekonomi uttrycks i överenskommelsen följande:

*”Planering och beslut om trafikomfattning skall baseras på en transparent process och med aktiv medverkan från kommunerna och landstinget.*

*Inför upprättande av trafikplan skall kommunerna och landstinget till myndigheten redovisa sina förslag till inriktning och trafikomfattning för den trafik man har ett ansvar för enligt pkt 2.2 samt ange ekonomiska ramar för sitt finansieringsansvar för kommande tre år.”*

För att följa intentionerna i överenskommelsen samt säkerställa medlemmarnas inflytande och rådighet över den trafik man finansierar har en planeringsprocess utformats.

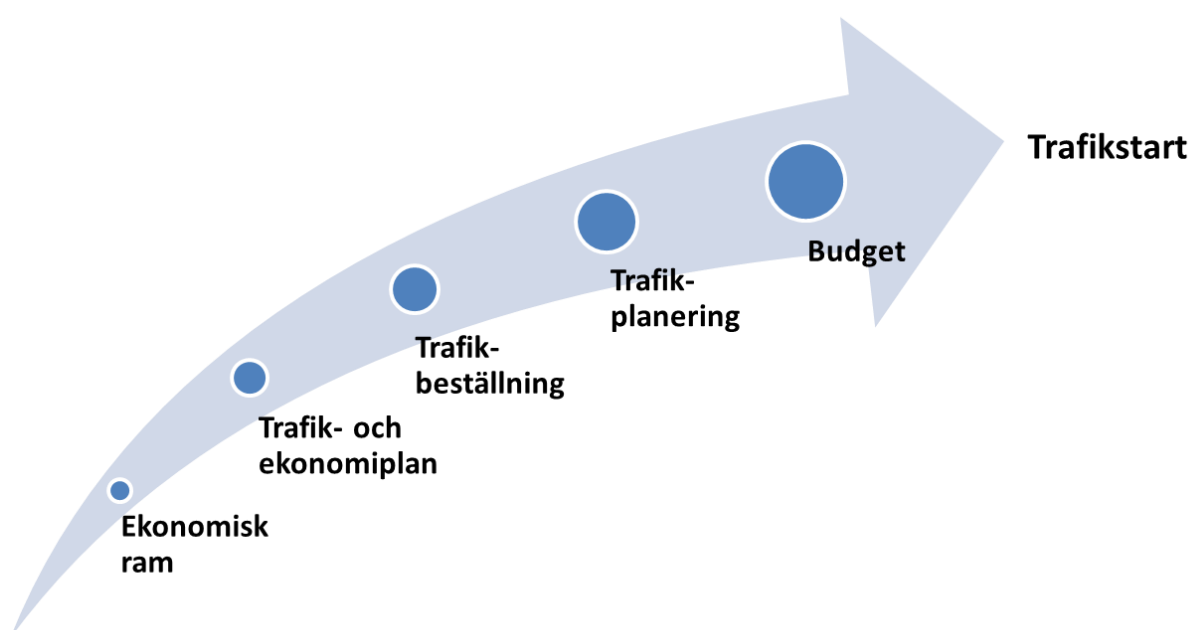
Planeringsprocessen utgår från två centrala funktioner, trafikbeställning respektive trafik- och ekonomiplan. Trafikbeställning avser vilket trafikutbud medlemmarna önskar ha inom sitt respektive ansvarsområde. I trafik- och ekonomiplan beskriver myndigheten trafikens funktion och förutsättningar avseende såväl ekonomi som resande. I trafik- och ekonomiplanen inkluderas även det som idag benämns flerårsplan där medlemmarna får indikationer på trafikens kostnader kommande tre år. Trafik- och ekonomiplanen fungerar även som uppföljning utav de ekonomiska ramar som myndigheten erhållit från medlemmarna.

Processen utgår från vissa definierade aktiviteter som ska genomföras varje år men processen sträcker sig över en längre tid. Totalt kan en planeringscykel sägas omfatta ca tre år. En lång framförhållning krävs från såväl myndigheten och medlemmarna. Exempelvis behöver processen inför tidtabellsåret 2015 (med trafikstart i december 2014) inledas redan under hösten 2012 då myndighetens medlemmar behöver ange en grov inriktning avseende dess ambition. Denna är mer av typen huruvida man avser att bromsa, gasa eller ligga förhållandevis still. Hösten 2013 behöver medlemmarna precisera tydligare vilka budgetramar som ska gälla. Den slutliga budgeten för trafikåret redovisas av myndigheten ca en månad innan trafikstart, efter att tidtabellerna har fastställts.

Grundprincipen för finansiering av den särskilda kollektivtrafiken (såsom sjukresor, färdtjänst samt skolskjuts) är att Landstinget och respektive kommun svarar för 100 % av nettokostnaden enligt gjord beställning.

# Trafikbeställning

I enlighet med överenskommelsen kommer planeringsprocessen byggas upp utifrån en trafikbeställningsprocess. Trafikbeställning innebär formellt att respektive finansier sänder ett dokument till myndigheten där de förändringar man önskar inom ramen för sitt trafikansvar eller på en utpekad linje definieras. Trafikbeställningen ska utgå från trafik- och ekonomiplan som i sin tur bygger på finansierens ekonomiska ram. Inför nästkommande tidtabellperiod omfattar beställningen förändringar såsom införande av ny linje, ändringar i körväg samt utökning eller minskning av utbud. Det är respektive medlems ansvar att säkerställa att beställda förändringar är finansierade. Större förändringar som kräver mer omfattande utredningsarbete och ekonomisk konsekvensbeskrivning ska flaggas för i trafikbeställning minst 18 månader innan önskad trafikstart, d.v.s. kan införas tidigast i samband med nästföljande års trafikstart.



För att säkerställa en transparent process och aktiv medverkan arbetas den formella trafikbeställningen fram genom samråd och dialog där myndigheten fungerar som stöd för kommuner och landsting. Samrådsprocessen startar ca 8 veckor innan trafikbeställningen ska vara inlämnad och omfattar att tillsammans identifiera lämpliga förändringar och värdera föreslagna trafikändringar inklusive beskrivning av trafikmässiga och ekonomiska konsekvenser.

Detaljerna i samrådsprocessen anpassas utifrån respektive finansierens förutsättningar och formerna för samverkan och grad av inblandning från myndigheten kan därför behöva se olika ut beroende på medlem.

En annan viktig del i att säkerställa transparens är att myndigheten bistår medlemmarna med viktiga och relevanta nyckeltal avseende den trafik som respektive part har ansvar för. Detta omfattar beskrivning av respektive linjes resande, kostnadstäckning, utbud och uppgift. Ett särskilt underlag för detta tas fram av myndigheten i samband med trafikboksutslutet. Dialogen med medlemmarna hanteras från myndighetens sida via de utpekade kontaktpersonerna för kollektivtrafikfrågor.

Eventuell förankring på politisk eller annan tjänstemannanivå hanteras genom dessa. Varje medlem ansvarar för sin respektive interna process. Om så önskas är myndigheten behjälplig som föredragande part.

## Planering och trafikbeställning tåg

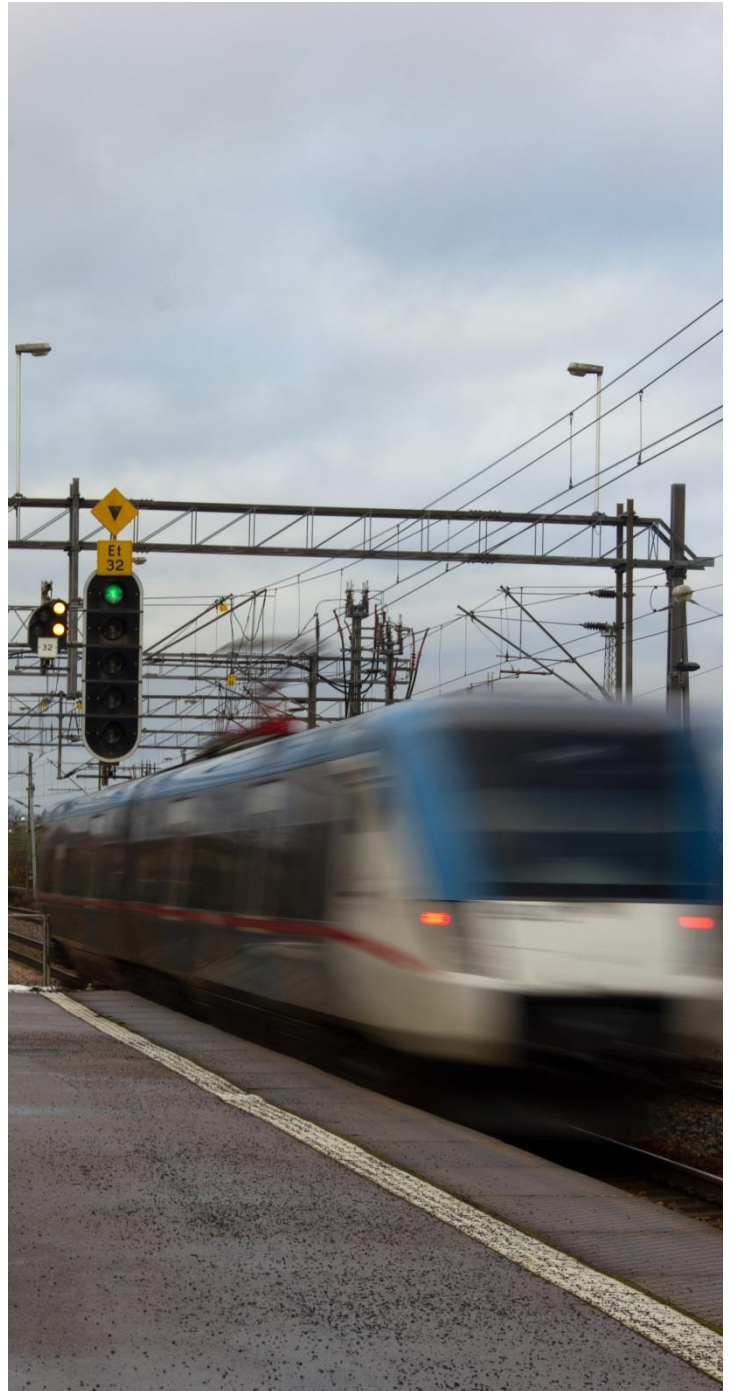
Myndigheten har via det samägda bolaget MÅLAB möjlighet att påverka utbudet genom att exempelvis köpa till turer samt, om än begränsad, påverka avgångarnas tidslägen. Planeringsansvaret för den regionala tågtrafiken i Mälardalen ligger på trafikbolaget (SJ AB). I Sörmland omfattas en stor del av trafiken av trafikavtal mellan MÅLAB och SJ. Sörmlands andel av de kostnader som regleras i trafikavtalen finansieras av Landstinget. Ansvaret för formerna avseende planeringsprocessen för den regionala tågtrafiken hanteras via MÅLAB.

För närvarande önskar MÅLAB trafikbeställningen från respektive myndighet i början på oktober månad och avser då trafikstart december nästföljande år. Trafikbeställningsprocessen för tåg inleds med en trafikkonferens med medlemmarna under våren, lämpligtvis i början av maj månad (vecka 19). I samband med denna kan länet ge en första indikation om trafikambition. Trafikkonferensen är också en viktig del i samrådsprocessen mellan kommunerna och finansören landstinget.

I augusti månad ska enligt trafikavtalen, respektive trafikbolag redovisa sitt planerade utbud inför nästföljande år utifrån vilken den formella trafikbeställningen utformas. Finansören Landstinget ansvarar för trafikbeställningen för tåg men lämnas formellt in till MÅLAB av myndigheten. Trafikbeställning för tåg görs i dialog med myndigheten och kommunerna.

Förslag till tidtabeller för tågtrafiken redovisas normalt av Trafikverket ca fem månader innan trafikstart men korrigeringar kan sedan ske fram till en dryg månad innan trafikstart. Dessa kan skilja sig från den lagda trafikbeställningen beroende på hur Trafikverket tilldelat ansökningar om tåglägen.

Uppstår för länet negativa eller oplanerade utfall initieras arbeten genom myndigheten och med MÅLAB, landstinget och berörda kommuner för att hantera dem. Beroende på utfall kan också särskilda insatser, som påverkar övriga trafiksystemet, krävas i form av ändrade tidtabeller eller behov av kompletterande trafik.



## Särskild kollektivtrafik

Med särskild kollektivtrafik avses bland annat färdtjänst, sjukresor och skolskjutstrafik. I samma ordning som för den allmänna kollektivtrafiken delar kommunerna och landstinget ansvaret och kostnaderna för den regionala kollektivtrafik som lagts fast av Kollektivtrafikmyndigheten i trafikförsörjningsprogrammet.

Det årligen uppkommande behovet av kostnadstäckning för särskild kollektivtrafik som ingår i myndighetens åtagande fördelas på följande sätt:

**Landstinget svarar för 100 % av nettokostnaden avseende**

- Särskild kollektivtrafik enligt gjord beställning

**Respektive kommun svarar för 100 % av nettokostnaden avseende**

- Särskild kollektivtrafik enligt gjord beställning

Särskild kollektivtrafik har delvis annorlunda förutsättningar än den allmänna. Begreppet särskild kollektivtrafik innebär att trafiken kräver särskilt tillstånd för att nyttja trafiken. Tillståndet bygger i sin tur på att resenären uppfyller ett antal olika villkor. I fallet skolskjuts handlar det exempelvis om att eleven ska ha ett visst avstånd till skolan medan det i färdtjänst vanligtvis krävs någon form av funktionsnedsättning. Bedömningen om vem som är berättigad till att resa med den särskilda kollektivtrafiken görs av Landstinget (i fallet sjukresor) samt respektive kommun (i fallet färdtjänst och i förekommande fall skolskjuts).

Den särskilda kollektivtrafiken har inte samma planeringscykel som den allmänna utan planeras utifrån behov. Färdtjänst och sjukresor omplaneras varje dag medan skolskjutsar planeras inför varje läsår (med mindre omplanering vid förändringar i elevunderlag). Den särskilda kollektivtrafiken har heller inte några publikt tillhandahållna tidtabeller (dock kan resenär som reser regelbundet få information om avgångstid från upphämningsplats).

Då rådigheten om vem som får resa i den särskilda kollektivtrafiken finns hos respektive finansiär föreligger inget behov av att upprätta trafikbeställning för den särskilda kollektivtrafikens omfattning. Däremot kan medlemmen i sin ordinarie trafikbeställning uttrycka krav eller önskemål på att den allmänna kollektivtrafiken ska integreras med den särskilda exempelvis genom samnyttjande av fordon.

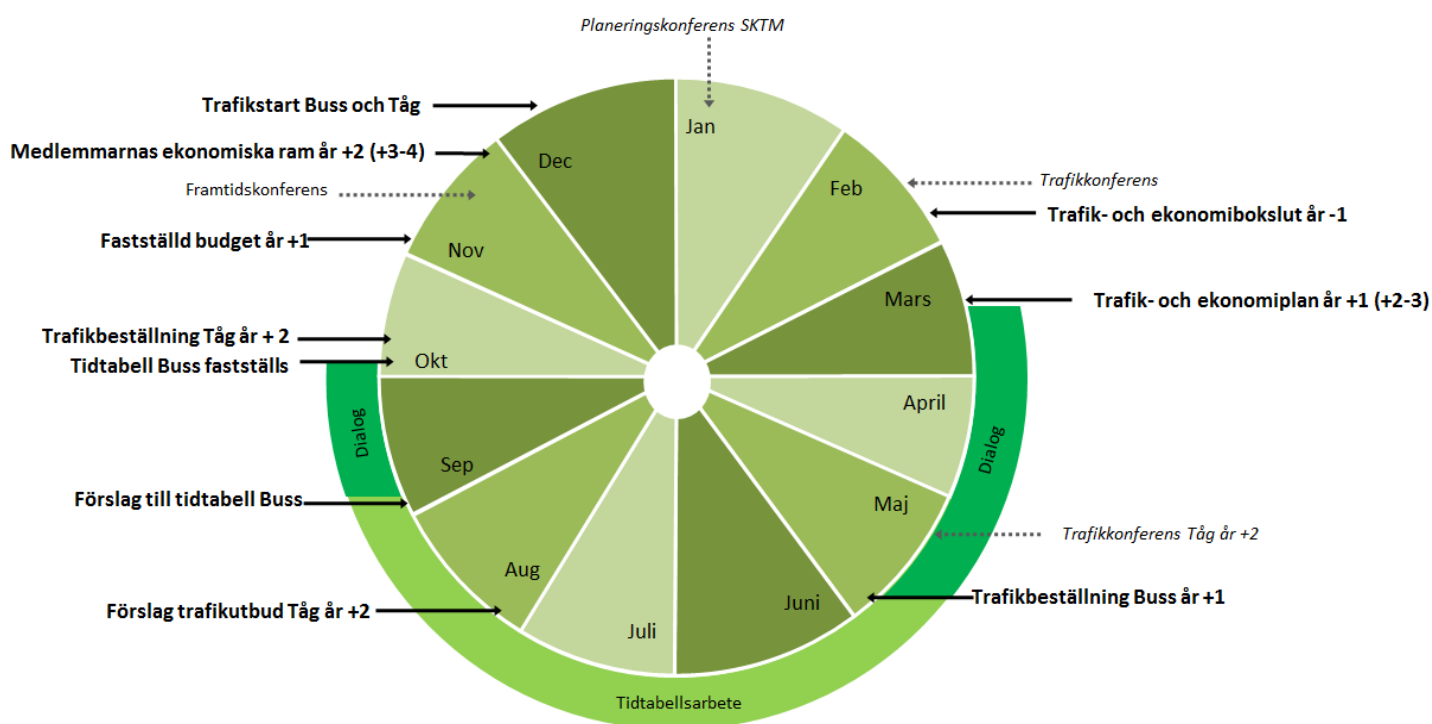


# Uppföljning

Uppföljning görs genom årliga trafik- och ekonomibokslut. Ekonomibokslut omfattar den mer traditionella årsredovisningen medan trafikbokslut är en uppföljning av de mål som beskrivs i trafikförsörjningsprogrammet samt andra för verksamheten relevanta nyckeltal.

Trafik- och ekonomibokslut avseende föregående kalenderår redovisas i februari månad (runt vecka 10). Delårsbokslut redovisas för perioderna januari-mars, april-augusti samt september-december. Varje månad redovisas statistik gällande resandet per linje. Statistik avseende föregående kalender månad sänds till medlemmarna i mitten av varje månad.

## Planeringsprocess årshjulet



## Fördelning kostnader och intäkter

Fördelning av kostnader och intäkter utgår från dokumentet "Förhandlingsprotokoll 14 mars 2012 avseende nytt kompletterande avtal för kollektivtrafiken i Sörmland". Dessa principer gäller där inte annat överenskommes.

Grunderna är anpassade så att framtida utveckling kan hanteras av kollektivtrafikmyndigheten inom modellen. Fördelningen bygger på att kostnader för trafik kan förändras under innevarande år, beroende av medlems beställning. Andra kostnader behandlas mer stringent. Kostnader och intäkter i den särskilda kollektivtrafiken fördelas i allt väsentligt på samma sätt som för den allmänna kollektivtrafiken.

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighets intäkter och kostnader kan fördelas översiktligt i posterna:

<b>Intäkter</b>	<b>Kostnader</b>
Intäkter från färdbevisförsäljning och andra sålda tjänster samt via avtal och uppdrag	Förvaltningskostnader
Intäkter från medlemmarna	Trafikrelaterade kostnader
	Trafikkostnader

### Fördelningsprinciper

Vid beräkning av nettokostnader tillämpas följande grundprinciper för fördelning av kostnader och intäkter.

- Alla intäkter och kostnader som går att härleda direkt till den allmänna eller särskilda kollektivtrafiken fördelas direkt.
- Direkta kostnader som hänförs till respektive linje är kostnader enligt trafikavtal + andra direkta kostnader.
- Generellt påslag för gemensamma kostnader.
- Intäkter från enkelbiljetter (inkluderar även mobilbiljetter och valideringar med reskassa) beräknas efter påstigande på linjen.
- Intäkter från periodbiljetter (30-dagarsbiljetter och dygnsbiljetter) beräknas efter påstigande och genomsnittintäkt per påstigande för respektive typ av periodbiljett.
- För linjer som berör två kommuner skall fördelning av kostnader ske efter km i respektive kommun samt beräkning av intäkter efter påstigande inom resp kommun om inte annat överenskommes.

## **Fördelning av intäkter**

### **• Biljettintäkter**

- Biljettintäkter tåg: återförs till landstinget
- Biljettintäkter buss:
  - Intäkter som inte kan hänföras direkt till en linje fördelas mellan linjer efter resande och snittintäkt enligt prissättning som gäller för resa med aktuell linje. Det innebär att för resor med flerzonskort som sker på linjer inom en zon tillgodoförs intäkter som snittintäkt för 1-zonsbiljett. Detta gäller alla stadstrafiklinjer. För resor på regionala linjer tillgodoförs intäkter som snittintäkt för flerzonsbiljett. Dessutom viktas regionala linjer upp med motivet att dessa linjer i större utsträckning är fler-zonsresor som är längre.
  - Eventuella återstående intäkter fördelas utifrån påstigande per linje.
  - För de linjer som berör flera kommuner beräknas intäkten utifrån andel påstigande i respektive kommun om inte annat överenskommes.
- Biljettintäkter båt: Återförs till medlem där kostnaden uppstått
- Biljettintäkter taxi och särskilda trafiklösningar: Återförs till respektive beställare.

### **• Reklamintäkter**

- Intäkter och kostnader rör för närvarande endast den allmänna kollektivtrafiken. Dessa fördelas enligt trafikarbete.

### **• Viten**

- Viten i den allmänna kollektivtrafiken hänförs till resultatenhet direkt som reducerad kostnad. Om viten inte är direkt hänförliga till en resultatenhet behandlas de som gemensamma kostnader och fördelas på aktuellt trafikavtal där vitet uppstår.
- Vitet i den särskilda kollektivtrafiken är även den en reducerad trafik kostnad. Även den hänförs i första hand så långt det går till enskild linje eller respektive resultatenhet. I andra hand fördelas vitet efter trafik kostnaden för respektive resultatenhet.

### **• Egenavgifter**

- Egenavgifter i den särskilda kollektivtrafiken nettoredovisas och så sker genom avdrag i självfaktura.

### **• Skolkortsintäkter**

- Skolkortsintäkter: Intäkter från skolbiljetter (elevkort, skolkort zon och skolkort län) fördelas efter påstigande per linje och genomsnittintäkt per påstigande för respektive typ av skolbiljett. Skolbiljetter som används ombord på tåg (kan från 1 januari 2017 valideras ombord på tåget) fördelas på samma sätt med undantag av att alla tåg räknas som en linje.
- Elevkort Kvicksund-Eskilstuna: För elever boende eller studerande i Kvicksund finns särskild överenskommelse där ett tillägg säljs till elevkortet för giltighet ombord på tåg mellan Kvicksund och Eskilstuna. Intäkterna återförs till Landstinget Sörmland.

### **• Övriga eventuella intäkter**

- Återförs i första hand direkt och i andra hand fördelas enligt trafikarbete/trafikkostnad eller enligt överenskommelse i särskild ordning.

## ***Fördelning av kostnader***

- **Förvaltningskostnader** såsom personal och personalrelaterade kostnader, arvoden, konsulter, revision, förenings- och medlemsavgifter samt finansiella poster fördelas i den allmänna kollektivtrafiken utifrån tidigare utfört trafikarbete och i den särskilda kollektivtrafiken genom särskilda nycklar baserade på antal bokningar samt trafik kostnader.
- Uppdrag utanför budget och verksamhetsplan belastar beställaren.
- **Trafikrelaterade kostnader** fördelas i den allmänna kollektivtrafiken utifrån tidigare utfört trafikarbete och i den särskilda kollektivtrafiken genom särskilda nycklar baserade på antal bokningar samt trafik kostnader.
- Uppdrag utanför myndighetens budget och verksamhetsplan belastar beställaren.
  - Kostnader för tekniska system såsom kundnära och trafikrelaterade system samt kommunikationskostnader, systemunderhåll och konsultkostnader för att förvalta och utveckla dessa.
  - Kostnader som främst är relaterade till försäljning av våra tjänster såsom information och marknadsföring, kundcenter, försäljningsprovisioner, resegarantier, färdbeviskontroll bankkortsavgifter och tryckning färdbevis.
  - Kostnader för fastigheter och fastighetsrelaterade utgifter, väntsalor, hållplatser.
- **Trafikrelaterade kostnader** vilka belastar respektive medlem efter trafikslag:
  - Stationsavgifter
- **Trafikkostnader**
  - **Tågtrafik:**  
Nettokostnader kopplat till MÄLABs verksamhet och för annan utförd tågtrafik, banavgifter och periodkortsavtal belastar landstinget enligt gjord trafikbeställning.
  - **Stomlinjetrafik:**  
Kostnaden för utförd stomlinjetrafik med buss betalas av landstinget enligt gjord trafikbeställning.
  - **Tätortstrafik**  
Kostnad för utförd stadstrafik betalas av trafikbeställaren.
  - **Lokal landsbygdstrafik:**  
Kostnad för utförd lokal landsbygdstrafik betalas av trafikbeställaren. Det finns ett antal linjer som går över kommun- eller länsgräns där kostnaden delas mellan fler kommuner. Ett fåtal av dessa linjer betalas av enskild kommun. Fördelning av nuvarande uppdrag framgår av tabellen på sidorna 14.

○ **Särskild kollektivtrafik:**

Kostnad för sjukresor belastas landstinget medan kostnader för färdtjänst och skolskjuts belastar den kommun som beställaren av trafiken är hemmahörande i. För trafik som bedrivs som anropstrafik och som sker samordnat görs en fördelning där varje köruppdrag (tur) beräknas med direkta kostnader= ersättning för utförandet och med generellt påslag för indirekta kostnader (planering-, beställning, och dirigeringsfunktion med mera) och med generellt påslag för gemensam administration etc. Om en sådan tur omfattar flera resenärer med olika betalningsansvariga fördelas kostnaderna efter reslängd för varje resenär. Den uppnådda samordningseffekten kommer att redovisas, som ett mått på effektivitet och nyttan av samverkan, i myndighetens årsredovisningar.

# Beräkningsgrund för fördelning av stomlinjetrafik och lokal landsbygdstrafik

Trafikkostnad för busstrafiken beräknas utifrån parametrarna fordon, kilometer, timmar och övriga entreprenörskostnader.

## **Fordon**

För varje linje beräknas hur många fordon som krävs för att köra linjen. Eftersom antalet dimensionerande fordon är lägre än det antal som åtgår på linjenivå räknas en faktor fram ( $\text{Antal dimensionerande fordon} / \text{totalt antal fordon på linjenivå} = \text{faktor}$ ). Denna faktor multipliceras med antal fordon per linje.

Den genomsnittliga kostnaden per fordon beräknas utifrån den totala kostnaden för samtliga fordon som ingår i landsbygdstrafiken.

Om linjen berör flera kommuner ska fordonskostnaden delas i förhållande till tidtabells-kilometer i respektive kommun.

## **Kilometer**

Varje linje belastas med antal tidtabellskilometer. Som grund används den produktion som finns i planeringsverktyget enligt gjord trafikbeställning.

Den genomsnittliga kostnaden per kilometer beräknas utifrån den totala kostnaden för de tidtabellskilometer som ingår i landsbygdstrafiken.

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

## **Timmar**

Varje linje belastas med antal tidtabellstimmar. Som grund används den produktion som finns i planeringsverktyget enligt gjord trafikbeställning.

Den genomsnittliga kostnaden per timme beräknas utifrån den totala kostnaden för de tidtabellstimmar som ingår i landsbygdstrafiken.

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

## **Övriga entreprenörskostnader buss**

Övriga produktionskostnader (t ex fast ersättning, omloppstomkörningar) fördelas procentuellt utifrån trafikarbete.

Kostnaden för utförd stadstrafik med buss betalas av respektive kommun enligt gjord trafikbeställning.

Anropsstyrd trafik avser tidtabellslagd trafik som körs efter beställning från kund. I denna grupp ingår anropsstyrd trafik, kompletteringstrafik, skärgårdstrafik samt särskild kollektivtrafik enligt gjord beställning. Kostnaden för trafiken betalas av respektive beställare.

## Fördelning kostnader och intäkter, lokala busslinjer som trafikerar flera kommuner/län

Linje	Sträcka	Finansiär	Fördelningsnyckel - Kostnader	Fördelningsnyckel - Intäkter
9	Eskilstuna- Hälleforsnäs	Eskilstuna, Flen	Prod inom resp kommun	Påstigande inom resp kommun
29	Eskilstuna – Åsköping	Eskilstuna, Katrineholm	Prod inom resp kommun	Påstigande inom resp kommun
220	Eskilstuna – Strängnäs	Eskilstuna, Strängnäs	Prod inom resp kommun	Påstigande inom resp kommun
325	Strängnäs – Björnsund	Strängnäs	Ingen fördelning	
337	Strängnäs – Malmköping	Flen, Strängnäs	Prod inom resp kommun	Påstigande inom resp kommun
401	Vingåker – Hävla	Vingåker, ÖTRAF	Prod inom resp kommun/län	Påstigande inom resp kommun
405	Katrineholm – Åsköping	Katrineholm, Vingåker	Prod inom resp kommun	Påstigande inom resp kommun
406	Katrineholm – Åsköping	Katrineholm, Vingåker	Prod inom resp kommun	Intäkter tillfaller Vingåkers kommun
411	Katrineholm – Hävla	Katrineholm, ÖTRAF	Prod inom resp kommun/län	Intäkter tillfaller Katrineholms kommun
414	Katrineholm – Åsköping	Katrineholm	Ingen fördelning	
490	Katrineholm – Björkvik	Katrineholm	Ingen fördelning	
525	Nyköping – Gnesta	Gnesta, Nyköping	Prod inom resp kommun	Påstigande inom resp kommun
551	Gnesta – Trosa	Gnesta, Trosa, SL	SL betalar 50 % av prod. Resterande del delas mellan Gnesta och Trosa i förhållande till produktion	Intäkter tillfaller Gnesta och Trosa kommuner utifrån trafikarbete
589	Gnesta - Flen	Flen, Gnesta	Prod inom resp kommun	Påstigande inom resp kommun
590	Nyköping – Björkvik	Nyköping, Katrineholm	Fördelas 50/50	Fördelas 50/50
605	Trosa – Nyköping	Trosa	Ingen fördelning	
615	Oxelösund – Nyköping	Oxelösund	Ingen fördelning	
642	Mariefred – Nygård	Strängnäs	Ingen fördelning	
674	Sjöholm – Hansjöskolan	Vingåker	Ingen fördelning	
686	Åsköping – Åsköping	Katrineholm	Ingen fördelning	
815	Oxelösund – Nyköping	Oxelösund	Hela produktionen	Samtliga påstigande

Enligt känt trafikutbud 14 december 201

