



**SVENSK
KOLLEKTIVTRAFIK
ÅRSREDOVISNING
2016**

VERKSAMHETSBERÄTTELSE 2016

Svensk Kollektivtrafik är branschorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter som erbjuder lokal och regional kollektivtrafik med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och båt i Sverige. Svensk Kollektivtrafik stödjer och fö-

reträder medlemmarna nationellt och internationellt, bidrar till utvecklingen av kollektivtrafiken och arbetar för att stärka kollektivtrafikens varumärke som en självklar del av ett hållbart samhälle. Vi ger service åt våra medlemmar. Det gör vi dels genom att

bevaka och informera om utvecklingen inom branschen och trafikpolitiken och dels genom att stödja medlemmarna operativt i branschfrågor. Vi har också associerade medlemmar som är leverantörer, konsulter och intresseorganisationer.

Våra medlemmar

- AB Östgötatrafiken
- Blekingetrafiken, Region Blekinge
- Dalatrafik AB
- Hallandstrafiken AB
- Jönköpings Länstrafik
- Kalmar Länstrafik
- Karlstadsbuss Karlstads kommun
- Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län
- Luleå Lokaltrafik AB
- Länstrafiken i Jämtlands Län AB
- Länstrafiken i Norrbotten AB
- Länstrafiken i Västerbotten AB
- Länstrafiken Kronoberg
- Mälardalstrafik MÅLAB AB
- Norrtåg AB
- Region Gotland, Kollektivtrafikenheten
- Region Gävleborg, X-trafik
- Region Uppsala, Kollektivtrafikförvaltningen UL
- Region Västmanland, Kollektivtrafikförvaltningen
- Region Örebro län, Länstrafiken
- Skånetrafiken
- SLL, Trafikförvaltningen
- Värmlandstrafik AB
- Västra Götalandsregionen, Kollektivtrafikmyndigheten
- Västtrafik AB
- Öresundståg AB

Snabba fakta om Kollektivtrafiken



En fördubbling av kollektivtrafiken skulle minska persontrafikens koldioxidutsläpp med drygt 20 procent och ge en samhällsvinst på mer än 4 miljarder



Bussen är det vanligaste färdmedlet, med mer än hälften av alla kollektivtrafikresor i Sverige.

Var fjärde resa sker med tunnelbana och ungefär var tionde med tåg eller spårväg

80 procent av medlemmarna erbjuder sina kunder en app för biljettköp



1,5 MILJARDER

Svenska folket gör årligen 1,5 miljarder resor med våra medlemmars trafik. Det motsvarar 96 procent av landets busstrafik och 62 procent av landets tågtrafik

17

17 av medlemmarna samarbetar i biljettköper med andra RKM



80 procent av resenärerna i den lokala och regionala kollektivtrafiken är nöjda med sin senaste resa



87 procent av medlemmarna tar emot kreditkort ombord vid biljettköp, något som ökar kundnöjdheten

11,2 MILJONER

Varje år görs 11,2 miljoner enkelresor med färdtjänst eller skolskjuts



Det finns nästan 60 000 linjer och hållplatser i Sverige

VD HAR ORDET

Jag tog över stafettpinnen från Stefan Sedin som vd för Svensk Kollektivtrafik i maj 2016 och det har verkligen varit ett spännande år. För att snabbt få inblick i våra medlemmars verksamhet och vardag åkte jag runt i Sverige tillsammans med mina medarbetare. Vi hade informella möten med ledningarna och hade en givande dialog om vad som är aktuellt i deras organisationer. Men framförallt har det varit viktigt att diskutera vilka förväntningar medlemmarna har på sin branschorganisation och hur vi kan fortsätta att utveckla medlemsengagemanget. Besöken har varit mycket värdefulla och vi har fått många inspel och idéer.

Branschen behöver också jobba mer tillsammans och jag har därför under året träffat företrädare för olika branschorganisationer. Vi har intensifierat samarbetet med SKL och hållit gemensamma presidiekonferenser och vd- och förvaltningschefsträffar. I syfte att ytterligare stärka samverkan har vd:arna för Samtrafiken, Sveriges Bussföretag, Tågoperatörerna och Svensk Kollektivtrafik inlett avstämningsträffar kring utvalda sakfrågor. Vi har också påbörjat en översyn av vår gemensamma nordiska resurs vi har stationerad i Bryssel i syfte att skapa en effektiv EU-bevakning.

Innan Stefan Sedin slutade inleddes en stor organisation- och verksamhetsförändring och det har jag fortsatt att genomföra. Det handlar om krafttag i hanteringen av vår ekonomi för att säkerställa en balans i verksamheten mellan föreningen kontra bolag. Förändringarna har påverkat vår verksamhet under året och kommer att ha påverkan på våra satsningar ett par år framöver.

Vi har arbetat fram en ny verksamhetsplan som påbörjas under 2017, där vi har satt tydliga mål och strategier för framtiden.

Bland annat har vi fastställt fyra



fokusområden: stärka den politiska påverkan, öka och tydliggöra kollektivtrafikens samhällsnytta, stärka finansieringen av kollektivtrafiken och öka medlemsnyttan.

Många järnvägsfrågor har även stått på agendan under året, bland annat de regionala banorna. Vår politiska grupp för strategiska järnvägsfrågor har hållit sina första möten kring behovet av underhåll och investeringar i det regionala järnvägsnätet. JBS – Järnvägsbranschens samverkansforum startades, där branschen kraftsamlar för järnvägens utveckling kring strategiska frågor och systematiskt förbättringsarbete. Initiativet är lovande och kan bidra till robusthet och attraktivare kollektivtrafik för resenären.

Efter 27 år i organisationen som VD-assistent och administratör på kontoret gick Ingegerd Persson i pension. Sju vd:ar och ett oräkneligt antal medlemmar har haft kontakt med och fått stor hjälp av Ingegerd under alla år.

Slutligen kan jag med glädje notera

att det finns en tillväxt av nya kompetenta medarbetare hos våra medlemmar och det bådär gott för framtiden. Vi behöver attrahera en ny generation som engagerar sig i kollektivtrafikfrågor, med nya perspektiv och infallsvinklar, inte minst när det gäller RKM:s roll när det gäller digitaliserings utveckling.

Tack för ett gott samarbete 2016. Nu fortsätter vi framåt med medlems-service i fokus. Svensk Kollektivtrafik finns till för våra medlemmar.

Helena Leufstadius,
vd Svensk Kollektivtrafik

MÄSSOR OCH EVENEMANG

Svensk Kollektivtrafik arrangerar evenemang, konferenser och mässor, både själva och i samarbete med andra organisationer. Att sprida kunskap och bidra till kompetensutveckling är en stor del av vår verksamhet, därför lägger vi stor vikt på att kollektivtrafikbranschen får möjlighet att träffas och vidga sina vyer.

Rekordmånga besökte Persontrafik i Göteborg



Den 18-20 oktober var det dags för Persontrafik, med aktuella seminarier, mäsas och en självklar mötesplats för branschen. En av huvudtalarna var infrastrukturministern Anna Johansson och Svensk Kollektivtrafik var en av de huvudansvariga organisationerna. Hela arrangemanget drog över 6200 besökare, varav drygt 1000 personer tog del av seminarieprogrammet med över 100 föreläsningar.

Många medlemmar medverkade i seminarieprogrammet genom att föreläsa, delta i debatter och dela med sig av goda exempel. Under mäsddagarna delades också pris för bästa studentuppsats i samarbete med K2 och Sveriges Bussföretag samt pris för vinnande bidrag i Svensk Kollektivtrafiks designtävling för Studentresekonceptet.

Presidiekonferens, järnväg och mobilitet

Svensk Kollektivtrafik arrangerade en konferens för medlemmarnas presidier i samarbete med SKL. Konferensen hölls i november i Stockholm. Under mötet diskuterades bland annat storregioner, fördubblingsmål, alternativa finansieringsformer, kombinerad mobilitet, Järnvägsbranschens samverkansforum JBS samt den nya prismodellen i Skåne.

Gemensamt nordiskt möte i Helsingfors

De nordiska huvudstädernas kollektivtrafikorganisationer kombinerade konferenserna InformNorden med Nordiskt Lokaltrafikmöte och Svensk Kollektivtrafik hade representanter på plats i Helsingfors i juni. Konferensen hölls med temat *Services at the Right Time – In real Time*.

Arrangemang i Almedalen



Under Almedalsveckan arrangerades ett välbesökt seminarium på temat *Hur bör framtidens infrastruktur för kollektivtrafik se ut för att de nya regionerna ska bli så funktionella som möjligt?* Svensk Kollektivtrafik presenterade en rapport med analyser av dagens infrastrukturnät, reseflöden för att kunna skapa funktionell kollektivtrafik i en ny regionsbildning samt vilka kollektivtrafikåtgärder man bör tänka på för att

skapa en funktionell region. I samarbete med Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik hölls även ett seminarium kring fördubblingsmålet med en ny rapport som presenterade vilka styrmedelspaket som krävs för att kollektivtrafikens fördubblingsmål ska nås senast år 2030. Svensk Kollektivtrafik hade också ett uppskattat mingel för branschen.

KOMMUNIKATION

Vi arbetar ständigt med att stärka varumärket Kollektivtrafik och rapporterar löpande om aktuella branschfrågor och pågående projekt genom regelbundna nyhetsbrev, pressinformation, nyheter på webben, rapporter samt genom att arrangera och delta på seminarier. Vi har under året fortsatt att lyfta fram goda exempel från våra medlemmar i nyhetsbrev och på vår hemsida.

Nyheter och press

Under året har ett antal pressmeddelanden skickats ut. Stort intresse fick Kollektivtrafikbarometerns årsrapport, där även en stor del av våra medlemmar gav ut lokala resultat till media. Fackpress tar löpande upp nyheter kring våra remissvar, intervjuer med medarbetare och andra aktuella frågor.

TTT-information

Svensk Kollektivtrafik har bidragit med att projektleda artiklar och översättning av informationsmaterial inom Trafikverkets kommunikationsgrupp för TTT (projektet Tillsammans för tåg i Tid) samt har deltagit i ytterligare två kommunikationsgrupper inom järnväg och samverkan för Trafikverket.



Webben utvecklas med medlemszon

Svensk Kollektivtrafiks webb fortsätter att utvecklas, bland annat växte medlemszonen, där nätverk och andra medlemsgrupper har möjlighet att logga in och ta del av aktuell dokumentation. En särskild kampanjsida för design tävlingen studentresesymbolen.se togs fram.

Nyhetsbrev för medlemmar

I januari började Svensk Kollektivtrafik skicka ut ett riktat digitalt nyhetsbrev till de aktiva medlemmarna, Medlemsnytt, ungefär varannan vecka. Nyheter kompletteras med information som endast berör de aktiva medlemmarna såsom nätverksmöten, medlemsaktiviteter och kalendarium. Parallellt skickades även det ordinarie nyhetsbrevet ut till samtliga medlemmar och intressenter en gång per månad.



VÅRA NÄTVERK

Svensk Kollektivtrafik driver ett antal olika nätverk som regelbundet träffas för erfarenhetsutbyte inom olika områden hos regionala kollektivtrafikmyndigheter och länstrafikbolag. Att sprida kunskap och bidra till kompetensutveckling och erfarenhetsutbyte genom våra nätverk fortsätter att vara en av våra viktigaste uppgifter och är mycket uppskattat av våra medlemmar.

Trygghet/säkerhet

Trygghetsnätverket arbetar med frågor kring trygghet och säkerhet. Under året har vi tillsammans med föreningen Tryggare Sverige tagits fram ett koncept för hur ett trygghetsnätverk kan utvecklas och definitionsarbete och förankringsarbete har pågått hos medlemmarna.

Biljettkontroll

Nätverket är till för alla som arbetar med biljettkontrollverksamhet och regelverk, för administrativ och operativ personal samt specialister. Östgötrafiken var värd för höstens möte där deltagarna bland annat fick lyssna på Jernhusens säkerhetschef samt vara med på storkontroll på spårvagnarna i Norrköping. Nätverket har även haft diskussioner om lagen om tilläggsavgift och kameraövervakning i kollektivtrafiken.

Info/marknad

Info/marknad är nätverket för informations- och marknadsansvariga hos våra medlemmar. I augusti träffades nätverket i Göteborg med Västtrafik som värd. De presenterade sina aktuella projekt, bland annat "Det goda kundmötet" och "ElectriCity". På mötet genomfördes även en workshop kring ett styrelseuppdrag om branschgemensamt varumärkesarbete.

MERIT

MERIT är ett nätverk för erfarenhetsutbyte inom integrerad trafik och serviceresor. Två träffar arrangerades och på agendan fanns bland annat taxiutredningen, utredningen kring samordning av särskilda persontransporter, brukardialog, sociala krav vid upphandling, regler och tillämpning för sjukresor samt resegarantier. De fick också inblickar i hur SLL arbetar med media och Länstrafiken Kronobergs introduktion av ett nytt beställningssystem. MERIT tog även fram en ny avtalsbilaga - Specialfordon 2014 - samt en policy angående persontransporter i trappor, för att förbättra arbetsmiljö och öka säkerheten för resenären inom färdtjänst- och sjukresor.

UPNÄT

UPNÄT är nätverket för alla som arbetar med upphandling, avtalsprocessen och modellavtalen. Årets två möten innehöll bland annat trafik i egen regi, modellavtalen från Kolla, idéer om hur beställarna kan underlätta för trafikföretag att lämna anbud i upphandlingar samt aktuella överprövningar. Nätverket UPNÄT tog också fram en sammanfattning av alla planerade kollektivtrafikupphandlingar i Sverige de närmaste fem åren. Resultatet visade tydligt att det planeras stora upphandlingar som kommer att krocka i tid vilket kan få negativa konsekvenser för både beställare, operatörer och leverantörer. Ett gemensamt arbete för att undvika en sådan situation har därför initierats.





VD/Förvaltnings- chefsmöten

Tillsammans med SKL genomförs möten för vd och förvaltningschefer. Två möten hölls under året. Bland annat diskuterades aktuella frågor inom SLL, vad som pågår inom K2, stora upphandlingar som krockar, aktuella rapporter och nya prismodeller. Egen regi, stationsfrågor, asylsökandes resor och studentresekonceptet fanns också med på agendan.

Järnvägsnätverket

Svensk Kollektivtrafik har ett nätverk för järnvägsfrågor där aktuella frågor och erfarenheter stäms av, bland annat genom ett flertal arbetsgrupper. Två möten hölls under året och ämnen som togs upp var prioriteringskriterier vid försening, JBS, stationsavtal, lokal- och regionaltågens behov av underhåll, pendeltågsupphandlingen och infrastrukturpropositionen.

Det blev även ett studiebesök på nya stationen Stockholm City.

Informationsdag om tillgänglighet

Som en nystart för satsning på frågor kring tillgänglighet inom den allmänna kollektivtrafiken ordnades en särskild informationsdag. Under dagen fick deltagarna träffa Transportstyrelsen, Konsumentverket, Myndigheten för delaktighet, Trafikverket och Scandic Hotels och fick chansen att ställa frågor, diskutera och ta del av information om hur de arbetar med tillgänglighet.

Företagsförsäljning

Företagsförsäljning är vårt nätverk för alla som arbetar med erbjudanden till företag och organisationer. På årets nätverksträff presenterade Ruter i Oslo, SLL och Resia sina företagsinriktade produkter.

Miljönätverket

Miljönätverket finns för alla som arbetar med miljöfrågor hos medlemmarna. Den första träffen satte fokus på uppdateringar i miljö- och fordonsdatabasen FRIDA. Det andra mötet hade tema elektrifiering och elbussar med det senaste på forskningssidan och framtidens teknik med gästtalare från Chalmers, Lindholmen Science Park och VLAB.

GEMENSAMMA SYSTEM

Genom våra uppföljningssystem följer vi löpande utvecklingen av kollektivtrafiken och stödjer medlemmar i deras verksamhetsutveckling både lokalt och regionalt genom att ta fram underlag för operativa beslut om kollektivtrafik mot ökad kundnöjdhet, effektivitet och hållbarhet. Vi har också verktyg och gemensamma koncept där hela landet kan ta del.



Förarcertifiering - ett branschgemensamt utbildningskoncept

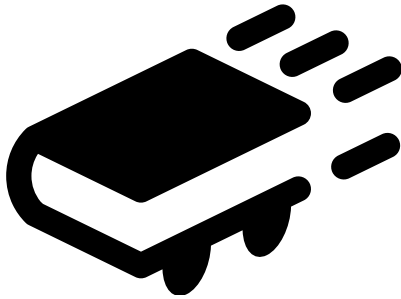
Serviceresor

Konceptet vänder sig till de förare som kör serviceresor. Under året arbetade en arbetsgrupp med att ta fram en ny uppdaterad utbildningshandbok och gjorde omfattande uppdateringar i hela systemstödet. Dalatrafik, X-trafik, Blekingetrafiken och Värmlandstrafik började sin certifiering under våren.

Det innebär att elva av våra medlemmar nu utbildar förarna i service och bemötande och att 1000 förare certifierades under året.

Bussförare

Förarcertifiering Buss är ett branschgemensamt utbildningskoncept för bussförare och har funnits i Sverige i mer än tio år. Arbete har pågått under året med uppdatering av utbildningsmaterial, nytt systemstöd för webbaserat prov och uppdatering av styrdokument.



Studentresekonceptet

Svensk Kollektivtrafik tog tillsammans med sina medlemmar fram ett koncept med gemensamma grundregler och symbol för studentrabatt i kollektivtrafiken. Den gemensamma symbolen som verifierar rätt till reserabatt för studenter togs fram genom en design tävling och placerades på alla Mecenats och Studentkortets kort och appar. Nio medlemmar valde att ansluta sig direkt från start. Konceptet handlar om att skapa gemensamma grundregler kring vem som ska betraktas som en student, inte nivån för rabatter, biljettyper eller vilka regioner som har studentrabatt.

Kollektivtrafikbarometern

Kollektivtrafikbarometern är en branschgemensam resvane-, kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. Under året genomfördes en upphandling av ny leverantör och utveckling av verktyget, bland annat genom att gå över till en kombination av webbsvar och telefon. Syftet var att framtidssäkra Kollektivtrafikbarometern med bibehållen svarsfrekvens och reliabilitet. Medlemmarna medverkade på en workshop kring nya frågeställningar och utformning av analys inför nystarten.

Kollektivtrafikkompassen

Kollektivtrafikkompassen är ett benchmarkingverktyg för stadsbusstrafik med nyckeltal för både trafikutveckling och politik. Undersökningen täcker närmare 70 svenska orter, mer än 3,5 miljoner invånare och ca 390 miljoner resor. Under året har insamling och redovisning av uppgifter fortsatt som grund för en rapport.

FRIDA

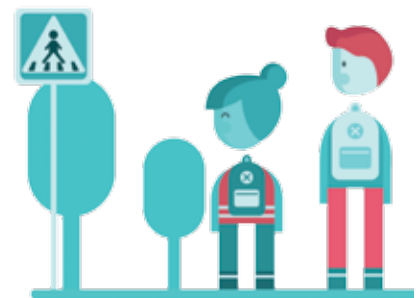
FRIDA är miljö- och fordonsdatabasen för att lagra, sammanställa, visa och följa upp fordonsinformation så att medlemmarna enkelt kan få svar på frågor kring sin egen verksamhet. Arbetet med FRIDA:s nya plattform FRIDA 2 pågick intensivt under året och utrullningen kommer att ske under 2017. De viktigaste förbättringarna i den nya plattformen är användargränssnittet och att inläsning av fordonsdata från trafikföretagen kan göras via API:er. På uppdrag av Svensk Kollektivtrafik påbörjades även en anpassning för biodrivmedlet HVO.

ANBARO

ANBARO är en undersökning för mätning av resenärens upplevda kvalitet för den anropsstyrda trafiken såsom färdtjänst och sjukresor. Drygt 40 000 personer över hela landet som använder färdtjänst eller sjukresor 2015 intervjuades om nöjdhet och kvalitet och totalt täcker undersökningen in färdtjänst och/eller sjukresor i 81 procent av landets kommuner. Resultatet i årets rapport visade att 91 procent är nöjda med både beställning och senaste resan.

Skolskjutsen.se

Varje år åker 400 000 barn i Sverige skolskjuts. För att färden till och från skolan ska bli trygg och säker är det viktigt att informera barnen om vad de ska tänka på gällande säkerhet. Därför tog Svensk Kollektivtrafik tillsammans med Sveriges Bussföretag, Svenska Taxiförbundet och Trygg-Hansa fram informationsmaterial som kan användas vid föräldramöten och skolbesök.



På skolskjutsen.se kan man fritt ladda ner material såsom animerade filmer, färdig lektion och lärarhandledning.

UTREDNING, DIALOG OCH SAMVERKAN



Svensk Kollektivtrafik svarar på remisser, deltar på hearings, är experter i grupper och utredningar och följer branschens utveckling genom statistisk bearbetning och analys. Vi utarbetar också underlag för beslutsprocesser på nationell nivå och bevakar medlemmarnas intressen i EU inom ramen för den internationella kollektivtrafikorganisationen UITP, där det även ingår ett nordiskt samarbete kring EU-frågor.

Svensk Kollektivtrafik och EU

Svensk Kollektivtrafik är medlem i den internationella kollektivtrafikorganisationen UITP. Inom UITP finns organisationen European Union Committee (EUC) som arbetar med kollektivtrafikfrågor inom EU och där deltar Svensk Kollektivtrafik. Inom Marketing Commission, där vi

också deltar, har det bildats flera arbetsgrupper kring kundupplevelse, varumärkesfrågor och försäljning för att ta fram goda exempel och guidelines. Ett av årets möten hölls i maj med Västtrafik som värd.

UITPs världskongress till Stockholm 2019

UITPs styrelse beslutade under året att Stockholm blir värd för Global Public Transport Summit 2019, världens största kollektivtrafikevent, i hård konkurrens med Barcelona och Birmingham. Värdskapet utgör ett samarbetsprojekt mellan Trafikförvaltningen SLL, Svensk Kollektivtrafik, Stockholms Convention Bureau och Stockholmsmässan.

EU-ansökan om anropsstyrd trafik

Svensk Kollektivtrafik var lead partner i en samordnad ansökan om EU-medel för projekt inom anropsstyrd trafik, *Horizon 2020*. Projektet omfattar verktyg för trafikplanering, utvecklade sätt att mäta nöjdhet, affärsmodeller och utvecklad tillgänglighet. Nio medlemmar var med i ansökan, som behandlas under 2017.

Politiska omvärldsanalyser

Som del i vår medlemservice tog Svensk Kollektivtrafiks fram aktuella omvärldsanalyser under året. Tyngdpunkten låg på politiska beslut, utredningsförslag och regeringsuppdrag som kommer att påverka kollektivtrafikens utveckling i Sverige, bland annat höjda infrastrukturanslag, flerpartiuppställning om utvecklad klimatpolitik, färre regioner och översyn av kollektivtrafiklagen.

Självkörande fordon

Svensk Kollektivtrafik deltog i Näringsdepartementets referensgrupp för utredningen Självkörande Fordon på väg. Utredningen analyserar vilka regelförändringar som behövs för en introduktion av förarstödjande teknik och helt eller delvis självkörande fordon på väg. Man ska lämna förslag i syfte att skapa bättre rättsliga förutsättningar för försök med självkörande fordon i allmän trafik och introduktion av sådana fordon i allmän trafik. Utredaren ska lämna en konsekvensanalys av de förslag som lämnas, inklusive finansiella konsekvenser.

Resenärsrättigheter

Svensk Kollektivtrafik stöttade medlemmarna inför ny lagstiftning om resenärsrättigheter som startade 1 april, bland annat med att ta fram regelverk som fungerar både för organisationen och också resenärerna. Viktiga frågor var även hur begreppet "resegaranti" ska hanteras, hur man ska säkra upp ansvaret för säljande och trafikentreprenörer och hur man ska hantera kvalitetsavgifter och regressrätt. Svensk Kollektivtrafik framförde kritik mot den nya lagen, bland annat under Persontrafik. Inför starten för den nya lagen hölls även en workshop tillsammans med Samtrafiken med stor uppslutning. Deltagarna fick diskutera förhållningssätt, behov av information, åtgärder och aktiviteter för att uppfylla den nya lagen.

Uppföljning av kollektivtrafiklagen

Trafikutskottet fick i uppdrag att följa upp kollektivtrafiklagen och Svensk Kollektivtrafik har haft en inledande dialog med de som arbetar med uppföljningen. Utskottet ska utifrån ett resenärsperspektiv följa upp lagens effekter när det gäller samordning, bytespunkter, biljett- och betalsystem, kostnadsutveckling för resenärerna och fördubblingsmålet.

Referensgrupper om samverkan

Svensk Kollektivtrafik och medlemsrepresentanter har deltagit i Trafikverkets referensgrupper rörande förbättrad samverkan i branschen samt kring kvalitetsavgifter samt marknadsanpassad planering av kapacitet (MPK) och modern trafikledning (NTL) med syfte att effektivisera planering och trafikledningen i samband med att nya IT-stöd tas i drift.

Bankmöten

Tillsammans med Veritas, Svensk Handel och Swepark har Svensk Kollektivtrafik träffat de svenska storbankerna regelbundet i diskussioner om kortbetalning, bland annat kring kontaktlös betalning och harmonisering av limitnivåer.

Regeringens framtidsgrupp

Reformera eller avskaffa reseavdraget, förmånsbilsreglerna och andra system som gynnar bilåkande. Underlätta istället för arbetsgivare att stötta kollektivtrafikresande och cyklar. Det föreslogs i slutrapporten för en av regeringens framtidsgupper, Analysgruppen för grön omställning, där Svensk Kollektivtrafik medverkat.

RTAF-rådet

Svensk Kollektivtrafik har deltagit i RTAF-rådet, Rådet för tillgänglighet och Användbarhet för personer med funktionsnedsättning. Syfte och övergripande mål är att genom dialog och samråd både nationellt och regionalt åstadkomma förutsättningar för genomförande av de nationella funktionshinderspolitiska målen i transportsystemet på effektivaste och bästa sätt.

Hearing om taxameter

Regeringen anordnade en hearing där Svensk Kollektivtrafik medverkade, gällande regeringens uppdrag att utreda reglerna för samåkning mellan privatpersoner samt om personbilar för yrkesmässig personbefordran ska ha obligatorisk taxameter. Vår ståndpunkt var att det bör råda liknande villkor för framförande av buss och personbil när de används i kollektivtrafik.



UTREDNING, DIALOG OCH SAMVERKAN

Järnvägsfrågor på agendan

Svensk Kollektivtrafik har under året satsat mycket på frågor som rör järnväg och kollektivtrafik. Svensk Kollektivtrafiks medlemmar står för en stor del av järnvägstrafiken i Sverige och därför är vi engagerade i en rad grupper och samarbeten för att förbättra och påverka utvecklingen inom järnväg. Ett exempel är arbetet med Trafikverkets punktlighetssamarbete TTT, där Svensk Kollektivtrafik under året funnits representerade i ett flertal grupper, eftersom punktlighet är en avgörande fråga för om resenärerna väljer att åka kollektivt eller inte. En sådan grupp är fordonsggruppen, som under året tagit fram ett antal nyckeltal i arbetet med att minska förseningar orsakade av fel på fordon/vagn och även arrangerat en workshop för att öka fokus på dessa frågor.

Nätverk och arbetsgrupper

Många medlemmar var aktiva i Järnvägsnätverket och de arbetsgrupper som hör till nätverket. Den järnvägsstrategiska arbetsgruppen hade flera möten under året och fokuserade

främst på infrastrukturpropositionen och erbjudandet till resenären. Under året tillkom även en ny arbetsgrupp, Stationsarbetsgruppen, som fokuserar på frågor kring ansvar för olika delar av stationsinfrastrukturen, stationstjänstvtalen och innehållet i "Stationshandboken".

Järnvägspolitisk strategigrupp

Det bildades även en järnvägspolitisk strategigrupp under året. Mötena ägnades åt frågor som ramavtal och kanalstrategier, behovet av det regionala järnvägsnätet samt vikten av att järnvägsinfrastrukturen får resurser till underhåll och reinvesteringar för att skyndsamt återställa banorna till det skick som kan förväntas.

JBS - samarbete med branschens aktörer

Aktörerna i järnvägsbranschen stärkte under året sitt samarbete på flera fronter genom det nybildade Järnvägsbranschens samarbetsforum (JBS).

Ordförande blev Kent Johansson. Svensk Kollektivtrafik deltog i arbetet och representerade våra mindre medlemmar. Skånetrafiken, Trafikförvaltningen SLL och Västtrafik delar på en ytterligare plats i JBS. JBS fokuserar på punktlighetssamarbetet i TTT (Tillsammans för Tåg i Tid), MPK (Marknadsanpassad Planering av Kapacitet), Stärkt Branschsamverkan samt att skapa och dela en gemensam kultur för hur gemensamt förbättringsarbete och branschsamarbete ska bedrivas framöver.

Satsning regionalt

I samarbete med SKL arrangerades ett möte där Västra Götalandsregionen berättade om sitt arbete med att synliggöra de regionala järnvägarnas betydelse, banor som Trafikverket idag kallar lågtrafikerade. Svensk Kollektivtrafik medverkade under året till att driva påverkansarbete för att utveckla de regionala banorna snarare än att avveckla. Som start togs en mall fram för att medlemmar ska kunna inrapportera samhällsnyttoaspekter per bana för en nationell kartläggning.



Medlemmar träffade Trafikutskottet

Riksdagens trafikutskott bjöd in till öppen utfrågning om *Ett ökat kollektivt resande för framtiden*. Representanter från branschen fick berätta om branschens utmaningar och möjligheter. Tre av dem var från Svensk Kollektivtrafiks medlemmar. De berättade hur de arbetar med kollektivtrafikfrågor idag och gav tydliga budskap kring vad som behövs i framtiden.

Vi är en del av TP SAMS

Svensk Kollektivtrafik blev en del av Transportsektorns samverkan inför samhällsstörningar (TP SAMS), ett transportslagsövergripande forum för branschorganisationer och myndigheter med syfte att stärka samverkan och hantera samhällsstörningar vid krissituationer. TP SAMS etableras under perioden 2015-2017 med statligt stöd via Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB.

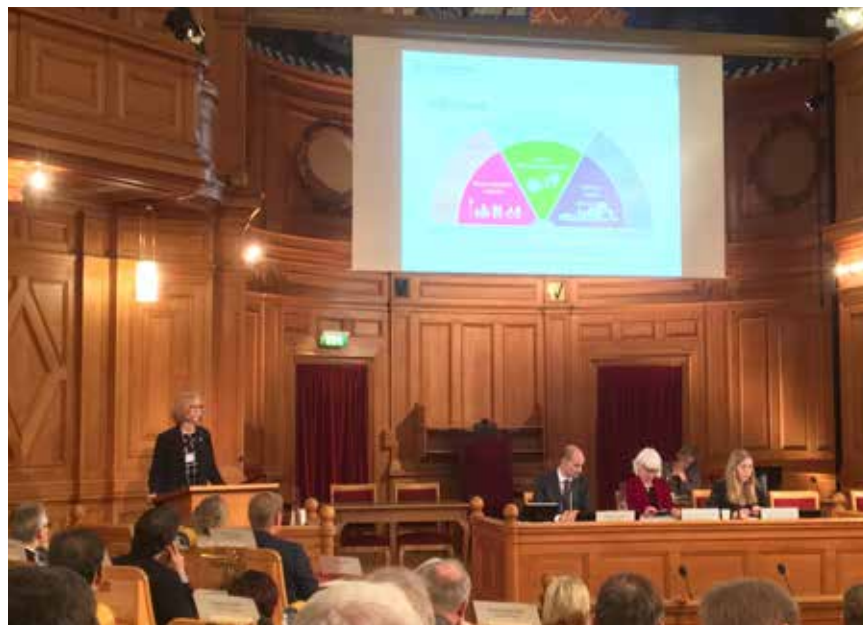
I oktober genomfördes en krisövning för att skapa samsyn för effektivare hantering vid kriser.

Framtidens trafik i Stockholm

Framtiden och trafiken i Stockholm var i fokus på ett seminarium som ordnades av Liberalerna i Stockholm och Svensk Kollektivtrafik var med och talade. Budskapet var att trots spännande framtidsvisioner om självkörande fordon så får man inte glömma bort att tunnelbana, pendel, regionaltåg och bussar kommer att vara viktigast även år 2050.

Samverkan och dialog med myndigheter

Svensk Kollektivtrafik har deltagit i en rad grupper och råd under året, bland annat Trafikverkets persontransportråd som är ett forum för dialog med trafikverkets samverkanspartners, Transportstyrelsens "Bussgrupp" för EU/FN-standardisering av fordon och Trafikverkets samråd om extra medel till kollektivtrafik i landsbygden. Tillsammans med Sveriges Bussföretag och SKL har en uppvakning av generaldirektören för Medlingsinstitutet genomförts med budskapet att Arbetskostnadsindex (AKI) åter ska bli en del av Sveriges officiella statistik och att staten därmed även tar kostnaderna för framtagandet.



Aktuell forskning för framtiden

För att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas framåt måste den vara kunskapsbaserad och därför samverkar Svensk Kollektivtrafik med akademi och näringsliv för att lyfta fram och implementera aktuell forskning. Under året har det löpande pågått samverkan med Nationellt kollektivtrafikcentrum, K2 och SAMOT. Svensk Kollektivtrafik deltog även i SAMOT:s Nätverk för tjänsteinnovation. Blekinge tekniska högskola genomförde ett projekt kring beslutsstöd för införande av elbussar i linjetrafik där Svensk Kollektivtrafik deltog. Vi var även medsökande i en forskningsansökan till Vinnova med rubriken *Innovationens drivande*

kraft för ökat resande med syftet att studera hur olika former av innovationer inom kollektivtrafikområdet påverkar tillgängligheten. Dessutom medverkade Svensk Kollektivtrafik i Regeringskansliets Framtidsråds analysgrupp Grön omställning & konkurrenskraft.

Transportsystem i Norden

Svensk Kollektivtrafik deltog i lanseringen av tankesmedjan Global Utmanings rapport *Nordic transport ways*, där de inkluderat alla typer av aktörer i transportkedjan för att skapa en helhetssyn på framtidens transportsystem. Svensk Kollektivtrafik var en del i arbetsgruppen.

UTREDNING, DIALOG OCH SAMVERKAN

Seminarium om Serviceresor

Svensk Kollektivtrafik och Svenska Färdtjänstföreningen samarrangerade ett seminarium kring upphandlingsfrågor för serviceresor med forskare, myndigheter och kollegor i branschen. Fokus låg på de sociala aspekterna i upphandling och samråd inför upphandling.

Trygg kollektivtrafik

En nationell konferens arrangerades i samarbete med Stiftelsen Tryggare Sverige om hur man kan öka tryggheten i kollektivtrafiken. Goda exempel och konkreta och åtgärder visades upp, bland annat från New York och Göteborgs Spårvägar.

GSM-R och GSM

Svensk Kollektivtrafik deltog tillsammans med SLL i Näringsdepartementets styrgrupp för samförstånds-lösning mellan GSM-R och GSM-kommunikation för att möjliggöra en bra övergångsperiod till det nya system som startade 1 juli 2016.

RAPPORTER

INFRASTRUKTUR OCH FUNKTIONELLA REGIONER

Svensk Kollektivtrafik tog fram en rapport med syfte att analysera vilka kollektivtrafikåtgärder som behöver göras för att de framtida storregionerna ska bli funktionella. I rapporten användes Småland-Östergötlandsregionen som fallstudie.

FÖRDUBBLING MED POLITISKA ÅTGÄRDER

Det går att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. Det visade en idéstudie som togs fram av Partnersamverkan. I studien presenterades tre olika paket av åtgärder som alla når målet. Det samhällsekonomiskt mest effektiva skulle enligt idéstudien vara att satsa på ett kombinerat paket av både kollektivtrafikfrämjande och privatbilshämmande åtgärder.



AVSTÅNDSBEROENDE RESEAVDRAG

Svensk Kollektivtrafik tog fram ett förslag till avståndsberoende reseavdrag som vidgar arbetsmarknadsregionerna och minskar utsläppen. Dessutom minskar det möjligheterna att fuska samt bidrar till att öka jämställdheten mellan könen och minskar skillnaderna mellan hög- och låginkomsttagare.

ANALYS OCH FÖRSLAG KRING KOLLEKTIVTRAFIKLAGEN

De viktigaste frågorna vid översynen av regelverken för kollektivtrafiken är att analysera och lägga fram förslag om hur kollektivtrafikandelen och samhällsnyttan ska ökas. Det skrev Svensk Kollektivtrafik i ett positionspapper inför den aviserade översynen av kollektivtrafiklagstiftningen.

VERKSAMHETSSTÖD OCH AFFÄRSSTÖD

En av Svensk Kollektivtrafiks uppgifter är att utveckla och följa upp riktlinjer och rekommendationer utifrån nationellt politiskt fastställda mål. Därför erbjuder vi våra medlemmar program för bland annat miljö och uppföljningssystem och underlättar avtalsprocessen genom branschgemensamma modellavtal och avtalsbilagor.



En del av Partnersamverkan

Svensk Kollektivtrafik är en del av Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik där vi tillsammans med andra branschorganisationer arbetar aktivt för att ta tillvara på kompetensen kring avtalsfrågor hos trafikföretag, beställare och andra berörda parter.

Svensk Kollektivtrafik lämnade under året över ordföranderollen för Partnersamverkan till SKL men fortsatte att projektleda den löpande kommunikationen med nyheter, utskick och uppdateringar på webben. Ett gemensamt seminarium genomfördes i Almedalen kring en rapport om fördubblingens marknadsandel. Under hösten pågick arbetet med att ta fram en uppdaterad avsiktsförklaring för Partnersamverkans verksamhet 2017.

Avtalsprocessen från plan till avtal

Inom Partnersamverkan har vi utvecklat Avtalsprocessen, som konkret visar hur man som beställare ställer funktionella krav istället för de detaljerade önskemål som riskerar att öka kostnaderna i kollektivtrafiken. I processen ingår branschgemensamma avtalsrekommendationer inklusive modellavtal för tjänstekoncessionsavtal, resandeincitamentsavtal, produktionsavtal, samverkansavtal samt modellavtal för anropsstyrd trafik och kravbilagor.

Indexrådet

Det branschstyrda Indexrådet fastställde rekommendationer för taxi-index för anropsstyrd trafik och HVO-Index och fortsatte även att ta fram RME-Index. Rekommendationerna togs fram i samarbete med SCB. Indexrådet påbörjade även ett analysarbete gällande räntekomponenten i indexkorgen för busstrafik.



Ny version av modellavtalen

Kollektivtrafikens Avtalskommitté – Kolla - har som uppgift att utveckla, förvalta och sprida kunskap om de dokument och verktyg som ingår i kollektivtrafikens avtalsprocess. En ny version av kollektivtrafikbranschens gemensamma avtalsrekommendationer för buss, spårtrafik och anropsstyrd trafik togs fram under året: Modellavtal 2016. Det består av handlingar som ska ingå i ett komplett trafikavtal, med modellavtal för tjänstekoncessionsavtal, resandeincitamentsavtal, produktionsavtal, samverkansavtal samt mallavtal för anropsstyrd trafik. Under hösten hölls en träff för de som ville veta mer om hur modellavtalen används. Kolla tog även fram rekommendationer kring införande av vitesregler och bonusregler i modellavtalen, rekommendationer kring ansvar och tillvägagångssätt vid krånglande biljett- och viseringsutrustning samt en guide med handfasta råd om hur man kan dra nytta av Avtalsprocessen kring upphandling av skolskjuts med buss. Dessutom fastställdes en ny version av Buss 2014.

DEBATTARTIKLAR

FÖRSLAGEN LÖSER INTE JÄRNVÄGSPROBLEMEN

Utredningen om järnvägens organisation skapar inte bättre förutsättningar för att öka kollektivtrafikresandet - snarare sämre, skrev Svensk Kollektivtrafik i en artikel i Dagens Samhälle där bland annat ordförande Ulf Nilsson uttalade sig om att utredningens förslag kommer att öka byråkratin i stället för att lösa järnvägens problem och att målet om att fördubbla resandet med kollektivtrafiken blir svårare att nå.

GRÖN OMSTÄLLNING KRÄVER STABILA REGLER

De senaste årens gröna omställning av busstrafiken riskerar att stanna av om kollektivtrafiken inte får ett genomtänkt, hållbart och långsiktigt regelverk om beskattning av biobränslen som gynnar en fortsatt grön omställning, skrev Svensk Kollektivtrafik i Dagens Samhälle tillsammans med Sveriges

Bussföretag. I artikeln uppmanades de politiska beslutsfattarna att samråda med branschen för att få fram långsiktigt hållbara spelregler för en fossilfri bussflotta även efter 2018 resp. 2020.

SATSA PÅ GODSTRAFIK PÅ SJÖN

I stället för att transportera stora mängder gods på tåg eller lastbil från norra till södra Sverige är det betydligt mer effektivt att så snabbt som möjligt få ut godset på sjön. Det skulle frigöra kapacitet i tågtrafiken och minska trängseln på vägarna, skrev ordförande Ulf Nilsson i Dagens Samhälle med Niklas Nordström (S).

ÖKAT RESANDE SVETSAR SAMMAN NYA REGIONER

Utbyggd regional kollektivtrafik är helt avgörande för att den kommande regionreformen ska bli en framgång. Vill regeringen förbättra sysselsättningen, bostadsförsörjningen och

den ekonomiska tillväxten måste det regionala resandet underlättas, skrev Ulf Nilsson och Tommy Levinsson från Svensk Kollektivtrafiks styrelse i Dagens Samhälle. Det som behövs är statliga investeringar i banor för regional trafik som ger kort restid, hög turtäthet och hög kapacitet.

SKJUT FRAM ERTMS

Skjut på utbyggnaden av EUs signal-system ERTMS tills det är driftsäkert, sänker kostnaderna och ökar kapaciteten. Först då kan ERTMS stärka tågtrafikens konkurrenskraft och bidra till regeringens mål om att Sverige ska bli ett av de första fossilfria välfärdsländerna, skrev Svensk Kollektivtrafik i Svenska Dagbladet.



REMISSVAR

UTVECKLA ISTÄLLET FÖR ATT AVVECKLA

Utveckla istället för att avveckla trafiken på de banor som kallas lågtrafikerade banor. Det skrev Svensk Kollektivtrafik i sitt remissvar om Trafikverkets inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029. Många av dessa banor är högtrafikerade med regional trafik och utgör stommen för effektiva transporter i växande arbetsmarknadsregioner.

FORTSÄTT MED AMBITIÖS KLIMATSTRATEGI

Det är mycket viktigt att Sverige bedriver en ambitiös och långsiktigt hållbar klimatpolitik. Svensk Kollektivtrafik är därför positiv till förslagen som ska leda till att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser samt att utsläppen ska vara minst 85 procent lägre än utsläppen år 1990. Det framgick av svaret till Miljömålsberedningens delbetänkande.

REMISSVAR

FÖR TIDIGT ATT UTVÄRDERA TAXIPROVET

Det är för tidigt att utvärdera provet i lokalkännedom som infördes för taxiförare förra året. Provet måste få en rimlig tid att ge effekt i branschen innan det ifrågasätts. Det är också viktigt att lyfta förståelsen för hur man hanterar modern teknik, förmåga att kommunicera med sin trafikledning när man behöver hjälp och förmåga att agera smart vid trafikstörningar och avstängda gator. Det framgick av ett remissvar till Näringsdepartementet.

ÖKA FORSKNINGEN FÖR OMSTÄLLNING AV SYSTEM

Energiforskningsanslaget bör öka för att snabba på utvecklingen mot ett hållbart transportsystem. Omställningen kräver forskningsinsatser kring energieffektivisering av fordon, utveckling av resurseffektiva el- och hybridfordon samt förnybara drivmedel. Det skrev Svensk Kollektivtrafik i ett remissvar till Miljö- och energidepartementet gällande strategin för forskning och innovation för åren 2017–2020.

TILLÄGGSavgIFT I KOLLEKTIVTRAFIK

Svensk Kollektivtrafik välkomnade Näringsdepartementets förslag om översyn av den befintliga lagstiftningen om tilläggsavgifter, men ansåg att lagförslaget inte går tillräckligt långt för att anpassa reglerna efter framtidens krav. Det behöver bland annat kompletteras så att kontrollpersonal får befogenhet att kvarhålla resenär som vägrar att legitimera sig.

KRITIK AV TRANSPORT- STYRELSENS RUTINER

Arbetsättet behöver ändras inom Transportstyrelsen för att inte svenska intressen och erfarenheter i järnvägsfrågor helt ska bli bortdribblade på EU-arenan. Den kritiken framförde Svensk Kollektivtrafik i ett remissvar och uppmanar myndigheten att skyndsamt upprätta rutiner för en förbättrad hantering och dialog.

BIDRAG TILL FOSSILFRI STRATEGI

Energimyndigheten har fått regeringens uppdrag att ta fram en strategi för fossilfri transportsektor. För att öka kollektivtrafikandelen och växla över till ett mer transportsnålt samhälle föreslog Svensk Kollektivtrafik bland annat att reseavdraget görs färdmedelsneutralt och avståndståndsberoende, att ökat kollektivtrafikresande prioriteras i infrastrukturplaneringen samt att stadsmiljöavtalen utvecklas och förstärks.

GÅ INTE LÄNGRE ÄN VAD EU-RÄTTEN KRÄVER

Det finns inga skäl till att i svensk rätt föreskriva konkurrensutsättning i större utsträckning än vad EU-rätten kräver. Inte heller finns det skäl att inskränka de regionala kollektivtrafikmyndigheternas handlingsutrymme att organisera den regionala kollektivtrafiken. Det skrev Svensk Kollektivtrafik i ett remissyttrande angående upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster.

SKATTEFÖRSLAG MED EKONOMISKA KONSEKVENSER

Det är i grunden positivt att det införs ett s.k. bonus-malussystem för nya lätta fordon enligt en utredning från Finansdepartementet, eftersom det bland annat ökar efterfrågan på fordon med lägre koldioxidutsläpp. De skatteförändringar som utredningen föreslår kommer att få ekonomiska konsekvenser för RKM, landsting/regioner och kommuner, skrev Svensk Kollektivtrafik i sitt svar.

ÅTGÄRDER FÖR MINSKAT UTSLÄPP AV VÄXTHUSGASER

Trafikverkets ambitionsnivå är för låg när det gäller förslag på hur man ska minska utsläppen. Det skrev Svensk Kollektivtrafik i sitt svar på Trafikverkets remiss och ställde sig istället bakom Miljömålsberedningens ambitionsnivå och tidigare konkreta förslag.

AVGIFTER INOM TRANSPORT- STYRELSENS VERKSAMHET

Svensk Kollektivtrafik ifrågasatte Transportstyrelsens finansieringsmodell i ett svar gällande förslag för finansiering. Den största delen av Transportstyrelsen verksamhet borde ses som myndighetsutövning och därmed vara anslagsfinansierad, även när det gäller tillsyn, tillstånd och registerhållning.

ALLTFÖR HÖGA KOSTNADER FÖR HÖGHASTIGHETSANOR

Svensk Kollektivtrafik ser med mycket stor oro på de kraftigt stigande kostnaderna för höghastighetsbanorna och underströk i ett remissvar till Näringsdepartementet att varken investeringskostnaderna eller kostnaderna för räntor får tränga undan andra infrastrukturprojekt som är viktiga för den regionala och lokala kollektivtrafiken.

REMISSVAR

HÖJ INTE BELOPPSGRÄNSEN FÖR RESEAVDRAG

Svensk Kollektivtrafik framförde kritik gällande Finansdepartementets förslag att höja beloppsgränsen för reseavdrag för att undvika att de som arbetspendlar med kollektivtrafik istället för med bil ska få göra avdrag. Detta motverkar de transportpolitiska målen och kollektivtrafikbranschens fördubblingsmål och försvagar de ekonomiska incitamenten att välja kollektivtrafiken istället för bil.

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR SJÄLVKÖRANDE FORDON

Det är viktigt att skapa förutsättningar för försök med självkörande kollektivtrafikfordon. Det skrev Svensk Kollektivtrafik om utredningen *Vägen till självkörande fordon*. Detta kan leda till att det utvecklas nya former av transporter och resetjänster inom kollektivtrafiken och för att fordon som går i kollektivtrafik ska fungera ändamålsenligt för resenärerna.

TRAFIKVERKETS FÖRSLAG PÅ TRAFIKERINGSAVTAL

Svensk Kollektivtrafik lämnade synpunkter på förslag till avtalsreglering i relationen Trafikorganisations-Trafikoperatör-Trafikverket. I svaret framgår att Svensk Kollektivtrafik förordar avtalsvarianten Trafikorganisationsavtal/Trafikoperatörsavtal, trots att de flesta medlemmar oftast tecknar vanliga Trafikavtal och delegerar visst ansvar och befogenhet.

UTREDNING OM FRAMTIDENS NATTÅG

Ett djupare svar saknas på varför staten väljer att lägga resurser på att upprätthålla just nattågstrafiken. Det behövs nationella mål för kollektivtrafiken och ett genomarbetat nationellt trafikförsörjningsprogram för det nationella åtagandet utifrån dessa mål. Det framgår av Svensk Kollektivtrafiks svar angående Trafikverkets utredning Nattågstrafik efter 2018.

TILLGÄNGLIGHETSPLAN BEHÖVER FÖRTYDLIGAS

Transportstyrelsen behöver förtydliga sitt förslag för att undanröja tillgänglighets hinder i tåg och på stationer. Detta gäller mindre arbeten som inte kräver nytt godkännande från Transportstyrelsen, kommande inventeringar och av station manager. Det framgick i remissvaret till Transportstyrelsen angående förslaget till svensk genomförandeplan.

FUNKTIONELLA REGIONER KRÄVER RIKTADE ANSLAG

Det regionala resandet måste underlättas om regeringen vill förbättra sysselsättningen, bostadsförsörjningen och den ekonomiska tillväxten i den nya regionreformen. Därför behövs även riktade anslag utöver planerade infrastruktursatsningar, skrev Svensk Kollektivtrafik angående Indelningskommitténs betänkande *Regional indelning – tre län*.

ORGANISATION



Svensk Kollektivtrafiks högsta beslutande organ är årsstämman, som utser föreningens styrelse och lekmannarevisorer. Styrelsen och lekmannarevisorerna nomineras av en valberedning. Styrelsen utser en verkställande direktör som leder föreningens arbete, vilket utförs av servicebolaget Svensk Kollektivtrafik Service AB.

Svensk Kollektivtrafik har två medlemskategorier; aktiva och associerade medlemmar

- Svensk Kollektivtrafik stödjer sina medlemmar i arbetet med att utveckla kollektivtrafiken. Det gäller oavsett om verksamheten bedrivs i bolagsform eller integrerad i de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, RKM.
- Våra aktiva medlemmar erbjuder lokal och regional kollektivtrafik med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och båt i Sverige.
- Svensk Kollektivtrafik har också associerade medlemmar vilka är

intresseorganisationer, leverantörer och konsulter till branschen.

Svensk Kollektivtrafiks verksamhet finansieras på flera sätt:

- Genom medlems- och serviceavgifter. Medlemsavgiften är 10 % av ett basbelopp och serviceavgiften för aktiva medlemmar är baserad på antalet invånare i länet.
- Genom intäkter i form av deltagaravgifter för konferenser.
- Genom extern medfinansiering av särskilda projekt.

ORGANISATION

Styrelse

Vald vid årsstämman 2015 för en tid av 4 år. På årsstämman 2016 utsågs ersättare för Nanna Wikholm (S) och Thomas Hägg (S).

Ordförande

- Ulf Nilsson (S), Regionförbundet samt Trafikstyrelsen i Kalmar län, ordförande
- Ulrika Frick (MP), Västra Götalandsregionen, 1e vice ordförande
- Fredrik Ahlstedt (M), Landstinget i Uppsala län, 2e vice ordförande

Styrelseledamöter

- Nanna Wikholm (S) SLL, Trafiknämnden (t o m 2016-10-18)
- Talla Alkurdi (S), SLL Trafiknämnden (fr o m 2016-10-18)
- Thomas Hägg (S) Länstrafiken i Jämtlands län AB (t o m 2016-10-18)
- Mona Modin Tjulin (S) Länstrafiken i Jämtlands län AB (fr o m 2016-10-18)
- Yvonne Stålnacke (S) Regionala Kollektivtrafikmyndigheten, Norrbotten
- Stefan Svalö (S) Region Skåne, Kollektivtrafiknämnden
- Kristoffer Tamsons (M) SLL, Trafiknämnden

- Ann-Charlotte Wiesel (M) Region Kronoberg, Trafiknämnden
- Sven Sunesson (C) Region Kronoberg, Trafiknämnden
- Cristina Glad (L) Region Skåne, Kollektivtrafiknämnden

Styrelsesuppleanter

- Inga-Britt Kronnäs (S) Dalatrafik AB
- Tommy Levinsson (S) Landstinget Västmanland, Kollektivtrafiknämnden
- Margareta Rönngren (S) Länstrafiken i Västerbotten AB
- Alex Bergström (S) Västtrafik AB
- Florian Stamm (MP) Länstrafiken i Jämtlands län AB
- Marie Lindén (V) Västtrafik AB
- Christian Gustavsson (M) AB Östgötatrafiken
- Andreas Löwenhök (M) Länsstrafiken i Västerbotten AB
- Emma Köster (M) Region Skåne, Kollektivtrafiknämnden
- Jonny Lundin (C) Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län
- Eva Johnsson (KD) Region Kronoberg, Trafiknämnden.

Lekmannarevisorer

Fr o m årsstämman 2015.

Ordinarie

- Staffan Holmberg (S) SLL
- Per-Erik Wåglin (L) Länstrafiken i Jämtlands län AB

Suppleanter:

- Anders Nilsson (V) Region Värmland, Kollektivtrafiknämnden
- Anders Sellström (KD) Länstrafiken i Västerbotten AB

Personal

Kontoret har under året haft följande anställda:

- Mattias Adell
- Mattias Andersson
- Helena Leufstadius (fr maj 2016)
- Ingegerd Persson (t o m aug 2016)
- Lars Sandberg
- Stefan Sedin (t o m mars 2016)
- Anita Stenhardt

EKONOMI



Det ekonomiska resultatet för 2016 presenteras i bifogade resultat- och balansräkningar för Svensk Kollektivtrafik och Svensk Kollektivtrafik Service AB.

Verksamheten i föreningen Svensk Kollektivtrafik utförs i dotterbolaget Svensk Kollektivtrafik Service AB, där även tillgångar och avtal finns. All personal är anställd i servicebolaget. Bolagets verksamhet finns reglerad genom särskilda stämmodirektiv från föreningen.

EKONOMISK REDOVISNING

Svensk Kollektivtrafik, föreningen Org nr 802002-1500

Styrelsen avger följande årsredovisning
för räkenskapsåret 2016.

<i>INNEHÅLL</i>	<i>SIDA</i>
Förvaltningsberättelse	21
Resultaträkning	22
Balansräkning	23
Noter	24
Revisionsberättelse	25

Om inte annat särskilt anges, redovisas alla belopp i kronor.
Uppgifter inom parentes avser föregående år.

Förvaltningsberättelse

VASENTLIGA HANDELSER UNDER RAKENSKAPSÅRET

Föreningen redovisar per 2016-12-31 ett negativt Eget Kapital om 2 922 096 sek. Styrelsen har med anledning av det tagit fram en plan för att återställa det egna kapitalet under en tvåårsperiod. Ett steg i detta är att höja medlemsavgiften i föreningen från 35 000 kr till 150 000 kr. Styrelsen har kallat till en extra föreningsstämma som kommer att hållas den 3 maj 2017, där beslut om höjd medlemsavgift kommer att tas. Styrelsen anser att de åtgärder man har tagit är tillräckliga för att säkerställa föreningens fortlevnad.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE (TKR)

	2016	2015	2014	2013	2012
Medlemsavgifter	770	805	102	103	103
Nettoomsättning	579	47			
Resultat efter finansiella poster	-3 032	-295	-855	-564	-629
Balansomslutning	2 630	1 144	1 144	1 144	1 144

ÄGARFÖRHÅLLANDEN

Verksamheten bedrivs i det helägda dotterbolaget, Svensk Kollektivtrafik Service AB, 556412-2983, med säte i Stockholm.

FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION

Till föreningsstämmans förfogande står följande medel:

Balanserade vinstmedel	40 372
Årets resultat	-3 032 468
	-2 992 096
Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras så att i ny räkning överföres	-2 992 096
	-2 992 096

Resultaträkning

	Not	2016	2015
FÖRENINGENS INTÄKTER			
Medlemsavgifter		770 000	805 000
Övriga verksamhetsintäkter		579 433	47 523
Summa föreningens intäkter		1 349 433	852 523
FÖRENINGENS KOSTNADER			
Övriga externa kostnader		-4 380 937	-1 147 891
Summa föreningens kostnader		-4 380 937	-1 147 891
Verksamhetsresultat		-3 031 504	-295 368
RESULTAT FRÅN FINANSIELLA INVESTERINGAR			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		7	-
Räntekostnader och liknande resultatposter		-971	-
Summa resultat från finansiella investeringar		-964	0
Resultat efter finansiella poster		-3 032 468	-295 368
Skatt		-	-79 329
ÅRETS FÖRLUST		-3 032 468	-374 697

Balansräkning

	Not	2016-12-31	2015-12-31
TILLGÅNGAR			
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	2	1 000 000	1 000 000
Summa anläggningstillgångar		1 000 000	1 000 000
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		4 500	-
Övriga kortfristiga fordringar		34	-
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		545 025	-
		549 559	0
Kassa och bank		83 814	143 890
Summa omsättningstillgångar		633 373	143 890
SUMMA TILLGÅNGAR		1 633 373	1 143 890
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
EGET KAPITAL			
Balanserat kapital	3	40 372	415 069
Årets resultat		-3 032 468	-374 697
Summa eget kapital		-2 992 096	40 372
LÅNGFRISTIGA SKULDER			
Skulder till koncernföretag		4 383 223	1 011 689
Summa långfristiga skulder		4 383 223	1 011 689
KORTFRISTIGA SKULDER			
Leverantörsskulder		170 166	-
Skatteskulder		-	79 329
Övriga kortfristiga skulder		3 197	-
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		68 883	12 500
Summa kortfristiga skulder		242 246	91 829
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		1 633 373	1 143 890

Noter

• Not 1. REDOVISNINGS- OCH VÄRDERINGSPRINCIPER

Redovisningsprinciper

Tillämpade redovisningsprinciper överensstämmer med årsredovisningslagen samt uttalanden och allmänna råd från Bokföringsnämnden för ideella föreningar. När allmänna råd från Bokföringsnämnden saknas har vägledning hämtats från Redovisningsrådets rekommendationer och i tillämpliga fall från uttalanden av FAR. När så är fallet anges detta i särskild ordning nedan. Principerna är oförändrade jämfört med föregående år.

Värderingsprinciper m m

Tillgångar, avsättningar och skulder har värderats till anskaffningsvärden om inget annat anges nedan.

Fordringar

Fordringar har upptagits till de belopp varmed de beräknas inflyta.

Koncernförhållanden

Bolaget är moderbolag, men med stöd av ÅRL 7 kap 3 § upprättas inte någon koncernredovisning.

• Not 2. ANDELAR I KONCERNFÖRETAG

	2016-12-31	2015-12-31
Ingående anskaffningsvärden	1 000 000	1 000 000
Utgående anskaffningsvärden	1 000 000	1 000 000
Redovisat värde	1 000 000	1 000 000

• Not 3. EGET KAPITAL

	Balanserat kapital	Totalt eget kapital
Ingående balans	40 372	40 372
Årets resultat	-3 032 468	-3 032 468
Utgående balans	-2 992 096	-2 992 096

Stockholm 10 april 2017, PER CAPSULAM

Ulf Nilsson <i>Ordförande</i>	Helena Leufstadius <i>Verkställande direktör</i>	Fredrik Ahlstedt
Ulrika Frick	Cristina Glad	Mona Modin Tjulin
Yvonne Stålnacke	Sven Sunesson	Stefan Svalö
Kristoffer Tamsons	Ann-Charlotte Wiesel	Talla Alkurdi

REVISIONSBERÄTTELSE

Till föreningsstämman i Svensk Kollektivtrafik Organisationsnummer 802002-1500

RAPPORT OM ÅRSREDOVISNINGEN

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Svensk Kollektivtrafik för år 2016.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av föreningens finansiella ställning per den 31 december 2016 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att föreningsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionsssed i Sverige.

Revisorernas ansvar enligt denna sed beskrivs närmare i avsnitten Den auktoriserade revisorns ansvar samt Den icke-kvalificerade revisorns ansvar.

Vi är oberoende i förhållande till föreningen enligt god revisorssed i Sverige. Vi som auktoriserade revisorer har fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Upplysning av särskild betydelse

Utan att det påverkar vårt uttalande vill vi fästa uppmärksamheten på att föreningen redovisar en förlust på 3.032.468 kr för det år som slutade den 31 december 2016, varefter 2.992.096 kr i förlust balanseras i ny räkning. Styrelsen lämnar också information om väsentliga händelser, som utvisar att föreningen har hållit en extra föreningsstämma den 3 maj 2017 där stämman beslutat om att höja medlemsavgiften från 35.000 kr till 150.000 kr. Detta för att säkerställa föreningens fortlevnad samt återställa det egna kapitalet under en 2-årsperiod.

Styrelsen och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av föreningens förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift.

Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen avser att likvidera föreningen, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Den auktoriserade revisorns ansvar

Vi har att utföra revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionsssed i Sverige. Vårt mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionsssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns.

Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller fel och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på fel, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av föreningens interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om föreningens förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att en förening inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och

om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Vi måste informera styrelsen och verkställande direktören om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Den icke-kvalificerade revisorns ansvar

Vi har att utföra en revision enligt revisionslagen och därmed enligt god revisionsssed i Sverige. Vårt mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och om årsredovisningen ger en rättvisande bild av föreningens resultat och ställning.

RAPPORT OM ANDRA KRAV ENLIGT LAGAR OCH ANDRA FÖRFATTNINGAR

Uttalande

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Svensk Kollektivtrafik för år 2016 samt av förslaget till dispositioner beträffande föreningens vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att föreningsstämman disponerar förlusten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalande

Vi har utfört revisionen enligt god revisionsssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till föreningen enligt god revisorssed i Sverige. Vi som auktoriserade revisor har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för vårt uttalande.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som bar ansvaret för förvaltningen.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningskyldighet mot föreningen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionsssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningskyldighet mot föreningen.

Som en del av en revision enligt god revisionsssed i Sverige använder den auktoriserade revisorn professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen.

Granskningen av förvaltningen grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på den auktoriserade revisorns professionella bedömning och övriga valda revisorers bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för föreningens situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet.

Stockholm den 3 maj 2017

Staffan Holmberg, lekmannarevisor

Per-Erik Wåglin, lekmannarevisor

EKONOMISK REDOVISNING

Svensk Kollektivtrafik Service AB Org nr 556412-2983

Styrelsen och verkställande direktören avger följande
årsredovisning för räkenskapsåret 2016.

INNEHÅLL	SIDA
Förvaltningsberättelse	28
Resultaträkning	29
Balansräkning	30
Tilläggsupplysningar	32
Revisionsberättelse	35

Om inte annat särskilt anges, redovisas alla belopp i kronor.
Uppgifter inom parentes avser föregående år.

Förvaltningsberättelse

VÄSENTLIGA HANDELSER UNDER RAKENSKAPSÅRET

Bolaget är ett helägt dotterbolag till föreningen Svensk Kollektivtrafik, 802002-1500. Bolaget har en fordran om 4 582 738 kr på föreningen som är att anses som osäker om man inte kan säkerställa föreningens fortlevnad, då föreningen har ett negativt Eget Kapital om 2 992 096 kr. Med anledning av detta har styrelsen i föreningen tagit fram en plan för att återställa det egna kapitalet under en 2-års period och på så sätt också kunna hantera det osäkra mellanhavandet. Ett steg i detta är att höja medlemsavgiften i föreningen från 35 000 kr till 150 000 kr. Styrelsen har kallat till en extra föreningsstämma som kommer att hållas den 3 maj 2017, där beslut om höjd medlemsavgift kommer att tas. Styrelsen anser att de åtgärder man har tagit i föreningen är tillräckliga för att säkerställa föreningens och bolagets fortlevnad.

FLERÅRSÖVERSIKT (TKR)

	2016	2015	2014	2013
Nettoomsättning	15 134	16 338	13 749	19 112
Resultat efter finansiella poster	2 117	-807	631	1 102
Soliditet (%)	45,7	32,1	56,3	59,3

FÖRÄNDRING AV EGET KAPITAL

	Aktie- kapital	Reserv- fond	Balanserat resultat	Årets resultat	Totalt
Belopp vid årets ingång	1 000 000	200 000	1 597 298	-1 466 560	1 330 738
Disposition enligt beslut av årets årsstämma:			- 1 466 560	1 466 560	0
Årets resultat				1 667 866	1 667 866
Belopp vid årets utgång	1 000 000	200 000	130 738	1 667 866	2 998 604

RESULTATDISPOSITION

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel (kronor):

Balanserad vinst	130 738
Årets vinst	1 667 800
	1 798 604
disponeras så att i ny räkning överföres	1 798 604
	1 798 604

Företagets resultat och ställning i övrigt framgår av efterföljande resultat- och balansräkning med tilläggsupplysningar.

Resultaträkning

		2016-01-01	2015-01-01
	Not	-2016-12-31	-2015-12-31
RÖRELSEINTÄKTER, LAGERFÖRÄNDRINGAR M M			
Nettoomsättning		15 133 903	16 337 702
Övriga rörelseintäkter		3 825 060	1 358 351
Summa rörelseintäkter, lagerförändringar m m		18 958 964	17 696 052
RÖRELSEKOSTNADER			
Övriga externa kostnader		-9 805 793	-11 688 793
Personalkostnader	2	-7 000 246	-6 762 339
Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar		-33 083	-50 834
Övriga rörelsekostnader		0	-983
Summa rörelsekostnader		-16 839 123	-18 502 949
Rörelseresultat		2 119 841	-806 897
FINANSIELLA POSTER			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		183	398
Räntekostnader och liknande resultatposter		-3 231	-109
Summa finansiella poster		-3 048	289
Resultat efter finansiella poster		2 116 793	-806 608
BOKSLUTSDISPOSITIONER			
Förändringar av periodiseringsfonder		110 000	10 500
Summa bokslutsdispositioner		110 000	10 500
Resultat före skatt		2 226 793	-796 108
SKATTER			
Skatt på årets resultat		-558 927	-670 452
ÅRETS RESULTAT		1 667 866	-1 466 560

Balansräkning

	Not	2016-12-31	2015-12-31
TILLGÅNGAR			
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Materiella anläggningstillgångar			
Inventarier, verktyg och installationer	3	78 305	111 389
Summa materiella anläggningstillgångar		78 305	111 389
Finansiella anläggningstillgångar			
Fordringar hos koncernföretag	4	4 582 738	0
Andra långfristiga värdepappersinnehav	5	100 000	100 000
Summa finansiella anläggningstillgångar		100 000	100 000
Summa anläggningstillgångar		4 761 043	211 389
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		923 620	846 662
Fordringar hos koncernföretag		0	791 615
Övriga fordringar		62 878	19 540
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		630 718	823 610
Summa kortfristiga fordringar		1 617 216	2 481 427
Kassa och bank			
Kassa och bank		454 424	2 097 694
Summa kassa och bank		454 424	2 097 694
Summa omsättningstillgångar		2 071 640	4 579 121
SUMMA TILLGÅNGAR		6 832 683	4 790 510

Not	2016-12-31	2015-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER		
EGET KAPITAL		
Bundet eget kapital		
Aktiekapital, 1000 aktier	1 000 000	1 000 000
Reservfond	200 000	200 000
Summa bundet eget kapital	1 200 000	1 200 000
Fritt eget kapital		
Balanserat resultat	130 738	1 597 298
Årets resultat	1 667 866	-1 466 560
Summa fritt eget kapital	1 798 604	130 738
Summa eget kapital	2 998 604	1 330 738
OBESKATTADE RESERVER		
Periodiseringsfonder	156 000	266 000
Summa obeskattade reserver	156 000	266 000
KORTFRISTIGA SKULDER		
Leverantörsskulder	1 255 615	1 447 805
Skatteskulder	1 187 178	633 942
Övriga skulder	231 718	652 810
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	1 003 568	459 215
Summa kortfristiga skulder	3 678 079	3 193 772
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	6 832 683	4 790 510

Tilläggsupplysningar

• Not 1. REDOVISNINGSG- OCH VÄRDERINGS-PRINCIPER

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd (BFNAR 2016:10) om årsredovisning i mindre företag. Företagets intäkter från uppdrag på löpande räkning redovisas enligt huvudregeln. Företagets intäkter från uppdrag till fast pris redovisas enligt alternativregeln.

Avskrivningar

Tillämpade avskrivningstider:

Inventarier, verktyg och installationer – 5 år

Nyckeltalsdefinitioner

Nettoomsättning: Rörelsens huvudintäkter, fakturerade kostnader, sidointäkter samt intäktskorrigeringar.

Resultat efter finansiella poster: Resultat efter finansiella intäkter och kostnader, men före skatter.

Soliditet (%): Justerat eget kapital (eget kapital och obeskattade reserver med avdrag för uppskjuten skatt) i procent av balansomslutning.

UPPLYSNINGAR TILL RESULTATRÄKNINGEN

• Not 2. PERSONAL

	2016-01-01 -2016-12-31	2015-01-01 -2015-12-31
Medelantalet anställda	5	6

UPPLYSNINGAR TILL BALANSRÄKNINGEN

• Not 3. INVENTARIER, VERKTYG OCH INSTALLATIONER

	2016-12-31	2015-12-31
Ingående anskaffningsvärde	422 335	416 475
- Inköp	-	25 774
- Försäljningar/utrangeringar	-19 387	-19 914
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	402 948	422 335
Ingående avskrivningar	-310 947	-280 027
- Försäljningar/utrangeringar	19 387	19 914
- Årets avskrivningar	-33 083	-50 834
Utgående ackumulerade avskrivningar	-324 643	-310 947
Utgående redovisat värde	78 305	111 388

• Not 4. FORDRINGAR HOS KONCERNFÖRETAG

	2016-12-31	2015-12-31
Tillkommande fordringar	6 239 475	
Avgående fordringar	- 2 448 352	
Omklassificeringar	791 615	
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	4 582 738	
Utgående redovisat värde	4 582 738	

• Not 5. ANDRA LÅNGFRISTIGA VÄRDEPAPPERSINNEHAV

	2016-12-31	2015-12-31
Ingående anskaffningsvärden	100 000	100 000
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	100 000	100 000
Utgående redovisat värde	100 000	100 000

Stockholm 10 april 2017 PER CAPSULAM

Ulf Nilsson
Ordförande

Fredrik Ahlstedt

Ulrika Frick

Helena Leufstadius
Verkställande direktör

REVISIONSBERÄTTELSE

Till årsstämman i Svensk Kollektivtrafik Service AB Organisationsnummer 556412-2983

RAPPORT OM ÅRSREDOVISNINGEN

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Svensk Kollektivtrafik Service AB för räkenskapsåret 2016-01-01 - 2016-12-31. Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Svensk Kollektivtrafik Service ABs finansiella ställning per den 31 december 2016 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar. Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Svensk Kollektivtrafik Service AB enligt god revisionssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav. Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Upplysning av särskild betydelse

Utan att det påverkar vårt uttalande vill vi fästa uppmärksamheten på att företaget har en fordran hos koncernföretag om 4.582.738 kr per 2016-12-31.

Föreningen som bolaget har fordran på har ett negativt eget kapital om 2.992.096 kr per 2016-12-31. Styrelsen lämnar också information om väsentliga händelser, som utvisar att föreningen har hållit en extra föreningsstämma den 3 maj 2017 där stämman beslutat om att höja medlemsavgiften från 35.000 kr till 150.000 kr. Detta för att säkerställa föreningens fortlevnad samt för att hantera osäkerheten kring bolagets fordran på föreningen.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om beslut har fattats om att avveckla verksamheten.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller fel och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på fel, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.

- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

RAPPORT OM ANDRA KRAV ENLIGT LAGAR OCH ANDRA FÖRFATTNINGAR

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Svensk Kollektivtrafik Service AB för räkenskapsåret 2016-01-01 - 2016-12-31 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionsssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Svensk Kollektivtrafik Service AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till disposition beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Den verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring

ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionsssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionsssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Stockholm den 3 maj 2017 Deloitte AB

Jan Palmqvist, auktoriserad revisor



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Svensk Kollektivtrafik
Hornsgatan 15, 1 tr.
118 46 Stockholm
08 - 452 71 30

www.svenskkollektivtrafik.se