



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK ÅRSREDOVISNING 2018

VERKSAMHETSBERÄTTELSE 2018

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

medlemmarna nationellt och internationellt, bidrar till utvecklingen av kollektivtrafiken och arbetar för att öka medlemsnyttan samt kollektivtrafikens samhällsnytta. Vi ger stöd och service åt våra medlemmar. Det gör vi genom att bedriva opinionsbildning och lobbying,

bevaka och informera om utvecklingen inom branschen och politiska förslag och beslut som påverkar kollektivtrafiken samt stödja medlemmarna operativt i branschfrågor. Vi har också associerade medlemmar som är leverantörer, konsulter och intresseorganisationer.

Våra medlemmar

- 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, Kollektivtrafik-enheten
- Region Gävleborg, X-trafik
- Region Uppsala, Kollektivtrafik-förvaltningen UL
- Region Västmanland, Kollektivtrafikförvaltningen
- Region Örebro län, Länstrafiken
- Skånetrafiken
- SLL, Trafikförvaltningen
- Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet
- Tåg i Bergslagen
- Värmlandstrafik AB
- Västra Götalandsregionen, Kollektivtrafikmyndigheten
- Västtrafik AB
- Östgötatrafiken AB
- Öresundståg AB

Snabba fakta om Kollektivtrafiken



86 procent av bussarna i kollektivtrafiken 2018 använde fossilfria drivmedel. De viktigaste fossilfria drivmedlen för buss är HVO, biogas och RME, men även antalet elbussar ökar.



Bussen är det vanligaste färdmedlet, med mer än hälften av alla kollektivtrafikresor i Sverige. Var fjärde resa sker med tunnelbana/spårvagn och ca var femte med tåg.



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

1,6 MILJARDER

Svenska folket gör årligen 1,6 miljarder resor med våra medlemmars trafik. Det motsvarar 96 procent av landets busstrafik och 86 procent av landets tågtrafik.

90

Mer än 90 procent av bussar och tåg har rullstolsplatser samt ramp eller lift ombord.



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

18,6 MILJONER

Varje år görs 18,6 miljoner serviceresor i Sverige, såsom färdtjänst, sjukresor och anropsstyrd linjetrafik.



Det finns nästan 60 000 linjer och hållplatser i Sverige.

VD HAR ORDET



Ett intensivt år har passerat, med ett stort antal aktiviteter. Vi har varit aktiva i samhällsdebatten och vidareutvecklat verksamheten med olika verktyg och system. Inte minst har vi skapat mötesplatser för våra medlemmar och fått chansen att träffa många representanter via nätverk och arbetsgrupper. Det är både roligt och viktigt för att kunna få feedback på det vi gör.

Vårt arbete med att stabilisera ekonomin och balansen mellan fördelningen av medel i föreningen och servicebolaget har gett gott resultat. Det finns nu en trygg grund att stå på, med planer att satsa framåt, bland annat genom att utöka antalet medarbetare. Våra övergripande mål är ökad samhällsnytta och ökad medlemsnytta. Svensk Kollektivtrafik finns till för medlemmarna och vi märker att vår verksamhet är uppskattad och verkligen ses som det stöd vi vill att det ska vara.

Sörmland är tillbaka som medlem hos oss och vi önskar dem varmt välkomna. Vi har också kommit igång med nya nätverk. Innovationsnätverket ska bidra till att hitta nya former för att stärka branschens kunskap och framtidens samhällsutmaningar. Trygghetsnätverket ligger också helt rätt i tiden. I vår rese- och attitydundersökning Kollektivtrafikbarometern framgick det att 20 procent har avstått från att resa kollektivt på grund av otrygghet och det är något branschen måste arbeta kraftfullt med framöver.

Det stora eventet under året var Persontrafik och det var väldigt lyckat, med många deltagare. Vår specialsatsning med nordiskt fokus på mässan blev en framgång och vi har arbetat mycket med våra nordiska systerorganisationer under året. Bland annat har vi tagit initiativ kopplat till digitalisering, autonomisering och MaaS och även anställt en gemensam EU-resurs i Bryssel. Lagom till Almedalen släpptes en rapport om hur kollektivtrafiken kan bidra till minskade klimatutsläpp och i samband med Persontrafik presenterade vi en rapport om den kommunalekonomiska nyttan av kollektivtrafiken. Under nästa år fortsätter vi med nya rapporter, bland annat kring nya mobilitetstjänster, kollektivtrafik och hälsa samt resenärsrättigheter.

Den spårbundna trafiken har diskuterats intensivt, både på lokal, regional och nationell nivå, kopplat till Trafikverkets nationella plan. Den stora branschatsningen JBS är också viktig. Branschen behöver sätta ännu mer fokus på järnvägsfrågor, inte minst kring punktlighet och kompetensförsörjning.

Utöver att lära känna vår egen nya styrelse och våra medlemmars nya styrelseledamöter kommer fokusområdena nästa år att vara klimat, infrastruktur och järnväg, upphandlingar samt trygghet. Framtidens drivmedel och nya kollektivtrafiklösningar är också frågor som vi kommer att satsa på. Svensk Kollektivtrafik ser verkligen fram emot ett spännande år!

Helena Leufstadius, vd Svensk Kollektivtrafik

MÖTESPLATSER

Svensk Kollektivtrafik arrangerar evenemang, konferenser och mässor, både i egen regi 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. Vi samarbetar även med andra organisationer i olika sakfrågor och branschgemensamma projekt.



KLIMATRAPPORT I ALMEDALEN

Under veckan i Almedalen presenterades en ny klimatrappport i samarbete med Partnersamverkan. Den visade hur kollektivtrafiken bidrar till att minska klimatutsläppen, bland

annat genom att öka marknadsandelen och att minska utsläppen från kollektivtrafiken. Efter presentationen blev det paneldebatt med politiker, från riksnivå och regional nivå.



VÄLBESÖKT PERSONTRAFIK

Hela 167 företag deltog på årets Persontrafik, där Svensk Kollektivtrafik är medarrangör. På plats var 6 418 besökare och 1 133 seminariedeltagare. Där fanns medlemmar, branschkollegor, forskare, företrädare för myndigheter, politiker och leverantörer till branschen. Dagarna fylldes med över hundra seminarier om aktuella ämnen, nordiska samarbeten, temavandringar på mässgolvet, ett uppskattat medlemsmingel och en stor branschfest. Ute på mässgolvet skapades både kontakter och affärer. Branschorganisationernas gemensamma monter var välbesökt och fick extra uppmärksamhet genom en utställning med forskningsprojekt av doktorander från KTH och K2.

SAMARBETE MED TRYGGARE SVERIGE

De senaste åren har känslan av otrygghet inom kollektivtrafiken ökat, särskilt i storstäderna, och trygghets- och säkerhetsfrågorna har kommit mer i fokus. Svensk Kollektivtrafik har gått in som partner i den oberoende tanke-smedjan Stiftelsen Tryggare Sverige, med syfte att arbeta fram nya idéer, samverkansformer och lösningar inom kollektivtrafiken. Stiftelsen agerar även stöd till vårt nya medlemsnätverk.

ÅRSSTÄMMA MED STUDIEBESÖK PÅ CITYBANAN

Årsstämman hölls i Stockholm och 25 ombud deltog under ledning av Kristofer Tamsons. Innan årsstämman fick deltagarna en presentation av Slussenprojektet och ett studiebesök på Citybanan med MTR, inklusive de två nya stationerna, Stockholm City och Odenplan.

SAMARBETE FÖR BEREDSKAP

Svensk Kollektivtrafik är medlem i TP SAMS, Transportsektorns samverkan inför samhällsstörningar. Medlemskretsen utgörs av både näringsliv, bransch och myndigheter, med syfte att stärka transportsektorns samlade förmåga att hantera samhällsstörningar, genom samverkan kring krisberedskap och höjd beredskap. Trafikverket upprättade ett kansli som ska driva arbetet. Fyra övningar genomfördes på nationell och regional nivå.

JBS, JÄRNVÄGSBRANSCHENS SAMVERKANSFORUM

Svensk Kollektivtrafik deltog i arbetet med Järnvägsbranschens samarbetsforum under året och representerade medlemmarna. Årets tre fokusområden var punktlighet, kompetensförsörjning och kapacitet. En omfattande handlingsplan inom kompetensområdet togs fram, med utveckling av infosidan järnvägsjobb, se och samarbete med KTH. Den tuffa vintern och den extremt varma sommaren med skogsbränder, solkurvor och havererade banarbeten innebar att punktligheten försämrades. På årets strategiseminarium poängterades vikten av konkreta åtgärder för att komma tillrätta med förseningarna. Där diskuterades även bristen på kompetens inom järnvägen och utbildningar som läggs ner på grund av för få sökande.

SMART ANALYS I VÄSTERÅS

Kollektivtrafikmyndigheten i Västmanland fick besök av Svensk Kollektivtrafik som tillsammans med Samtrafiken presenterade och diskuterade aktuella frågor i respektive organisation. Västmanland berättade om sitt nyutvecklade, webbaserade analysverktyg – IWA, som bland annat analyserar pendlingsströmmar, sysselsättning, framkomlighet och hållplatsinventering.

VIKTIG UTBILDNING FÖR KOMPETENSFÖRSÖRJNINGEN

K2 höll sin årliga utbildning i strategisk kollektivtrafikplanering i Lund. Svensk Kollektivtrafik presenterade sin egen verksamhet och aktuella frågor tillsammans med övriga aktörer i branschen och svarade på frågor från deltagarna, både från beställarsidan och operatörer. Syftet med kursen är att ge en allmän översikt över kollektivtrafikens roll i samhället, resenärernas krav och olika förutsättningar på planering av kollektivtrafik.

SEMINARIUM OM UPPHANDLING AV SERVICERESOR

Årets upphandlingsseminarium för serviceresor lockade ett trettiotal deltagare i samarbete med färdtjänstföreningen. På agendan fanns upphandlingsjuridik med intressanta fall som överprövats och där deltagarna fick diskutera sinsemellan kring domstolsutslagen. Andra punkter gällde nya krav på kvalitetsprocesser, uppföljning av kvalitet samt förbättrad kollektivtrafik och service i glesbygd.

MÅNGA VILLE LÄRA SIG GDPR

Svensk Kollektivtrafik arrangerade en workshop om det nya dataskyddsdirektivet med ett 30-tal deltagare. Inledningsvis blev det en uppförskning i vad GDPR kommer att ställa för krav på verksamheterna, sedan redogjorde Samtrafiken för sina GDPR-utmaningar för Resplus. Deltagarna grupparbetade även kring ämnena serviceresor, biljettsystem, resehistorik och reklamationer.

Ordförandeskap i Partnersamverkan

Svensk Kollektivtrafik tog över ordförandeskapet i Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik från SKL. Fördubblingsmålet, kollektivtrafikens bidrag för att uppnå klimatmålet och avtalsprocessen stod högst på aktivitetslistan under året.

KOLLA – KOLLEKTIVTRAFIKENS AVTALSKOMMITTÉ

KOLLA har som uppgift att utveckla, förvalta och sprida kunskap om de dokument och verktyg som ingår i kollektivtrafikens avtalsprocess. På årskonferensen presenterades bland annat nyheter inom avtalslagarna samt erfarenheter från upphandlingen av serviceresor i Sörmland och upphandlingen av Pågatågen i Skåne. Det branschgemensamma miljöprogrammet uppdaterades och i den nya versionen är minskning av koldioxid

och klimatpåverkande utsläpp mer i fokus än tidigare. Dessutom publicerades även en avtalsbilaga och beställarmanual för miljökrav vid upphandling för personbil.



SKOLSKJUTSAVTAL OCH NYA REKOMMENDATIONER

KOLLA tog fram modellavtal och bilagor för upphandling av skolskjuts, en ny rekommendation för att säkerställa kvaliteten på renoverade bussar i upp-

handlad trafik och en vägledning om vikten av trafikhändelserapportering (THR). De påbörjade även en uppdatering av modellavtal för samverkan och tåg.

INDEXRÅDET SÄKERSTÄLLER NEUTRALA AFFÄRER

Indexrådets syfte är att säkerställa affärsneutralitet i de fastslagna indexregleringsprinciperna. Rådet ska identifiera och analysera de fall där skatte- och avgiftsförändringar kan påverka affärsneutraliteten. Indexrådet tog under året fram nya rekommendationer för upphandling av buss i linjetrafik och skolskjuts, som tillämpar LCI som baskomponent för löneutveckling i indexkorgen. De fastställde även nya rekommendationer för indexreglering gällande skolskjutsstrafik med taxi och buss.

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 mötesplatser fortsätter att vara en av våra viktigaste uppgifter och är mycket uppskattat av våra medlemmar. Under året har vi startat två nya nätverk: Trygghet och Innovation.



INNOVATIONSNÄTVERKET

Nätverket startade under året och vänder sig till medlemmar som arbetar med innovationsfrågor som drivkraft för att utveckla kollektivtrafiken. Nätverket inledde med ett seminarium med frågeställningar kring innovation som drivkraft, samarbetet kring innovationsprocesser att stärkas och hur vi hittar nya former för att stärka branschens kunskap och samarbeten i frågan. Under årets andra möte diskuterades bland annat hur gamification kan förändra ett beteende.

INFO/MARKNAD

Info/marknad är nätverket för informations- och marknadsansvariga hos våra medlemmar. En robot kom på besök under nätverksträffen och gav deltagarna många nya insikter om artificiell intelligens samt vad det innebär för vår bransch. SL berättade om sitt nya koncept för varumärkesresa och fler andra medlemmar bjöd på uppskattade presentationer.

BILJETTROLL

Nätverket är till för alla som arbetar med biljettkontrollverksamhet och regelverk, för administrativ och operativ personal samt specialister. På höstens träff var Trafikförvaltningen i Stockholm ansvariga och bjöd bland annat på studiebesök i Trygghetscentralen samt en biljettkontroll i tunnelbanan.

TRAFIKUTVECKLING

Ett nätverk för de som arbetar med trafikutveckling och trafikplanering hos våra medlemmar. På nätverksträffen fick deltagarna bland annat ta del av hur elbussar kan påverka strategier och trafikplanering, hur Västtrafik planerar sin ersättningstrafik samt aktuella satsningar på BRT och spårvägar.

MILJÖNÄTVERKET

Miljönätverket finns för alla som arbetar med miljöfrågor hos medlemmarna. På årets första träff låg fokus på det nya miljöprogrammet och kravbilagorna, miljödirektiv från regeringen och EU och hur vi ska utforma våra drivmedelstrategier utifrån dessa. På den andra träffen handlade det om gas- och elbussar, där medlemmar fick presentera sina pågående projekt och erfarenheter i ämnet.



VD/FÖRVALTNINGSCHEFER

Tillsammans med SKL genomförs regelbundet möten för vd:ar och förvaltningschefer. Två träffar genomfördes och på den första kom Trafikanalys för att bemöta Partnersamverkans kritik samt om statistik och så var det en presentation om utredningen om särskilda persontransport. Dessutom diskuterades utvecklingen av autonoma fordon i Göteborg och kombinerade mobilitetstjänster i Stockholm. Det andra mötet hölls hos Region Västmanland som presenterade sin verksamhet samt berättade med Region Örebro om att driva trafik i egen regi. Trafikverket informerade om resultatet efter sommarens avgiftsfria kollektivtrafik och deltagarna diskuterade utifrån egna erfarenheter.

JÄRNVÄGSNÄTVERKET

Svensk Kollektivtrafik har ett nätverk för järnvägsfrågor där aktuella frågor erfarenheter stäms av, bland annat genom arbetsgrupper. Både regionala och nationella frågor fanns på programmet på höstträffen. Det var samverkan mellan X-trafik och SJ, erfarenheterna med Citybanan ett år efter start, senaste nytt från Trafikverket och Kolla:s nya projekt kring tågupphandlingar. Dessutom blev det järnvägsstatistik, resenärsrättigheter och kapacitetstilldelningar.

JÄRNVÄGSPOLITISK STRATEGIGRUPP

Svensk Kollektivtrafik har en järnvägs-politisk strategigrupp, som utses med representanter från de förtroendevalda, antingen i styrelsen för Svensk Kollektivtrafik eller någon av dess medlemmar. Frågor som hanterats har varit kring bättre förståelse och förutsättningar för den samhällsorganiserade järnvägstrafiken hos myndigheter och beslutsfattare, nationell plan och förbättrat påverkansarbete i EU-förslag. Under året har gruppen bland annat haft träffar med representanter från Trafikutskottet och Trafikverket.

TILLGÄNGLIGHET

Ett tillgänglighetsseminarium med fokus på frågor inom den allmänna kollektivtrafiken hölls i Malmö och under dagen presenterade bland annat K2 om de äldres behov av tillgänglighet. Trafikförvaltningen SLL berättade hur de tagit fram en ny validator. Transportstyrelsen fick även förklara hur de arbetar med tillsyn och Movia från Danmark beskrev arbetet med sin Flextrafik.



NÄTVERK

MERIT

MERIT är vårt största nätverk, med erfarenhetsutbyte inom integrerad trafik och serviceresor. Årets första möte ägde rum i Uppsala. Bland ämnena som togs upp var boka-tidig-rabatter för färdtjänstresor, UL:s sjukreseverksamhet och utredning kring ökad samordning i länet. Myndigheten för delaktighet berättade om kvalitet i färdtjänsten och Trafikverket om hastighet och trafiksäkerhet. Två nya arbetsgrupper startades upp: barnkonventionen och krav på framtidens planeringssystem. På årets andra möte var Hallandstrafiken i fokus, med nytt trafikavtalet och nya digitala möjligheter vid ansökan. Trafikförvaltningen SLL presenterade även sitt projekt kring anropsstyrd trafik i mindre fordon. Dessutom var det möte med Anbaro och den nya årsrapporten.

TRYGGHET

Trygghetsnätverket startade under 2018 och är ett nätverk för de som arbetar med frågor kring trygghet och säkerhet. Nätverket startade med en gemensam workshop i samarbete med stiftelsen Tryggare Sverige, Där diskuterades utmaningar och erfarenheter från egna verksamheter, men också kollektivtrafikens roll som nav i brottsförebyggande arbetet och branschsamarbete för att öka tryggheten. På höstens nätverksträff diskuterades hela-resan-perspektiv och kameraövervakning. Det blev också ett studiebesök på Trygghetscentralen i Stockholm.

FÖRETAGSFÖRSÄLJNING

Företagsförsäljning är vårt nätverk för alla som arbetar med erbjudanden till företag och organisationer. På nätverksträffen presenterades VL:s verksamhet och deras konceptbuss. Dessutom presenterades många andra medlemsprojekt, bland annat Skånetrafikens eventförsäljning och hållbarhetsredovisning, Karlstadsbuss 60-dagarskort samt Mötesplaneraren på Dalatrafiks och X-Trafiks hemsida.

UPNÄT

UPNÄT är nätverket som behandlar olika aspekter kring trafikupphandlingar. På UPNÄTs träffar diskuterades bland annat den anhopning av upphandlingar som förväntas 2019–2022, överprövningar, kvalitetsutvärderingar och forskning om incitamentsavtal.



KOMMUNIKATION

Vi arbetar kontinuerligt med att stärka och kommunicera medlemsnytta och samhällsnytta 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.

NYHETER OCH PRESS

Ett antal pressmeddelanden skickades ut. Stort intresse fick rapporterna om kollektivtrafikens bidrag till klimatutsläppen och hur kollektivtrafiken ökar kommunernas och landstingens skatteintäkter. Fackpressen tog löpande upp nyheter kring våra remissvar och andra aktuella frågor.



NY FOLDER OM VERKSAMHETEN

Lagom till Persontrafik togs en uppdaterad folder fram, med nätverk, gemensamma verktyg, mötesplatser och samverkan. Dessutom presenterades fakta och statistik från kollektivtrafikbranschen.

MER FAKTA PÅ WEBBEN

Webben fortsätter att utvecklas, bland annat gjordes en satsning på att lyfta fram fakta och statistik för att underlätta för besökare. Där går det att hitta aktuella siffror och fakta om branschen, både med vårt eget material och via externa parter.

INFORMATIONSBLAD OM GDPR

I samband med Svensk Kollektivtrafiks utbildningsdag för GDPR framkom behovet av fördjupat arbete kring frågor om serviceresor. Det resulterade i en arbetsgrupp som tog fram ett informationsblad om vilka regler som gäller kring tystnadsplikt och sekretess i praktiken.

FLERA OLIKA NYHETSREVISNINGAR

Svensk Kollektivtrafik skickade ut Medlemsnytt, digitalt nyhetsbrev, ungefär varannan vecka. Under året inkluderades även de associerade medlemmarna till listan av prenumeranter. Nyheter kompletteras med information om våra aktiviteter, nätverksmöten, medlemsaktiviteter och kalendarium. Parallellt skickades även det ordinarie nyhetsbrevet ut till ett stort antal branschintressenter en gång per månad.

UITP GLOBAL SUMMIT

I juni 2019 blir Stockholm värd för UITP Global Public Transport Summit 2019 i Stockholm och under året har det varit fokus på marknadsföring inför det stora eventet och mycket kontakter med UITPs organisation kring pressfrågor, annonsering och pr. Det är världens största kollektivtrafikevent och samlar alla aktörer inom kollektivtrafikbranschen i världen, med seminarier, workshops, utställning och internationellt nätverkande. Värdskapet utgör ett samarbetsprojekt mellan Trafikförvaltningen SLL, Svensk Kollektivtrafik, Stockholms Convention Bureau och Stockholmsmässan.

JÄRNVÄGEN KOMMUNICERAS

Järnvägsbranschens samarbetsforum JBS har en särskild kommunikationsgrupp och där ingår Svensk Kollektivtrafik som en av parterna. Kommunikationsgruppen har ansvarat för att arrangera seminarierna, kommunicera beslut från styrelsen och ta fram en plan för att kunna lyfta fram JBS verksamhetsområden framöver.



INTRODUKTION FÖR ALLA NYA

Nästan 30 deltagare från hela landet och med olika yrkesroller inom kollektivtrafik deltog när vi för första gången bjöd in till en introduktionsutbildning, "Ny i kollektivtrafiken". Under dagen fick deltagarna lära sig om hur samhället kan utvecklas med hjälp av bättre kollektivtrafik och hur man kan arbeta för ökat resande. Dessutom presenterades omvärldstrender och de krav och nya förutsättningar som dessa ställer på alla som arbetar inom kollektivtrafiken.

GEMENSAMMA SYSTEM, VERKTYG OCH KONCEPT

Genom våra uppföljningssystem följer vi löpande utvecklingen av kollektivtrafiken och stödjer våra 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 som hela landet kan ta del av.



Kollektivtrafikbarometern

Kollektivtrafikbarometern är en branschgemensam resvane-, kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. I årsrapporten framgick att allt fler planerar att välja kollektivtrafiken istället för att ta bilen. Bland personer som reser med bil och sällan åker kollektivt har hälften övervägt att byta ut bilresan mot kollektivtrafik. Det visade sig även att 72 procent upplever att det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken, att 79 procent tycker att förarna har ett trevligt bemötande och att 32 procent tycker att deras möjligheter att resa kollektivt har ökat. I oktober hölls en användarträff där årsrapport och vidareutveckling var teman.



ANBARO

ANBARO är en branschgemensam undersökning för mätning av resenärens upplevda kvalitet för färdtjänst och sjukresor. Under året upphandlades ANBARO och med det nya avtalet från 2019 förändras enkätmallarna och medlemmarna får utökade möjligheter att använda ANBARO till kvalitetsundersökningar kring både handläggning av färdtjänst och riksfärdtjänst samt resor med skolskjuts och anropsstyrd trafik (Flex-/Närtrafik). Förutom en aktivt arbetande utvecklingsgrupp hölls en workshop för medlemmarna, för att ge möjlighet till inspel på den nya versionen. Två gånger under året hölls dessutom ordinarie användarträffar.

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. På skolskjutsen.se kan man fritt ladda ner material såsom animerade filmer, färdig lektion och lärarhandledning. Materialet har tagits fram i ett samarbete mellan Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag, Svensk Taxiförbundet och TryggHansa.

STADSTRAFIKKOMPASSEN

Stadstrafikkompassen är ett benchmarkingverktyg för stadsbuss- trafik med nyckeltal för både trafikutveckling och ledning. Undersökningen täcker närmare 70 svenska orter, mer än 3,5 miljoner invånare och ca 390 miljoner resor. Insamling sker numera vartannat år och nästa insamling kommer att ske under 2019.

STUDENTRESEKONCEPTET

Svensk Kollektivtrafik har ett koncept med gemensamma grundregler och symbol för studentrabatt i kollektivtrafiken. Konceptet handlar om att förenkla visering och biljettkontroll och möjliggöra digitalisering genom att skapa gemensamma grundregler kring vem som ska betraktas som en student, inte nivån för rabatter eller biljettyper.



FRIDA

FRIDA är miljö- och fordonsdatabasen för att lagra, sammanställa, visa och följa upp fordonsinformation så att medlemmarna enkelt kan följa upp fordon, drivmedelsförbrukning, miljöpåverkan, tillgänglighet och säkerhet, och även få svar på frågor kring sin egen verksamhet. FRIDA användarförening hade semi-

narier i Lycksele i mars och i Göteborg i oktober och då diskuterades bland annat inriktningen för vidareutveckling av FRIDA och utmaningarna med övergången till FRIDAs nya version. Trafikförvaltningen SLL lämnade samarbetet vid halvårsskiftet 2018, men Svensk Kollektivtrafik har starkt fokus på att säkerställa att nationella nyckeltal även i framtiden ska inkludera SL.



Förarcertifiering – ett branschgemensamt utbildningskoncept

SERVICERESOR

Förarcertifiering Serviceresor är ett branschgemensamt utbildningskoncept för förare som kör serviceresor. På användarträffarna diskuterades praktiska frågor kring systemverktöget och uppdateringar av frågor och material och användarna fick också höra erfarenheter från medlemmar runt om i landet som valt att certifiera sin servieförare. Ett möte kombinerades även med studiebesök på Hallandstrafiken där de har målsättningen att ha högst kundnöjdhet i branschen.

BUSSFÖRARE

Förarcertifiering Buss är det branschgemensamma utbildningskonceptet för bussförare. Under året pågick ett intensivt och kreativt arbete med att förnya och utveckla konceptet. Lagom till Persontrafik presenterades den nya utbildningshandboken och animerade informationsfilmer och under hösten fortsatte arbetet med uppdatering av provfrågorna och en kompletterande e-learning.

LOBBYING OCH OPINIONS- BILDNING

Svensk Kollektivtrafik tar fram rapporter och andra faktaunderlag som stöd för opinionsbildning, skriver debattartiklar, pressmeddelanden och remissvar på statliga utredningar samt kommunicerar rapporterna medialt. Dessutom deltar vi vid hearings och utfrågningar, medverkar som experter i utredningar och samarbetar med andra organisationer, akademi och näringsliv i aktuella sakfrågor.



POLITISKA OMVÄRLDSANALYSER

Som underlag inför lobbyingaktiviteter och medlemsservice tog Svensk Kollektivtrafik fram tre aktuella omvärldsanalyser under året. Tyngdpunkten låg på politiska beslut, utredningsförslag och regeringsuppdrag som kommer att påverka kollektivtrafikens utveckling i Sverige. Analyserna tog också upp vilken strategisk påverkan som de politiska omvärldshändelserna kommer att få på våra medlemmars verksamhet och Svensk Kollektivtrafiks ståndpunkter samt på vilket sätt vi har agerat i lobbyingarbetet för våra medlemmar.

RAPPORTER

ONYANSERAD KRITIK I BUSSRAPPORT

Svensk Kollektivtrafik kritiserade en rapport från Sveriges Bussföretags rapport tillsammans med Västtrafik i en debattartikel i Dagens Samhälle. Rapporten om upphandlingar var onyanserad, gav kritik på en övergripande nivå men sa inget om vilka val som har gjorts. De extrakrav som ställs är medvetna val som förväntas gynna kunderna, minska klimatutsläppen, stimulera till ett ökat resande eller förbättra säkerheten. Partnersamverkans modellavtal och bilagor ska vara ett stöd när våra medlemmar ska upphandla trafik med inget tvång. Partnersamverkan måste därför revidera och modernisera de dokument som Sveriges Bussföretag bygger sin kritik på.

SPÅRBRISTEN EN BROMS

Genom att satsa på regionaltågstrafik går det att öka tillväxten och samtidigt minska utsläppen av växthusgaser, skrev Svensk Kollektivtrafik i en debattartikel i UNT. Utbyggnaden av regionaltågstrafiken har varit avgörande för utvecklingen mot större arbetsmarknadsregioner. I dag bromsas utvecklingen av kapacitetsbristen på järnvägsnätet. Detta leder till sämre punktlighet för resenärerna, svagare ekonomisk utveckling för Sverige och långsammare omställning till mer hållbart resande. I artikeln gav de förslag på åtgärder, bland annat en konkret åtgärdsplan i den nationella planen, att stambanorna för höghastighetståg måste planeras för att kunna användas vid arbetspendling, att göra ett omtag kring införandet av ERTMS samt att ge den regionala tågtrafiken mer tåglägen.

HASTVERK AV REGERINGEN

Regeringen beslutade en ändring i Trafikförordningen som innebär förbud för förare av motordrivet fordon att hålla mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning i handen under färd. Svensk Kollektivtrafik begärde tillsammans med Sveriges Bussföretag ett tillfälligt undantag gällande mikrofonen till kommunikationsradion.

INTERNATIONELLT ARBETE

Svensk Kollektivtrafik stödjer och företräder våra medlemmar nationellt och internationellt, bidrar till utvecklingen av kollektivtrafiken och arbetar för att stärka kollektivtrafiken som en självklar del av ett hållbart samhälle. Vi bevakar medlemmarnas intressen i EU inom ramen för den internationella kollektivtrafikorganisationen UITP, där det även ingår ett nordiskt samarbete kring EU-frågor.



INTERNATIONELLT ARBETE

Svensk Kollektivtrafik är medlem i den internationella kollektivtrafikorganisationen UITP. Inom UITP finns European Union Committee (EUC) som arbetar med lagfrågor kopplat till kollektivtrafik. Under året har representanter från Svensk Kollektivtrafik medverkat vid ett antal möten med EUC, där ämnen som EU:s nya urbana agenda, Clean Vehicle Directive (CVD), passagerarätigheter, nya tillgänglighetsdirektivet, järnvägsfrågor och Global Public Transport Summit diskuterades.

VÄSTTRAFIK VÄRD FÖR UITP-TRÄFF

I maj var Västtrafik värd för den första träffen för "Organizing Authorities Assembly", motsvarigheten till regionala kollektivtrafikmyndigheter från hela världen. Syftet var att träffas och diskutera frågor utifrån olika perspektiv eftersom det inte finns en lösning som passa alla. Temat på konferensen var hälsa och samverkan som innehöll

mycket spännande föredragningar från olika delar av världen. Svensk Kollektivtrafik medverkade och berättade om Sveriges unika samverkan inom fördubblingsprojektet.

NEDRÄKNING I EU FÖR KONKURRENSUTSATT JÄRNVÄG

Redan 2024 ska upphandling av tåg genom konkurrens vara en självklarhet. Men hur kommer vi dit? Det var temat på den workshop som hölls i Bryssel i maj, med presentationer från olika länder om marknadsöppning och upphandling i konkurrens. Svensk Kollektivtrafik var närvarande och Ewa Rosén, ordförande i Kolla, beskrev Sveriges erfarenheter och framgångsfaktorer för upphandling av tågtrafik.

TRÄFFAR MED NORDISKA ORGANISATIONERNA

Utvecklingen av Mobility as a Service i Finland fanns på agendan när Svensk Kollektivtrafik träffade sina nordiska systerorganisationer i Helsingfors. Det blev besök av HSL (RKM/Helsingfors) som beskrev sin nytagna MaaS-strategi. Dessutom blev det möte med transport- och kommunikationsministern Niina Pääkkönen som presenterade Finlands nya "Transport Code" som fått inspiration från avregleringen av telekomsektorn. Även under Persontrafik i Stockholm träffades de nordiska organisationerna för att diskutera gemensamma frågor. Mässorna Nordic Public Transport

och InformNorden ingick som en integrerad del i programmet så det var stort fokus på de nordiska frågorna och många nordiska besökare.

NORDISK RESURS FÖR EU-FRÅGORN

Ingrid Dreyer från Skyss i Norge anställdes som nordisk EU-bevakare med stationering i Bryssel på UITP-kontoret för att rapportera vad som pågår rörande kollektivtrafik och knyta och förmedla kontakter. Tjänsten är på 50 procent och Svensk Kollektivtrafik finansierar den tillsammans med våra systerorganisationer i Norge och Finland. Hon ersatte Jarl Eliassen som istället tillträdde en tjänst som projektledare för UITP Global Public Transport Summit i Stockholm 2019.

GODKÄND BUS NORDIC

De nya nordiska busstandarden Bus Nordic godkändes av samtliga parter i Norge, Finland, Island och Sverige och publicerades på både svenska och engelska. Bus Nordic ersätter Buss 2014 som standard vid upphandling av busstrafik och i dokumentet beskrivs de funktionskrav som branschen enats om. För att säkra att dokumentet hålls aktuellt och relevant kommer gemensam projektledare att koordinera arbetet i styr- och arbetsgrupper framöver. Ett seminarium hölls i juni och lockade många intresserade representanter från RKM, trafikföretag och busstillverkare.

UPPVAKTNINGAR OCH MYNDIGHETSMÖTEN

HEARING OM FRAMTIDENS DRIVMEDEL

Vad blir framtidens drivmedel? Det var en av frågeställningarna på Trafikutskottets hearing där Partnersamverkans ordförande Helena Leufstadius inledde hearingen med att redogöra bland annat för Partnersamverkans gemensamma arbete inom upphandlingsområdet. Andra frågor som diskuterades med Trafikutskottet var bland annat vilka krav som ska ställas vid upphandling av busstrafik och hur el gör störst nytta i kollektivtrafiken.

TILLSTÅND FÖR LÅNGA BUSSAR

Transportstyrelsen gav Västtrafik tillstånd för trafikering med 21,0 meter långa enkelledade bussar för trafikering i det allmänna vägnätet. Drivande i projektet var Västtrafik i samarbete med Svensk Kollektivtrafik och Sveriges Bussföretag.

KICKOFF FÖR NY FÄRDPLAN

Inom ramen för regeringens samverkansprogram Nästa generations resor och transporter genomfördes en kickoff för att vidareutveckla och vidmakthålla *Färdplan för kombinerad mobilitet som tjänst efter 2020*. En uppdaterad Färdplan presenterades i november. Svensk Kollektivtrafik ingick tillsammans med Trafikverket, Energimyndigheten, Vinnova och Samtrafiken i styrgruppen för KOMPIS, där syftet är att stödja framväxten av kombinerad mobilitet, MaaS, i Sverige, genom att skapa förutsättningar och minska barriärer för utveckling.

BULLER FRÅN BUSSAR

Buller är en viktig miljöfråga, och ett antal branschpersoner träffades för att diskutera frågor om bussars bul-

ler. I gruppen ingår förutom Svensk Kollektivtrafik även Sveriges Bussföretag, Trafikverket, Bil Sweden, Volvo och Scania. Exempel på frågor som diskuteras var bland annat nya EU-förslag och tystare bussar som kan ge möjlighet till bostadsbyggande där det tidigare var för bullrigt.



ÖKAD SÄKERHET I BUSSAR

Regeringen gav Transportstyrelsen i uppdrag att utreda säkerhetshöjande åtgärder för passagerare i buss, bland annat hur man kan få fler att använda bälte i buss. Svensk Kollektivtrafik blev inbjudna till ett möte på Näringsdepartementet tillsammans med andra branschföreträdare för att dela med sig av sina kunskaper och erfarenheter i frågan.

MÖTE MED FOKUS PÅ RESOR OCH FUNKTIONSHINDER

Svensk Kollektivtrafik deltog på Konsumentverkets funktionshinderråd i Karlstad med temat "Resor ur ett funktionshinderperspektiv". Under dagen presenterade olika organisationer sitt arbete inom tillgänghetsområdet. Diskussionen utgick därefter från de problemområden som Konsumentverket identifierade i sin konsumentrapport 2018: information, digital tillgänglighet och ledsagning/assistans.

EU-REGLERING FÖR JÄRNVÄG

Näringsdepartementet tog emot Svensk Kollektivtrafik och andra branschföreträdare för information och dialog om pågående järnvägsfrågor. På mötet diskuterades bland annat fjärde järnvägspaketet, där nuvarande svensk järnvägslag kommer att delas upp i fyra olika lagar samt Järnvägsprotokollet och tågpassagerares rättigheter.

DIALOGMÖTE OM EU OCH MILJÖ

Svensk Kollektivtrafik deltog för första gången på ett dialogmöte om EU och miljö på Regeringskansliet. På mötet informerade Energimyndigheten om arbetet med Sveriges integrerade energi- och klimatplan fram till 2040. Regeringskansliet berättade om hur Sverige spelat en viktig roll för utfallet på miljösidan efter Estlands halvår som EU:s ordförandeland. Bland annat kom de i mål med förnybarhetspaketet.

REMISSVAR OCH SKRIVELSER

BRISTANDE UPPFÖLJNING AV TRANSPORTPOLITISKA MÅL

Det finns en rad brister och felaktigheter i Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen. Det skrev Partnersamverkan i en skrivelse till Trafikanalys. För att de ska bli rättvisande är det mycket viktigt att indikatorerna, måtten och kriterierna ändras, kompletteras och utvecklas. Detta ska ske inom ramen för Trafikanalys regeringsuppdrag om att redovisa en fördjupad uppföljning av transportpolitiska målen till regeringen.

TRAFIKANALYS MÖTTE UPP BRANSCHENS KRITIK

Partnersamverkan skickade en starkt kritisk skrivelse till Trafikanalys angående brister i kollektivtrafikens statistik. Trafikanalys bjöd in Partnersamverkan för en diskussion. Det resulterade i olika förbättringsförslag och gemensamma utvecklingsprojekt och en dialog kring vad Svensk Kollektivtrafik och övriga parter inom Partnersamverkan kan bidra med.

KRAFTFULL KRITIK MOT ERTMS

Kostnaderna för att införa ett nytt signalsystem på den svenska järnvägen har nästan tredubblats, och riskerar att öka ännu mer, konstaterade Riksrevisionen i en rapport om signalsystemet ERTMS i Sverige. Svensk Kollektivtrafik

och Branschföreningen Tågoperatörerna har under lång tid framfört kritik mot Banverket och Trafikverket och Riksrevisionens granskning bekräftade kritiken. I ett branschuttalande konstaterade de att hela ERTMS-projektet behöver göra ett omtag.

MISSVISANDE MILJÖFAKTA

Indikatorerna på 2030-sekretariatets webbsida om fossiloberoende vägtrafik 2030 är helt missvisande, skrev Svensk Kollektivtrafik tillsammans med Partnersamverkan i en skrivelse. Enligt webbsidan har kollektivtrafik sämst målluppfyllelse av samtliga redovisade indikatorer av alla trafikslag, 4,9 procent, men siffrorna stämmer inte. Efter skrivelsen inleddes en dialog med 2030-sekretariatet för att se över indikatorerna och samordna statistiken.

PRIORITERA REGIONAL TRAFIK

Höjd prioritering av regional trafik vid tilldelning av tågläge, utveckling av de samhällsekonomiska kalkylerna för att räkna in arbetspendlingens effekter på produktiviteten och utveckling av samhällsekonomiska metoder för att beräkna effekter av trimningsåtgärder. Det är några av de projekt i Trafikverkets utvecklingsplan som bör ha högst prioritet, skrev Svensk Kollektivtrafik i sitt remissvar.

KOSTNADER FÖR SÄRSKILDA PERSONTRANSPORTER

Utredningen Samordning av särskilda persontransporter levererar tyvärr inte tillräckliga förslag för att öka samordningen. Enbart parter som redan drivs av att öka samordningen kan dra nytta av förslagen, men alla berörda parter riskerar att drabbas av kostnadsökningar, framgick det av remissvaret. Kostnadsökningarna beror på förslag kring ökad administration, ökade rättigheter för resenärer att ta med hjälpmedel eller att inte resa samplanerat samt oklara definitioner. Vissa delar av förslaget kan dock användas för att modernisera dagens lagstiftning.

OMFATTANDE JÄRNVÄGSREGLER MED FÖRÄNDRINGSBEHOV

Svensk Kollektivtrafik besvarade Trafikverkets samråd kring järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) för 2020. Tydligheten har ökat över åren, men ger tyvärr inte klarhet i hur trafiken verkligen får bedrivas. Trafikverkets avtal och regler stödjer inte heller alltid RKMs verksamhet. Inte heller stödjer det hur man ansvarsreglering och befogenheter med trafikutförarna, men där kan Partnersamverkan bidra framöver med sin planerade branschsamverkan för persontåg-supphandlingar.



REMISSVAR OCH SKRIVELSER

RIS OCH ROS OM AUTOMATISERADE FORDON

Automatiserade fordon innebär både möjligheter och hot för kollektivtrafiken. Det framgick av remissvaret till utredningen Vägen till självkörande fordon. Förarstöd och uppkopplade fordon kommer att kunna ge mer anpassad körning och positiva effekter på trafiksäkerhet och miljö. Dessutom bör fordon utan förare samt automatiserad körning i depåer resultera i minskade kostnader. Mer negativt är att automatiseringen kan leda till överflyttning från kollektivtrafik till bil och att investeringarna i kollektivtrafiken riskerar att minska.

REGIONAL INDELNING MED BÄTTRE SAMORDNING

Svensk Kollektivtrafik var positiva i sitt remissvar bakom Indelningskommitténs förslag om en gemensam regional indelning för tio statliga myndigheter. Förslaget kommer att förbättra samordningen med RKM, landstingen, regionerna, kommunerna och myndigheterna. Kommittén föreslår en indelning i sex områden och där borde förslaget utgå från arbetsmarknadsregionernas utbredning och starka pendlingsstråk. Dessutom bör Trafikverkets trafikledningsområden behållas.

RIMLIGT ATT FASTIGHETSÄGARE ÅTERFÖR VÄRDEN

Öka möjligheterna till värdeåterföring vid infrastrukturinvesteringar. Det vore rimligt att fastighetsägare återför delar av värdestegringen till samhället om deras fastigheter ökat i värde vid offentliga investeringar i infrastruktur. Dessutom kan återföringen öka genomförandetakten för viktiga investeringar. Svensk Kollektivtrafik ansåg i sitt remissyttrande till Kommittén för finansiering av offentliga infrastrukturinvesteringar att värdeåterföring bör ske inom ramen för exploateringsavtal.

JA TILL FRI KOLLEKTIVTRAFIK FÖR UNGA

Det är positivt att staten främjar fri kollektivtrafik för ungdomar under sommarlovet. Satsningen kan bidra till meningsfull fritid för ungdomar och ge likvärdiga möjligheter till resor i kollektivtrafiken, framgick det i ett remissvar till regeringen. Men det behövs ett förtydligande om även anropsstyrd kollektivtrafik omfattas av förordningen, eftersom det räknas som kollektivtrafik enligt definitionen i EU:s kollektivtrafikförordning.

SAMVERKAN GER HÅLLBAR TURISM I SVERIGE

Dialog och samverkan mellan RKM och andra aktörer i samhället är viktigt för att skapa en hållbar turism och en växande besöksnäring. Därför är det positivt att Tillväxtverket tillsammans med Trafikverket, regioner och besöksnäringen undersöker hur RKM kan fånga besöksnäringens behov och utöka samverkan. Där bör även Svensk Kollektivtrafik få delta, stod det i remissvaret angående utredningen kring hållbar turism och växande besöksnäring.

INFORMATIONALTERNATIV FÖR BÄLTESANVÄNDNINGEN

Audiovisuell information kan ha större effekt på bältesanvändandet än ljudmeddelanden vid busslinjetrafik, åtminstone över kortare sträckor. Därför är svaret nej till Transportstyrelsens förslag om skyldighet att informera ombord på samtliga bussar i samtliga busstyper i Sverige. Det framgick av en skrivelse till Transportstyrelsen tillsammans med Sverige Bussföretag. En resenär som reser i rusningstrafik och tvingas stå åtta hållplatser kommer att få höra föraren ropa ut info om att ta på bältet sju gånger. Därför bör bussarna även få använda andra informationsmetoder än enbart ljud.





LÅNGSIKTIGT BIODRIVMEDEL EFTERLYSES

Svensk Kollektivtrafik efterlyser långsiktighet för produktion och användande av biodrivmedel och ett statligt engagemang för att bygga ut biodrivmedelsproduktionen baserat på hållbara råvaror. Det framgick av ett remissvar till Miljö- och energidepartementet. Omklassning av PFAD gör att den svenska HVO-volymen riskerar att försvinna, men att använda HVO från palmolja eller återgå till fossil diesel är sämre alternativ än att tillåta PFAD tills spårbarhet kan uppvisas. Förslaget hotar den positiva utveckling på miljösidan som kollektivtrafiken haft under en följd av år.

NYTT FÖRSLAG BEGRÄNSAR ÖPPEN MARKNAD

Svensk Kollektivtrafik håller inte med EU-kommissionen om att det bör införas ett tillståndsförfarande för nationell linjetrafik för sträckor kortare än 100 kilometer. Förslaget skulle innebära ett steg tillbaka på den svenska marknaden, som i dag har full etableringsrätt för såväl upphandlad som kommersiell trafik. Förslaget är inte positivt för Sverige, i stället riskerar det att begränsa den helt kommersiella busstrafikens tillträde till den öppna marknaden.

EU DISKVALIFICERAR BIODIESEL

Det är positivt att EU-kommissionen vill minska transportsektorns miljöpåverkan genom ökad användning av förnybara bränslen och ny teknik, men det är negativt att förslaget

diskvalificerar dieselteknologi även för biodieseldrift, medan fossil naturgas accepteras för användning i gasmotorer. Kommissionens förslag är inte teknikneutralt, och tar inte utgångspunkt i klimatnytta. Det stod i remissvaret angående ändringen av direktivet om att främja rena och energieffektiva vägtransportfordon.

ÖKAD KOLLEKTIVTRAFIK HÖJER TRAFIKSÄKERHETEN

Svensk Kollektivtrafik delar Trafikanalys uppfattningar om målsättningar för trafiksäkerhet, t ex att halvera antalet omkomna i trafiken till 2030. Dessutom bör åtgärder som ökar kollektivtrafikandelen användas för att höja trafiksäkerheten i vägtrafiken. I remissvaret påpekades även vikten av att minska olyckorna till och från kollektivtrafikens bytespunkter.

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 150 tkr per år 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.

STYRELSE

På årsstämman 2018 ersattes Yvonne Stålnacke (S) med Lenita Ericson (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

- Talla Alkurdi (S), SLL Trafiknämnden
- Mona Modin Tjulín (S) Länstrafiken i Jämtlands län AB
- Yvonne Stålnacke (S) (t o m 25 maj) Regionala Kollektivtrafikmyndigheten, Norrbotten
- Lenita Ericson (S) (fr o m 25 maj) 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 (t o m 15 maj)
- Jessica Wetterling (V) Västtrafik AB (fr om 16 maj)
- Christian Gustavsson (M) AB Östgötatrafiken
- Andreas Löwenhöök (M) Länstrafiken 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 2016

Ordinarie

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

Ersättare:

- 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
- Ann Dahlin (konsult)
- Helena Leufstadius
- Lars Sandberg
- Anita Stenhardt
- Agneta Weissglas (konsult)

EKONOMISK REDOVISNING

Svensk Kollektivtrafik, föreningen Org nr 802002-1500

Styrelsen avger följande årsredovisning
för räkenskapsåret 2018.

<i>INNEHÅLL</i>	<i>SIDA</i>
Förvaltningsberättelse.....	20
Resultaträkning.....	21
Balansräkning.....	22
Noter.....	23
Revisionsberättelse.....	25

Om inte annat särskilt anges, redovisas alla belopp i SEK.

Förvaltningsberättelse

RESULTAT OCH STÄLLNING

Resultatet för 2018 innebär en vinst om 1 721 584,17 kr. Resultatet förs över i ny räkning.

FLERÅRSÖVERSIKT (TKR)

	2018	2017	2016	2015	2014
Allmänna förutsättningar					
Antal medlemmar	23	22	22	22	23
Medelantalet anställda	5	3	0	0	0

	2018	2017	2016	2015	2014
Resultat (tkr)					
Verksamhetens intäkter	10 410	7 494	1 349	853	102
Verksamhetens kostnader	-10 678	-8 059	-4 381	-1 148	-957
Verksamhetens resultat	-268	-565	-3 032	-295	-855
Resultat finansiella investeringar	2 000	3 600	-1	0	625
Årets resultat	1 722	3 032	-3 032	-375	-230

	2018	2017	2016	2015	2014
Ekonomisk ställning					
Eget kapital (tkr)	1 762	40	-2 992	40	415
Soliditet (%)	24,9	0,7	0,0	3,5	36,3

FÖRÄNDRING AV EGET KAPITAL

	Balanserat kapital	Summa kapital
Belopp vid årets ingång	40 185	40 185
Årets resultat	1 721 584	1 721 584
Belopp vid årets utgång	1 761 769	1 761 769

Föreningens resultat och ställning i övrigt framgår av efterföljande resultat- och balansräkning med noter.

Resultaträkning

	Not	2018	2017
VERKSAMHETENS INTÄKTER			
Medlemsavgifter		3 262 500	3 035 000
Kursintäkter		60 370	77 800
Övriga verksamhetsintäkter		7 087 598	4 381 155
Summa verksamhetens intäkter		10 410 468	7 493 955
VERKSAMHETENS KOSTNADER			
Direkta kostnader		-17 170	-66 250
Övriga externa kostnader		-3 101 270	-1 837 737
Personalkostnader	2	-7 559 540	-6 154 940
Summa verksamhetens kostnader		-10 677 980	-8 058 927
Verksamhetsresultat		-267 512	-564 972
RESULTAT FRÅN FINANSIELLA POSTER			
Resultat från värdepapper och fordringar som är anläggningstillgångar		2 000 000	3 600 000
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		0	1
Räntekostnader och liknande resultatposter		-50	-207
Summa resultat från finansiella poster		1 999 950	3 599 794
Resultat efter finansiella poster		1 732 438	3 034 822
Skatt		-10 854	-2 541
ÅRETS RESULTAT		1 721 584	3 032 281

Balansräkning

	Not	2018-12-31	2017-12-31
TILLGÅNGAR			
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	3	1 000 000	1 000 000
Summa anläggningstillgångar		1 000 000	1 000 000
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		135 614	0
Fordringar hos koncernföretag		2 550 467	3 009 496
Övriga kortfristiga fordringar		128	128
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		139 800	299 314
		2 826 009	3 308 938
Kassa och bank		3 260 882	352 497
Summa omsättningstillgångar		6 086 891	3 661 435
SUMMA TILLGÅNGAR		7 086 891	4 661 435
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
EGET KAPITAL			
Balanserat kapital		40 185	-2 992 096
Årets resultat		1 721 584	3 032 281
Summa eget kapital		1 761 769	40 185
LÅNGFRISTIGA SKULDER			
Skulder till koncernföretag		0	4 111
Summa långfristiga skulder		0	4 111
KORTFRISTIGA SKULDER			
Leverantörsskulder		243 449	199 237
Skatteskulder		13 395	2 541
Övriga kortfristiga skulder		676 702	530 980
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		4 391 576	3 884 381
Summa kortfristiga skulder		5 325 122	4 617 139
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		7 086 891	4 661 435

Noter

• Not 1. REDOVISNINGS- OCH VÄRDERINGSPRINCIPER

Allmänna upplysningar

Från och med räkenskapsåret 2017 upprättas årsredovisningen med tillämpning av årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3). Tidigare tillämpades redovisningsprinciper som överensstämde med årsredovisningslagen samt uttalanden och allmänna råd från Bokföringsnämnden för ideella föreningar. Övergången har gjorts i enlighet med föreskrifterna i K3:s kapitel 35. Föreningen klassificeras som ett mindre företag och har utnyttjat mindre företags möjlighet att inte räkna om jämförelsetalen för 2016 enligt K3:s principer. Övergången bedöms inte ha påverkat jämförbarheten mellan åren.

Redovisningsprinciperna är oförändrade jämfört med föregående år.

Intäktsredovisning

Endast det inflöde av ekonomiska fördelar som föreningen erhållit eller kommer att erhålla för egen räkning redovisas som intäkt. Intäkter värderas, om inget särskilt anges nedan, till verkliga värdet av det som erhållits eller kommer att erhållas. Nedan beskrivs, för respektive intäktspost, när intäktsredovisning sker.

Medlemsavgifter omfattar inbetalningar för medlemskap i den ideella föreningen. Medlemsavgifter redovisas vid inbetalning från medlemmen och intäktsredovisas över den tidsperiod som avses.

Övriga verksamhetsintäkter. Intäkt vid försäljning av tjänster redovisas normalt vid försäljningstillfället.

Finansiella instrument redovisas i enlighet med reglerna i K3 kapitel 11, vilket innebär att värdering sker utifrån anskaffningsvärde. Finansiella instrument som redovisas i balansräkningen inkluderar värdepapper, kundfordringar och övriga fordringar, kortfristiga placeringar, leverantörsskulder, låneskulder och derivatinstrument. Instrumenten redovisas i balansräkningen när föreningen blir part i instrumentets avtalsmässiga villkor. Finansiella tillgångar tas bort från balansräkningen när rätten att erhålla kassaflöden från instrumentet har löpt ut eller överförts och föreningen har överfört i stort sett alla risker och förmåner som är förknippade med äganderätten. Finansiella skulder tas bort från balansräkningen när förpliktelserna

har reglerats eller på annat sätt upphört.

Andelar i dotterföretag redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för eventuella nedskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår köpeskillingen som erlagts för aktierna samt förvärvskostnader. Eventuella kapitaltillskott läggs till anskaffningsvärdet när de uppkommer.

Kundfordringar/kortfristiga fordringar redovisas som omsättningstillgångar till det belopp som förväntas bli inbetalt efter avdrag för individuellt bedömda osäkra fordringar.

Låneskulder och leverantörsskulder redovisas initialt till anskaffningsvärde efter avdrag för transaktionskostnader. Skiljer sig det redovisade beloppet från det belopp som ska återbetalas vid förfallotidpunkten periodiseras mellanskillnaden som räntekostnad över lånets löptid med hjälp av instrumentets effektivränta. Härigenom överensstämmer vid förfallotidpunkten det redovisade beloppet och det belopp som ska återbetalas.

Ersättningar till anställda avser alla former av ersättningar som företaget lämnar till de anställda. Kortfristiga ersättningar utgörs av bland annat löner, betald semester, betald frånvaro, bonus och ersättning efter avslutad anställning (pension). Kortfristiga ersättningar redovisas som kostnad och en skuld då det finns en legal eller informell förpliktelse att betala ut en ersättning till följd av en tidigare händelse och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras.

Koncernförhållanden. Föreningen är en moderförening, men med hänvisning till undantagsreglerna i årsredovisningslagen 7 kap 3§ upprättas ingen koncernredovisning.

Nyckeltalsdefinitioner

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

Soliditet (%): Uppgiften beräknas som utgående eget kapital dividerat med balansomslutningen (totala tillgångar i balansräkningen).

• **Not 2. MEDELANTALET ANSTÄLLDA**

	2018-12-31	2017-12-31
Medelantalet anställda	5	3

• **Not 3. ANDELAR I KONCERNFÖRETAG**

	2018-12-31	2017-12-31
Ingående anskaffningsvärden	1 000 000	1 000 000
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	1 000 000	1 000 000
Redovisat anskaffningsvärde	1 000 000	1 000 000

Stockholm 21 mars 2019

Ulf Nilsson
Ordförande

Helena Leufstadius
Verkställande direktör

Ulrika Frick
1:e vice ordförande

Fredrik Ahlstedt
2:e vice ordförande

Cristina Glad

Mona Modin Tjulín

Lenita Eriksson

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 2018.

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 2018 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

GRUND FÖR UTTALANDEN

Vi har utfört revisionen enligt god revisionsd i Sverige. Revisornas 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 revisorsd 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.

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 utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionsd 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 revisionsd 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 fram-

tida 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 2018. Vi tillstyrker att föreningsstämman 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 revisorer 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 har 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 29 mars 2019

Deloitte AB

Per Svensson
Auktoriserad revisor

Stockholm den 24 april 2019

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 2018.

INNEHÅLL	SIDA
Förvaltningsberättelse	28
Resultaträkning	29
Balansräkning	30
Tilläggsupplysningar	32
Revisionsberättelse	34

Om inte annat särskilt anges, redovisas alla belopp i SEK.

Förvaltningsberättelse

FLERÅRSÖVERSIKT (TKR)	2018	2017	2016	2015
Nettoomsättning	14 869	16 344	15 134	16 338
Resultat efter finansiella poster	4 441	4 969	2 117	-807
Soliditet (%)	38,9	37,5	45,7	32,1

FÖRÄNDRING AV EGET KAPITAL

	Aktie- kapital	Reserv- fond	Balanserat resultat	Årets resultat	Totalt
Belopp vid årets ingång	1 000 000	200 000	1 798 605	3 853 337	6 851 942
Disposition enligt beslut av årets årsstämma:			253 337	-253 337	0
Utdelning				-3 600 000	-3 600 000
Årets resultat				2 686 548	2 686 548
Belopp vid årets utgång	1 000 000	200 000	2 051 942	2 686 548	5 938 490

RESULTATDISPOSITION

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel (kronor):

Balanserad vinst	2 051 942
Årets vinst	2 686 548
	4 738 490
disponeras så att till aktieägare utdelas i ny räkning överföres	2 000 000
	2 738 490
	4 738 490

STYRELSENS YTTRANDE ÖVER DEN FÖRESLAGNA VINSTUTDELNINGEN

Styrelsen föreslås bemyndigas att besluta om tidpunkt då utdelningen skall betalas. Styrelsen anser att förslaget är förenligt med försiktighetsregeln i 17 kap. 3 § aktiebolagslagen enligt följande redogörelse: Styrelsens uppfattning är att vinstutdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav verksamhetens art, omfattning och risk ställer på storleken på det egna kapitalet, bolagets konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

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

Resultaträkning

	Not	2018-01-01 -2018-12-31	2017-01-01 -2017-12-31
RÖRELSEINTÄKTER, LAGERFÖRÄNDRINGAR M M			
Nettoomsättning		14 869 275	16 343 521
Övriga rörelseintäkter		9 480 566	7 094 563
Summa rörelseintäkter, lagerförändringar m m		24 349 841	23 438 083
RÖRELSEKOSTNADER			
Övriga externa kostnader		-20 056 296	-12 497 255
Personalkostnader	2	-30 708	-5 928 481
Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar		-33 082	-33 083
Övriga rörelsekostnader		-947	-429
Summa rörelsekostnader		-20 121 033	-18 459 249
Rörelseresultat		4 228 808	4 978 834
FINANSIELLA POSTER			
Resultat från övriga finansiella anläggningstillgångar		219 381	0
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		0	11
Räntekostnader och liknande resultatposter		-6 854	-9 521
Summa finansiella poster		212 527	-9 510
Resultat efter finansiella poster		4 441 335	4 969 324
BOKSLUTSDISPOSITIONER			
Förändringar av periodiseringsfonder		-1 000 000	0
Summa bokslutsdispositioner		-1 000 000	0
Resultat före skatt		3 441 335	4 969 324
SKATTER			
Skatt på årets resultat		-754 787	-1 115 987
ÅRETS RESULTAT		2 686 548	3 853 337

Balansräkning

	Not	2018-12-31	2017-12-31
TILLGÅNGAR			
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Materiella anläggningstillgångar			
Inventarier, verktyg och installationer	3	12 140	45 222
Summa materiella anläggningstillgångar		12 140	45 222
Finansiella anläggningstillgångar			
Fordringar hos koncernföretag	4	0	1 215 709
Andra långfristiga värdepappersinnehav	5	0	100 000
Summa finansiella anläggningstillgångar		0	1 315 709
Summa anläggningstillgångar		12 140	1 360 931
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		1 374 118	5 002 901
Övriga fordringar		320 377	820
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		1 548 695	1 255 497
Summa kortfristiga fordringar		3 243 190	6 259 218
Kassa och bank			
Kassa och bank		14 319 204	10 951 572
Summa kassa och bank		14 319 204	10 951 572
Summa omsättningstillgångar		17 562 394	17 210 790
SUMMA TILLGÅNGAR		17 574 534	18 571 721

Not	2018-12-31	2017-12-31
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	2 051 942	1 798 605
Årets resultat	2 686 548	3 853 337
Summa fritt eget kapital	4 738 490	5 651 942
Summa eget kapital	5 938 490	6 851 942
OBESKATTADE RESERVER		
Periodiseringsfonder	1 156 000	156 000
Summa obeskattade reserver	1 156 000	156 000
KORTFRISTIGA SKULDER		
Leverantörsskulder	1 345 832	2 150 518
Skulder till koncernföretag	544 810	621 094
Skatteskulder	189 855	914 825
Övriga skulder	1 084 817	1 098 404
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	7 314 730	6 778 938
Summa kortfristiga skulder	10 480 044	11 563 779
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	17 574 534	18 571 721

Tilläggsupplysningar

• Not 1. REDOVISNINGSG- OCH VÄRDERINGS-PRINCIPER

Allmänna upplysningar

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

	2018-01-01 -2018-12-31	2017-01-01 -2017-12-31
Medelantalet anställda	0	2

UPPLYSNINGAR TILL BALANSRÄKNINGEN

• Not 3. INVENTARIER, VERKTYG OCH INSTALLATIONER

	2018-12-31	2017-12-31
Ingående anskaffningsvärde	370 494	402 948
Försäljningar/utrangeringar	-	-32 454
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	370 494	370 494
Ingående avskrivningar	-325 272	-324 643
- Försäljningar/utrangeringar	-	32 454
- Årets avskrivningar	-33 082	-33 083
Utgående ackumulerade avskrivningar	-358 354	-325 272
Utgående redovisat värde	12 140	45 222

• Not 4. FORDRINGAR HOS KONCERNFÖRETAG

	2018-12-31	2017-12-31
Ingående anskaffningsvärden	1 215 709	4 582 738
Avgående fordringar	-1 099 581	-3 367 029
Omklassificeringar	-116 128	-
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	0	1 215 709
Utgående redovisat värde	0	1 215 709

• Not 5. ANDRA LÅNGFRISTIGA VÄRDEPAPPERSINNEHAV

	2018-12-31	2017-12-31
Ingående anskaffningsvärden	100 000	100 000
Försäljningar/utrangeringar	-100 000	-
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	0	100 000
Utgående redovisat värde	0	100 000

Stockholm 28 mars 2019

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 2018-01-01 - 2018-12-31. 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 2018 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.

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. Risker 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 eventuella 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 2018-01-01 - 2018-12-31 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 revisionsred i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Svensk Kollektivtrafik Service AB enligt god revisorsred 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 dispositioner 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 ersättningsskyldighet 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 revisionsred i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet 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 revisionsred 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 styrelsens motiverade yttrande samt ett urval av underlagen för detta för att kunna bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Stockholm den 28 mars 2019

Deloitte AB

Per Svensson
Auktoriserad revisor



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Svensk Kollektivtrafik
Hornsgatan 15, 1 tr.
118 46 Stockholm

www.svenskkollektivtrafik.se