

PROTOKOLL


DIN TUR

Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Camilla Norberg, 070-231 83 20

Datum
 2017-03-31

Diariernr
 17/00160-3

Protokoll för Förbundsdirektionens sammanträde 2017-03-31

Tid: 09:30 – 15:55
Datum: 2017-03-31
Plats: Fullmäktigesalen,
 Landstingets kansli

Närvarande ledamöter:
 Se Tjänstgöringslistan

Närvarande tjänstemän:

Camilla Fahlander
 Camilla Norberg
 Hans Fälldin

Erik Hedlund
 Pernilla Löfstrand, avvek under
 Dir 2-17.
 Marika Bystedt

Berit Sjölander
 Stefan Välijeesiö
 Yvonne Öberg

Övriga närvarande:

Kjell Yngvér

Björn Hellquist, avvek efter Dir 2-17.

Peter Zakrisson

Åke Söderberg, avvek efter Dir 2-17.

Henric Fuchs

Roger Wetterstrand, avvek efter Dir 12-17.

Justerare:

Birgitta Widerberg (C)

Tid för justering:
 2017-04-07

Plats för justering:
 Kansliet, Kramfors

Underskrifter


 Lars Olof Olsson (S), Ordförande


 Birgitta Widerberg (C),
 Justerare


 Camilla Norberg, vid
 protokollet

ANSLAG/BEVIS

Justering av förbundsdirektionens protokoll har tillkännagivits genom anslag på Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns anslagstavla.

Sammanträdesdatum
 2017-03-31

Anslaget uppsatt den
 2017-04-07

Anslaget nedtas den
 2017-05-03

Förvaringsplats för protokollet

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns förvaltning

Punkter


 Camilla Norberg, Nämndadministratör

PROTOKOLL

Medlem Namn	När- varo	Tjg. ers	Reservation §						Omröstning		Anteckning Justerare Tjänstgör T.o.m. Tjänstgör Fr.o.m.
									Ja	Nej	
Landstinget Ordinarie											
Lars Olof Olsson (S)	X										Ordförande
Folke Nyström (MP)	X										
Anna-Karin Sjölund (S)	X										
Lena Sjöberg (S)	X										
Lars-Gunnar Hultin (V)											
Bengt Sörlin (M)											
Jonny Lundin (C)	X										
Landstinget Ersättare											
Andreas Sjölander (S)	X	X									
Anette Lövgren (S)	X										
Mikael Sjölund (S)											
Christer Sonidsson (S)											
Elina Arab (S)											
Leif Palmberg (L)	X	X									
Sverker Ågren (KD)											
Örnsköldsvik Ordinarie											
Leif Lindholm (S)	X										
Bror Wallström (L)											
Örnsköldsvik Ersättare											
Camilla Svensson (M)											
Anna Sjöberg (V)											
Kramfors Ordinarie											
Malin Svanholm (S)											
Birgitta Widerberg (C)	X										
Kramfors Ersättare											
Rolf Andersson (MP)	X	X									
Lars Köhnberg (KD)	X										
Härnösand Ordinarie											
Sara Nylund (S)	X										Avvek efter Dir 2-17.
Christian Wasell (M)											
Härnösand Ersättare											
Knapp Britta Eriksson (MP)											
RosMarie Sandin (FP)	X	X									Avvek under Dir 2-17, tillbaka vid Dir 3-17.

Blå L

PROTOKOLL

Sundsvall													
Ordinarie													
Leif Nilsson (S)	X												
Hans Forsberg (C)	X												
Elin Nilsson (M)													
Sundsvall													
Ersättare													
Anita Bdioui (S)													
Jenny Bjerkås (S)	X	X											
Johnny Nyman (L)													
Timrå													
Ordinarie													
Stefan Dalin (S)	X												
Roger Boork (KD)													
Timrå													
Ersättare													
Peter Persson (S)	X	X											
Megan Sandberg (L)													
Ange													
Ordinarie													
Åke Nylén (S)	X												Avvek efter Dir 2-17.
Kjell Grip (KD)	X												Avvek efter punkt 11.
Ange													
Ersättare													
Sten-Ove Danielsson (S)													
Leif Edh (VF)													
Sollefteå													
Ordinarie													
Åsa Sjöden (S)													
Paul Höglund (C)	X												
Sollefteå													
Ersättare													
John Åberg (S)	X	X											
Eva Halling (L)	X												

BWL L

PROTOKOLL

Protokoll för förbundsdirektionens sammanträde 2017-03-31

Formalia

Bilagor

1. Sammanträdets Öppnande

2. Upprop och insättande av tjänstgörande ersättare

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna uppropet av ledamöter, ersättare och tjänstgörande ersättare.

3. Val av justerare

Förbundsdirektionen beslutar

att välja Birgitta Widerberg (C) till justerare.

4. Godkännande av dagordning

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna dagordningen för sammanträdet med följande tillägg:

Att lägga till extraärendet som beretts av arbetsutskottet gällande åtgärder inför bildandet av ett gemensamt Bussgods Norr.

Att ärendet om begäran om delegering/rättighet att upphandla utgår på grund av återkallelse av ärendet.

5. Genomgång av föregående protokoll

Protokoll 2016-10-21

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga föregående protokoll till handlingarna.

Bakgrund

Protokollet har varit utsänt för påseende.

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.

BWL L

PROTOKOLL

Beslut

Dir 01-17 Årsredovisning 2016

Årsredovisning 2016

Förbundsdirektionen beslutar

att fastställa Årsredovisning 2016,

att på sidan 29 stycke fyra ”då det skulle kräva stora investeringar som inte prioriteras av kommunalförbundets medlemmar” stryks.

Bakgrund

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län har tagit fram årsredovisning för 2016. Kommunalförbundet har beaktat de synpunkter kommunalförbundets revisorer lämnade i sin granskning av myndigheten för 2015.

Kommunallagen och den kommunala redovisningslagen innehåller regler för kommunalförbundets styrning. Ett av kraven är att kommunalförbundet ska ha god ekonomisk hushållning. Det kravet har både ett finansiellt perspektiv och ett verksamhetsperspektiv. En god ekonomisk hushållning innebär inte enbart en budget i balans, utan innefattar även ett krav på att resurserna används till rätt saker och att de utnyttjas på ett effektivt sätt. För att uppnå detta har förbundsdirektionen beslutat om fem verksamhetsmål och ett finansiellt mål samt ett antal indikatorer med ett målvärde. Genom delårsbokslut och årsredovisning följs utvecklingen kontinuerligt upp för såväl verksamhet som ekonomi. I årsredovisningen redovisas måluppfyllelsen inom kommunalförbundet. För verksamhetsmål och finansiellt mål redovisas måluppfyllnad, analys, indikatorer samt aktiviteter.

Myndighetens bedömning

Vår bedömning är att kommunalförbundet inte uppfyller en god ekonomisk hushållning. Budgetavvikelsen uppgår till 67,1 mnkr vilket motsvarar 14,9 procent. Den största budgetavvikelsen rör kommunal biljettsubvention. Sundsvall och Örnsköldsviks kommuner, subventionerar helt eller till stora delar biljettpriset för två stora resenärsgupper. Det innebär att kommunalförbundets biljettintäkter minskar och därmed sänks självfinansieringsgraden, samtidigt som kostnader för resandeincitament och förstärkningstrafik ökar. Sena beslut påverkar budgetarbetet menligt och bör undvikas för att uppnå en god ekonomisk hushållning.

När vi analyserar nettokostnaderna med den kommunala biljettsubventionen exkluderad är budgetavvikelsen 8,7 mnkr på helår vilket motsvarar 1,9 procent. Vid delårsbokslutet prognostiserade vi kraftigt ökade kostnader för sjukresor, vilket kommunicerades vid förbundsdirektionens sammanträde i oktober 2016. Jämfört med utfallet 2015 har kostnaderna för sjukresor ökat med 4,1 mnkr.

Sammanfattningsvis innebär det att det finansiella målet inte uppfylls.

Fördubblingsmålet väger tungt i bedömningen om kommunalförbundet har en god ekonomisk hushållning. Målet att *Kollektivtrafikmyndigheten ska öka det kollektiva resandet i Västernorrland*, utgår från fördubblingsmålet¹. I regionala

¹ Fördubblingsmålet innebär att andelen kollektivtrafik av det motoriserade resandet skall fördubblas. För Din Tur var utgångsläget 2006 8 procent, utfallet mäts genom Svensk kollektivtrafik i Kollektivtrafikbarometern (KOLBAR).

Ble L

PROTOKOLL

trafikförsörjningsprogrammet 2020 utgör fördubblingsmålet ett övergripande mål. Målvärdet för kollektivtrafikens marknadsandel 2020 är satt till 16 procent, det skulle motsvara ca 20 miljoner resor. En realistisk bedömning är att målet inte uppnås under perioden fram till 2020, då det skulle kräva stora investeringar som inte prioriteras av kommunalförbundets medlemmar.

Föredragande:

Camilla Fahlander, myndighetschef.

Pernilla Löfstrand, ekonomichef.

Yttrande:

Lars Köhnberg (KD), RosMarie Sandin (L), Sara Nylund (S), Åke Nylén (S), Rolf Andersson (MP), Leif Lindholm (S), Hans Forsberg (C).

Yrkande:

Leif Lindholm (S) yrkar på att på sidan 29 stycke fyra "då det skulle kräva stora investeringar som inte prioriteras av kommunalförbundets medlemmar" stryks.

Bifall från Hans Forsberg (C) till Leif Lindholms (S) yrkande.

Ordförande tog upp Leif Lindholms (S) yrkande till ändringsförslag, förbundsdirektionen beslutade enligt Leif Lindholms (S) yrkande att på sidan 29 stycke fyra "då det skulle kräva stora investeringar som inte prioriteras av kommunalförbundets medlemmar" stryks.

Expedieras till:

Förbundets medlemmar

Förbundets revisorer

PROTOKOLL

6. Trafikboks slut 2016

Förbundsdirektionen beslutar

att anse informationen delgiven.

Bakgrund

Genomgång av resande, kostnader och intäkter. Resandet och kostnader har ökat, intäkterna har minskat på grund av de kommunala subventionerna, det finns även en ökning av intäkterna som beror på att det kommit många nyanlända som åker buss.

Större aktiviteter genomförda 2016:

- Avveckling linje 10, uppstart linje 50
- Utökat trafikutbud Matfors
- Nytt produktutbud
- Kommunal subvention av biljettpriser

Resandeutveckling 2010-2016, 2016 har resandet ökat.

Intäktsutveckling vs. Resandeutveckling

Genomgång av bruttokostnader 2010-2016, samt förändringar per år.

Yttrande:

RosMarie Sandin (L), Åke Nylén (S), Leif Nilsson (S), Rolf Andersson (MP), Leif Palmberg (L), Leif Lindholm (S), Lars Köhnberg (KD), Jenny Bjerkås (S), Anna-Karin Sjölund (S), Hans Forsberg (C).

Föredragande:

Stefan Välijeesiö, handläggare planering/utredning.

PROTOKOLL

Beslut

Dir 02-17 Långtidsplan 2018-2020

Långtidsplan
2018-2020

Förbundsdirektionen beslutar

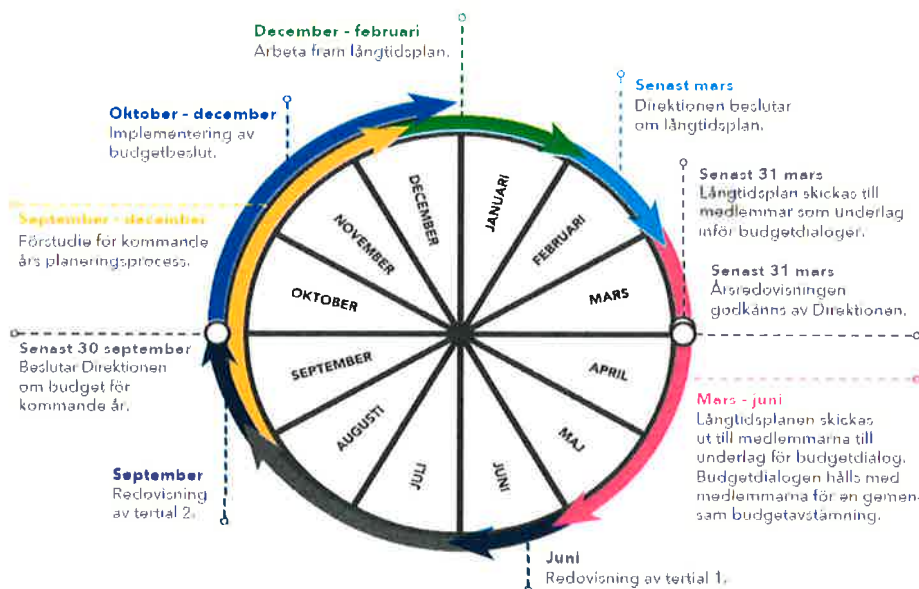
att Långtidsplan 2018 – 2020 återremitteras,

att medlemmarnas synpunkter ska antingen inarbetas eller bemötas i förslaget,

att det framgår hur nya kostnader fördelas utifrån den kostnadsfördelningsmodell som finns.

Bakgrund

I april 2016 presenterades, för samverkansgruppen², den planerade processen för hur framtagandet av Långtidsplan 2018-2020 skulle se ut. Processen utgår ifrån den planeringsprocess som finns beskriven i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Särskilt för årets process är att underlaget även ligger till grund för utarbetande av trafikförsörjningsprogram.



Figur 1 Planeringshjul hämtat ur *Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland - Regionalt trafikförsörjningsprogram 2020*

Planeringsprocessen inleds med en förstudie vars syfte är att identifiera åtgärder för kommande tre år. I arbetet har vi utgått från den nu gällande långtidsplanen. Tjänstemän från medlemsorganisationerna och trafikföretag bjöds in att delta i förstudiearbetet. Höstens arbete bestod av fyra tematiska möten samt ett mer uppsummerande möte.

Resultat av förstudien har sedan bearbetats och kostnadsberäknats av kommunalförbundets tjänstemän. De åtgärder som finns presenterade i Långtidsplan 2018-2020 är de som utifrån, av direktionen fastställda målsättningar, anses mest prioriterade av kommunalförbundet.

Ny målbild för kollektivtrafiken

² Samverkansgruppen består av tjänstemän från kommunalförbundets medlemmar och kallas till möten då det finns behov att förankra beslut eller få in synpunkter på tjänsteutlåtanden. Samverkansgruppen har funnits med som en referensgrupp i bland annat utarbetandet av upphandlingsunderlag samt nu gällande trafikförsörjningsprogram. Samverkansgruppens roll finns inte definierade i några styrdokument utan fungerar som ett verktyg för att förankra beslut hos medlemmarna innan beslut tas i förbundsdirektion.

Handskrift: Ahl L

PROTOKOLL

Förbundsdirektionen fastställde en ny målbild i juni 2016. Denna målbild har legat till grund till utarbetandet av Långtidsplan 2018-2020.



Figur 2 Målbild beslutad av förbundsdirektionen 17 juni 2016

Ekonomiska konsekvenser

Utöver indexuppräknningar bedömer vi att de föreslagna åtgärderna innebär en ökad kostnad om 17,1 mnkr för 2018. Ökade trafik kostnader står för 10,9 mnkr varav 9,8 mnkr är förändrad tätortstrafik i Örnsköldsvik. Biljettsamverkan med X-trafik står för ökning med 0,5 mnkr för 2018 och el-buss i Kramfors uppgår till 0,6 mnkr.

Förvaltningskostnaderna uppgår till 6,2 mnkr. En centralisering av sjukresehandläggningen innebär en beräknad kostnadsökning om 2,8 mnkr. Anskaffning av tekniska utrustning för att kunna hantera en digitalisering av produkter och förbättrad samordning mellan den särskilda persontrafiken uppgår till 1,1 mnkr. Den bedömda kostnadsökningen för att möta behovet av fördjupade analyser uppgår till 1,6 mnkr. Utökade marknadsinsatser uppgår till 0,2 mnkr och handlar om att marknadsföra ny trafik i och med linjeomläggning i Örnsköldsvik. Ett fortsatt arbete med införsäljning av företagskortet efter att projekt Hållbara resor avslutas innebär en kostnadsökning om 0,3 mnkr. Vi bedömer också att det kommer att finnas ett behov att utöka biljettkontroller på en kostnad om 0,2 mnkr. Vi har bedömer ett utökat behov på kompetensutveckling till en kostnad om 0,1 mnkr.

Myndighetens bedömning

Presenterad långtidsplan är kommunalförbundets bedömning på åtgärder som behöver vidtas för att vi ska förbättra kvaliteten i verksamheten och möta resenärernas behov.

Arbetsutskottets beslut:

att hänskjuta ärendet till förbundsdirektionen utan eget förslag, då medlemmarnas tjänstemän och i vissa fall politiska instanser lämnat synpunkter efter utsatt tidpunkt försenades utskicket till arbetsutskottet.

Bl L

PROTOKOLL

Yttrande:

Rolf Andersson (MP), Leif Lindholm (S), Lars Köhnberg (KD), Jonny Lundin (C), Hans Forsberg (C), Kjell Grip (KD), Anna-Karin Sjölund (S).

Yrkande:

Rolf Andersson (MP) yrkar på att stryka sista meningen på sidan 22: Hållbarhet. Att ta hänsyn till alla de tre hållbarhetsaspekterna samtidigt kommer inte att vara möjligt då de ibland kan stå i direkt konflikt till varandra.

Leif Lindholm (S) yrkar på återremiss, medlemmarnas synpunkter ska antingen inarbetas eller bemötas i förslaget.

Jonny Lundin (C) yrkar på att lägga till en att-sats:

att ett förverkligande av Långtidsplanens mål förutsätter att berörda finansiärer prioriterar föreslagna åtgärder.

Hans Forsberg (C) yrkar bifall på Leif Lindholms (S) yrkande.

Anna-Karin Sjölund (S) yrkar bifall på Leif Lindholms (S) yrkande.

Anna-Karin Sjölund (S) yrkar på tilläggsyrkande på Leif Lindholms (S) yrkande: att det framgår hur nya kostnader fördelas utifrån den kostnadsfördelningsmodell som finns.

Ordförande ställer frågan om ärendet ska avgöras idag, eller om ärendet ska återremitteras. Förbundsdirektionen beslutar att ärendet ska återremitteras.

Föredragande:

Marika Bystedt Gaulitz, utvecklingschef.

Expedieras till:

Förbundets medlemmar

Lunchuppehåll mellan kl. 12:30-13:30.

7. Upprop och insättande av tjänstgörande ersättare efter lunchuppehållet**Förbundsdirektionen beslutar**

att godkänna uppropet av ledamöter, ersättare och tjänstgörande ersättare.

Bil L

PROTOKOLL

Beslut

Dir 03-17 Extrainsatt förbundsdirektionssammanträde i september

Förbundsdirektionen beslutar

att ett extrainsatt förbundsdirektionssammanträde kommer att hållas 22 september 2017 för fastställande av budget 2018.

Bakgrund

Kommunalförbundets medlemmar beslöt i maj 2016 att omförhandla innehållet i de styrande dokumenten förbundsordning och samverkansavtal. Arbetet leds av en politisk styrgrupp bestående av Anna-Karin Sjölund (sammankallande), Sara Nylund, Johan Andersson, Hans Forsberg, Leif Lindholm, Malin Svanholm, Sten-Ove Danielsson och Stefan Dahlin.

Under arbetet med översynen har vikten av en tydlig och årligen återkommande budgetdialog och process betonats. Då flera medlemmar fattar beslut om budget sent på året är det önskvärt att kommunalförbundet fastställer budget i september.

Anna-Karin Sjölund har som sammankallande, för arbetet med översynen av kommunalförbundets styrande dokument, fått i uppdrag av styrgruppen att framföra en gemensam framställan om att medlemmarna önskar att kommunalförbundet beslutar om att hålla ett extrainsatt direktionsmöte i slutet av september i år, där kommunalförbundets budget för 2018 fastställs.

Myndighetens bedömning

Vi strävar efter att ta budgetbeslut så tidigt som möjligt, gärna före sommaren, för att få handlingsutrymme för eventuella utbudsförändringar. Ökningar eller minskningar av trafiken kräver tid för genomförande och regleras i trafikavtal. Om det skulle vara aktuellt med personalneddragningar är det en process som tar tid.

Under 2017 kommer vi att införa en intern verksamhetsplanering med utgångspunkt i trafikförsörjningsprogram, långtidsplan och budget. För att den planeringen ska kunna ske innan tidtabellskiftet i december och det nya året startar behöver vi har förutsättningarna klara så tidigt som möjligt.

Enligt planeringen för 2017 är det inte möjligt att avboka något av de inplanerade direktionsmötena. Vid mötet i juni behandlas tertialrapport avseende januari-april och vid mötet i oktober behandlas tertialrapport avseende maj-augusti. Kostnaden för ett extrainsatt direktionsmöte uppgår till cirka 100 tkr.

Vid första tertialrapporten görs en utfallsprognos för helåret. Prognosen kan användas som underlag för kommande års budget med årliga uppräknings avseende trafik kostnader, administrativa kostnader, personalkostnader, biljettintäkter samt kommunala subventioner.

I Förbundsordningen regleras initiativrätten enligt följande; Ärenden i direktionen får väckas av ledamot och ersättare i direktionen, samt av medlemskommun och landstinget genom framställan från behörig nämnd, kommun/landstingsstyrelse eller fullmäktige. Den politiska styrgruppen för översynen av styrdokumentet har en otydlig roll i relation till direktionen.

Slutligen gör myndigheten bedömningen att den av en enig förbundsdirektion beslutade sammanträdesplanen för 2017 ska gälla.

PROTOKOLL

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.

Arbetsutskottets beslut:

att hänskjuta ärendet till förbundsdirektionen utan eget förslag,

att myndighetschefen får i uppdrag att göra en konsekvensbeskrivning om att flytta budgetbeslutet från juni till september till förbundsdirektionens sammanträde.

Yttrande:

Hans Forsberg (C), Jonny Lundin (C), Paul Höglund (C), Folke Nyström (MP), Leif Lindholm (S), Rolf Andersson (MP), RosMarie Sandin (L).

Hans Forsberg (C) yrkar bifall till Anna-Karin Sjölungs skrivelse gällande extrainsatt förbundsdirektionssammanträde för budgetbeslut i september.

Förbundsdirektionen beslutade enligt Anna-Karin Sjölungs skrivelse med extrainsatt förbundsdirektionssammanträde den 22 september och arbetsutskott den 8 september.

Bil L

PROTOKOLL**Beslut****Dir 04-17 Ledamöter ägarråd Norrtåg AB****Förbundsdirektionen beslutar**

att utse Lars Olof Olsson (S) och Folke Nyström (MP) som ledamöter i Norrtåg ABs ägarråd enligt § 11 i konsortialavtalet.

Bakgrund

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län äger 25 % i Norrtåg AB. I beslutad bolagspolicy presenteras hur Kollektivtrafikmyndigheten ska utöva kontroll och ägarstyrning över hel- och delägda bolag, därför måste förbundsdirektionen utse en ledamot som bevakar Kollektivtrafikmyndighetens intressen i den regionala tågtrafiken.

I Norrtågs konsortialavtal § 11 står att läsa att parterna utövar sitt inflytande genom ägarråd. Ägarrådet skall bestå av två representanter från varje part.

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.

Expedieras till:

Norrtåg AB

Bul L

PROTOKOLL

Beslut

Dir 05-17 Instruktioner stämmoombud för Västernorrlands läns Trafik ABs stämma 2017

Förbundsdirektionen beslutar

att utse Leif Lindholm (S) till stämmoombud,

att nominera Leif Lindholm (S) till ordförande på bolagsstämman,

att delegera till arbetsutskottet att godkänna instruktioner till stämmoombudet.

Bakgrund

Av Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns Bolagspolicyn framgår att förbundsdirektionen ska fatta beslut om instruktioner till stämmoombud för hel- och delägda bolag.

De bolagsstämmor som Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län deltar i som ägare är:

- Västernorrlands Läns Trafik AB
- Samtrans AB
- Bussgods i Västernorrland AB
- Norrtåg AB
- AB Transitio
- Samtrafiken

Ännu är inte handlingarna till stämmorna färdiga och utskickade, vilket gör att det är svårt att färdigställa instruktioner till stämmoombuden. Därför är det rimligt att förbundsdirektionen delegerar beslut om instruktioner till stämmoombudet till arbetsutskottet.

Myndighetens bedömning

Myndigheten bedömer att instruktionerna kan upprättas när handlingarna till stämmorna gått ut och att beslutet kan fattas av arbetsutskottet.

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.



PROTOKOLL

Beslut

Dir 06-17 Instruktioner stämmoombud för Samtrans ABs stämma 2017

Förbundsdirektionen beslutar

att utse Leif Lindholm (S) till stämmoombud,

att nominera Leif Lindholm (S) till ordförande på bolagsstämman,

att delegera till arbetsutskottet att godkänna instruktioner till stämmoombudet.

Bakgrund

Av Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns Bolagspolicyn framgår att förbundsdirektionen ska fatta beslut om instruktioner till stämmoombud för hel- och delägda bolag.

De bolagsstämmor som Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län deltar i som ägare är:

- Västernorrlands Läns Trafik AB
- Samtrans AB
- Bussgods i Västernorrland AB
- Norrtåg AB
- AB Transitio
- Samtrafiken

Ännu är inte handlingarna till stämmorna färdiga och utskickade, vilket gör att det är svårt att färdigställa instruktioner till stämmoombuden. Därför är det rimligt att förbundsdirektionen delegerar beslut om instruktioner till stämmoombudet till arbetsutskottet.

Myndighetens bedömning

Myndigheten bedömer att instruktionerna kan upprättas när handlingarna till stämmorna gått ut och att beslutet kan fattas av arbetsutskottet.

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.



PROTOKOLL**Beslut****Dir 07-17 Instruktioner till stämmoombud för Bussgods Västernorrland ABs stämma 2016****Förbundsdirektionen beslutar**

att utse Lars Olof Olsson (S) till stämmoombud,

att nominera Lars Olof Olsson (S) till ordförande på bolagsstämman,

att delegera till arbetsutskottet att godkänna instruktioner till stämmoombudet.

Bakgrund

Av Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns Bolagspolicyn framgår att förbundsdirektionen ska fatta beslut om instruktioner till stämmoombud för hel- och delägda bolag.

De bolagsstämmor som Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län deltar i som ägare är:

- Västernorrlands Läns Trafik AB
- Samtrans AB
- Bussgods i Västernorrland AB
- Norrtåg AB
- AB Transitio
- Samtrafiken

Ännu är inte handlingarna till stämmorna färdiga och utskickade, vilket gör att det är svårt att färdigställa instruktioner till stämmoombuden. Därför är det rimligt att förbundsdirektionen delegerar beslut om instruktioner till stämmoombudet till arbetsutskottet.

Myndighetens bedömning

Myndigheten bedömer att instruktionerna kan upprättas när handlingarna till stämmorna gått ut och att beslutet kan fattas av arbetsutskottet.

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.

Expedieras till:

Bussgods Västernorrland AB

Blul L

PROTOKOLL

Beslut

Dir 08-17 Instruktioner till stämmoombud för AB Transitios stämma 2017

Förbundsdirektionen beslutar

att utse Camilla Fahlander till stämmoombud,

att delegera till arbetsutskottet att godkänna instruktioner till stämmoombudet.

Bakgrund

Av Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns Bolagspolicyn framgår att förbundsdirektionen ska fatta beslut om instruktioner till stämmoombud för hel- och delägda bolag.

De bolagsstämmor som Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län deltar i som ägare är:

- Västernorrlands Läns Trafik AB
- Samtrans AB
- Bussgods i Västernorrland AB
- Norrtåg AB
- AB Transitio
- Samtrafiken

Ännu är inte handlingarna till stämmorna färdiga och utskickade, vilket gör att det är svårt att färdigställa instruktioner till stämmoombuden. Därför är det rimligt att förbundsdirektionen delegerar beslut om instruktioner till stämmoombudet till arbetsutskottet.

Myndighetens bedömning

Myndigheten bedömer att instruktionerna kan upprättas när handlingarna till stämmorna gått ut och att beslutet kan fattas av arbetsutskottet.

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.

Expedieras till:

AB Transitio

PROTOKOLL

Beslut

Dir 09-17 Instruktioner till stämmoombud för Norrtåg ABs stämma 2017

Förbundsdirektionen beslutar

att utse Lars Olof Olsson (S) till stämmoombud,

att delegera till arbetsutskottet att godkänna instruktioner till stämmoombudet.

Bakgrund

Av Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns Bolagspolicyn framgår att förbundsdirektionen ska fatta beslut om instruktioner till stämmoombud för hel- och delägda bolag.

De bolagsstämmor som Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län deltar i som ägare är:

- Västernorrlands Läns Trafik AB
- Samtrans AB
- Bussgods i Västernorrland AB
- Norrtåg AB
- AB Transitio
- Samtrafiken

Ännu är inte handlingarna till stämmorna färdiga och utskickade, vilket gör att det är svårt att färdigställa instruktioner till stämmoombuden. Därför är det rimligt att förbundsdirektionen delegerar beslut om instruktioner till stämmoombudet till arbetsutskottet.

Myndighetens bedömning

Myndigheten bedömer att instruktionerna kan upprättas när handlingarna till stämmorna gått ut och att beslutet kan fattas av arbetsutskottet.

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.

Expedieras till:

Norrtåg AB



PROTOKOLL

Beslut

Dir 10-17 Revidering sammanträdesplan 2017 för förbundsdirektionen

**Reviderad
sammanträdesplan 2017**

Förbundsdirektionen beslutar

att förbundsdirektionens sammanträde i oktober flyttas till 26 oktober 2017.

Bakgrund

Sammanträdet som var planerat till 27 oktober 2017 infaller samma datum som regionsstyrelsen, därför föreslås ändrat datum för förbundsdirektionens sammanträde.

Yttrande:

Sara Nylund (S).

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.

Expedieras till:

Förbundets medlemmar

Förbundets revisorer

Blul L

PROTOKOLL

Beslut

Dir 11-17 Åtgärder införbildandet av gemensamt Bussgods Norr

Förbundsdirektionen beslutar

att medlemmarna i kommunalförbundet genom sina representanter i förbundsdirektionen godkänner förvärvet av 52,9 % av aktieinnehavet i Bussgods Västernorrland AB till ett värde av 1 745 463 kronor,

att förvärvet regleras genom ett koncernbidrag från Bussgods Västernorrland AB till Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län,

att paragrafen direktjusteras,

att beslutet ska delges medlemmarna.

Bakgrund

I februari 2016 träffades presidierna i kollektivtrafikmyndigheterna och Länstrafikbolagen i de fyra nordligaste länen i Luleå. I samband med detta gavs ett uppdrag till vd/myndighetschefer – attutreda möjligheterna att sammanföra bussgodsverksamheterna i de fyra olika länen till engemensam organisation. Motivet bakom uppdraget var att man såg samordningsmöjligheter som kan innebära kostnadsbesparingar, men också att en gemensam organisation skulle innebära bättre möjligheter att möta marknadens behov och därigenom kunna öka försäljningen.

Visionen är ett gemensamt bussgodsbolag där varje län inledningsvis äger 25 % av aktierna. Bolaget ska verka på godsmarknaden och med sin verksamhet bidra till att öka den regionala tillväxtkraften genom att erbjuda näringsliv och privatpersoner miljövänliga godstransporter i det geografiska område som omfattar Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtland/Härjedalen.

Utredningen beskriver processen som krävs för bildandet av ett gemensamt bolag. Första steget var att hantera externa ägare inom Bussgods Norrbotten och Bussgods Västernorrland. Bussgods Västernorrland har värderats och baserat på den värderingen har de externa ägarna erbjudits

1 099,86 kronor per aktie. Förvärvet av dessa aktier regleras i sin helhet genom ett koncernbidrag från Bussgods Västernorrland. Förvärvet av 52,9 % av aktierna redovisas som en tillgång i kommunalförbundets balansräkning, vilket innebär att de finansiella tillgångarna ökar med 1 745 463 kronor 2017. Tillvägagångssättet är beskrivet i den till förbundsdirektionens utskickade utredningen om gemensam bussgodsorganisation i Norrland.

I de fyra nordliga länen har likalydande inriktningsbeslut tagits i nödvändiga instanser. För Västernorrlands del togs följande beslut vid direktionsmötet 2016-10-21. Dir 28-16

att förbundsdirektionen ställer sig positiv till utredningens förslag och är beredd att förvärva 25 % av aktierna i det blivande gemensamma bolaget Bussgods Norr AB (eller ett liknande namn som godkänns av Bolagsverket).

att Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län som blivande ägare är beredd att tillskjuta ytterligare aktiekapital till det nya

PROTOKOLL

*bussgodsbolaget, eftersom bolagets verksamhet kommer att kräva det.
Hur stort belopp som behövs kommer utredas av extern revisor.*

Eftersom utredningens förslag är att utgå från Bussgods i Västerbotten AB kommer region-fullmäktig i Västerbotten fatta motsvarande beslut, men inriktningsbeslutet innebär här att man ärberedd att sälja 75 % av aktierna i bolaget, 25 % till Norrbotten, 25 % till Västernorrland och 25 % till Jämtland/Härjedalen samt att Västerbotten behåller 25 % av aktierna.

Fortsatt hantering av ärendet

Utredningen har inte lagt fram förslag till ägardirektiv, avkastningskrav eller mål för bolaget.

Under förutsättning att alla län fattar beslut enligt nedan, blir det nästa steg i processen. I det arbetet bör man utgå från de regionala tillväxtstrategier som finns i respektive län. Ett förslag till konsortialavtal ska också tas fram och där reglera hur risken i verksamheten ska fördelas mellan ägarna.

I samband med att kommunalförbundet blir ensam ägare av Bussgods Västernorrland uppstår vakanser i styrelsen. I bolagsordningen för Bussgods Västernorrland AB framgår att bolaget ska ha åtta ordinarie ledamöter och minst fyra suppleanter och högst åtta. Kommunalförbundet behöver komplettera styrelsen med fyra ordinarie ledamöter och minst två suppleanter.

När Regionfullmäktige i Västerbotten fattat beslut om att sälja andelar i Bussgods Västerbotten kommer kommunalförbundet att söka medlemmarnas godkännande för att fullfölja köpet av 25 procent av aktierna som efter substansvärdering uppgår till 102 250 kr. Finansieringen kommer att hanteras inom Bussgods Västernorrland.

Vid bildandet av Bussgods i Norr AB kommer ett aktieägartillskott på uppskattningsvis 1 mnkr att krävas för att säkerhetsställa bolagets likviditet. Även denna fråga kräver medlemmarnas godkännande. Bedömningen är att detta kapital finns inom Bussgods Västernorrland.

Utöver aktieägartillskott så förväntas varje delägare att ingå ett borgensåtagande avseende checkkredit för Bussgods i Norr AB vilket även det kommer att kräva godkännande från kommunalförbundets medlemmar.

Dessa ärenden kommer att tillskrivas medlemmarna i kommunalförbundet under våren 2017 för beslut och fullföljande av bildandet av ett gemensamt bussgodsbolag i Norr.

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.

Yttrande:

Leif Lindholm (S), Jonny Lundin (C), John Åberg (S), Anna-Karin Sjölund (S), Folke Nyström (MP), RosMarie Sandin (L), Paul Höglund (C).

Yrkande:

Jonny Lundin (C) yrkar bifall på arbetsutskottets förslag med tillägg på särskild att-sats:

att beslutet ska delges medlemmarna.

RosMarie Lundin (L) yrkar bifall till arbetsutskottets förslag.

Leif Lindholm (S) yrkar bifall till arbetsutskottets förslag under förutsättning att det är juridiskt riktigt.

Paul Höglund (C) yrkar bifall till arbetsutskottets förslag.

Förbundsdirectionen beslutade enligt Jonny Lundins (C) förslag med tillägg på särskild att-sats.



PROTOKOLL

Beslut

Dir 12-17 Extrainsatt bolagsstämma för Bussgods Västernorrland AB

Förbundsdirektionen beslutar

att utse Lars Olof Olsson till stämmoombud,

att extra bolagsstämma skall hållas 2017-03-31,

att nominera Folke Nyström (MP), Malin Svanholm (S), Leif Nilsson (S), Birgitta Widerberg (C), Bror Wallström (L), Roger Boork (KD), Anna-Karin Sjölund (S), Christian Wasell (M) till ordinarie ledamöter till styrelsen för Bussgods Västernorrland AB,

att nominera Leif Lindholm (S), Sara Nylund (S), Jonny Lundin (C) och Kjell Grip (KD) till ersättare i styrelsen för Bussgods Västernorrland AB,

att nominera Folke Nyström till ordförande för Bussgods Västernorrland AB,

att ge stämmoombudet följande instruktion till styrelsen; utse ordförande och ny styrelse samt att den nya styrelsen ska verka i enlighet med förbundsdirektionens inriktningsbeslut Dir 28-16, samt

att paragrafen direktjusteras,

att beslutet ska delges medlemmarna.

Bakgrund

I februari 2016 träffades presidierna i kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i de fyra nordligaste länen i Luleå. I samband med detta gavs ett uppdrag till vd/myndighetschefer – att utreda möjligheterna att sammanföra bussgodsverksamheterna i de fyra olika länen till engemensam organisation. Motivet bakom uppdraget var att man såg samordningsmöjligheter som kan innebära kostnadsbesparingar, men också att en gemensam organisation skulle innebära bättre möjligheter att möta marknadens behov och därigenom kunna öka försäljningen.

Den gemensamma målsättningen är ett gemensamt ägt bussgodsbolag där varje län äger 25 procent av aktierna. Bolaget ska verka på godsmarknaden och med sin verksamhet bidra till att öka den regionala tillväxtkraften genom att erbjuda näringsliv och privatpersoner miljövänliga godstransporter i det geografiska område som omfattar Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtland.

Bussgods Västerbotten AB är bolaget som kommer att ligga till grund för bildandet av Bussgods Norr AB. Region Västerbotten förväntas fatta beslut om att sälja 75 procent av aktierna i bolaget till Norrbotten, Jämtland och Västernorrland. Därefter bildas ett gemensamt bolag genom fusion.

I de fyra nordliga länen har likalydande inriktningsbeslut tagits i nödvändiga instanser. För Västernorrlands del togs följande beslut vid direktionsmötet 2016-10-21. Dir 28-16

***att** förbundsdirektionen ställer sig positiv till utredningens förslag och är beredd att förvärva 25 % av aktierna i det blivande gemensamma bolaget Bussgods Norr AB (eller ett liknande namn som godkänns av*

PROTOKOLL

Bolagsverket).

att Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län som blivande ägare är beredd att tillskjuta ytterligare aktiekapital till det nya bussgodsbolaget, eftersom bolagets verksamhet kommer att kräva det. Hur stort belopp som behövs kommer utredas av extern revisor.

I Västernorrland äger kommunalförbundet 47,1 procent av aktierna, övriga aktier ägs av ett antal bussföretag. För att förbereda organisationen för kommande sammanslagning har Bussgods Västernorrland AB värderats och de övriga ägarna har lösts ut från bolaget per 2017-03-31. I samband med denna process uppstår vakanser i styrelsen som behöver tillsättas med omedelbar verkan.

I bolagsordningen för Bussgods Västernorrland AB framgår att bolaget ska ha åtta ordinarie ledamöter och minst fyra suppleanter och högst åtta. Idag sitter följande ledamöter från kommunalförbundet i Bussgods styrelse: Folke Nyström (Mp) ordförande, Malin Svanholm (S), Bror Wallström (L) och Roger Bork (Kd). Anna-Karin Sjölund (S) och Christian Wasell (M) är suppleanter. Kommunalförbundet behöver alltså komplettera styrelsen med fyra ordinarie ledamöter och minst två suppleanter. Ordinarie bolagsstämma kommer att hållas i maj.

Fortsatt hantering av ärendet

När Regionfullmäktige i Västerbotten fattat beslut om att sälja andelar i Bussgods Västerbotten kommer kommunalförbundet att söka medlemmarnas godkännande för att fullfölja köpet av 25 procent av aktierna som efter substansvärdering uppgår till 102 250 kr. Finansieringen kommer att hanteras inom Bussgods Västernorrland.

Vid bildandet av Bussgods i Norr AB kommer ett aktieägartillskott på uppskattningsvis 1 mnkr att krävas för att säkerhetsställa bolagets likviditet. Även denna fråga kräver medlemmarnas godkännande. Bedömningen är att detta kapital finns inom Bussgods Västernorrland.

Utöver aktieägartillskott så förväntas varje delägare att ingå ett borgensåtagande avseende checkkredit för Bussgods i Norr AB vilket även det kommer att kräva godkännande från kommunalförbundets medlemmar.

Dessa ärenden kommer att tillskrivas medlemmarna i kommunalförbundet under våren 2017 för beslut och fullföljande av bildandet av ett gemensamt bussgodsbolag i Norr.

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.

Yttrande:

Leif Palmberg (L).

Yrkande:

Jonny Lundin (C) yrkar bifall på arbetsutskottets förslag med tillägg på särskild

att-sats:

att beslutet ska delges medlemmarna.

Förbundsdirektionen beslutade enligt Jonny Lundins (C) förslag med tillägg på särskild att-sats.

Expedieras till:

Bussgods Västernorrlands ägare

PROTOKOLL

Beslut

Dir 13-17 Krishanteringsplan – risk- och sårbarhetsanalys samt handlingsplan

Krishanteringsplan

Förbundsdirektionen beslutar

att uppdra till myndighetschefen att utarbeta ett förslag på en risk- och sårbarhetsanalys grundat en analys av händelser som kan inträffa inom kommunalförbundets ansvarsområde,

att uppdra till myndighetschefen att redovisa förslaget på en risk- och sårbarhetsanalys vid förbundsdirektionens nästkommande sammanträde.

Bakgrund

Myndighetschefen har fastställt Krishanteringsplan för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (dnr 16/00630).

Krishanteringsplanens syfte är att klargöra roller, ansvar och uppgifter före, under och efter en allvarlig eller extraordinär händelse eller kris.

Krishanteringsplanen är framtaget med utgångspunkt från Lag (2006:544) om kommuners och landstings åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap, samt föreskrifter från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSBFS 2015:4 föreskrifter och allmänna råd om landstings risk- och sårbarhetsanalyser

Krishanteringsplan – Ansvarsfördelning

Risk- och sårbarhetsanalys

Förbundsdirektionen ansvarar för att fastställa en risk- och sårbarhetsanalys grundat en analys av händelser som kan inträffa inom kommunalförbundets ansvarsområde.

Handlingsplan

För varje mandatperiod ska en plan utarbetas för hur extraordinära händelser ska hanteras.

Krisledningsnämnd

Förbundsdirektionens arbetsutskott är tillika krisledningsnämnd.

Geografiskt områdesansvar

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län har inget eget geografiskt områdesansvar. Inom Västernorrland har primärkommunerna det geografiska områdesansvaret.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län ska inom sitt ansvar för den regionala kollektivtrafiken samverka och medverka i primärkommunernas samordning i planerings- och förberedelseskedet.

Krisledningsgrupp

Under kommunalförbundets krisledningsnämnd organiseras en krisledningsgrupp under ledning av myndighetschef. Krisledningsgruppen ansvarar för kollektivtrafikmyndighetens förberedelser för och ledning av extraordinära händelser.

Myndighetens bedömning

Som grund för att utöva ledning av extraordinära händelser enligt krishanteringsplanen behöver en risk- och sårbarhetsanalys grundat en analys av händelser som kan inträffa inom kommunalförbundets ansvarsområde utarbetas. Ansvaret för framtagandet vilar på förbundsdirektionen. Därför bör myndighetschefen uppdras att till förbundsdirektionens nästkommande sammanträde utarbeta ett förslag på risk- och sårbarhetsanalys grundat en analys av händelser som kan inträffa inom kommunalförbundets ansvarsområde.

Föredragande:

Hans Fälldin, administrativ chef.



PROTOKOLL

Beslut**Dir 14-17 Internkontroll 2016****Förbundsdirektionen beslutar**

att godkänna rapport av internkontroll 2016 avseende Fakturahantering, kontroll av attest,

att godkänna rapport av internkontroll 2016 avseende förbundsdirektionens protokoll, kontroll av beslut i varje ärende och delgivning av protokoll inom stipulerad tid.

Bakgrund

Förbundsdirektionen har den 30 september 2015 beslutat om *Policy Internkontroll*, vilket ligger till grund för myndighetens internkontrollarbete. Förbundsdirektionen beslutade december 2015 om två områden som internkontroll ska utföras på för 2016.

Myndighetens bedömning

Myndighetens bedömning framgår av bilagorna 1-2.

Föredragande:

Hans Fälldin, administrativ chef.

Expedieras till:

Förbundets revisorer

**Bilaga 1. Fakturahantering,
kontroll av attest**

**Bilaga 2. Förbundsdirek-
tionens protokoll, kontroll
av beslut i varje ärende
och delgivning av protokoll
inom stipulerad tid.**

Bil 1-2

PROTOKOLL

Beslut

Dir 15-17 Realtidssystemet – övertagande av avtal från Sundsvalls kommun

Förbundsdirektionen beslutar

att återremittera ärendet,

att tydliggöra vilka kostnaderna blir och hur de ska bokföras/fördelas mellan medlemmarna. Ryms kostnaderna i budget eller behöver nya medel tillföras?

Bakgrund

Upphandlingen av realtidsinformationssystem för kollektivtrafik i Sundsvalls kommun och Västernorrlands län skedde samordnat mellan Sundsvalls kommun och Länsstyrelsen i Västernorrland med start 2009. Västernorrlands läns Trafik AB (VLT AB) medverkade i utformningen av förfrågningsunderlaget för upphandlingen. Orsaken till att VLT AB inte upphandlade systemet var att statligt bidrag inte kunde ges till ett trafikbolag, däremot till en kommun. Projektet beviljades statlig medfinansiering för pengar i länsplanen år 2010, det innebar att projektet skulle varit byggt och slutredovisat samma år. Trafikverket har godkänt att projektet flyttats fram till 2016.

Avtal angående leverans, installation och driftsättning av Realtidssystem i Västernorrland samt Drift och supportavtal (bilaga 1 och 2), tecknades mellan Sundsvalls kommun och Swarco Sverige AB december 2011.

Ansökan till Trafikverket om utbetalning av statlig medfinansiering har gjorts av Sundsvalls kommun som är avtalspart. Trafikverket har meddelat beslut (TRV 2010/1377, 2016-07-04) att slutligt belopp för statlig medfinansiering uppgår till 842 911 kronor vilket är 50 procent av fastställt underlag. Utbetalning av den återstående statliga medfinansieringen på 408 486 kronor utbetalades till Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län i september 2016.

Restvärdet på realtidssystemet uppgår till 637 000 kr, vilket övertas av myndigheten vid överlåtelsen se bilaga 3.

Information till realtidssystemet hämtas ur de biljettmaskiner som ägs av kollektivtrafikmyndigheten, tidigare VLT AB, och som finns i bussar för linjelagd trafik. Vid projektets start 2011 var VLT AB tvungna att byta biljettmaskiner, och därmed ändra från den tekniska standard som dåvarande biljettmaskinen innehöll till den teknikstandard och programvara som ny biljettmaskin innehöll. Anskaffningen av den nya programvaran har försenat projektet, då den tekniska kommunikationen mellan biljettmaskin och realtidssystemet från Swarco förändrades på ett sätt som ännu inte funnit en godtagbar lösning.

Testen av realtidssystemet i september 2016, med full belastning av trafikinformation, klarade inte ställda krav och förväntningar. Med anledning av de stora tekniska svårigheterna har myndigheten beslutat att genomföra försök med en ny teknisk plattform för realtidsinformationöverföring från bussarna till presentationsenheterna. Det är samma tekniska plattform som används i Norrbotten.

Myndighetens bedömning

Realtiden ska visa bussarnas ankomsttid på elektroniska anslagstavlor vid större bytesplatser och hållplatser. Målet är att realtid med bussarnas position ska visas i Din Tur app och hemsida. Resenärernas tillgång till information om bussarnas ankomsttid

Bilaga 1. Avtal angående leverans, installation och driftsättning av Realtidssystem Västernorrland (2011-12-09)

Bilaga 2. Drift- och Supportavtal (2011-12-09)

Bilaga 3. Beräkning restvärde 2016

Bilaga 4. Intyg från Swarco daterat 2017-01-25

Bilaga 5. Slutrapport med Samarbetsavtal

PROTOKOLL

och aktuella position ger ökad trygghet att förstå och lita på den kollektiva trafiken.

Projektet med att anskaffa och införa realtidssystemet har pågått sedan 2009. Orsakerna bakom det försenade införandet består framförallt i det oklara ansvarsförhållandet mellan Sundsvalls kommun och kollektivtrafikmyndigheten avseende avtalsägande och utvecklingsansvar och därav bristande ledning av projektet, samt byte av tekniska huvudkomponenter under införandet som inte klarat leveranskrav av information. Sundsvalls kommun är nuvarande avtalspart med systemleverantören Swarco. Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län bör överta avtalsansvaret för realtidssystemet, samt för drift- och underhållsavtalet. Systemleverantörens godkännande av överlåtelsen av avtalsansvaret framgår av bilaga 4.

Varje medlem i kommunalförbundet ansvarar för finansiering, anskaffning, drift och underhåll av elektroniska anslagstavlor för visning av realtidsinformation inom sitt geografiska ansvarsområde.

Kostnadsfördelning av realtidssystemets utveckling, systemunderhåll och drift följer kommunalförbundets kostnadsfördelningsprincip enligt kommunalförbundets *Samarbetsavtal*, 6 kapitlet, se bilaga 5.

Föredragande:

Hans Fälldin, administrativ chef.

Yttrande:

Anna-Karin Sjölund (S), Rolf Andersson (MP), Hans Forsberg (C).

Yrkande:

Anna-Karin Sjölund (S) yrkar återremiss att tydliggöra vilka kostnaderna blir och hur de ska bokföras/fördelas mellan medlemmarna. Ryms kostnaderna i budget eller behöver nya medel tillföras?

Ordförande ställer frågan om ärendet ska beslutas idag, eller om det ska återremitteras. Förbundsdirektionen beslutade att ärendet ska återremitteras enligt Anna-Karin Sjölund (S) yrkande.

Expedieras till:

Förbundets medlemmar

Bld *L*

PROTOKOLL

Beslut

Dir 16-17 Biljettsamverkan

Förbundsdirektionen beslutar

att vid trafiks inträdande, bedriven av annan part än Din Tur och Norrtåg AB, ska myndighetschefen inleda dialog kring biljettsamverkan,

att uppdra åt myndighetschefen att se över avtal för biljettsamverkan med övriga trafikföretag eller kollektivtrafikmyndigheter som bedriver kollektivtrafik i Västernorrlands län,

att uppdra åt myndighetschefen att föra dialog med SJ och återkomma till direktionen med förslag.

Beslutshistorik

Dir 14-16 Biljettsamverkan

Förbundsdirektion beslutar

att återremittera beslutet om Biljettsamverkan till arbetsutskottet för handläggning till nästa möte.

Dir 29-16 Biljettsamverkan

Förbundsdirektionen beslutar

att inte upprätta någon biljettsamverkan med SJ

Bakgrund

Ärendet om biljettsamverkan var uppe för beslut hos förbundsdirektionen i juni 2016 och återremitterades då för beslut hos förbundsdirektionen i oktober 2016. I och med beslutet i förbundsdirektionen valde förbundsdirektionen att fatta beslut om att inte upprätta någon biljettsamverkan med SJ.

Ärendet innehöll övriga att-satser som gällde hantering av befintlig och framtida biljettsamverkan med övriga parter. Dessa att-satser beslutades inte av direktionen.

Att-satserna har korrigerats något för att inte endast gälla kommersiell trafik utan även trafik som upphandlats av annan kollektivtrafikmyndighet.

Myndighetens bedömning

Det pågår dialog med x-trafik om biljettsamverkan och vi har redan etablerad biljettsamverkan med Y-buss. Det är viktigt att direktionen fattar beslut kring dessa frågor för att ge ledning om fortsatt hantering av liknande frågor.

Tjänstemännens förslag till förbundsdirektionen:

att vid trafiks inträdande, bedriven av annan part än Din Tur och Norrtåg AB, ska myndighetschefen inleda dialog kring biljettsamverkan,

PROTOKOLL

att uppdra åt myndighetschefen att föra fortsatt dialog och teckna avtal med SJ kring samverkan avseende periodkort, företagskort och skolkort,

att de tre övriga kollektivtrafikmyndigheterna samt Norrtåg AB hålls informerad, samt

att uppdra åt myndighetschefen att se över avtal för biljettsamverkan med övriga trafikföretag eller kollektivtrafikmyndigheter som bedriver kollektivtrafik i Västernorrlands län.

Yttrande:

Folke Nyström (MP), Leif Lindholm (S), Anna-Karin Sjölund (S), Leif Nilsson(S), Jonny Lundin (C).

Yrkande:

Leif Nilsson (S) yrkar:

att uppdra åt myndighetschefen att föra dialog med SJ och återkomma till direktionen med förslag.

Leif Lindholm (S) yrkar bifall på arbetsutskottets förslag, men avslag på Leif Nilssons (S) förslag på tilläggsatt-sats.

Ordförande ställde Leif Nilsson (S) yrkande mot Leif Lindholm (S) avslag på Leif Nilssons (S) tilläggsatt-sats.

Förbundsdirektionen beslutar enligt Leif Nilssons (S) förslag och lägger till att-satsen.

Jonny Lundin (C) deltog inte i beslutet.

Föredragande:

Marika Bystedt Gaulitz, utvecklingschef.

PROTOKOLL

Beslut

Dir 17-17 Yttrande över Trafikförsörjningsprogram Sundsvalls kommun Färdtjänst och riksfärdtjänst

Förbundsdirektionen beslutar

att anta förvaltningens yttrande som sitt eget och skicka synpunkterna till Sundsvalls kommun.

Bakgrund

Enligt lag 2010:1065 om kollektivtrafik ska varje kommun regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram ange omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och riksfärdtjänst och grunderna för prissättning för resor med sådan trafik, i den mån kommunen inte överlåtit sina uppgifter enligt dessa lagar till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Kommunen ska anta programmet efter samråd med den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Sundsvalls kommun har upprättat ett förslag till trafikförsörjningsprogram för färdtjänst och riksfärdtjänst.

Övergripande synpunkter

Vi ser positivt på att Sundsvalls kommun har upprättat detta trafikförsörjningsprogram och de uppfyller de krav som lagen ställer på programmet.

Vi är även positiva till att vi ges möjlighet att yttra oss över detta förslag vilket är önskvärt. Vi skulle däremot önska att de kommunala trafikförsörjningsprogrammen för färdtjänst och riksfärdtjänst togs fram i gemensam process för att förbättra möjligheten att likrikta intentionen vad gäller färdtjänsten och riksfärdtjänsten i länet.

Det hade också varit önskvärt med målsättningar och långsiktig ambition avseende denna trafik framförallt för att fungera som en vägledning för vår beställningscentral som hanterar beställningarna av resor.

Synpunkter gällande beslutande egenavgift

2.6.3 Beslutad egenavgift

Kommunen beskriver att egenavgiften är 1 ½ gånger priset för en bussbiljett. Gällande busstaxa har en differentierad prissättning för olika åldersgrupper och det vore bra med ett förtydligande om vilket pris Sundsvalls kommun avser.

Föredragande:

Marika Bystedt Gaulitz, utvecklingschef.

Expedieras till:

Sundsvalls kommun

Yttrande över
trafikförsörjningsprogram
Sundsvalls kommun
färdtjänst och riksfärdtjänst

Förslag till
trafikförsörjningsprogram
Sundsvalls kommun
färdtjänst och riksfärdtjänst
med tillhörande protokolls-
utdrag och tjänsteskrivelse

Bill L

PROTOKOLL

Beslut

Dir 18-17 Val av stämmoombud Kommunala Företagens Samorganisation (KFS) 2017

Förbundsdirectionen beslutar

att utse Lars Olof Olsson (S) till stämmoombud.

Bakgrund

Kommunalförbundet har fått kallelse till Kommunala Företagens Samorganisation (KFS) årsstämma den 17 maj 2017 i Umeå, där bland annat en medlemsomröstning om KFS framtid ska genomföras.

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.

Blå L

PROTOKOLL

8. Myndighetschefen rapporterar**Förbundsdirektionen beslutar**

att anse informationen delgiven.

Bakgrund

- Biljett- och betalsystem
Gemensam agenda i Norrland, en projektgrupp bestående av myndighetschefer och VD från Norrlandslänen. Börjar med benchmarking mot Skånetrafiken och Västtrafik.
- Upphandling av särskild persontrafik i Sollefteå
Det har blivit fler och längre resor i Sollefteå. Ny upphandling, avtalet med Unicato förändrat och uppsagt. Ärende i Förvaltningsrätten, överklagande från Taxi Sollefteå.
- Din Tur Kundcenter – nytt namn på Beställningscentralen i Ånge från 1 maj.
Ny organisation, teamledare och verksamhetsutvecklare. Dalarna är på väg in i vår verksamhet. Timrå kommun och Kramfors kommun kan komma att lägga över sin färdtjänst till oss.

Föredragande:

Camilla Fahlander, myndighetschef.

9. Hel- och delägda bolag**Förbundsdirektionen beslutar**

att anse informationen delgiven.

Bakgrund

Samtrans AB är inne i en likvidationsprocess, vi återkommer då den är klar.

Föredragande:

Camilla Fahlander, myndighetschef.

10. Information om lägsta beloppet för att ladda ombord på buss**Förbundsdirektionen beslutar**

att anse informationen delgiven.

Bakgrund

I dialog med trafikföretagen har vi beslutat att fr o m 24 april blir ett nytt lägsta belopp att ladda reskassan med minst 300 kronor på buss. Detta ger en effektivisering med cirka 500 timmar per år.

Yttrande:

Leif Palmgren (L).

Föredragande:

Hans Fälldin, administrativ chef.

PROTOKOLL

11. Information om Trafikförsörjningsprogrammet

Förbundsdirektionen beslutar

att anse informationen delgiven.

Bakgrund

Myndighetschefen meddelar att hon till nästa möte kommer att komma med ny tidplan för Trafikförsörjningsprogrammet, eftersom det är en och samma tjänsteman som jobbar med både långtidsplan och Trafikförsörjningsprogrammet.

Processen för trafikförsörjningsprogrammet redovisades. Mellan mars och maj är utarbetandefasen, planen var att det sen kommer det ut till medlemmarna på remiss efter förbundsdirektionens sammanträde 14 juni, remisskonferens 26 juni och upp till förbundsdirektionen 17 december, men eftersom nu långtidsplanen blivit återremitterad får vi se över tidsplanen.

Framstående utmaningar: översynen av styrdokument, gemensam bild som den regionala transportplanen, analyser och rapporters aktualitet.

Föredragande:

Marika Bystedt Gaulitz, utvecklingschef.

12. Beslutsuppföljning

Beslutsuppföljning

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga beslutsuppföljningen till handlingarna.

Bakgrund

Beslutsuppföljningen har varit utsänd för påseende.

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.

13. Delegationsbeslut

Förteckning över fattade beslut

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga informationen till handlingarna.

Bakgrund

Delegationsbesluten har varit utsänd för påseende.

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.

Blu L

PROTOKOLL

14. Inkomna protokoll/skrivelser/delgivningar

Förteckning över inkomna
skrivelser/protokoll och
delgivningar

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga informationen till handlingarna.

Bakgrund

Förteckning över inkomna skrivelser/protokoll och delgivningar har varit utsänd för påseende.

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.

15. Sammanträdets avslutande

Blå L

Protokoll


DIN TUR

Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Camilla Norberg, 070-231 83 20

Datum
2016-10-21

Diariernr
16/00523-2

Protokoll för Förbundsdirectionens sammanträde 2016-10-21

Tid: 09:30 – 15:24
Datum: 2016-10-21
Plats: Fullmäktigesalen,
Landstingets kansli

Närvarande ledamöter:
 Se Tjänstgöringslistan

Närvarande tjänstemän:
 Camilla Fahlander Erik Hedlund
 Camilla Norberg Pernilla Löfstrand
 Hans Fälldin Jerker Sjödin

Övriga närvarande:
 Birgitta Arnberg avvek efter punkt 10-16. Henric Fuchs Elvy Söderström från punkt 12-16 till punkt 13-16.
 Åke Söderberg Hans Viklund från punkt 14-16.
 Björn Hellquist Helena Leufstadius från punkt 12-16 till punkt 13-16.

Justerare:
 Birgitta Widerberg (C)

Tid för justering: 2016-10-31
Plats för justering: Kansliet, Kramfors

Underskrifter

Lars Olof Olsson (S), Ordförande

 Birgitta Widerberg (C),
Justerare

 Camilla Norberg, vid
protokollet

ANSLAG/BEVIS

Justering av directionens protokoll har tillkännagivits genom anslag på Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns anslagstavla.

Sammanträdesdatum
 2016-10-21

Anslaget uppsatt den
 2016-10-31

Anslaget nedtas den
 2016-11-24

Förvaringsplats för protokollet

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns förvaltning

Punkter

Camilla Norberg, Nämndadministratör

Protokoll

Medlem Namn	När- varo	Tjg. ers	Reservation §						Omröstning		Anteckning Justerare Tjänstgör T.o.m. Tjänstgör Fr.o.m.
									Ja	Nej	
Landstinget Ordinarie											
Lars Olof Olsson (S)	X										Ordförande
Folke Nyström (MP)											
Anna-Karin Sjölund (S)	X										
Lena Sjöberg (S)	X										
Lars-Gunnar Hultin (V)	X										Avvek efter punkt 10-16.
Bengt Sörlin (M)											
Jonny Lundin (C)	X										
Landstinget Ersättare											
Andreas Sjölander (S)	X	X									
Anette Lövgren (S)	X										Avvek efter punkt 13-16.
Mikael Sjölund (S)											
Christer Sonidsson (S)	X										
Elina Arab (S)											
Leif Palmberg (L)											
Sverker Ågren (KD)	X	X									
Örnsköldsvik Ordinarie											
Leif Lindholm (S)	X										
Bror Wallström (L)	X										
Örnsköldsvik Ersättare											
Camilla Svensson (M)											
Anna Sjöberg (V)											
Kramfors Ordinarie											
Malin Svanholm (S)	X										Från beslut 33-16
Birgitta Widerberg (C)	X										
Kramfors Ersättare											
Rolf Andersson (MP)	X	X									Tj.görande fram till beslut 32-16
Lars Köhnberg (KD)	X										
Härnösand Ordinarie											
Sara Nylund (S)	X										
Christian Wasell (M)											
Härnösand Ersättare											
Knapp Britta Eriksson (MP)	X										
RosMarie Sandin (FP)	X	X									

Protokoll

Sundsvall													
Ordinarie													
Leif Nilsson (S)													
Hans Forsberg (C)	X												
Elin Nilsson (M)													
Sundsvall													
Ersättare													
Anita Bdioui (S)	X	X											
Rose-Marie Antonić (S)													
Johnny Nyman (L)													
Timrå													
Ordinarie													
Stefan Dalin (S)	X												Avvek efter punkt 10-16.
Roger Boork (KD)													
Timrå													
Ersättare													
Peter Persson (S)													
Megan Sandberg (L)													
Ange													
Ordinarie													
Ake Nylén (S)													
Kjell Grip (KD)	X												Avvek efter beslut 33-16.
Ange													
Ersättare													
Sten-Ove Danielsson (S)	X	X											Avvek efter beslut 33-16.
Leif Edh (VF)													
Sollefteå													
Ordinarie													
Åsa Sjödén (S)													
Paul Höglund (C)													
Sollefteå													
Ersättare													
Eva Halling (L)													

Lo Blå

Protokoll

Protokoll för förbundsdirektionens sammanträde 2016-10-21

Formalia

Bilagor

1. Sammanträdets Öppnande

2. Upprop och insättande av tjänstgörande ersättare

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna uppropet av ledamöter, ersättare och tjänstgörande ersättare.

3. Val av justerare

Förbundsdirektionen beslutar

att välja Birgitta Widerberg (C) till justerare.

4. Godkännande av dagordning

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna dagordningen för sammanträdet.

5. Genomgång av föregående protokoll

Protokoll 2016-06-17

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga föregående protokoll till handlingarna.

Bakgrund

Protokollet har varit utsänt för påseende.

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.

Protokoll

Beslut

Dir 23-16 Delårsrapport Tertial 2

Delårsrapport tertial 2

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna tertialrapport 2 och att lägga rapporten till handlingarna,

att meddela Landstinget Västernorrland sin oro över de kraftigt ökade kostnaderna för sjukresor.

Bakgrund

Kollektivtrafikmyndigheten redovisar tertialrapport 2 för perioden 1 januari till 31 augusti 2016. Rapporten består av verksamhetsuppföljning samt ekonomisk analys av utfallet per augusti med en årsprognos samt en samlad bedömning om uppfyllnad av verksamhetsmål och finansiellt mål samt uppföljning av god ekonomisk hushållning.

Myndighetens bedömning

Prognostiserade nettokostnader för 2016 uppgår till 392,0 mnkr mot budgeterade 449,1 mnkr. Det innebär en budgetavvikelse om 57,1 mnkr på helår där den största avvikelsen är kommunala biljettsubventioner. Den prognostiserade avvikelsen för kommunala biljettsubventioner uppgår till 74,2 mnkr för 2016. Sundsvalls kommun subventionerar en stor del av värdet på seniorkortet från 1 januari 2016. Örnsköldsviks kommun subventionerar hela värdet för barn 7 – 19 år från augusti i år. Underskottet som uppstår mellan prislstan och subventionerat pris faktureras av Kommunalförbundet och finns med som en intäkt för respektive kommun. Den subventionerade intäkten finns inte inarbetad i budget och blir således en budgetavvikelse för 2016.

Prognosen för verksamhetens nettokostnader exklusive kommunala biljettsubventioner visar ett resultat om 467,2 mnkr mot budgeterat 450,1 mnkr. Det innebär en budgetavvikelse med 17,1 mnkr för 2016. Kostnaderna för den särskilda kollektivtrafiken utgör den största avvikelsen med 9,5 mnkr. De prognostiserade nettokostnaderna för trafiken är högre än budget med 7,1 mnkr. Det beror framför allt på minskade biljettintäkter och minskade skolkortsintäkter.

Föredragande:

Camilla Fahlander, myndighetschef.

Pernilla Löfstrand, ekonomichef.

Yttrande:

Sten-Ove Danielsson (S), Christer Sonidsson (S), Sverker Ågren (KD), Bror Wallström (L), Jonny Lundin (C), Leif Lindholm (S).

Expedieras till:

Förbundets medlemmar

Förbundets revisorer

Utdrag ur arbetsutskottets protokoll 2016-10-12:

Yrkande:

Ordförande yrkar på att lägga till en att-sats:

att meddela Landstinget Västernorrland sin oro över de kraftigt ökade kostnaderna för sjukresor.

Protokoll

6. Förbundets revisorer – Revisorernas dialog med Kommunalförbundet

Från och med 2013 års revisionsrapport har det skett en avsevärd kvalitetsförbättring med stöd av myndigheten upprättade handlingsplaner. Förändringsarbetet har skett i god dialog mellan revisorer och kommunalförbundet.

Revisorernas granskning kommer att vara:

Förbundsdirectionens ansvarsutövning

Delårsrapporter och årsredovisning

Interna kontrollen

Incidentrapportering

Målen

Internkontrollgranskningen kommer att bli incidenthanteringen på sjukresor och färdtjänst. Vad har förbundet för rutiner och hur tar förbundet hand om de ärendena?

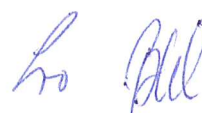
Tidigare års iakttagelser kommer också att följas upp.

Egna arbetet inom förbundets interna kontroller ser gärna revisorerna är på plats innan revisorerna ska lämna sin granskningsrapport.

Föredragande:

Björn Hellquist, förbundets revisor

Birgitta Arnberg, revisionsdirektör Landstinget Västernorrland



Protokoll

Beslut

Dir 24-16 Handlingsplan revisionsrapport

Handlingsplan
revisions-
Rapport 2015

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna handlingsplan för revisionsrapport *Granskning av årsredovisning per 2015*,

att godkänna handlingsplan för revisionsrapport *Granskning av ansvarsutövande och intern kontroll år 2015*.

Bakgrund

Revisorerna har för direktionen i juni 2016 redovisat revisionsrapport gällande årsredovisning 2015 samt revisionsrapport gällande ansvarsutövande och intern kontroll år 2015. Förbundsdirektionen beslutade uppdra till myndighetschef att återredovisa upprättade handlingsplaner med anledning av revisionsrapporterna vid direktionens nästkommande sammanträde.

Revisorernas bedömning

Revisorerna bedömer sammantaget att direktionen i Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län har bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt.

Revisorerna bedömer att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande.

Revisorerna bedömer att direktionens interna kontroll i allt väsentligt är tillräcklig.

Revisorerna bedömer sammantaget att resultatet enligt årsredovisningen inte är förenlig med de finansiella mål och verksamhetsmål som direktionen uppställt.

Revisorerna tillstyrker att respektive fullmäktige beviljar ansvarsfrihet för direktionen samt de enskilda medlemmarna i densamma

Handlingsplan

Myndigheten har upprättat en handlingsplan per revisionsrapport och där sammanställt myndighetens åtgärder och noteringar utifrån revisorernas kommentarer, bedömningar och rekommendationer.

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.

Expedieras till:

Förbundets revisorer

Förbundets medlemmar

Protokoll

Beslut

Dir 25-16 Revidering av förbundsordning

Bilaga 1 Revidering av
förbundsordning

Förbundsdirektionen beslutar

att anta förslaget på ändringar i förbundsordning för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län enligt bilaga 1,

att överlämna förslaget på ändringar i förbundsordning för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län enligt bilaga 1 till kommunalförbundets medlemmar för fastställande.

Bakgrund

Nu gällande förbundsordning är antagen av samtliga fullmäktige hos kommunalförbundets medlemmar. Förbundets revisorer skriver i sin revisionsrapport *Granskning av ansvarsutövande och intern kontroll år 2016* att ”Det är emellertid inte tillfredsställande att direktionen ännu inte åtgärdat de oklarheter som finns i förbundsordningen. Bristerna i förbundsordningen påtalades i maj 2013”.

Förbundsdirektionen har sedan 2013 påbörjat men inte fullföljt en revidering av förbundsordningen, senast vid sammanträdet i mars 2016 beslutade direktionen (Dir 09-16) i ärendet *Utarbetande av ny förbundsordning, samarbetsavtal och reglemente för förbundsdirektionen*

att dra tillbaka beslutet Dir 38-15 *Utarbetande av ny förbundsordning, samarbetsavtal och reglemente för förbundsdirektionen*

att ge myndighetschefen i uppdrag att återkomma till förbundsdirektionen med förslag om, hur och i vilken form styrdokument för förbundsdirektionen ska omarbetas alternativt utarbetas

att myndighetschefen delredovisar uppdraget på kommande sammanträden för förbundsdirektionen

Medlemmarna i kommunalförbundet har i Kommunförbundet enligt ”*Minnesanteckningar från möte om organisation och styrning av kollektivtrafiken i Västernorrland den 26 maj 2016 i Örnsköldsvik*” enats om följande slutsatser:

att samtliga kommuner och landstinget snarast bör säga upp förbundsordningen för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län för omförhandling med hänvisning till planerad storregionbildning 2019;

att samtliga kommuner och landstinget snarast bör säga upp samarbetsavtalet för omförhandling med hänvisning till att Sollefteå kommun genom beslut i kommunfullmäktige den 24 april sagt upp samarbetsavtalet;

att det snarast bör inledas en översyn av styrdokumentet med syfte att tydliggöra hur den ekonomiska ramen för kommunalförbundet ska fastställas och vilket ansvar förbundet har att vidta åtgärder för att hålla sin ekonomiska ram, hur medlemmars beställning av trafik ska ske och trafikförändringar hanteras, hur medlemmars köp av eventuella rabatter ska ske samt hur rabatter ska bokföras och redovisas, hur olika kostnadsslag ska fördelas mellan medlemmarna, samt hur dialogen mellan medlemmar och kommunalförbund ska organiseras;

Protokoll

att kommunerna och landstinget snaras bör utse en politiker och en tjänsteman att delta i översynen av styrdokumentet med målsättningen att översynen ska genomföras under hösten 2016; samt

att landstinget bör samordna processen.

Myndighetens bedömning

Kommunalförbundets styrdokument behöver ses över. Den slutsatsen har direktionen konstaterat tidigare och behovet förstärks av revisorernas synpunkter samt det initiativ som kommunalförbundet genom medlemmarnas kommunstyrelseordförande och landstingsstyrelse ordförande enats om i kommunförbundet.

Revideringen av styrdokumentet bör göras i två steg, beaktande de initiativ som tagits i frågan. Det första steget är att ändra det som är inaktuellt, inarbeta bedömt nödvändiga tillägg och tydliggöra ansvarsförhållanden. Det andra steget är att medlemmarna i kommunförbundet enas och beslutar om förändringar av förbundsordningen enligt det syfte och inom de områden de samlats kring den 26 maj.

Myndighetens specifika synpunkter

Förbundsordningens § 8 ska klargöra vilka uppgifter direktionen har. Nuvarande formulering avseende överlämnandet av befogenheter kan tolkas om att det är förvaltningen (myndigheten) som kan göra ett överlämnande. Det är rimligen

direktionen, inte förvaltningen, som både har ansvar och befogenhet att ta beslut i dessa frågor.

Eftersom kollektivtrafikmyndigheten kan syfta både på förvaltningen och förbundsdirektionen är det bättre att enbart använda begrepp som förbundet eller direktionen. Det framgår av förbundsordningen, § 4, att ändamålet är att vara en regional kollektivtrafikmyndighet.

I § 11, den punkt som avser överlämnande av underlag till årsredovisning kan utgå eftersom det är uppgifter på förvaltningsnivå. Direktionens ansvar är att redovisa underlag för budget samt att fastställa budget.

Gällande förbundsordning anger i § 11 att förbundet ska upprätta delårsbokslut. Om ansvaret ska framgå av förbundsordningen är det lämpligt att även ange att en årsredovisning ska upprättas. Nu framgår inte ansvar eller när direktionens årsredovisning ska lämnas till medlemmarna och revisorerna (kommunallagen innehåller bestämmelser som tydliggör detta, (KL 8 kap § 17). Därför bedömer myndigheten att en ny paragraf, § 10 a, ska innehålla detta i den reviderade förbundsordningen.

I nu gällande förbundsordning framgår felaktigt i § 17 att det krävs en lagändring för att en medlem ska kunna utträda ur kommunalförbundet. I förslaget är medlems rätt till utträde ur kommunalförbundet justerat enligt kommunallagens bestämmelser.

Protokoll

Gällande förbundsordning saknar bestämmelser om likvidation. Vår rekommendation är att detta regleras i nästa revidering av förbundsordningen.

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.

Yttrande:

Sten-Ove Danielsson (S), Leif Lindholm (S), Sverker Ågren (KD), Lars-Gunnar Hultin (V).

Yrkande:

Sverker Ågren (KD) yrkar på att lägga till i att-satsen att den reviderade förbundsordningen gäller under den återstående tiden till den nya förbundsordningen träder i kraft.

Arbetsutskottets förslag ställs mot Sverker Ågrens (KD) yrkande.

Direktionen beslutade enligt arbetsutskottets förslag.

Expedieras till:

Förbundets revisorer

Förbundets medlemmar

Protokoll

Beslut

Missiv med förslag på
ändringar

Dir 26-16 Revidering av reglemente

Förbundsdirektionen beslutar

att anta förslaget på ändringar i reglemente för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län,

att överlämna förslaget på ändringar i reglemente för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län till kommunalförbundets medlemmar för fastställande.

Bakgrund

Nu gällande reglemente är antagen av samtliga fullmäktige hos kommunalförbundets medlemmar. Förslag på revidering på delar av kommunalförbundets styrdokument, förbundsordning reglemente samt reglemente för revisorer är ärenden på direktionens sammanträde 21 oktober 2016.

Myndighetens bedömning

Kommunalförbundets styrdokument behöver ses över. Den slutsatsen har direktionen konstaterat tidigare och behovet förstärks av revisorernas synpunkter samt det initiativ som kommunalförbundet genom medlemmarnas kommunstyrelseordförande och landstingsstyrelse ordförande enats om i kommunförbundet.

Revideringen av styrdokumentet bör göras i två steg, beaktande de initiativ som tagits i frågan. Det första steget är att ändra det som är inaktuellt, inarbeta bedömt nödvändiga tillägg och tydliggöra ansvarsförhållanden. Det andra steget är att medlemmarna i kommunförbundet enas och beslutar om förändringar av styrdokumentet, däribland reglementet för förbundsdirektionen, enligt det syfte och inom de områden de samlats kring den 26 maj.

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.

Expedieras till:

Förbundets revisorer

Förbundets medlemmar

Protokoll

Beslut

Missiv med förslag på
ändringar

Dir 27-16 Revidering av reglemente för revisorer

Förbundsdirektionen beslutar

att anta förslaget på ändringar i reglemente för revisorerna,

att överlämna förslaget på ändringar i reglemente för revisorerna till kommunalförbundets medlemmar för fastställande.

Bakgrund

Nu gällande reglemente för revisorer är antagen av samtliga fullmäktige hos kommunalförbundets medlemmar. Förslag på revidering på delar av kommunalförbundets styrdokument, förbundsordning reglemente samt reglemente för revisorer är ärenden på direktionens sammanträde 21 oktober 2016.

Myndighetens bedömning

Kommunalförbundets styrdokument behöver ses över. Den slutsatsen har direktionen konstaterat tidigare och behovet förstärks av revisorernas synpunkter samt det initiativ som kommunalförbundet genom medlemmarnas kommunstyrelseordförande och landstingsstyrelse ordförande enats om i kommunförbundet.

Revideringen av styrdokumentet bör göras i två steg, beaktande de initiativ som tagits i frågan. Det första steget är att ändra det som är inaktuellt, inarbeta bedömt nödvändiga tillägg och tydliggöra ansvarsförhållanden. Det andra steget är att medlemmarna i kommunförbundet enas och beslutar om förändringar av styrdokumentet, enligt det syfte och inom de områden de samlats kring den 26 maj.

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande

Expedieras till:

Förbundets revisorer

Förbundets medlemmar

Protokoll

Beslut

Dir 28-16 Utredning gemensam bussgodsorganisation i Norrland

Tre bilagor utredning
gemensam bussgods-
organisation i
Norrland

Förbundsdirektionen beslutar

att förbundsdirektionen ställer sig positiv till utredningens förslag och är beredd att förvärva 25 % av aktierna i det blivande gemensamma bolaget Bussgods Norr AB (eller ett liknande namn som godkänns av Bolagsverket).

att Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län som blivande ägare är beredd att tillskjuta ytterligare aktiekapital till det nyabussgodsbolaget, eftersom bolagets verksamhet kommer att kräva det. Hur stort belopp som behövs kommer utredas av extern revisor.

Bakgrund

I februari 2016 träffades presidierna i kollektivtrafikmyndigheterna och Länstrafikbolagen i de fyra nordligaste länen i Luleå. I samband med detta gavs ett uppdrag till vd/myndighetschefer – att utreda möjligheterna att sammanföra bussgodsverksamheterna i de fyra olika länen till en gemensam organisation. Motivet bakom uppdraget var att man såg samordningsmöjligheter som kan innebära kostnadsbesparingar, men också att en gemensam organisation skulle innebära bättre möjligheter att möta marknadens behov och därigenom kunna öka försäljningen.

Utredningen har bedrivits med personal från dels en ägargrupp där Länstrafikbolagen eller myndighet har varit representerade och dels en grupp bestående av verksamhetscheferna inom Bussgods.

Den gemensamma visionen är ett gemensamt ägt bussgodsbolag där varje län inledningsvis äger 25 % av aktierna. Bolaget ska verka på godsmarknaden och med sin verksamhet bidra till att öka den regionala tillväxtkraften genom att erbjuda näringsliv och privatpersoner miljövänliga godstransporter i det geografiska område som omfattar Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtland/Härjedalen.

Utredningen har inte lagt fram förslag till ägardirektiv, avkastningskrav eller mål för bolaget. Under förutsättning att alla län fattar beslut enligt nedan, blir det nästa steg i processen. I det arbetet bör man utgå från de regionala tillväxtstrategier som finns i respektive län. Ett förslag till konsortialavtal bör också tas fram och där reglera hur risken i verksamheten ska fördelas mellan ägarna.

Vidare är utredningens förslag inte beroende av de beslut som eventuellt kommer fattas i riksdagen kring regioner i landet.

För att arbetet med att skapa en gemensam organisation ska gå vidare behöver varje län fatta ett inriktningsbeslut som innebär:

- att man ställer sig positiv till utredningens förslag och är beredd att förvärva 25 % av aktierna i det blivande gemensamma bolaget Bussgods Norr AB (eller ett liknande namn som godkänns av Bolagsverket).

(Vem som i länet ska vara ägare, dvs myndighet eller Länstrafikbolag är upp till varje län att besluta om)

- att man som blivande ägare är beredd att tillskjuta ytterligare aktiekapital till det nya bussgodsbolaget, eftersom bolagets verksamhet kommer att kräva det. Hur stort belopp som behövs kommer utredas av extern revisor.

L. Blå

Protokoll

Eftersom utredningens förslag är att utgå från Bussgods i Västerbotten AB kommer region- fullmäktig i Västerbotten fatta motsvarande beslut, men inriktningsbeslutet innebär här att man är beredd att sälja 75 % av aktierna i bolaget, 25 % till Norrbotten, 25 % till Västernorrland och 25 % till Jämtland/Härjedalen samt att Västerbotten behåller 25 % av aktierna.

Alla fyra län kommer under våren 2017 behöva utse representanter att ingå i bolagets styrelse.

De inriktningsbeslut som beskrivits ovan behöver vara fattade senast 1 januari 2017.

Föredragande:

Camilla Fahlander, myndighetschef.

Yttrande:

Jonny Lundin (C).



Protokoll

Beslut

Dir 29-16 Biljettsamverkan

Förbundsdirektionen beslutar

att inte upprätta någon biljettsamverkan med SJ

Bakgrund

I januari 2012 aktualiserades den nya lagen om kollektivtrafik som innebär att varje län eller region ska ha en regional kollektivtrafikmyndighet. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten har som uppgift att fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett regionalt trafikförsörjningsprogram.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten är behörig lokal myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning och fattar beslut om allmän trafikplikt inom länet. Ett beslut om allmän trafikplikt innebär att trafiken ska upphandlas och avtal ska tecknas. Ett avtal får inte tecknas om det inte föregåtts av beslut om allmän trafikplikt.

Ensamrätt får inte medges som en motprestation för beslut om allmän trafikplikt.

Direktionen fattade beslut om trafikplikt 2014-09-26 Dir 34-14:

att godkänna trafikplikt för tågtrafiken mellan Sundsvall – Umeå,

att godkänna att regionförbundet i Jämtland, tillika kollektivtrafikmyndighet, fattar beslut om trafikplikt för tågtrafiken i Västernorrlands län på mittbanan, samt

att godkänna att regionförbundet i Västerbotten, tillika kollektivtrafikmyndighet, fattar beslut om trafikplikt i Västernorrlands län mellan Örnsköldsvik och Umeå.

Norrtågsförsöket

I och med byggandet av Botniabanan slöts en överenskommelse mellan staten och de nordligaste länen. Överenskommelsen som kallas Norrtågsförsöket innebär att staten medfinansierar regional kollektivtrafik under en uppbyggnadsperiod. Totalt innebär Norrtågsförsöket att det ska trafikeras 12 dubbelturer mellan Sundsvall och Umeå där hälften av turerna finansieras av staten och hälften finansieras av regionen.

Staten har tolkningsföreträde av det avtal som ligger till grund för Norrtågsförsöket och har valt att tolka avtalet som att det är 12 obrutna dubbelturer som ska trafikera Sundsvall – Umeå. Staten har även tolkat avtalet som att eventuell kommersiell trafik kan staten tillgodoräkna sig som sin egen medfinansiering. Det innebär att de tre dubbelturer som SJ idag bedriver på sträckan anses som statlig medfinansiering och staten medfinansierar därmed endast tre av de regionala dubbelturer som trafikeras sträckan och upphandlats av Norrtåg AB. Det innebär att sträckan trafikeras totalt av 9 dubbelturer med regional tågtrafik.

I december planerar SJ att utöka sin trafik med ytterligare en dubbeltur vilket innebär att den statliga medfinansieringen för den regionala trafiken kommer att minska med ytterligare en dubbeltur. De fyra delfinansierarna (landstingen i de fyra nordligaste länen) har beslutat inför den senaste upphandlingen om en långsiktig finansieringslösning som innebär att det finns en finansieringsgaranti på den produktionsvolym som är jämförbar med tågplan 2015. Konsekvensen blir att det blir ~~regionen som får finansiera den del som staten tidigare finansierade med högre kostnader som konsekvens.~~

SJ har kommunicerat att ytterligare utökningar kan komma att bli aktuella i framtiden och att det även kan bli aktuellt med kommersiell trafik på Mittbanan.

Protokoll

Biljettsamverkan i länet

Vi har idag både kommersiell buss- och tågtrafik i länet. När det gäller busstrafiken har vi sedan lång tid tillbaka en etablerad biljettsamverkan som bygger på att våra resekort är giltigt i den kommersiella busstrafiken utan ekonomisk ersättning. Istället får trafikföretaget avgiftsfritt nyttja våra biljettsmaskiner och vi ansvarar för att deras trafik är synliga i våra system för resenären. Den kommersiella busstrafiken utgörs av mellan 3-6 dubbelturer dagligen mellan Örnköldsvik och Sundsvall samt Sollefteå och Sundsvall, vidare mot Stockholm.

Den biljettsamverkan som vi idag har innebär att resenärer med vårt resekort kan utnyttja 3-6 dubbelturer ytterligare per dag för sitt vardagsresande och på så sätt förbättras den regionala tillgängligheten.

Ekonomisk konsekvens kring biljettsamverkan med SJ

En eventuell biljettsamverkan med SJ skulle innebära ett behov av investering i digitala biljettlösningar. En finansiering som kan bekostas av projektet Hållbara resor. Totalt uppgår investeringen till ca 0,2 mnkr och en årlig driftkostnad på ca 0,6 mnkr.

I övrigt bygger förslaget från SJ på en kostnadsneutral modell som innebär att ingen av parterna tappar intäkter eller riskerar ökade kostnader med ökat resande.

Samtidigt minskar sårbarheten för eventuella minskad statlig finansiering då våra resenärer även får tillgång till den kommersiella trafiken.

Effekter av biljettsamverkan

Idag finns biljettsamverkan mellan SJ och Botniatåg som medför att resenärer kan lösa ett periodkort som fungerar både inom den regionala trafiken men även i den kommersiella trafiken. Däremot har resenären inte haft möjlighet att nyttja busstrafiken med denna produkt. Denna möjlighet upphör i och med ett ny operatör som inte har upparbetat biljettsamverkan med SJ:

En biljettsamverkan mellan upphandlat trafikföretag och den kommersiella trafiken innebär fler resmöjligheter för länets pendlare.

Risker med biljettsamverkan

Det finns en farhåga hos Norrtåg AB att en eventuell biljettsamverkan kan medföra svårigheter för upphandlad tågoperatör att bygga upp verksamheten och att detta medför risk för att SJ gå in och kör mer kommersiell trafik och därmed minskar den statliga medfinansieringen ytterligare och det kommer även att drabba övriga län.

Myndighetens bedömning

Kollektivtrafikmyndigheterna i Jämtland, Västerbotten och Västernorrland har beslutat om allmän trafikplikt för tågtrafik utmed Mittbanan och Botniabanan med bedömningen att det inte finns intresse att bedriva kommersiell trafik i samma omfattning som behovet. Nu finns det kommersiella aktörer som har ett utökat intresse för att bedriva mer kommersiell trafik något vi som kollektivtrafikmyndigheter ska uppmuntra och möjliggöra.

Ensamrätt kan inte ges som motprestation för beslut om allmän trafikplikt vilket innebär att vi inte kan garantera upphandlad tågtrafik att de har ensamrätt avseende giltighet med våra produkter.

I *Budgetskrivelse 2015* beslut Dir 29-14 fanns ett uppdrag att 2015 se över samverkansavtal för kommersiella aktörer.

Biljettsamverkan förekommer i länet med kommersiell trafik och vår bedömning är att vi måste behandla alla kommersiella aktörer med samma öppenhet.

Protokoll

Föredragande:

Camilla Fahlander, myndighetschef.

Yttrande:

Leif Lindholm (S), Lars-Gunnar Hultin (V), Bror Wallström (L), Jonny Lundin (C), Hans Forsberg (C), RosMarie Sandin (L), Sten-Ove Danielsson (S), Sverker Ågren (KD).

Yrkande:

Leif Lindholm (S) yrkar avslag på biljettsamverkan med SJ.

RosMarie Sandin (L) yrkar på att fjärde att-satsen utgår.

Lars-Gunnar Hultin (V), Sverker Ågren (KD), Bror Wallström (L) yrkar bifall på arbetsutskottets förslag.

Jonny Lundin (C) och Hans Forsberg (C) yrkar bifall på Leif Lindholms (S) avslagsyrkande.

Arbetsutskottets förslag ställs mot Leif Lindholms (S) yrkande.

Direktionen beslutade enligt Leif Lindholms (S) yrkande.

Reservation:

Lars-Gunnar Hultin (V), Bror Wallström (L), Sverker Ågren (KD), RosMarie Sandin (L).

Protokoll

Beslut

Dir 30-16 Sammanträdesplan 2017

Sammanträdesplan 2017

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna förslag till sammanträdesplan 2017.

att sammanträdet för förbundsdirektionen 9 december 2016 utgår.

Bakgrund

Förbundsdirektionens sammanträden är förlagda utifrån myndighetens planeringsprocess. Sammanträdena utgår ifrån del- och helårsrapport och budgetskrivelse för 2018.

Myndighetens bedömning

Förbundsdirektionen bör sammanträda minst fyra gånger per år. Ytterligare behov av sammanträden kan uppstå.

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.

Yttrande:

Lars-Gunnar Hultin (V).

Expedieras till:

Förbundets revisorer

Förbundets medlemmar

Protokoll

Beslut

Dir 31-16 Val av stämmoombud Samtrafiken i Sverige AB

Förbundsdirektionen beslutar

att utse Lars Olof Olsson (S) till stämmoombud.

Bakgrund

Av Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns Bolagspolicyn framgår att förbundsdirektionen ska fatta beslut om instruktioner till stämmoombud för hel- och delägda bolag.

De bolagsstämmor som Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län deltar i som ägare är:

- Västernorrlands Läns Trafik AB
- Samtrans AB
- Bussgods i Västernorrland AB
- Norrtåg AB
- AB Transitio
- Samtrafiken

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.

Expedieras till:

Samtrafiken i Sverige AB

Protokoll

Beslut

Dir 32-16 Internkontroll 2017

Förbundsdirektionen beslutar

att utföra internkontroll 2017 på att anställningsavtal och befattningsbeskrivningar finns upprättade på all anställd personal som överensstämmer med intagen organisation,

att utföra internkontroll 2017 på hur myndigheten genomför uppföljning av trafikavtal för linjelagd busstrafik och för anropsstyrd kollektivtrafik samt

att uppdra till myndighetschef att återredovisa resultatet av internkontrollpunkterna 2017 till förbundsdirektionens första sammanträde 2018.

Bakgrund

Förbundsdirektionen fastställde Policy Internkontroll vid sitt sammanträde 30 september 2015. Av policyn framgår att det övergripande målet med internkontroll är att ledningen för myndigheten ska säkerställa de verksamhetsmässiga och ekonomiska mål, som förbundsdirektionen fastställt samt att internkontrollen omfattar såväl de politiska som de verksamhetssystem och rutiner som används för att styra myndighetens verksamhet och ekonomi. Årscykeln för internkontrollen är att planen för kommande års kontroll fastställs vid sista förbundsdirektionsmötet för året. Kontrollen genomförs under hela granskningsåret.

Redovisning av internkontrollen ska enligt policyn redovisas till förbundsdirektionen före halvårsskiftet året efter kontrollåret. Revisorerna har i sin revisionsrapport *Granskning av ansvarsutövande och intern kontroll år 2015* lämnat kommentaren att de för att ha ett fullständigt underlag när de under mars/april ska uttala sig om direktionen har en tillräcklig internkontroll, önskar att direktionen ser över tidsplanen för när internkontroll för förgående år redovisas för direktionen.

Myndighetens bedömning

En förutsättning för myndighetens utveckling är att vi granskar myndighetens processer och att vi drar slutsatser av vad vi är tillräckligt bra på och vad vi behöver utveckla. Myndighetens har ingen särskild organisation för egenkontroll för närvarande, vilket vore önskvärt. I myndighetens planering finns ambitionen att anställa en controller. En sådan anställning skulle avsevärt stärka myndighetens kompetens att granska sina egna processer och förmåga att utarbeta handlingsplaner för hur verksamheten ska utvecklas. I och med att internkontroll genomförs med egna personella resurser måste ambitionen på antalet kontrollpunkter sättas därefter. Myndigheten bedömer med ovanstående resonemang som grund att det är rimligt att granska två kontrollpunkter under 2017.

Myndigheten har genomfört en större omorganisation under 2015 som inneburit stora

Protokoll

förändringar av roller och ansvar, därför behöver anställningsavtal och befattningsbeskrivningar granskas så att de stämmer överens med aktuell organisation och ansvarsfördelning.

För att revisorerna ska ha underlag för sin granskning av den interna kontrollen förgående år bedömer myndigheten att redovisningen av kontrollpunkterna ska ske vid direktionens första sammanträde 2018.

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.

Expedieras till:

Förbundets revisorer

Lo Bil

Protokoll

Beslut

Dir 33-16 Beslut om tilläggsavgiftens storlek vid direktbetalning – Slutrapport projekt Biljettkontroll

Tre bilagor beslut om tilläggsavgiftens storlek vid direktbetalning

Förbundsdirektionen beslutar

att tilläggsavgiftens storlek är 1200 kronor även vid direktbetalning vid kontrolltillfället.

Bakgrund

Biljettkontroll genomförs för närvarande inte inom Din Turs trafik. I och med att de nya trafikavtalen för linjelagd kollektivtrafik trädde i kraft juni 2014 upphörde tidigare biljettkontrollverksamhet.

Genom ett projekt har grunderna tagits fram för att påbörja ett biljettkontrollarbete. Projektet har slutredovisats till myndigheten (bilaga 1).

Lag (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik (bilaga 2) reglerar biljettkontrollverksamhet. Lagen säger att den som bedriver kollektivtrafik får ta ut en tilläggsavgift av resande som inte kan visa upp giltig biljett.

Direktionen beslutade i budget 2017 att biljettkontrollavgiften uppgår till 1 200 kr. Tilläggsavgiftens taxa fastställs av Transportstyrelsen. Transportstyrelsen meddelade i beslut 4 juli 2016 (bilaga 3) att det högsta beloppet som får tas ut av resande som saknar giltig biljett är 1 200 kronor.

Direktionen informerades vid sammanträde 17 juni 2016 om att Din Tur ska införa biljettkontrollverksamhet inom hela Västernorrlands län. Syftet är att minska antalet resenärer som saknar giltiga färdbevis, samt att öka stödet till resenärer för deras resande. Grunderna för kontrollverksamheten utarbetas i projektform, som avslutas 30 september 2016.

Direktionen fastställde vid sammanträde 17 juni 2016 budget för 2017, i budgeten ingår en post på 800 tkr för biljettkontrollanter, i budget för 2016 finns 400 tkr avdelade. Ytterligare finansiering finns i perioden 2016-2018 i utnyttjande av balanspost *Skuld forskning och utveckling*.

Myndighetens bedömning

Med genomfört projekt som grund kan nu myndigheten påbörja organisering och därefter genomförande av biljettkontroller. En fast tjänst inrättas vid myndigheten för att planera, leda och utvärdera biljettkontrollverksamheten. Därutöver köps alternativt upphandlas kompetens per timma för att utföra kontrollerna, beroende på omfattning, av ett bemanningsföretag. Utöver att ansvara för biljettkontrollverksamheten ska tjänsten också utveckla myndighetens av bemötande och stöd till resenärerna för att underlätta deras resande med Din Tur.

Transportstyrelsen har fastställt tilläggsavgiftens högsta belopp till 1 200 kronor. Vår bedömning är att resenärer som blir tilldelade en tilläggsavgift ska ha möjlighet att direkt betala tilläggsavgiften, det minskar dessutom myndighetens administrativa arbete. Därför bedömer myndigheten att resenären ska betala en lägre tilläggsavgift på 1000 kr om de direkt betalar tilläggsavgiften vid kontrolltillfället. Övriga resenärer betalar av Transportstyrelsen fastställt högsta belopp på 1 200 kronor.

L. Bil

Protokoll

Föredragande:

Hans Fälldin, administrativ chef.

Yttrande:

Jonny Lundin (C), Sverker Ågren (KD), Sten-Ove Danielsson (S), Lars-Gunnar Hultin (V), Rolf Andersson (MP), Leif Lindholm (S), RosMarie Sandin (L), Hans Forsberg (C), Christer Sonidsson (S), Sara Nylund (S).

Yrkande:

Jonny Lundin (C) yrkar avslag på arbetsutskottets förslag, och vill att alla ska betala 1200 kronor enligt tidigare beslut.

Sverker Ågren (KD), Leif Lindholm (S), RosMarie Sandin (L) yrkar bifall på Jonny Lundins (C) yrkande.

Arbetsutskottets förslag ställs mot Jonny Lundins (C) yrkande.
Direktionen beslutade enligt Jonny Lundins (C) yrkande.

Expedieras till:

Förbundets medlemmar.

Protokoll

7. Myndighetschefen rapporterar

Förbundsdirektionen beslutar

att anse informationen delgiven.

Bakgrund

Målet mot Konkurrensverket gällande upphandlingsskadeavgift är nu på väg mot Kamarrätten.

Grönare Smartare kampanjen rullar vidare på bussarna när inte annan reklam finns på bussen.

Persontrafikdagar i Göteborg.

Hållbara resor, fem stycken testföretag som ska få prova på att åka kollektiva arbetsresor.

Ansökan till Koll 2020 är inskickad.

Presidieträff har hållits i Umeå där ordförande, vice ordförande och myndighetschefen har deltagit.

På SKLs Trafik- och gatudagar var myndighetschefen föreläsare om HVO.

Planeringspolicyn kommer inte att tas upp eftersom förbundsordning, samarbetsavtal mm ska ses över.

Ägarmöte med Samtrafiken har hållits. Oroväckande är att vår leverantör när det gäller appar, Infospread har lagt ut sitt företag till försäljning.

Remissyttrande har skickats in gällande Tilläggsavgifter i samt nattågsutredningen.

Infrastrukturpropositionen planperiod 2018-2029, den ekonomiska ramen för hela planperioden höjs med 107,5 miljarder kronor till 622,5 miljarder kronor. Järnvägsunderhållet förstärks med 40 miljarder och vägunderhållet förstärks med 11 miljarder.

Översyn av den särskilda persontrafiken. Regeringen utredler reglerna för den särskilda kollektivtrafiken. Färdtjänst, sjukresor, skolskjutsar och riksfärdtjänst.

Regionbildning – politisk styrgrupp (27 ledamöter varav 5 från Västernorrland) Fyra politiska arbetsgrupper, en av dessa är trafik. Den gruppen ska ledas av Elvy Söderström. Denna arbetsgrupp ska arbeta med hur den nya regionen ska organisera och finansiera den allmänna kollektivtrafiken med buss och tåg liksom den särskilda kollektivtrafiken i den nya regionen.

Erik Hedlund, trafikchef informerar om vårt inspel i remiss Regional utvecklingsplan från Länsstyrelsen Västernorrland.

Protokoll

8. Beslutsuppföljning

Beslutsuppföljning

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga beslutsuppföljningen till handlingarna.

9. Delegationsbeslut

Förteckning över
fattade beslut

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga informationen till handlingarna.

10. Inkommande protokoll/skrivelser/delgivningar

Förteckning över
inkomna
skrivelser/protokoll
och delgivningar

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga informationen till handlingarna.

11. Lunchuppehåll 12:15 – 13:15

12. Infrastruktur i de nya funktionella regionerna

Presentation av Svensk Kollektivtrafik.

22-23 november har Svensk Kollektivtrafik presidiekonferens i Stockholm.

Kollektivtrafik för funktionella storregioner

- Hur kan de nya regionerna bli ”funktionella”?
- Vilken roll kan kollektivtrafiken spela i den utvecklingen?
- Processen fram emot en samlad funktionell storregion: Storregional analys, gemensam målbild och organisation, identifiering av felande länkar, åtgärder och prioritering.

Föredragande:

Helena Leufstadius, Svensk Kollektivtrafik

13. Förberedelsearbete för regionbildning i Norra Sverige

Elvy Söderström är sammankallande i arbetsgruppen Trafik i förberedelsearbetet i regionbildningsprocessen, i den gruppen ingår även Jonny Lundin och Folke Nyström ur vår direktion.

Norrtågs finansiella förutsättningar

Information om Norrtågs finansiella förutsättningar.

Föredragande:

Elvy Söderström

Yttrande:

Bror Wallström (L), Sverker Ågren (KD).

Protokoll

14. Information om medlemmarnas översyn av styrdokument

Hans Wiklund, landstinget informerar om varför medlemmarna sagt upp förbundsordningen och samarbetsavtal för omförhandling. Bakgrunden är att Sollefteå kommun sa upp samarbetsavtalet, Kommunförbundet hade ett möte 26 maj där det blev bestämt att kommunerna och landstinget ska säga upp förbundsordningen för omförhandling. Det har utsetts arbetsgrupper där en politiker och en tjänsteman från varje medlem deltar för översyn av förbundsordningen och samarbetsavtal.

Föredragande:

Hans Wiklund, Landstinget Västernorrland

15. Sammanträdets avslutande

L Bl



DIN TUR

Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Datum
2017-03-23

Diariensr
17/00169

Årsredovisning 2016

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län**

1 januari – 31 december 2016

Förslag till förbundsdirektionen 2017-03-31

Innehåll

Fem år i sammandrag	3
Ordförande och myndighetschef har ordet	4
Inledning.....	5
Om oss.....	5
Beslutat i förbundsdirektionen	6
Ett händelserikt år.....	9
Förvaltningsberättelse	11
Omvärldsfaktorer och förväntad utveckling.....	11
Vision och mål.....	15
God ekonomisk hushållning.....	16
Måluppfyllelse.....	17
Kollektivtrafikmyndigheten ökar den regionala och fysiska tillgängligheten.....	18
Kollektivtrafikmyndighetens varumärke Din Tur stärks gentemot resenärer och allmänheten	20
Kollektivtrafikmyndigheten ökar nöjdheten över kollektivtrafiken hos resenärer och allmänhet	21
Kollektivtrafikmyndigheten ökar det kollektiva resandet i Västernorrland	22
Kollektivtrafikmyndigheten minskar kollektivtrafikens negativa påverkan på miljön	25
Kollektivtrafikmyndigheten bedriver resurseffektiv kollektivtrafik	26
Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning.....	27
Mål från 2018	29
Ekonomisk analys.....	30
Årets resultat.....	30
Balanskravet	31
Verksamhetens nettokostnader	31
Prognosavvikelse.....	37
Sammanställd redovisning.....	41
Medarbetare.....	42
Ekonomiska rapporter	44
Redovisningsprinciper.....	49
Anläggningstillgångar	49
Sammanställd redovisning.....	49
Ekonomisk ordlista.....	50

Fem år i sammandrag

Ekonomisk information (mnkr)		2016	2015	2014 ¹	2013	2012
KOSTNADER						
Allmän kollektivtrafik						
Y landsbygdstrafik		-233,6	-227,2	-226,9	-233,2	-233,0
Y tätortstrafik		-163,3	-161,8	-134,1	-107,9	-95,4
Y tågtrafik		-39,8	-31,6	-30,8	-35,0	-33,7
Stationsavgifter		-1,8	-1,8	-	-	-
Avskrivning biljettmaskiner		-5,0	-5,0	-5,0	-7,0	-7,3
Avskrivning bussar		-2,9	-2,9	-1,6		
Övriga avskrivningar		-0,2	-0,1	-0,1	-0,1	-0,2
Förvaltningskostnader		-32,6	-30,6	-34,9	-27,7	-26,4
Administration SÄKO		-16,9	-16,1	-14,4	-14,7	-13,7
Färdtjänst- och sjukresor		-104,3	-107,5	-111,8	-108	-105,8
Övriga kostnader		-0,1	0	-2,2	0	0
Totala kostnader		-600,5	-584,6	-561,8	-533,6	-515,5
INTÄKTER						
Allmän kollektivtrafik						
biljettintäkter		99,7	100,7	78,2	57,4	46,0
skolkort buss		27,0	29,8	43,8	52,8	57,4
tåg		6,0	5,8	6,7		
Övriga intäkter		10,2	12,0	13,9	22,2	21,6
Totala intäkter		142,9	148,3	142,6	132,4	125,0
Verksamhetens nettokostnader		-457,6	-436,4	-417,8	-401,2	-390,5
Kommunala biljettsubventioner		76,8	-	-	-	-
Medlemsbidrag		380,8	436,6	418,9	401,2	387,7
Resultat		0,0	0,2	1,1	0	-2,8
Produktionsinformation		2016	2015	2014	2013	2012
PRODUKTIONSKILOMETER (exkl sjukresor och färdtjänst)						
Landsbygdstrafik		8 526 550	8 514 078	8 370 063	8 970 895	9 117 563
Tätortstrafik		4 704 801	4 655 796	4 547 322	4 626 123	4 380 610
Totalt produktionskilometer		13 231 351	13 169 874	12 917 385	13 597 018	13 498 173
BRUTTOKOSTNAD KR/KM²						
Landsbygdstrafik		-27,40	-26,69	-27,11	-26,00	-25,56
Tätortstrafik		-34,71	-34,75	-29,49	-23,32	-21,78
Total bruttokostnad/km		-30,00	-29,54	-27,95	-25,09	-24,33
Förändring i %		2%	6%	11%	3%	-
Skattesubventionsgrad		2016	2015	2014	2013	2012
Skattesubvention ³		75%	74%	78%	83%	86%

¹ I fördelningen av bruttointäkter och bruttokostnader återfanns under vissa poster från 2014 och tidigare nettokostnader med. Detta är fördelat och därför är siffrorna något annorlunda i år jämfört med tidigare årsredovisningar. Detta görs för att få bättre jämförbarhet mellan åren.

² Bruttokostnaden/km beräknas som trafikkostnaden i förhållande till antalet totala produktionskilometer för respektive landsbygd och tätort.

³ Skattesubventionen beräknas som landsbygds- och tätortstrafikens nettokostnader (kostnader för landsbygds- och tätortstrafiken minus biljettintäkter) i förhållande till kostnader för landsbygds- och tätortstrafik.

Ordförande och myndighetschef har ordet

2016 – Busstrafiken i Västernorrland blir grönare och smartare

2016 blev den linjelagda kollektivtrafiken i Västernorrland fossilfri. Det innebär att vi når miljömålen fem år före utsatt tid. Tack vare en väl genomtänkt upphandling 2014 och ett gott samarbete med trafikföretagen Nobina Sverige AB och Mittbuss AB tankas bussarna i Västernorrland med syntetisk diesel baserad på spannmål och animaliska fetter, en hydrerad vegetabilisk Olja - HVO. Genom att kommunicera *GRÖNARE. SMARTARE. HOPPA PÅ DU OCKSÅ!* stärker kommunalförbundet varumärket Din Tur. GRÖNARE. SMARTARE. säger något om bussarna, resenärerna och alla vi, politiker och tjänstemän, som arbetar med kollektivtrafikens utveckling.

I övrigt har året präglats av förändringar av mål och styrdokument. Arbetet med ett nytt Trafikförsörjningsprogram har startat. **Förbundsdirektionen har beslutat om mål** för kollektivtrafiken i Västernorrland. *Hållbarhet, Resenär, Tillväxt och Medarbetare* är fokusområden för framtiden. Kollektivtrafiken i länet ska utgå från resenärens behov, bidra till ett hållbart och inkluderande samhälle med starka arbetsmarknadsregioner. För att åstadkomma detta krävs kompetenta och engagerade medarbetare som får rätt förutsättningar att verka.

Medlemmarna i kommunalförbundet har genom sina representanter i kommunförbundet enats om att utarbeta **nya styrdokument** i syfte att skapa bättre förutsättningar för kommunalförbundet att genomföra sitt uppdrag samt att förbättra dialogen mellan förbundet och dess medlemmar.

Arbetet med bilda en stor norrländsk region har skjutits på framtiden. Inom kollektivtrafikområdet fortsätter dock det **norrländska samarbetet** att utvecklas med oförtruten kraft. En hörnsten är så klart tågsamarbetet där de fyra nordliga kollektivtrafikmyndigheterna tillsammans äger Norrtåg AB men också när det gäller centrala utvecklingsområden så som produktutbud, kommunikation och IT-stöd.

Den starka utvecklingen mot ett digitaliserat samhälle skapar nya förutsättningar för kollektivtrafiken. Kommunalförbundets ambition är att vara i framkant och erbjuda alltfler tjänster i mobilen till gagn för våra resenärer. Antalet sökningar med Din Tur mobilapp har nästan dubblats det senaste året och potentialen är stor för ett fortsatt ökat användande.

I Västernorrland pågår en utveckling mot **ökade subventioner i kollektivtrafiken**. I Härnösand finns planer på att införa starkt rabatterade produkter eller helt avgiftsfritt resande. I Sundsvall finns sedan tidigare seniorekortet och man överväger även ett rabatterat kort för ungdomar. I Örnsköldsvik infördes det avgiftsfria ungdomskortet under 2016. Dessa satsningar har lett till ett ökat resande men också lägre intäkter, ökade kostnader och därmed högre skattesubvention för kollektivtrafiken i länet. Resandet har ökat med drygt 4 procent i länet. Den största ökningen ser vi i Örnsköldsviks och Härnösands tätort.

Kommunalförbundet har en positiv **budgetavvikelse som uppgår till närmare 67,1 miljoner kronor**. Lejonparten av denna avvikelse härrör från intäkterna för de kommunala subventionerna i Örnsköldsvik och Sundsvall. Exkluderat de kommunala biljettsubventionerna uppgår budgetavvikelsen till mindre än två procent.

Trots att kommunalförbundet når målen vad gäller miljö, tillgänglighet och varumärke gör vi bedömningen att **målet om god ekonomisk hushållning inte uppnås 2016**. De främsta orsakerna är budgetavvikelsen, vikande självfinansieringsgrad och otillräcklig resandeutveckling i förhållande till fördubblingsmålet. Genom att anta nya mål och utforma ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram befäster kommunalförbundet att **kollektivtrafiken är ett medel för att uppnå andra mål i samhället**, som mål om miljö, tillgänglighet och tillväxt. Vi går en spännande framtid till mötes där en väl utvecklad kollektivtrafik är en förutsättning för en hållbar utveckling.

Lars-Olof Olsson, Ordförande

Camilla Fahlander, Myndighetschef

Inledning

Om oss

Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län bildades av länets sju kommuner och Landstinget Västernorrland 2012 med ansvar för den regionala kollektivtrafiken enligt Lag om Kollektivtrafik SFS 2010:1065 och EU kollektivtrafikförordning (EG) 1370/2007.

Kommunalförbundet fastställer i ett regionalt trafikförsörjningsprogram mål samt beslutar om budget för kollektivtrafiken⁴ i Västernorrlands län. Kommunalförbundet beslutar om allmän trafikplikt inom länet.

Kommunalförbundet ansvarar även för att:

- efter överenskommelse med landstinget eller en kommun i länet upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna eller landstinget ska tillgodose samt samordna sådana transporttjänster,
- verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper samt
- verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet.

Kommunalförbundet leds av en förbundsdirektion som består av 22 ledamöter vilka utses av respektive medlems fullmäktige. Ledamöterna representerar kommunalförbundet när de sammanträder.

I dialog med kommunalförbundets medlemmar definieras behovet av kollektivtrafik och administrativa resurser, varefter förbundsdirektionen beslutar om budget utifrån fastställt behov.

Den av kommunalförbundet upphandlade samhällsfinansierade busstrafiken och särskilda kollektivtrafiken (SÄKO) i Västernorrland körs under varumärket Din Tur. Norrtåg AB, som ägs gemensamt av de fyra nordligaste kollektivtrafikmyndigheterna, upphandlar den regionala tågtrafiken.

Kommunalförbundet har 45 tillsvidareanställda medarbetare i Kramfors och Ånge och omsätter ca 600 mnkr.

⁴ Med regional kollektivtrafik avses kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller sträcker sig över flera län. Detta med avseende på att trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov.

Beslutat i förbundsdirektionen

Under årets åtta första månader har två ordinarie direktionmöten hållits, den 18 mars, 17 juni och 21 oktober. Förbundsdirektionen har bland annat beslutat:

Dir 01-16 Årsredovisning 2015

att fastställa årsredovisningen för 2015.

Dir 03-16 Effektanalys av stationslägen

att ta tillbaka ärendet Dir 33-14 – effektanalys av stationslägen,

att uppdra till myndighetschef att inarbeta kommunalförbundets strategi för stationsuppehåll i länet i det kommande regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Dir 09-16 Utarbetande av ny förbundsordning, samarbetsavtal och reglemente för förbundsdirektionen

att dra tillbaka beslutet Dir 38-15 Utarbetande av ny förbundsordning, samarbetsavtal och reglemente för förbundsdirektionen

att ge myndighetschefen i uppdrag att återkomma till förbundsdirektionen med förslag om, hur och i vilken form styrdokument för förbundsdirektionen ska omarbetas alternativt utarbetas

att myndighetschefen delredovisar uppdraget på kommande sammanträden för förbundsdirektionen

Dir 13-16 Ungdomskortet Örnköldsvik – Prissättning

att fastställa priset på det föreslagna ungdomskortet i Örnköldsvik till 850 kronor per månad under förutsättning att Örnköldsviks kommunfullmäktige tar beslut den 20 juni,

att priset gäller för varje registrerat ungdomskort.

Dir 15-16 Långtidsplan 2017-2019

att fastställa Långtidsplan 2017-2019,

att Långtidsplan 2017–2019 ska ligga till grund för utarbetandet av Budget 2017.

att justera ned Örnköldsviks kommuns kostnader med två miljoner kronor.

Dir 17-16 Mål för Kollektivtrafiken 2030

att anta samrådsredogörelse,

att samrådsredogörelsen skickas till medlemmarna för kännedom,

att fastställa övergripande mål för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län,

att uppdra åt myndighetschefen att utifrån de fastställda mål, ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram 2030,

att uppdra åt myndighetschefen att utifrån fastställda mål ta fram en Långtidsplan med budget för 2018-2020.

Dir 16-16 Budget 2017

att fastställa Budget 2017,

att justera ned Örnsköldsviks kommuns kostnader med två miljoner kronor.

Dir 18-16 Privatkortet inom Västernorrlands län

att ej för tillfället införa Privatkort gällande som betalmedel för resor inom Västernorrlands län enligt tidigare beslut (dir 15/00005),

att uppdra till myndighetschefen att utreda möjligheterna att skapa en betallösning,

att uppdra till myndighetschefen att återkomma om och när det finns förutsättningar att införa Privatkortet som betalmedel för resor inom Västernorrlands län.

Dir 23-16 Delårsrapport Tertial 2

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna tertialrapport 2 och att lägga rapporten till handlingarna,

att meddela Landstinget Västernorrland sin oro över de kraftigt ökade kostnaderna för sjukresor.

Dir 25-16 Revidering av förbundsordning

Förbundsdirektionen beslutar

att anta förslaget på ändringar i förbundsordning för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län enligt bilaga 1,

att överlämna förslaget på ändringar i förbundsordning för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län enligt bilaga 1 till kommunalförbundets medlemmar för fastställande.

Dir 26-16 Revidering av reglemente

Förbundsdirektionen beslutar

att anta förslaget på ändringar i reglemente för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län,

att överlämna förslaget på ändringar i reglemente för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län till kommunalförbundets medlemmar för fastställande.

Dir 27-16 Revidering av reglemente för revisorer

Förbundsdirektionen beslutar

att anta förslaget på ändringar i reglemente för revisorerna,

att överlämna förslaget på ändringar i reglemente för revisorerna, till kommunalförbundets medlemmar för fastställande.

Dir 28-16 Utredning gemensam bussgoodsorganisation i Norrland

Förbundsdirektionen beslutar

att förbundsdirektionen ställer sig positiv till utredningens förslag och är beredd att förvärva 25 % av aktierna i det blivande gemensamma bolaget Bussgods Norr AB (eller ett liknande namn som godkänns av Bolagsverket).

att Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län som blivande ägare är beredd att tillskjuta ytterligare aktiekapital till det nya bussgodsbolaget, eftersom bolagets verksamhet kommer att kräva det. Hur stort belopp som behövs kommer utredas av extern revisor.

Dir 29-16 Biljettsamverkan

Förbundsdirektionen beslutar

att inte upprätta någon biljettsamverkan med SJ

Dir 33-16 Beslut om tilläggsavgiftens storlek vid direktbetalning –

Slutrapport projekt Biljettkontroll

Förbundsdirektionen beslutar

att tilläggsavgiftens storlek är 1200 kronor även vid direktbetalning vid kontrolltillfället.

Ett händelserikt år

Kommunalförbundets styrdokument

Kommunalförbundets medlemmar har tagit initiativ till en översyn av förbundsordning och samarbetsavtal. Översynen syftar till att tydliggöra roller och ansvar inom kommunalförbundet samt att förstärka dialogen mellan kommunalförbundet och dess medlemmar.

Trafikförsörjningsprogram

Utarbetandet av ett nytt Regionalt Trafikförsörjningsprogram som anger de politiska målsättningarna och ambitionerna för länets kollektivtrafik de kommande 10 åren har påbörjats. Förbundsdirektionen har under året beslutat om målområden för kollektivtrafiken i Västernorrland, *Hållbarhet, Resenär, Tillväxt och Medarbetare*. Målområdena ska ligga till grund för programmet.

Trafik

I mitten på februari drabbades ett par elhybridbussar i Sundsvall av tekniska problem som innebar vi av säkerhetsskäl inställde all trafik med samtliga 47 elhybridbussarna under några dagar. Bussar omdirigerades från Matforsområdet, och andra delar av landet för att förstärka stadstrafiken. Händelsen krävde stora informationsinsatser till berörda resenärer och visade på att vårt beroende av modern teknik inom kollektivtrafiken kan få stora återverkningar, vilket bör beaktas i planering och samordning av all framtida trafik samt kommunikation.

Vi har upphandlat trafik enligt trafikpliktsbeslut på sträckan mellan Härnösand och Örnsköldsvik längs E4 med trafikstart i december vilket ger resenärer i Höga Kusten goda möjligheter till studie- och arbetspendling.

Resandet i kollektivtrafiken har ökat med 320 821 resor jämfört med samma period 2015. Ökningen ser vi främst inom Örnsköldsvik och Härnösands tätorter.

Produkter

Ett nytt produktutbud för Din Tur samt Norrlandsresan har införts under årets sista fyra månader. Nya och utgående produkter var giltiga parallellt fram till sista december för att underlätta produktbytet. I det nya utbudet finns olika priser för barn, ungdom, vuxen och senior. Periodkortet i det nya utbudet medger resor med den regionala tågtrafiken.

I Örnsköldsvik har från augusti ett ungdomskort införts för ungdomar från 7 till och med 19 år. Produkten subventioneras med 100 procent av kommunen. Utdelning av ungdomskortet sker genom Örnsköldsviks kommuns tjänstemän.

Det är samma taxemodell i länet som det är för resor över länsgräns som vi har gemensamt utformat med Jämtland, Västerbotten och Norrbotten.

En ny skolkortsmodul har tagits i drift i samband med höstterminstarten. Förändringen innebär att skolorna i länet genom det administrativa systemet själva administrerar elevens skolkort istället för som tidigare centralt av myndigheten.

Vi har under året fört en dialog med SJ om biljettsamverkan som skulle innebära att delar av vårt produktutbud blir giltigt ombord på SJ:s tåg. De samtalen avbröts under hösten efter politiskt beslut.

IT

Din Tur mobilapp's tekniska plattform utvecklas ständigt i samverkan med 13 andra län. I den samverkan kan vi köpa biljetter för resor i regional kollektivtrafik på 83 procent av Sveriges yta. Appen är den dominerande framtida plattformen för produktförsäljning och kommunikation med resenärerna. Antalet användare har under året ökat med 2 200 till 20 700, antal sökningar har ökat med 160 000 till 412 000. Vi kan notera att användandet av appen har ökat markant under hösten 2016 och vi bedömer att produktbytet har lockat många nya användare. Vi planerar för att samtliga produkter

ska finnas i mobilen och för att installera optiska läsare på våra bussar för att säkerställa statistik över påbörjade resor som grund för vårt fördelningssystem av intäkter till kommunalförbundets medlemmar.

För att öka driftsäkerheten och minska sårbarhet har vi avtalat om dygnet-runt support och flyttat huvuddelen av våra servrar från kansliet i Kramfors och Beställningscentralen i Ånge till en extern partners lokaler.

Miljö

Under 2016 har all linjelagd kollektivtrafik i Västernorrland övergått till att drivas med biobränsle. Det innebär att vi når miljömålen fem år tidigare än beräknat. Med stöd av en väl genomtänkt upphandling 2014 och ett gott samarbete med trafikföretagen Nobina och Mittbuss tankas bussarna i Västernorrland med hydrerad vegetabilisk olja (HVO).

Genom att kommunicera *GRÖNARE. SMARTARE. HOPPA PÅ DU OCKSÅ!* under året som gått vill vi stärka varumärket Din Tur. Grönare och smartare beskriver våra bussars låga miljöpåverkan jämfört med att ta bilen och med uppmaningen till allmänheten att bidra till en mer uthållig miljö genom att bli resenär hos Din Tur.

Projekt

Projekt för att ta fram regelverk, uppträdandekoder, ekonomiska rutiner genomföra biljettkontroller är slutfört i samarbete med X-trafik. Syftet är att öka antalet resenärer som har giltiga färdbevis, samt öka stödet till resenärer för deras resande. Vid årets slut är rekryteringsprocessen till en tjänst som biljettkontrollansvarig i sitt slutskede.

Under året har kommunalförbundet tillsammans med kommuner, landsting och Trafikverket utarbetat en ansökan för Koll 2020. Projektet syftade till att, med hjälp av flera samverkanspartners, samla upp emot 70 miljoner kronor för att utveckla kollektivtrafik och tillhörande infrastruktur i Västernorrland. Tyvärr vann inte ansökan gehör vid Strukturfondspartnerskapets medelstillsdelning strax före jul 2016. En förnyad ansökan på samma tema är aktuell under 2017.

Vi deltar i Projektet Hållbara resor med en projektledare som syftar till att öka antalet tjänsteresor och arbetsresor med kollektivtrafik.

Förvaltningsberättelse

Omvärldsfaktorer och förväntad utveckling

Finansiering

I infrastrukturpropositionen som presenterades i oktober 2016 föreslog regeringen att den totala ekonomiska ramen ska höjas med 107,5 miljarder kronor för planperioden 2018-2029. Järnvägsunderhållet förstärks med 40 miljarder och ska ske tidigt under perioden medan vägunderhållet höjs med 11 miljarder och fördelas jämt under hela perioden. Regeringen belyste särskilt ökat fokus på åtgärder som underlättar för kollektivtrafik, gång och cykel som något som bör rymmas inom ramarna samt har behov av att stärkas upp. Investeringar på de höghastighetsbanor i södra Sverige som diskuterats kommer att ske då investeringsutrymme finns.

Regeringen har föreslagit att det ska ske en översyn av regelverket för kollektivtrafik. Direktivet pekar på vikten av att analysera kollektivtrafiklagens effekter på resenärerna, samhällets kollektivtrafikplanering och kostnaderna för kollektivtrafiken. I november beslöt regeringen att det skulle tillsättas en utredning för att se över systemet för kostnadsutjämning för kommuner och landsting. Utredaren ska analysera om större samhällsförändringar, som påverkar kostnaderna för kommuner och landsting, i tillräckligt hög grad fångas upp i det nuvarande systemet. Kostnadsutjämningen består av tretton delmodeller, varav en avser kollektivtrafik. Uppdraget ska redovisas senast den 1 juni 2018.

Enligt SKL:s rapport *Öppna jämförelser – Kollektivtrafik 2014*, har kommunernas och landstingens kollektivtrafikkostnader ökat dubbelt så snabbt som alla övriga verksamheter inom kommunsektorn på senare år. Den kraftiga kostnadsökningen är gemensam för hela Sverige och beror främst på ökade personalkostnader och höjda fordons- och bränslepriser. Regionala skillnader kan förklaras med att satsningar på tågtrafik är betydligt kostsammare än busstrafik. Kostnaderna för tågtrafik har ökat med 50 procent och tätortstrafik med 100 procent mellan 2011 och 2015.

En av de utmaningar som kollektivtrafiken står inför är kostnadsutvecklingen. Investeringarna i regional tågtrafik och trafikavtal har varit höga. Många kommuner och landsting har ekonomiska utmaningar som innebär att vi kontinuerligt måste sträva efter ökad resurseffektivitet inom kollektivtrafiken. Att genom externa medel finansiera delar av de utvecklingsbehov som finns inom kollektivtrafiken, är prioriterat. Under perioden 2016-2018 har kommunalförbundet ett stort åtagande och engagemang i projektet Hållbara resor som syftar till att öka arbetspendling och tjänsteresor med kollektivtrafik. Tillsammans med aktörer inom svensk kollektivtrafik ansöker kommunalförbundet om utvecklingsmedel för den särskilda persontrafiken inom utlysningen Horizon 2020.

I augusti 2016 startade Norrtåg AB ett tioårigt trafikavtal med en ny operatör. Avtalet är en tjänstekoncession där operatören står risken och äger intäkterna. Det har fördelen att den kostnads massa som finansieras av de regionala parterna blir relativt förutsägbar under avtalsperioden. Det pågår för närvarande en förhandling om stärkt fortsatt statlig finansiering och Norrtåg AB har fått positiva besked för innevarande år. Om den statliga finansieringen minskar måste kommunalförbundet skjuta till ytterligare medel alternativt anpassa Norrtågs verksamhet. Ökad kostnad för tågtrafik riskerar att påverka möjligheten att finansiera den regionala busstrafiken.

Trafikutskottet har avslagit en motion om att införandet av ERTMS ska pausas då systemet ska vara infört senast 2030 i medlemsstaternas stamnät. I betänkandet underströk utskottet att införandet inte får ske på bekostnad av driftsäkerhet och tillförlitlighet. ERTMS med tillhörande uppdateringar har bidragit till högre kostnader och driftsstörningar för tågtrafiken i länet.

Västernorrland är ett av de län i Sverige som har störst skattesubvention för kollektivtrafik. Samtidigt pågår en utveckling mot ökade subventioner av biljettpreiser. Sundsvall och Örnsköldsvik har kraftiga subventioner för pensionärer och unga. I Härnösand finns planer på att införa rabatterat eller helt

avgiftsfritt resande. Det kommer sannolikt att leda till ökat resande men också skattesubventionsgraden och kostnaderna för kollektivtrafiken.

En förnyad ansökan under 2017 för Koll 2020 ger möjligheter att utveckla kollektivtrafik och tillhörande infrastruktur i Västernorrland. Kommunalförbundet behöver avdela personella resurser för att identifiera och söka medel som utvecklar kollektivtrafiken och dess förutsättningar.

Regionalisering

Regionombildningen i norra Sverige avbröts under 2016 men ambitionen om ökad samverkan i norr lever vidare. Det gör den bland annat genom Norrtåg AB som ger möjligheter till resenärsanpassad kollektivtrafik och skapar förutsättningar för en väl utvecklad regional kollektivtrafik. I samverkan mellan kollektivtrafikens huvudmän i Norrbotten, Västerbotten, Jämtland och Västernorrland sker en utveckling av teknik och produkter för att skapa goda möjligheter för pendlande över länsgränserna.

Förbättrad samverkan bör också ske med angränsande län söderut för att underlätta för resenärerna och på sikt öka resandet. Det finns en naturlig arbetsmarknadsregion mellan Sundsvall och norra Hälsingland som kan stärkas genom biljettsamverkan och välutvecklade förbindelser. Samverkan med andra parter är långsiktigt förpliktigande och binder resurser enligt de överenskommelser som görs. Under 2017 förväntas Västernorrland sluta ett avtal med Gävleborg om ersättning för X-Trafiks trafikering i länet.

Svensk kollektivtrafik har tagit fram ett förslag till reseavdrag som vidgar arbetsmarknadsregionerna samtidigt som utsläppen minskar. Dessutom försvårar det nya förslaget fusk och bidrar till ökad jämställdhet. Förslaget är överlämnat till infrastrukturminister Anna Johansson. Om förslaget blir verklighet kommer kollektivtrafiken i Västernorrland att påverkas positivt.

Infrastruktur

I mitten av november 2016 lade regeringen en proposition om värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur. Propositionen innehåller regler om kommunernas möjligheter att förhandla med en byggherre eller fastighetsägare om att frivilligt bidra till medfinansiering vid byggande av infrastruktur.

Utbyggnad av infrastruktur medför stora kostnader för samhället. Samtidigt leder infrastrukturinvesteringar till bättre tillgänglighet och ökade fastighetsvärden. I en proposition föreslår regeringen ändringar i plan- och bygglagen och i lagen om vissa kommunala befogenheter. Syftet är att göra det möjligt att återföra delar av den värdeökning för fastigheter som uppstår till följd av investeringar i transportinfrastruktur. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 april 2017.

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att se över hur järnvägsunderhållet ska organiseras och presentera åtgärder för att återigen förstärka underhållet. Trafikverket anser att det finns behov av en gemensam kompetensförsörjningsstrategi för branschen.

Utveckling av kollektivtrafik är beroende av att det görs relevanta infrastrukturinvesteringar inom väg- och järnvägssystemen. Västernorrland har ett uppdämt behov av investeringar inom dessa områden. Främst rör det upprustning av järnvägen mellan Härnösand och Sundsvall för att fullt ut utnyttja tågets möjligheter i hela länet genom kortare restider. Det är även prioriterat med åtgärder på Norra Ådalsbanan för att kunna bedriva god tågtrafik i hela länet. Samarbetet mellan Västernorrland och Gävleborg med att tydligt lyfta fram Ostkustbanan som gemensam prioritering till den Nationella planen kan komma att få mycket stor betydelse för restiderna inom länen såväl som till och från Stockholm.

Tillsammans med Trafikverket planerar vi för en fortsatt upprustning av bytestpunkter och hållplatser.

Digitalisering

Digitaliseringen är en viktig påverkansfaktor för kollektivtrafiken och skapar nya möjligheter främst för biljetthantering och kommunikation.

Vi planerar för att samtliga produkter ska finnas i Din Turs app, vilket leder till ett minskat behov av försäljningsställen samtidigt som tillgängligheten ökar. Vi behöver installera optiska läsare på våra bussar för att säkerställa statistik över påbörjade resor som grund för vårt fördelningssystem för intäkter till våra medlemmar. Vi planerar för att realtidsinformation finns i Din Turs app 2018.

Din Turs hemsida behöver utvecklas. Vi behöver vidta de åtgärder som krävs för att hemsidan på ett bättre sätt ska svara upp mot allmänhetens och resenärernas förväntningar på lättillgänglig information om resandet och som enkelt stöd vid köp av produkter.

Trafikutveckling

Trafikverkets prognos visar att behovet av persontransporter beräknas öka betydligt fram till 2029. Behovet kommer att vara störst i storstadsregionerna och bilen kommer fortsatt att dominera. Urbaniseringen innebär att storstäderna växer samtidigt som de mindre kommunerna långsiktigt tappar befolkning. Det leder till en obalans mellan storstadsregionerna och de mindre kommunerna. Obalansen beror främst på att storstäderna har en hög andel högutbildade och många arbetstillfällen, medan mindre kommuner upplever det motsatta. Trängseln i de större städerna ökar och bidrar till försämrad miljö.

Genom förbättrad analys och ett trafikboks slut arbetar vi ständigt med att effektivisera trafiken. En översyn av tätortstrafiken har gjorts i Örnsköldsvik för att snabba upp trafiken och på ett bättre sätt klara de planerade omloppen. Den avgiftsfria kollektivtrafiken för unga i Örnsköldsvik har inneburit att antalet kortare resor har ökat och att busstrafiken har fått svårare att hålla tidtabellerna. Ny tätortstrafik i Örnsköldsvik planeras till 2018.

Nya bostadsområden och en kommun i stark utveckling kräver en översyn av kollektivtrafiken för att säkerställa att trafiken fyller resenärernas behov. Under perioden planeras en översyn av tätortstrafiken, bytespunkter och ett nytt resecentrum i Sundsvall.

Särskild persontrafik

I oktober beslutade regeringen att det skulle tillsättas en utredning för att analysera reglerna för särskilda persontransporter. Trafikanalys har i en förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter pekat på att regelverket för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts är invecklat med splittrat huvudmannaskap, ökade kostnader, sjunkande produktivitet och en långsiktig utveckling som inte är hållbar. Utredningen ska därför analysera regelverket i syfte att identifiera hinder för kommunala och regionala myndigheter att åstadkomma en effektiv samordning och föreslå ändrade eller nya regler för att undanröja hinder. Uppdraget ska redovisas senast den 30 november 2017.

Det pågår en omorganisation av länets vårdinrättningar som kommer att innebära förändrade resmönster och ett förändrat behov av regional arbetspendling. Sjukresekostnaderna kommer sannolikt att öka i och med en förändrad organisation, längre avstånd till specialiserad vård och en åldrande befolkning med ökat vårdbehov.

Beställningscentralen utför idag tjänster åt övriga kollektivtrafikmyndigheter i de nordliga länen. Avtalen för de tjänsterna ska omförhandlas. Dialog förs även med Dalatrafik om att använda våra tjänster. Beställningscentralen får en förändrad organisation under 2017, en förbättrad organisation med teamledare och nytt namn (Din Tur Kundcenter).

Vi ser med stöd av erfarenheter från andra delar av landet stora möjligheter till effektivisering och kostnadsbesparingar om fler av våra medlemmar ger oss i uppdrag att handlägga färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor.

Miljö

Sverige ska bli ett av världens första välfärdsländer med en fossilfri fordonsflotta. Därför beslutade regeringen den 17 november 2016 om ett handlingsprogram för infrastruktur för alternativa drivmedel.

Handlingsprogrammet presenterar de styrmedel och initiativ som hittills tagits och fortsatt ska driva främjandet av fossilfria drivmedel.

Under sommaren 2018 förväntas det takdirektiv som EU:s ministerråd fattat beslut om i december 2016 träda i kraft. Direktivet innebär lägre utsläppstak för de luftföroreningar som är mest skadliga för miljön och människors hälsa. Sverige behöver enligt prognoserna minska utsläppen av kväveoxider som bland annat sker genom transporter.

I Västernorrland körs samtliga bussar på fossilfritt drivmedel och vi fortsätter att arbeta för minskad energianvändning genom mindre och lättare fordon. Arbete kvarstår i den särskilda persontrafiken där vi ska bjuda in trafikföretagen för dialog om hur vi kan påbörja en omställning under nuvarande avtalsperiod.

En upprustning av järnvägsnätet skulle starkt bidra till att minska bilresandet i länet och därmed utsläppen.

Organisation

Kommunalförbundet har påbörjat en översyn av de hel- och delägda bolagen i koncernen. Samtrans AB likvideras under 2017 och därmed frigörs personella resurser. Tillsammans med de övriga nordliga länen har vi inlett en process med syftet att bilda ett gemensamt bussgodsbolag. Bussgods i Västernorrland AB har under en tid haft problem med likviditeten eftersom möjligheten att frakta gods i viktiga stråk har försvunnit. Ett gemensamt bussgodsbolag förväntas leda till förbättrad kundnytta och ökad lönsamhet.

Under 2019 påbörjas arbetet med nästa upphandling av både den linjelagda kollektivtrafiken och den särskilda persontrafiken inför att avtalen löper ut i början av 2020-talet. Det är stora och komplexa upphandlingar som kommer att kräva resurser både externt och internt. Med anledning av den svaga konkurrensen inom buss- och taxibranschen kan kostnadsläget bli högt vid nästa upphandling. Därför är det viktigt att både vi och våra medlemmar verkar för att fler aktörer inom branschen etablerar sig i Västernorrland. Vi behöver utreda förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik i egen, kommunalförbundets, regi bland annat för att kunna göra en rimlighetsbedömning av befarad kostnadsutveckling.

I den översyn av styrdokumentet som våra medlemmar tagit initiativ till bör det regionala perspektivet på kollektivtrafiken beaktas och förstärkas. Det är centralt att den leder till tydliga direktiv om hur kostnader, ansvar och befogenheter ska fördelas.

Medlemmarnas förväntningar på förstärkt dialog och uppföljning samt införande av subventioner som ökar den administrativa arbetsbördan medför behov att tillföra vår organisation ytterligare resurser.

Vision och mål

Kommunalförbundets vision är *Ett stolt Västernorrland med funktion och attraktivitet*. Visionen definieras i den regionala utvecklingsstrategin (RUS).

Kommunalförbundet har beslutat om tre övergripande mål som genomsyrar hela verksamheten (se bild 1). Målen syftar till en effektiv och hållbar transportpolitik, en fördubbling av kollektivtrafikens andel samt minskad miljöpåverkan och en ekonomiskt ansvarsfull verksamhet.



Bild 1: Målbild för Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, enligt Dir 56-15 (2015-12-18).

God ekonomisk hushållning

Kommunallagen och den kommunala redovisningslagen innehåller regler för kommunalförbundets styrning. Ett av kraven är att kommunalförbundet ska ha god ekonomisk hushållning. Det kravet har både ett finansiellt perspektiv och ett verksamhetsperspektiv.

En god ekonomisk hushållning innebär inte enbart en budget i balans, utan innefattar även ett krav på att resurserna används till rätt saker och att de utnyttjas på ett effektivt sätt. För att uppnå detta har förbundsdirektionen beslutat om fem verksamhetsmål och ett finansiellt mål samt ett antal indikatorer med ett målvärde. Genom delårsbokslut och årsredovisning följs utvecklingen kontinuerligt upp för såväl verksamhet som ekonomi.

Riktlinjer för god ekonomisk hushållning

Riktlinjer för god ekonomisk hushållning beslutades i och med att *Budget 2016* antogs av förbundsdirektionen.

1. I samband med att kommunalförbundet bereder budget ska analys genomföras av vilka faktorer som kan komma att påverka myndighetens verksamhet och ekonomi på kort och lång sikt. Dessa faktorerers betydelse och påverkansbarhet ska värderas för att skapa handlingsberedskap och främja möjligheter för att erhålla god kollektivtrafikförsörjning för vardagsresande.
2. Kommunalförbundets budget ska innehålla verksamhetsmål och finansiella mål som är av betydelse för god ekonomisk hushållning.
3. Långtidsplan ska resultera i ett budgetförslag som beskriver vilken verksamhet som ska bedrivas och hur den ska finansieras.
4. Alla ärenden som föreläggs direktionen för beslut ska anvisa hur ärendet ska finansieras.

Metod

Målen utvärderas utifrån graden av uppfyllande. Indikatorerna ska vara utformade så att de ger svar på uppfyllande av verksamhets- och finansiella mål som sammanfattningsvis ger underlag för måluppfyllnad. Vi följer upp verksamhetsmålen utveckling i samband med delårsbokslut och årsbokslut och prognostiserar även utfallet på helår vid delårsboksluten.

Måluppfyllelse

Här ges en samlad bild av måluppfyllelsen inom kommunalförbundet, därefter följer en genomgång av verksamhetsmålen, med måluppfyllnad, analys, indikatorer och aktiviteter. Slutligen redogör vi för det finansiella målet om resurseffektiv kollektivtrafik.

Den sammantagna bedömningen är att måluppfyllnaden för 2016 är bättre än föregående år. Kommunalförbundet realiserar fler målsättningar och ser ett trendbrott med ökat resande i kollektivtrafiken.

Den regionala och fysiska tillgängligheten ökar i Västernorrland, då kommunalförbundet har genomfört ett stort antal åtgärder för att förbättra restider och tillgängligheten. Kunskapen om vem som ansvarar för kollektivtrafiken i Västernorrland har också ökat. Kommunikation avseende nytt produktutbud och övergång till fossilfritt bränsle i kampanjen *GRÖNARE. SMARTARE. HOPPA PÅ DU OCKSÅ!*, har bidragit till att Din Turs varumärke stärkts.

Vi ser att vi har arbete kvar för att uppnå kundnöjdhet då vi inte når målvärdena avseende indikatorerna för sammanfattande nöjdhet. En åtgärd blir att bättre analysera de synpunkter som bland annat framkommer i Kollektivtrafikbarometern.

Efter en nedgång 2015 ökar resandet igen med drygt fyra procent, dock når vi inte målvärdet för 2016. Resandeökningen hittar vi till största delen i Örnsköldsviks tätort främst beroende på att kommunen erbjuder avgiftsfria resor för unga. Trots resandeökningen minskar kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet, då vi inte når den prioriterade gruppen bilister med satsningarna på subventionerat resande. Under perioden har aktiviteter genomförts för att målet ska nås på längre sikt, bland annat startade trafiken på linje 50 mellan Härnösand och Örnsköldsvik.

Miljöpåverkan är det målområde som har bäst måluppfyllnad tack vare med satsningen på fossilfritt drivmedel i den linjelagda kollektivtrafiken.

Kommunalförbundet redovisar en budgetavvikelse på 67,1 mnkr. Främsta orsaken är att de kommunala subventionerna inte är inarbetade i budget, då beslut om budget och finansieringsmodell beslutades vid direktionens möte i december 2015. Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad är lägre än 2015 och vi når inte målvärdet på 29,2 procent för 2016. För att öka självfinansieringsgraden krävs ett ökat resande av fler resenärer som själva betalar större del av biljettkostnaden, högre biljettpris alternativt en kombination av dessa åtgärder.

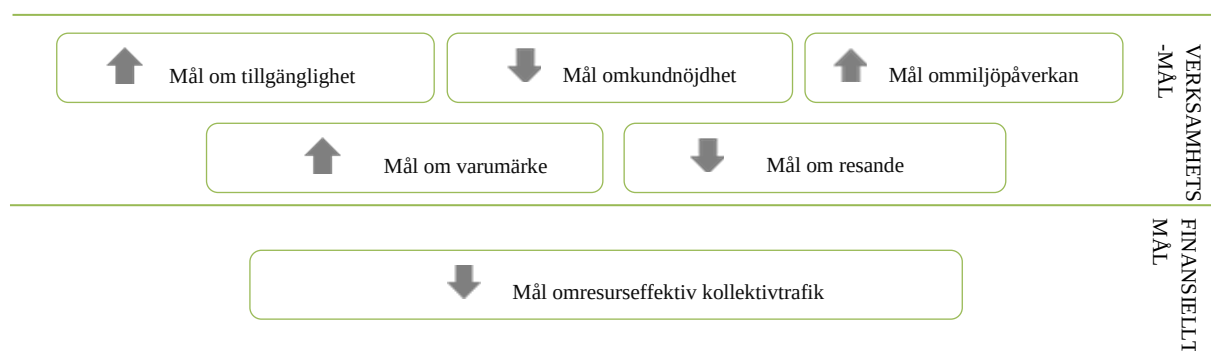


Bild 2: Måluppfyllelse för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Definition av måluppfyllnad:

- ↑ = mål uppfylls
- = mål uppfylls med vissa brister
- ↓ = mål uppfylls ej

Kollektivtrafikmyndigheten ökar den regionala och fysiska tillgängligheten

	Utfall 2016	Prognos 2016
Måluppfyllnad	↑	↑
Analys	Vår sammantagna bedömning är att målet uppfylls 2016, men vi identifierar brister avseende planerad information till resenär. Vid lanseringen av det nya produktutbudet fick den produkt som infördes för att ligga till grund för kommunala subventioner, kommunkortet, negativ medial uppmärksamhet. Det kan ha påverkat resenärernas nöjdhet över den planerade informationen. Vi behöver ytterligare marknadsföra att tidtabeller, biljettförsäljning och trafikinformation som finns tillgänglig i Din Tur app och på hemsida för att nå målvärdet för planerad information. I februari 2016 ställdes stora delar av stadstrafiken i Sundsvall in på grund av ett tekniskt fel. Det ledde till olägenheter för resenärerna och vi lyckades inte kommunicera störningen till berörda resenärer i tillräcklig hög utsträckning. Genom en organisationsförändring under slutet av året har verksamheten förstärkts med ytterligare en informatör, vilket ger förutsättningarna för förbättrad planerad och oplanerad information, såsom störningar i trafiken. Teknisk utveckling av Din Tur app under året har förbättrat resenärernas möjlighet att få information om planerad och oplanerad trafikinformation. Vi ser en kraftigt ökning av antal användare och sökningar. Din Tur app är en viktig kanal för förbättrad information till resenären. En rad förbättringar har genomförts under året framför allt i Sundsvalls- och Matforsområdet som har bidragit till ökad tillgänglighet. Därmed uppfyller vi målvärdet för antal åtgärder som syftar till tillgänglighetsförbättringar med god marginal. För att uppfylla målet genomför vi ett antal åtgärder för restidsförbättring genom att ständigt kvalitetssäkra trafikutbudet. Åtgärderna syftar till att hålla tidtabeller och därmed förstärka tillförlitligheten. Genom omvärdering av teknisk plattform under hösten ger möjlighet till att införa realtidsinformation, utrop på bussarna och hållplatsvisning efter kvalitetssäkring under 2017.	

	Målvärde 2016	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014
Nöjdhet för planerad information (%)				
<i>Resenärer</i>	47	34	35	39
Kundnöjdhet för oplanerad information (%)				
<i>Resenärer</i>	25	21	17	20
Åtgärder för restidsförbättringar	5	7	9	-
Åtgärder för tillgänglighetsförbättringar	15	21	10	8
App antal sökningar – jmfr sep	-	412 023	253 035	180 338
App antal användare – jmfr sep	-	20 696	18 513	16 374
Hemsida – antal besök – jmfr sep⁵	-	51 652	-	-

⁵ Kollektivtrafik-barometern (KOLBAR) ingår i SKL:s, nationella kvalitetsindikatorer *Öppna jämförelser*. KOLBAR är ett verktyg för att öka kunskapen om både allmänhetens och de regelbundna kollektivtrafikresenärernas resvanor och attityder.

Aktiviteter

Utvecklat Din Tur app vilket ökar informationen om kollektivtrafiken samt underlättar bokning och köp av resor
Utvecklat en prissnurra på Din Tur hemsida som stödjer resenären att köpa det mest prisvärda reskortet i det nya utbudet
Förbättrad hållplatsinformation genom att ha påbörjat standardisering av informationstavlornas format och utseende
Infört ungdomskort 7-19 år i Örnsköldsvik
Nytt produktutbud för Norrlandsresa med ny prissättning
Nytt produktutbud med ny prissättning
Upphandling linje 50 genomförd med trafikstart december 2016
Linje 196 har en ny dubbeltur under skollov Ånge – Östavall
Linje 312 har utökats med en dubbeltur mellan Forsmo – Tannflo
Linje 1 Sundsvall har fått tre nya dubbelturer på lördagar i sommartrafiken
Linje 143 har fått en ny tur inlagd sommar Norrhassel – Matfors
Linje 28 har utökats med en tur i vardera riktningen Holm – Sundsvall under sommaren i likhet med vinterlistan
Trafiköversyn Örnsköldsviks tätort
Trafiköversyn Kramfors tätort
Linje 120 har fått en utökad körtid i vissa tidslägen för att förbättra tidhållningen.
Linje 4 har fått en utökad körtid i vissa tidslägen för att förbättra tidhållningen.
Linje 5 har fått en utökad körtid i vissa tidslägen för att förbättra tidhållningen.
Linje 41 har bytt namn till 141, utbudet har mer än fördubblats.
Linje 42 har bytt namn till 142, utbudet har anpassats
Linje 10 avvecklades i december
Trafikstart för linje 50 i december
Linje 90 har utökats med två dubbelturer på vardagar, en dubbeltur lördag och två dubbelturer på söndag har tillkommit då linje 50 körs via E4
Linje 202 har förlängts till Ullånger för anslutning till/från linje 50
Trafiköversyn Kramfors tätort, linje 219 och 220 har lagts samman, trafiken körs i samma omlopp. Sträckan via Rv 90 har tagits bort
Turlistorna har blivit tydligare genom förändrad utformning
Ny linje mellan Härnösand Central och Körningsskolan, linje 522, med två dubbelturer

Kollektivtrafikmyndighetens varumärke Din Tur stärks gentemot resenärer och allmänheten

	Utfall 2016	Prognos 2016		
Måluppfyllnad	↑	↓		
Analys	Vår sammantagna bedömning är att målet uppfylls. Kunskapen om vem som ansvarar för kollektivtrafiken i Västernorrland har ökat hos allmänheten från 48 procent till 52 procent mellan 2015 och 2016. En bidragande orsak kan vara den omfattande informationskampanjen i samband med produktbytet. Övergången till fossilfritt bränsle gav medial uppmärksamhet. Kampanjen har också varit synlig i annonser och på bussidor. Rapporteringen i media om prissättningen på <i>Periodkort Kommun</i> gav en missvisande bild av det nya produktutbudet. Kommunala subventioner flyttar fokus från den regionala nivån till den kommunala nivån. Det är en utmaning att ge en tydlig bild av Din Turs produktutbud. Genom förstärkning av informationssidan ges möjlighet att utveckla varumärke och bättre genomdriva vår grafiska profil i alla sammanhang. Vi bör även öka vår medverkan i den massmediala debatten.			
Indikatorer	Målvärde 2016	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014
Kunskap om vem som ansvarar för kollektivtrafiken (%) ⁶	50	52	48	41
Aktiviteter	Marknadsföring av Din Turs grundbudskap <i>GRÖNARE. SMARTARE. HOPPA PÅ DU OCKSÅ!</i> på sidoreklamskyltarnas botten på bussarna, som exponeras när ingen sidoreklam är försäld. Pressinformation genomförd med anledning av att samtliga linjelagda bussar kommer att vara fossilfria före årsskiftet. Infört periodkort Norrlandsresan, tillsammans med de övriga tre nordliga norrlandslänen med gemensam taxa. Periodkortet medger obegränsat resande på en och samma sträcka över länsgräns i 30 dagar, både på buss och Norrtåg. Produktbyte till nya reskort den 20 augusti. Tidigare reskort fasas ut under hösten 2016. Det nya produktutbudet har kommunicerats via flera kanaler i olika medier, såsom print, web och direktreklam Genomfört bussens dag, på fyra platser i länet i september. Många samtal med resenärer och allmänhet. Möjlighet att byta produkter. Invigning av Linje 50, massmediabevakning Förstärkt informationssidan med uppdrag att tydliggöra varumärket och att utveckla den grafiska profilen.			

⁶ Kollektivtrafik-barometern (KOLBAR) ingår i SKL:s, nationella kvalitetsindikatorer *Öppna jämförelser*. KOLBAR är ett verktyg för att öka kunskapen om både allmänhetens och de regelbundna kollektivtrafikresenärernas resvanor och attityder.

Kollektivtrafikmyndigheten ökar nöjdheten över kollektivtrafiken hos resenärer och allmänheten

	Utfall 2016	Prognos 2016		
Måluppfyllnad	↓	→		
Analys	Vår sammantagna bedömning att målet inte uppfylls baseras på indikatorernas utfall i relation till målvärdet. Det är något fler som är nöjda och kan tänka sig rekommendera kollektivtrafiken till andra men vi når inte de högt satta målvärdena. Det nya produktutbudet har lanserats men har ännu inte fått den effekt som förväntats för att tillgodose resenärernas behov. Sammanfattande nöjdhet är högre bland våra resenärer än vad den är bland allmänheten. Att resenärerna är mer nöjda än allmänheten bedömer vi beror på den bild som syns av oss i media vilken påverkar allmänhetens syn på oss negativt i förhållande till resenärens uppfattning. Med resenärerna har vi en direkt relation då de tar del av våra tjänster. För att förbättra allmänhetens kännedom om kollektivtrafiken måste vi vara proaktiva och öka vår mediala närvaro. Åtgärder för att öka bussarnas tidhållning har vidtagits men ännu inte gett utslag på indikatorerna för målet på samma sätt målet om den regionala och fysiska tillgängligheten. Mer informationsinsatser för att visa på kollektivtrafikens fördelar jämfört med bilen.			
Indikatorer	Målvärde 2016	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014
Sammanfattande nöjdhet (%)				
Allmänheten	53	43	43	45
Sammanfattande nöjdhet (%)				
Resenärer	70	63	62	64
Lojalitet (%)				
Resenärer	78	73	72	73
Lyhördhet (%)				
Allmänheten	28	20	20	23
Aktiviteter	Kampanj i samarbete med länets stadsbibliotek om digitala tjänster, där vi på fyra platser i länet marknadsförde appen Din Tur nya utformning från 1 mars i år. Infört ett nytt produktutbud från augusti Omfattande marknadsföring för att lansera och sprida kunskap om det nya produktutbudet Utbildning av trafikoperatörer inför det nya produktutbudet Utbildning av samtliga försäljningsställen inför det nya produktutbudet Startat ett projekt för att skapa förutsättningar att genomföra biljettkontroller. Inom Projektet Hållbara resor har vi anställt en projektledare som till viss del arbetar som företagsrådgivare för startat utgivning av ett nyhetsbrev till utvalda företag i länet för att stimulera till ökat resande med företagskort. Genom prissnurra på hemsidan underlättat för resenärer att välja den mest prisvärda produkten. Genomfört ett projekt som grund för att inrätta en tjänst som resenärsvärd. Möjlighet att ladda mobiltelefon och dator med USB-kabel på Sundsvalls tätortstrafik samt linje 50.			

Kollektivtrafikmyndigheten ökar det kollektiva resandet i Västernorrland

	Utfall 2016	Prognos 2016
Måluppfyllnad	↓	↓
Analys	Vår bedömning är att målet inte uppfylls. Målet om att öka det kollektiva resandet i Västernorrland har en stark koppling till det övergripande målet om att kommunalförbundet fram till 2020 ska fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet. Målet antogs år 2012 i det första Trafikförsörjningsprogrammet. Utgångspunkten var det dåvarande dryga 10 miljoner resor som genomfördes i Västernorrland. Sedan dess har många förändringar genomförts vad gäller trafikutbud och regler för skolkort, besparingar och uteblivna satsningar, vilket har lett till minskat antal resor. Jämfört med föregående år har antal resor i Västernorrland ökat med 3,4 procent. Störst ökning ser vi inom tätorterna Örnsköldsvik med 15 procent och Härnösand med 12 procent. Kollektivtrafikens marknadsandel minskar i relation till det motoriserade resandet. Under perioden har flera aktiviteter genomförts för att målet ska nås på längre sikt, bland annat upphandling av busstrafik i Högausten (Linje 50) och dialog om framtida biljettsamverkan med SJ. Satsningen på subventionerade biljettpreiser för ungdomar i Örnsköldsvik leder till ökat resande men sannolikt inte till större marknadsandel. Med fler resenärer i kollektivtrafiken är det viktigt att fortsätta investera för bibehållen tillförlitlighet och tillgänglighet. För att öka marknadsandelen, så att bilresenären väljer bussen, måste kollektivtrafiken vara relevant. Relevans betyder i sammanhanget att restider och antal avgångar passar resenärens behov. Dessa förutsättningar spelar större roll än priset för valet av kollektivtrafikresor. Framtida insatser bör således inriktas på att öka relevansen i trafiken. Därutöver behövs en kombination av åtgärder för att öka resandet, bland annat enklare biljettering, förbättrad hållplats och trafikinformation, ett tillförlitligt realtidssystem samt förbereda för nästa generations biljett- och betalsystem.	

Indikatorer	Målvärde 2016	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014
Kollektivtrafikens marknadsandel (procent jämfört med det totala motoriserade resandet) ⁷	11	8	10	9
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor ⁸	11 000 000	10 079 708	9 690 616	9 810 856
varav buss (Din Tur)		9 561 680	9 187 591	9 342 828
varav tåg (Norråtg) ⁹		518 028	503 025	468 028
Varav antalet påbörjade skolkortsresor	2 000 000	1 789 051	1 833 922	2 015 265
Varav antalet påbörjade kollektivtrafikresor exklusive skolkort	9 000 000	7 772 629	7 353 669	7 327 563

⁷ Kollektivtrafik-barometern (KOLBAR) ingår i SKL:s nationella kvalitetsindikatorer *Öppna jämförelser*. KOLBAR är ett verktyg för att öka kunskapen om både allmänhetens och de regelbundna kollektivtrafikresenärernas resvanor och attityder.

⁸ Resandet mäts utifrån antalet påstigande i lokal- och regional kollektivtrafik. Ombord på tågen registreras endast de resenärer som använder Din Turs produkter, vilket betyder att produkter från SJ och Norrtåg inte finns med i statistiken. Samtliga påstigningar (avgiftsbelagda och kostnadsfria) per år redovisas

⁹ Statistik från Norrtåg AB, omfattar alla påstigande i Västernorrlands län oavsett biljettyp, utfall 2014 och 2015 justerat med samtliga påstigande samt reseprodukter för tåg inkluderat.

<i>Landsbygdstrafik</i>	<i>1 900 000</i>	<i>1 960 929</i>	<i>1 763 368</i>	<i>1 860 503</i>
<i>Tätortstrafik</i>	<i>6 400 000</i>	<i>5 811 700</i>	<i>5 590 301</i>	<i>5 467 060</i>
Totala omsättningen av företagskortet (mnkr)	9,0	9,3	8,8	7,6
Antalet resor med företagskort	193 000	181 150	184 441	181 597
<i>varav resor med buss</i>	<i>168 000</i>	<i>156 679</i>	<i>162 332</i>	<i>157 972</i>
<i>varav resor med tåg</i>	<i>25 000</i>	<i>24 471</i>	<i>22 109</i>	<i>23 625</i>

Aktiviteter

Upphandling linje 50 genomförd med trafikstart december 2016

Ändrad färdväg för linje 201 till att start och slutpunkten är Härnösands Central

Linje 196 under skollov har en ny dubbeltur Ånge – Östavall

Linje 312 har utökats med en dubbeltur mellan Forsmo – Tannflo

Linje 1 Sundsvall, tre nya dubbelturer på lördagar i sommartrafiken

Linje 143 ny tur inlagd sommar Norrhassel – Matfors

Linje 28 lagt in en dubbeltur Holm – Sundsvall under sommaren

Trafiköversyn Örnköldsviks tätort

Trafiköversyn Kramfors tätort

Linje 120 har fått en utökad körtid i vissa tidslägen för att förbättra tidhållningen.

Linje 4 har fått en utökad körtid i vissa tidslägen för att förbättra tidhållningen.

Linje 5 har fått en utökad körtid i vissa tidslägen för att förbättra tidhållningen.

Linje 41 har bytt namn till 141, utbudet har mer än fördubblats.

Linje 42 har bytt namn till 142, utbudet har anpassats

Linje 10 avvecklades i december

Trafikstart för linje 50 i december

Linje 90 har utökats med två dubbelturer på vardagar, en dubbeltur lördag och två dubbelturer på söndag har tillkommit då linje 50 körs via E4

Linje 202 har förlängts till Ullånger för anslutning till/från linje 50

Trafiköversyn Kramfors tätort, linje 219 och 220 har lagts samman, trafiken körs i samma omlopp. Sträckan via Rv 90 har tagits bort

Turlistorna har blivit tydligare genom förändrad utformning

Ny linje mellan Härnösand Central och Körningsskolan, linje 522, med två dubbelturer

Antalet påstigande i den allmänna kollektivtrafiken

Trafik område	Trafikering	Antal påstigande			Andel av resandeutv.
		2016	2015	2014	2016-2015
Nordvik	Trafik mellan Kramfors - Härnösand och Nordvik	6 360	5 549	5 395	0,2%
O2	Höga Kusten	93 483	84 719	64 203	2,3%
O3	Sollefteå tätort	69 906	61 703	59 766	2,2%
O45	Sollefteå landsbygd	134 579	118 883	119 962	4,2%
O6	Örnsköldsviks tätort	911 055	739 323	733 806	45,9%
O7	Örnsköldsvik – Husum, Gideå och Trehörningsjö	108 339	89 465	89 536	5,0%
O8	Örnsköldsvik – Solberg, Mellansel och Bredbyn	140 861	135 774	129 891	1,4%
O9	Örnsköldsvik – Skorped och Köpmanholmen	145 822	140 756	146 875	1,4%
O10	Härnösands tätort	440 559	372 488	320 986	18,2%
O1415	Sundsvalls tätort	5 090 788	5 118 808	5 135 519	-7,5%
O16	Sundsvall – Holm och Liden	121 420	118 398	113 151	0,8%
O1721	Njurunda – Sundsvall – Timrå	1 135 558	1 100 570	1 294 670	9,4%
O18	Sundsvall – Matfors	182 358	180 114	189 979	0,6%
O20	Sollefteå – Kramfors - Härnösand	374 478	338 149	321 182	9,7%
O22	Härnösand landsbygd	98 303	92 227	98 367	1,6%
O23	Ånge landsbygd	173 187	165 138	167 944	2,2%
S3	Linje 40 Tvärflöjten, Örnsköldsvik - Sollefteå – Östersund	33 216	30 607	28 970	0,7%
S4	Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	17 115	16 938	15 054	0,0%
S5	Linje 201 Härnösand – Timrå – Sundsvall	200 542	195 504	206 970	1,3%
S6	Linje 10 Härnösand-Örnsköldsvik	82 371	82 478	100 602	0,0%
S6	Linje 50 Härnösand-Örnsköldsvik	1 380	0	0	-
Totalt		9 561 680	9 187 591	9 342 828	100,0%

10

¹⁰ Urval – Ylän per trafikområde – Botniatåg/Tågkompaniet, Ybuss (linje 98 samt 100) och hockeybussar är exkluderade

Kollektivtrafikmyndigheten minskar kollektivtrafikens negativa påverkan på miljön

	Utfall 2016	Prognos 2016		
Måluppfyllnad	↑	↑		
Analys	Vår sammantagna bedömning är att målet uppfylls. Under 2016 infördes biodrivmedel i samtlig linjelagd kollektivtrafik med buss i hela länet. Resultatet är att andelen biodrivmedel överstiger målvärdet för 2016. Över tid ersätts äldre fordon med nyare och det innebär att mängden kväveoxider och energianvändning ständigt förbättras. Bussförarna har utbildats i energieffektiv och bekväm körstil.			
Indikatorer	Målvärde 2016	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014
	2,80	1,32	1,51	-
Mängd kväveoxider (g/kwh)				
Energianvändning (kwh/km)	31,56 ¹¹	30,86	29,72	-
Andelen biodrivmedel av den totala förbrukningen (%)	27,80	62,6	35,2	-
Aktiviteter	All linjelagd busstrafik körs på fossilfritt bränsle sen andra halvåret 2016 <i>Gröna resan</i> har implementerats i Sundsvall och Örnsköldsvik som syftar till att minska energiåtgången i trafiken			

¹¹ Målvärdet som hämtats från budgetskrivelse 2016 är ej korrekt. Härmed justerat.

Kollektivtrafikmyndigheten bedriver resurseffektiv kollektivtrafik

	Utfall 2016	Prognos 2016
Måluppfyllnad	↓	↓
Analys	Vår sammantagna bedömning är att målet inte uppfylls. En av de faktorer som har störst betydelse för att bedriva effektiv kollektivtrafik med skattefinansiering, är hög befolkningstäthet. Västernorrland har, tillsammans med de tre övriga norrlandslänen, lägst befolkningstäthet i landet. Vid en jämförelse mellan nettokostnader och budget, där den kommunala biljettsubventionen är exkluderad, är budgetavvikelsen 8,7 mnkr motsvarande 1,9 procent. Främsta orsaken till budgetavvikelsen är ökade kostnader för sjukresor. Kostnaden för sjukresor är 10,3 mnkr högre än budget. Indikatorerna visar att kostnaden per sjukresa och per färdtjänstresa ökar i Västernorrland. Från och med 2016 fick de nya trafikavtalen inom SÄKO området fullt utslag. Kostnadsökningen är mest påtaglig i Ånge, Kramfors och Örnsköldsviks kommuner. Sjukresorna har blivit fler och längre enligt resandestatistiken och därmed dyrare. Utebliven samordning mellan färdtjänstresor och sjukresor i Sundsvalls kommun gör att resorna blir dyrare. När verksamhetskostnaderna inklusive kommunala biljettsubventioner analyseras är budgetavvikelsen 67,1 mnkr och orsaken är att finansieringsmodellen för kommunala subventioner inte var inarbetad i budget för 2016, då beslut om budget och finansieringsmodell beslutades vid direktionens möte i december 2015. Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad är lägre än 2015 och vi når inte målvärdet på 29,2 procent för 2016. Tydligast ser vi det inom trafikområdena Örnsköldsviks tätort och Sundsvall – Matfors. Där förklaringen till del är införandet av avgiftsfritt resande samt högt subventionerat biljettpris (100-lappen). Införandet av avgiftsfritt resande för unga i Örnsköldsviks kommun där kommunen subventionerar hela ungdomskortets värde på 850 kr innebär minskade biljettintäkter. Biljettintäkter som tidigare betalats av resenären betalas nu av Örnsköldsviks kommun med skattemedel. Det innebär att kommunalförbundets självfinansieringsgrad minskar. I bland annat Örnsköldsviks tätort, gäller ett resandeincitamentavtal, vilket innebär att trafikföretaget erhåller högre ersättning vid resandeökning oavsett anledning till ökningen. Ökade kostnader för resandeincitamentet leder till en lägre självfinansieringsgrad. För att öka självfinansieringsgraden krävs ett ökat resande av fler resenärer som själva betalar större del av biljettkostnaden, högre biljettpris alternativt en kombination av dessa åtgärder. I samband med att budget för 2016 antogs justerades indikatorerna, enligt nedan, varför utfall för vissa indikatorer saknas för 2015 och 2014.	

Indikatorer	Målvärde 2016	Utfall 2016	Utfall 2015
Jämförelse mellan verksamhetens nettokostnad och budget			
Avvikelse i procent	0	-1,9%	-3,7%
Avvikelse mnkr	0	-8,7	-15,7
Jämförelse mellan verksamhetens nettokostnad och budget inklusive kommunala biljett subventioner			
Avvikelse i procent	0	14,9%	-3,7%
Avvikelse mnkr	0	67,1	-15,7
Nettokostnad per invånare¹² (kr)	-	1 384	1 298
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad¹³ (%)	29,2	24,9	25,7
Landsbygdstrafik	19,1	18,6	19,3
Tätortstrafik	33,3	33,9	34,6
Andel trafik kostnad som finansieras av skolkortsintäkt (%)	-	6,7	7,6
Landsbygdstrafik	9,1	8,5	
Tätortstrafik	4,3	4,2	
Kostnad/sjukresa (kr)	342	351	334
Kostnad/färdtjänstresa (kr)			
Totalt Västernorrland	126	202	182
Kostnad/färdtjänstresa (kr) Ånge	306	311	301

Självfinansieringsgrad per avtalsområde

Självfinansieringsgrad	2016	2015	2014	Förändring 2015 - 2016
S5 Linje 201	48%	47%	-	1%
O14/O15 Sundsvalls tätort	35%	36%	36%	-3%
O1721 Njurunda - Sundsvall - Timrå	24%	23%	-	6%
O06 Örnsköldsviks tätort	22%	24%	26%	-9%
L10/L50 Linje 10 Härnösand - Örnsköldsvik	19%	20%	26%	-4%
O20 Sollefteå - Kramfors - Härnösand	19%	17%	18%	7%
S4 Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	18%	20%	20%	-6%
O345 Sollefteå tätort och landsbygd	16%	15%	14%	7%
O07 Örnsköldsvik - Husum, Gideå och Trehörningssjö	15%	15%	14%	1%
O18 Sundsvall - Matfors	14%	16%	15%	-11%
O08 Örnsköldsvik - Solberg, Mellansel och Bredbyn	14%	15%	15%	-8%
O23 Ånge landsbygd	12%	13%	10%	-2%
O02 Höga Kusten	12%	11%	9%	10%
O09 Örnsköldsvik - Skorped och Köpmanholmen	11%	12%	14%	-6%
O16 Sundsvall - Holm och Liden	8%	8%	8%	-3%

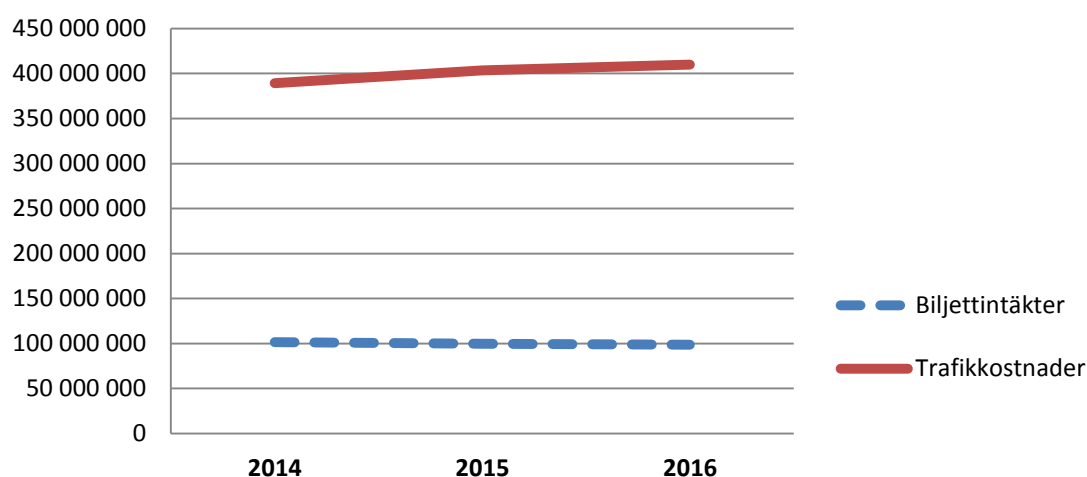
¹² Nettokostnad per invånare beräknas utifrån den totala nettokostnaden, exklusive SÄKO, Beställningscentralen och subventioner, genom befolkningsmängden 1 nov.

¹³ Självfinansieringsgrad är andelen av trafik kostnader, exklusive SÄKO, som täcks av externa biljettintäkter. Skattefinansierade intäkter så som skolkort, skattesubvention kommunkort och medlemsbidrag inräknas ej.

Utvecklingen av trafikknader och biljettintäkter

Trafikkostnaderna för linjelagd busstrafik har ökat med knappt 20 mnkr mellan åren 2014 och 2016. Kostnadsökningen beror till största del på indexutvecklingen. Trafikavtalen, utgör grunden för majoriteten av myndighetens bruttokostnader och justeras årligen utifrån en avtalad indexmodell. Indexmodellen består främst av fyra delar; AKI (arbetskostnadsindex), KPI (konsumentprisindex), ITPI 29-30 (prisindex för inhemsk tillgång) samt PPI (oljeprisindex). Utvecklingen i indexmodellerna för 2016 hamnade på knappt 6 procent. Bortsett från indexuppräknings är trafikknaderna i stort sett oförändrade perioden 2014-2016.

Biljettintäkterna har minskat med knappt 3 mnkr från 2014 till 2016. En av de påverkande faktorerna är införandet av seniorkortet (100-lappen) där det inte skett någon uppräknings sedan 2011. Av totala resandet i Sundsvall exklusive skolkorten står seniorkortet för ungefär 25 procent av resandet. Ungdomskortet och nytt produktutbud är också delar som påverkar intäktsnivån. Det är viktigt att ansvaret för kostnader och intäkter följs åt genom beslut inom kommunalförbundet.



Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning

Utifrån direktionens riktlinjer för god ekonomisk hushållning har måluppfyllnaden analyserats. Vår bedömning är att kommunalförbundet inte uppfyller en god ekonomisk hushållning.

Budgetavvikelsen uppgår till 67,1 mnkr vilket motsvarar 14,9 procent. Den största budgetavvikelsen rör kommunal biljettsubvention. Sundsvall och Örnsköldsviks kommuner, subventionerar helt eller till stora delar biljettpriiset för två stora resenärsgupper. Det innebär att kommunalförbundets biljettintäkter minskar och därmed sänks självfinansieringsgraden, samtidigt som kostnader för resandeincitament och förstärkningstrafik ökar. Sena beslut påverkar budgetarbetet menligt och bör undvikas för att uppnå en god ekonomisk hushållning.

När vi analyserar nettokostnaderna med den kommunala biljettsubventionen exkluderad är budgetavvikelsen 8,7 mnkr på helår vilket motsvarar 1,9 procent. Vid delårsbokslutet prognosticerade vi kraftigt ökade kostnader för sjukresor, vilket kommunicerades vid förbundsdirektionens sammanträde i oktober 2016. Jämfört med utfallet 2015 har kostnaderna ökat med 6,2 mnkr. Sammanfattningsvis innebär det att det finansiella målet inte uppfylls.

I regionala trafikförsörjningsprogrammet 2020 utgör fördubblingsmålet ett övergripande mål därför är fördubblingsmålet centralt i bedömningen om kommunalförbundet har en god ekonomisk hushållning. Målet att *Kollektivtrafikmyndigheten ska öka det kollektiva resandet i Västernorrland*, utgår från fördubblingsmålet¹⁴. Målvärdet för kollektivtrafikens marknadsandel 2020 är satt till 16 procent, det skulle motsvara ca 20 miljoner resor. En realistisk bedömning är att målet inte uppnås under perioden fram till 2020, då det skulle kräva stora investeringar som inte prioriteras av kommunalförbundets medlemmar.

För att uppnå god ekonomisk hushållning behöver vi även vidta åtgärder för att öka kundnöjdheten över kollektivtrafiken hos resenärer och allmänheten. Kommunalförbundet bör särskilt fokusera på att vara proaktiva och öka vår mediala närvaro.

Mål från 2018

Vision och mål beslutas genom att förbundsdirektionen antar ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Förbundsdirektionen beslutade 2016 att anta nya mål för kommunalförbundet utifrån den regionala utvecklingsstrategin som sammanfattningsvis innebär att Västernorrland ska ha positiv befolkningstillväxt, ökad tillgänglighet och stärkt innovationsförmåga. Målen *Resenär*, *Hållbarhet*, *Tillväxt* och *Medarbetare* ska utgöra grunden för att ta fram ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram med målhorisont 2030. Förbundsdirektionen beslutade även att de nya målen ska gälla i utarbetandet av Långtidsplan 2018-2020.

¹⁴ Fördubblingsmålet innebär att andelen kollektivtrafik av det motoriserade resandet skall fördubblas. För Din Tur var utgångsläget 2006 8 procent, utfallet mäts genom Svensk kollektivtrafik i Kollektivtrafikbarometern (KOLBAR).

Ekonomisk analys

Årets resultat

Kommunalförbundet redovisar ett resultat om 0,0 mnkr. Verksamhetens nettokostnader uppgår till 458,8 mnkr och budgeterat medlemsbidrag uppgår till 449,1 mnkr. Föregående år uppgick nettokostnaderna till 436,4 mnkr och kommunalförbundet redovisade ett positivt resultatet om 0,2 mnkr. Nettokostnaderna har ökat med 22,4 mnkr mellan åren, vilket motsvarar 5,1 procent.

I årets resultat ingår jämförelsestörande poster motsvarande 0,3 mnkr. Det är dels viten från trafikföretag för kvalitetsbrister med 0,1 mnkr och dels återbetalning avseende 2004 års premier för avtalsgruppsförsäkring med 0,2 mnkr. Det kan jämföras med föregående år då jämförelsestörande poster uppgick till 1,2 mnkr. Exkluderas de jämförande posterna, uppgår nettokostnaderna till 459,1 mnkr. Föregående år när de jämförelseposterna är exkluderade uppgick nettokostnaderna till 437,6 mnkr och avvikelserna mellan åren är 21,5 mnkr, vilket motsvarar en ökning på 4,8 procent. Avskrivningskostnaderna uppgick till 8,1 mnkr vilket är 0,1 mnkr högre än föregående år. Budgeterade nettokostnader för medlemmarna var 449,1 mnkr och årets medlemsbidrag uppgår till 382,0 mnkr. Avvikelsen är 67,1 mnkr vilket motsvarar 14,9 procent av den totala budgeten.

Den främsta orsaken till budgetavvikelsen är kommunala biljettsubventioner där avvikelsen är 75,8 mnkr. Förbundsdirektionen beslutade i december 2015 att en ny produkt skulle komplettera befintligt produktutbud. Den nya produkten är ett zonbaserat kommunkort; ett periodkort med 30-dagars giltighetstid och gäller inom hela kommunen. Prissättningen bygger på Norrlandsresans periodkortspris baserat på längsta möjliga reserelationen i kommunen. Kommunerna har möjlighet att subventionera hela eller delar av värdet och får bekosta underskottet som uppstår mellan prislistan och subventionerat pris. Underskottet som uppstår mellan prislistan och subventionerat pris faktureras av kommunalförbundet och finns med som en intäkt för kommunalförbundet, en kommunal biljettsubvention. Beslutet om zonbaserat kommunkort togs samtidigt som budgetbeslutet, december 2015, och därför är inte den subventionerade intäkten inarbetad i budget 2016.

I *Delårsrapport 2016* prognostiserades verksamhetens nettokostnader till 467,2 mnkr och med ett utfall på 458,8 mnkr är prognosavvikelsen 8,4 mnkr. Främsta orsakerna till avvikelsen är att kostnader för landsbygd- och tätortstrafik är lägre än vad som prognostiserats, vilket bland annat beror på att indexutvecklingen blev lägre än förväntat. Ytterligare kostnader som är lägre än prognosen är kostnader för tågtrafik samt kostnader för administration SÄKO. Intäkterna prognostiserades lägre än vad utfallet visar och det beror bland annat på biljettintäkter. I delårsrapporten prognostiserades att produktbytet och minskat resande i tätorten skulle påverka intäktsnivån i större grad än vad utfallet visar. Skolkortsintäkterna har under året varit svåra att prognostisera, vilket till viss del beror på att Örnsköldsviks kommun har infört ett avgiftsfritt ungdomskort som ersätter befintligt skolkort där osäkerheten har varit hur det skulle påverka utfallet.

Belopp, mnkr	Utfall	Utfall	Prognos T2	Budget
	2016	2015	2016	2016
Verksamhetens intäkter	142,8	147,1	130,5	139,9
Verksamhetens kostnader	-593,9	-576,6	-590,1	-582
Jämförelsestörande poster	0,3	1,2	0,4	0
Avskrivningar	-8,1	-8,0	-8,0	-8,0
Verksamhetens nettokostnader	-458,8	-436,4	-467,2	-450,1
Kommunala biljettsubventioner	76,8	0,0	75,2	1
Medlemsbidrag	382,0	436,6	392,0	449,1
Årets resultat	0,0	0,2	0	0

Balanskravet

Balanskravet innebär att kommunalförbundets intäkter ska överstiga kostnaderna varje enskilt år. Ett underskott mot balanskravet ska återställas inom de tre kommande budgetåren. Enligt balanskravet ska realisationsvinster från försäljning av anläggningstillgångar avräknas mot balanskravet.

Balanskravsutredningen visar att balanskravsresultatet för 2016 är 0 mnkr. Eftersom kommunalförbundet finansieras av medlemmarna innebär det att såväl positiva som negativa resultat fördelas på medlemmarna i efterskott vid bokslutet och att balanskravet kommer att uppfyllas. I resultatet ingår inte några underskott från tidigare år som ska återföras.

Balanskravsutredning (mnkr)	2016	2015	2014
Årets resultat enligt resultaträkningen	0,0	0,2	1,1
Samtliga realisationsvinster	0,0	-0,1	-1,1
Vissa realisationsvinster enligt undantagsmöjlighet	0,0	0,0	1,1
Vissa realisationsförluster enligt undantagsmöjlighet	0,0	0,0	0,0
Orealiserade förluster i värdepapper	0,0	0,0	0,0
Återföring av orealiserad förlust värdepapper	0,0	0,0	0,0
Årets resultat efter balanskravsjusteringar	0,0	0,1	1,1
Medel efter/från resultatutjämningsreserv	0,0	0,0	0,0
Årets balanskravsresultat	0,0	0,1	1,1

Verksamhetens nettokostnader

Nettokostnaderna är 8,7 mnkr högre än vad som budgeterats för året, vilket motsvarar 1,9 procent.

Största avvikelserna finns under SÄKO, där sjukresor har en budgetavvikelse om 10,2 mnkr.

Nettokostnaderna är 22,1 mnkr högre än föregående år, vilket motsvarar 5,1 procent. Inkluderas kommunala biljettsubventioner är nettokostnader 67,1 mnkr lägre än budget. Budgetavvikelsen motsvarar då minskade nettokostnader med 14,9 procent i förhållande till budget.

Nettokostnader, mnkr	Utfall 2016	Budget 2016	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2015	Avvikelse 2015-2016	Avvikelse 2015-2016 %
Landsbygdstrafik	-164,9	-163,1	-1,8	1%	-155,4	-9,5	6,1%
varav intäkter	71,3	75,9	-4,6	-6%	73,3	-2,0	-2,7%
därav skolkortsintäkter	20,1	23,0	-2,9	-13%	22,1	-2,0	-8,9%
varav kostnader	-236,2	-239	2,8	-1%	-228,7	-7,5	3,3%
Tätortstrafik	-102,0	-103,0	1,0	-1%	-98,9	-3,1	3,1%
varav intäkter	62,8	64	-1,2	-2%	64,2	-1,4	-2,2%
därav skolkortsintäkter	6,9	7,7	-0,8	-10%	7,7	-0,8	-10,5%
varav kostnader	-164,8	-167,0	2,2	-1%	-163,2	-1,6	1,0%
SÄKO	-103,8	-93,8	-10,0	11%	-104,8	1,0	-0,9%
varav färdtjänst	-37,8	-38	0,2	-1%	-42,9	5,1	-12,0%
varav sjukresor	-66,1	-55,8	-10,3	18%	-62,0	-4,1	6,6%
Tågtrafik	-33,8	-35,5	1,7	-5%	-25,8	-8,0	31,1%
Biljettsystem (avskrivning)	-5,0	-5,0	0,0	0%	-5,0	0,0	-0,5%
Stationsavgifter	-1,8	-1,8	0,0	1%	-1,8	0,0	1,1%
Förvaltningskostnader	-31,6	-30,5	-1,1	4%	-29,9	-1,7	5,7%
Administration SÄKO	-15,8	-17,3	1,5	-8%	-15	-0,8	5,5%
Verksamhetens nettokostnader	-458,8	-450,1	-8,7	1,9%	-436,6	-22,2	5,1%
Kommunal biljettsubvention landsbygd	14,6	1,0	13,6	-	0	14,6	-
Kommunal biljettsubvention tätort	62,2	0	62,2	-	0	62,2	-
Nettokostnader (medlemsbidrag)	-382,0	-449,1	67,1	-14,9%	-436,6	54,6	-13%

Intäkter

Intäkterna är totalt 70 mnkr högre än budget. Den främsta orsaken till budgetavvikelsen är kommunal biljettsubvention. Intäkterna exkluderat den kommunala biljettsubventionen och intäkter för skolkort är 2,1 mnkr lägre än vad som budgeterats för perioden. Biljettintäkterna för landsbygdstrafik är i nivå med budget. För tätortstrafiken är biljettintäkterna 0,4 mnkr lägre än budgeterat. Den årliga indexuppräknningen budgeteras med en ökning av 1,0 procent. Utfallet för index har under perioden varit lägre 0,2 procent lägre, vilket genererar lägre intäkter än budget med 0,2 mnkr. Ett nytt produktutbud infördes under augustimånad vilket också påverkar intäktsnivån.

Vid jämförelse med med föregående år har biljettintäkterna minskat med 0,3 mnkr för landsbygd och 0,6 mnkr för tätort. Främsta orsaken till minskade intäkter är införandet av ett kommunkort för ungdomar i Örnsköldsviks kommun, där i Örnsköldsviks kommun subventionerar hela kortets värde. Intäkterna har minskat i alla avtalsområden inom Örnsköldsviks kommun, både vad gäller tätort och landsbygd. I övriga landsbygdsområden har intäkterna däremot ökat mellan åren vilket till största del beror på en resandeökning.

Skolkortsintäkterna är 3,7 mnkr lägre än budget och vid jämförelse med föregående år är intäkterna 2,8 mnkr lägre. Avvikelsen beror till största del på att skolkorten i Örnsköldsviks kommun har minskat väsentligt och ersätts av kommunkortet för ungdomar.

Belopp, mnkr	Utfall 2016	Budget 2016	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2015	Avvikelse 2015-2016	Avvikelse 2015-2016, %
Biljettintäkter, landsbygd	43,9	44,0	-0,1	0%	44,2	-0,3	-1%
Biljettintäkter, tätort	55,9	56,3	-0,4	-1%	56,5	-0,6	-1%
Bussgods	1,4	1,5	-0,1	-7%	1,6	-0,2	-13%
Resplus	2,7	2,8	-0,1	-4%	2,4	0,3	13%
Övriga intäkter	3,3	4,6	-1,3	-28%	3	0,3	10%
Summa	107,1	109,2	-2,1	-1,9%	107,7	-0,6	-0,5%
Intäkter skolkort	27,0	30,7	-3,7	-12%	29,8	-2,8	-9%
Kommunal biljettsubvention	76,8	1,0	75,8	-	0	76,8	-
Summa intäkter	210,9	140,9	70,0	50%	137,5	73,4	53%

Kostnader för landsbygds- och tätortstrafik

Trafikkostnader är totalt 5,0 mnkr lägre än budget. Störst avvikelse återfinns under landsbygdstrafik med 4,7 mnkr i förhållande till budget. En orsak till avvikelsen är bland annat att det har budgeterats kostnader med 2,4 mnkr för att utöka trafiken med fler turer på linje 41 till Matfors. Denna förändring realiserades i mitten av december vilket således innebär att det inte varit några kostnader under den största delen av året.

För tätortstrafiken är kostnaderna 3,3 mnkr lägre än budget. I Sundsvalls tätort är kostnaderna 3,8 mnkr lägre än budget och i Örnsköldsviks tätort är kostnaderna 0,9 mnkr högre än budget. Ersättningsmodellen för trafikområdena är ett så kallat incitamentsavtal med en fast och en rörlig del där den rörliga delen påverkas av resandet. Resandet i Sundsvalls tätort är lägre än basåret och medför en lägre ersättning till trafikföretaget motsvarande 1,1 mnkr. I Örnsköldsviks tätort är resandet ökat avsevärt efter att ungdomskortet infördes och medför högre kostnader med 1,8 mnkr baserat på resandeincitamentet.

En orsak till budgetavvikelsen för både landsbygds- och tätortstrafiken är att indexuppräknings¹⁵ är lägre än vad som budgeterats för perioden. Lägre indexuppräkning gynnar i detta fall kommunalförbundet med lägre kostnader om 1,0 mnkr. En ytterligare orsak är avstämning av bränsleindex. Viktningen av bränsleindex styrs av faktisk drivmedelsmix. Efter året kontrolleras förbrukad mängd av respektive drivmedel och ersättning regleras. För kommunalförbundet innebär det minskade kostnader motsvarande 0,8 mnkr för året.

Kostnaderna för förstärkningstrafiken inom landsbygden är 1,0 mnkr högre än budget. Det beror främst på ett ökat behov av förstärkningstrafik i Timrå/Njurunda samt ett högre förstärkningspris än vad som budgeterats.

Vid en jämförelse med föregående år har kostnaderna ökat med 9,1 mnkr. Främsta orsaken till ökningen är indexuppräknings, vilken motsvarar 7,0 mnkr. Andra orsaker är högre kostnader för miljöincitament med 0,9 mnkr samt högre kostnader för resandeincitament med 0,8 mnkr. Det som också påverkar kostnaderna är en sent inkommen faktura för Wifi som belastar 2016 men där del av kostnaden avsåg 2015. Kostnader för trafikförändringar är i samma nivå som föregående år.

Kostnaden för försäljningsprovision till försäljningsställen är 1,2 mnkr högre än budget och 0,4 mnkr högre än föregående år. I bankkostnader ingår bland annat avgifter för bank- och plusgiro, avgifter för värdehantering, servicebox samt olika transaktionsavgifter för betalning. Budgetavvikelsen för dessa poster är 0,7 mnkr och 0,3 mnkr högre än föregående år. Kostnadsförändringen för försäljningsprovision och bankkostnader har inte beaktats i budget 2016 men är justerad inför budget 2017.

Belopp, mnkr	Utfall 2016	Budget 2016	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2015	Avvikelse 2015-2016	Avvikelse 2015-2016, %
Landsbygdstrafik	-228,7	-233,4	4,7	-2%	-221,2	-7,5	3 %
Tätortstrafik	-162,7	-166,0	3,3	-2%	-160,9	-1,8	1 %
Förstärkning, landsbygd	-2,7	-1,7	-1,0	61%	-2,9	0,2	-6%
Förstärkning tätort	-0,1	-0,2	0,1	-26%	-0,8	0,7	-81%
Komplettering	-1,2	-1,4	0,2	-11%	-1,8	0,6	-31%
Kompletteringstrafik	-0,7	-0,5	-0,2	44%	-0,4	-0,3	80%
Försäljningsprovision	-2,4	-1,2	-1,2	100%	-2,0	-0,4	20%
Bankkostnader m m	-2,3	-1,6	-0,7	44%	-2,0	-0,3	15%
Summa	-401,0	-406,0	5,0	-1,2%	-391,9	-9,1	2,3%

¹⁵ Trafikavtalen, vilka utgör grunden för majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen med ett indextal. En prognos för indexuppräknings görs inför året och tas med i budgeten. Indexkorgen består i huvudsak av tre delar; KPI (konsumtprisindex), AKI (arbetskostnadsindex) samt PPI (oljeprisindex). Procentfördelningen mellan olika index i indexkorgen varierar mellan trafikavtalen.

Särskild kollektivtrafik

Kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken (SÄKO) uppgår under året till 103,8 mnkr och budgeten motsvarande period uppgår till 93,8 mnkr, fördelat på färdtjänstresor och sjukresor. Största budgetavvikelsen finns under landstingets sjukresor, där kostnaden är 10,3 mnkr högre än budget. Enligt vår statistik har sjukresorna blivit fler och längre. Även samordningen i Sundsvall har minskat i och med att färdtjänsten är upphandlad via Sundsvalls kommun och resorna blir därmed dyrare när sjukresorna inte kan samordnas med färdtjänsten. Föregående år uppgick kostnaderna för sjukresor till 62,0 mnkr vilket innebär ökade kostnader med 4,1 mnkr.

I Timrå kommun ökade antalet färdtjänstresor med 456 resor. Nya sjukreselinjen i Timrå tar med färdtjänstresenärer till ett billigt pris med hög grad av samordning mellan sjukresor och färdtjänst. Kostnaden för Timrå är 0,5 mnkr lägre än budget och 0,7 mnkr lägre än föregående år.

Antalet resor minskar även i Ånge kommun och Härnösands kommun. I Ånge minskar antalet resor med 167 och kostnaden är 0,1 mnkr lägre än budget. I Härnösands kommun minskar antalet resor med 176 resor och kostnaden är 0,4 mnkr lägre än budget.

I Örnsköldsviks kommun ökar antalet färdtjänstresor med 602 resor och kostnaderna är 0,3 mnkr högre än budgeterat samt 0,8 mnkr högre än föregående år.

Kostnader SÄKO, mnkr	Utfall 2016	Budget 2016	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse, %	Utfall 2015	Avvikelse 2015-2016	Avvikelse 2015-2016, %
Landstinget Västernorrland	-66,1	-55,8	-10,3	18%	-62,0	-4,1	7%
Ånge kommun	-3,5	-3,6	0,1	-3%	-3,4	-0,1	3%
Sundsvalls kommun	-0,1	0	-0,1	-	-7,1	7,0	-
Timrå kommun	-3,8	-4,3	0,5	-12%	-4,5	0,7	-16%
Härnösands kommun	-4,1	-4,5	0,4	-9%	-3,9	-0,2	5%
Kramfors kommun	-10,5	-10,3	-0,2	2%	-8,7	-1,8	21%
Sollefteå kommun	-4,6	-4,4	-0,2	5%	-4,9	0,3	-6%
Örnsköldsviks kommun	-11,1	-10,8	-0,3	3%	-10,3	-0,8	8%
Summa	-103,8	-93,8	-10,0	11%	-104,8	1,0	-1%

Tågtrafik

Driftkostnaden för tågtrafiken uppgår till 33,8 mnkr och kostnaden för biljettgiltighet uppgår till 6,0 mnkr.

Belopp, mnkr	Utfall 2016	Budget 2016	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse, %	Utfall 2015	Avvikelse 2015-2016	Avvikelse 2015-2016, %
Biljettintäkter	6,0	7,0	1,0	-14%	5,8	0,2	3%
Driftkostnad	-33,8	-35,5	1,7	5%	-25,2	-8,6	34%
Kostnad för biljettgiltighet	-6,0	-7,0	-1,0	14%	-6,4	0,4	-6%
Summa nettokostnad	-33,8	-35,5	1,7	5%	-25,8	-8,0	31%

Förvaltningskostnader

Förvaltningskostnaderna är totalt 1,1 mnkr högre än budget. För personal är kostnaderna däremot 1,6 mnkr lägre än budget, vilket bland annat beror på vakanta tjänster, långtidssjukskrivningar och föräldraledighet där inte några vikarier tillsatts. Vi ser en omfördelning mellan personalkostnader och konsultkostnader, vilket är tydligast inom IT och telefoni med högre kostnaderna än vad som budgeterats.

Budgetavvikelsen för IT och telefoni uppgår till 1,1 mnkr och det beror främst på förändring av IT-driftsystem, översyn av intäktsfördelningssystem samt datautveckling för en gemensam arkivdatabas med övriga tre norrlandslänen. Det har även funnits ett stort investeringsbehov i både hårdvara samt mjukvara för att säkerställa driften. Denna utveckling samt investeringsbehovet förklarar även till stor del avvikelsen om 1,4 mnkr jämfört med föregående år.

Drift och underhåll för biljettmaskiner redovisar högre kostnader än budgeterat motsvarande 1,1 mnkr vilket beror till största del återinvesteringar i biljettmaskiner. Det är fler i drift vilket leder till ökade kostnader för underhåll. En ytterligare orsak till högre kostnader än budget är produktbytet i augusti.

Nettokostnaderna för Marknad ligger i paritet med budget. Under året har intäkterna för reklam på bussarna långsidor ökat och intäkterna är högre än budget samt även högre än föregående år. Vid en jämförelse med föregående år är nettokostnaderna 0,4 mnkr högre och främsta orsaken är produktbytet som genomfördes under augusti med flertalet marknadsinsatser till följd.

Direktionen redovisar ett underskott om 0,1 mnkr, vilket beror på fler antal arbetsmöten med bland annat målarbete för det nya trafikförsörjningsprogrammet.

Nettokostnader (mnkr)	Utfall 2016	Budget 2016	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2015	Avvikelse 2015-2016	Avvikelse 2015-2016 %
Personal	-14,0	-15,6	1,6	-10%	-13,9	-0,1	1%
Extern	-3,3	-3,1	-0,2	6%	-3,9	0,6	-15%
Direktionen	-0,9	-0,8	-0,1	13%	-0,9	0	0%
Strategisk planering	-0,3	-0,3	0	0%	-0,2	-0,1	50%
Hållplatsarbete	-0,2	-0,3	0,1	-33%	-0,2	0	0%
Marknad	-1,7	-1,6	-0,1	6%	-1,3	-0,4	31%
Biljettmaskiner (drift och underhåll)	-5,6	-4,5	-1,1	24%	-5,3	-0,3	6%
IT och telefoni	-5,6	-4,5	-1,1	24%	-4,2	-1,4	33%
Summa	-31,6	-30,5	-1,1	3,6%	-29,9	-1,7	5,7%

Administration SÄKO

Kostnaderna för administration SÄKO är 1,4 mnkr lägre än budgeterat. Största avvikelsen finns under personal med 1,0 mnkr lägre kostnader än vad som budgeterats, vilket bland annat beror på en vakant trafikledartjänst, långtidssjukskrivningar, restriktiv vikarietillsättning och ansvarsfullt övertidsuttag. Lägre avtalskostnader inom IT och telefoni medför lägre kostnader med 0,6 mnkr i förhållande till budget. Externa kostnader är 0,3 mnkr högre än budget och det beror till största del på konsultkostnader till följd av uppföljning SÄKO i Sollefteå.

Nettokostnader, mnkr	Utfall 2016	Budget 2016	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2015	Avvikelse 2015-2016	Avvikelse 2015-2016 %
Personal	-12,4	-13,4	1,0	-7%	-11,5	-0,9	8%
Externt	-0,9	-0,6	-0,3	50%	-0,7	-0,2	29%
Marknad	-0,2	-0,4	0,2	-50%	-0,4	0,2	-50%
IT och telefoni	-2,3	-2,9	0,6	-21%	-2,4	0,1	-4%
Summa	-15,9	-17,3	1,4	-8%	-15,0	-0,9	6%

Sammanställning medlemsbidrag

I följande tabell redovisas fördelningen av kommunalförbundets medlemsbidrag. Den största budgetavvikelsen för medlemsbidraget finns under Sundsvalls kommun med 56,8 mnkr vilket förklaras till största del av att Sundsvalls kommun subventionerar seniorkortet. Resenären betalar 100 kronor och Sundsvalls kommun mellanskillnaden upp till kortets värde. Detsamma gäller för Örnsköldsviks kommun där avvikelsen är 15,7 mnkr och kommunen subventionerar hela ungdomskortets värde på 850 kr. Dessa ersättningar till kommunalförbundet är inte inarbetad i budget 2016.

Belopp, mnkr	Utfall 2016	Budget 2016	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2015	Avvikelse 2015-2016	Avvikelse 2015-2016 %
Landstinget Västernorrland	194,1	185,7	8,4	5%	178,7	15,4	9%
Ånge kommun	10,1	11	-0,9	-9%	10,3	-0,2	-2%
Sundsvalls kommun	45,0	101,8	-56,8	-56%	106,2	-61,2	-58%
Timrå kommun	16,7	17,3	-0,6	-3%	17,5	-0,8	-4%
Härnösands kommun	26,5	26,3	0,2	1%	25,5	1,0	4%
Kramfors kommun	24,9	25,1	-0,2	-1%	22,3	2,6	12%
Sollefteå kommun	16,6	18,1	-1,5	-8%	16,7	-0,1	0%
Örnsköldsviks kommun	48,1	63,8	-15,7	-25%	59,4	-11,3	-19%
Summa	382,0	449,1	-67,1	-15%	436,6	-54,6	-13%

Anläggningstillgångar och investeringar

Anläggningstillgångarna har värderats till anskaffningsvärdet med avdrag för planmässiga avskrivningar. Periodens avskrivningar uppgår till 8,1 mnkr. Kommunalförbundet har under perioden investerat 0,4 mnkr i nya möbler, förvaringsskåp och nya dataskärmar.

Prognosavvikelse

Under året har uppföljningar gjorts per april, augusti och vid årsbokslutet. Vid tertialuppföljningarna har det även gjorts prognoser för utfallet på helår. Prognossäkerheten är en viktig förutsättning för att kunna korrigera eventuella fluktuationer under året och även inför arbetet med budget kommande år. Årets första helårsprognos visar nettokostnader om 466,6 mnkr. Vid en jämförelse mellan prognosen i april och prognosen i augusti har nettokostnaderna ökat med 0,6 mnkr. Nettokostnaderna vid årets slut uppgick till 458,8 mnkr och avvikelsen är 8,4 mnkr jämfört med prognosen i augusti motsvarande 1,8 procent och 7,8 mnkr jämfört med årets första prognos i april motsvarande 1,7 procent.

Verksamhetens nettokostnader

Årets första helårsprognos visar nettokostnader om 466,6 mnkr. Vid en jämförelse mellan prognosen i april och prognosen i augusti har nettokostnaderna ökat med 0,6 mnkr. Nettokostnaderna vid årets slut uppgick till 458,8 mnkr och avvikelsen är 8,4 mnkr jämfört med prognosen i augusti motsvarande 1,8 procent och 7,8 mnkr jämfört med årets första prognos i april motsvarande 1,7 procent.

Nettokostnader, mnkr	Utfall 2016	Årsprognos aug	Årsprognos april	Budget 2016
Landsbygdstrafik	-150,5	-153,8	-149,9	-162,1
varav intäkter	71,3	70,3	68,8	75,9
varav kostnader	-236,2	-238,3	-236,8	-239,0
Tätortstrafik	-39,8	-44,1	-43,0	-103,0
varav intäkter	62,8	60,2	61,1	64,0
varav kostnader	-164,8	-165,8	-167,5	-167,0
SÄKO	-103,8	-103,4	-102,7	-93,8
varav färdtjänst	-37,8	-37,5	-37,2	-38,0
varav sjukresor	-66,1	-65,9	-65,5	-55,8
Norrtåg	-33,8	-34,8	-35,0	-35,5
Biljettsystem (avskrivning)	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0
Stationsavgifter	-1,8	-1,9	-1,4	-1,8
Förvaltningskostnader	-31,6	-32,2	-31,3	-30,5
Administration SÄKO	-15,8	-16,8	-16,9	-17,3
Verksamhetens nettokostnader	-458,8	-467,2	-466,6	-450,1
<i>Kommunal biljettsubvention (landsbygd)</i>	14,6	13,7	18,1	1,0
<i>Kommunal biljettsubvention (tätort)</i>	62,2	61,5	63,3	0,0
Nettokostnader (medlemsbidrag)	-382,0	-392,0	-385,2	-449,1

Intäkter

Prognosavvikelsen för intäkterna där skolkort och kommunal biljettsubvention är exkluderad är 0,7 mnkr i jämförelse med prognosen i april och 0,1 i jämförelse med prognosen i augusti.

Biljettintäkterna för landsbygd och tätort redovisar en prognosavvikelse på 0,2 mnkr vid en jämförelse med prognosen i april och 1,3 mnkr i jämförelse med prognosen i augusti. I tertialrapporten per augusti prognostiserades att produktbytet och minskad resande i tätorten skulle påverka intäktsnivån i större grad än vad utfallet visar.

Den kommunala biljettsubventionen har varit svår att prognostisera vilket också visar sig i den första årsprognosen för april där avvikelsen är 4,6 mnkr i jämförelse med utfallet. I den sista prognosen är avvikelsen mindre, 1,6 mnkr. När det gäller intäkterna för skolkort är prognosavvikelsen 0,9 mnkr jämfört med aprilprognosen och 0,6 mnkr jämfört med prognosen i augusti.

Belopp, mnkr	Utfall 2016	Årsprognos aug	Årsprognos april	Budget 2016
Biljettintäkter, landsbygd	43,9	43,7	43,4	44,0
Biljettintäkter, tätort	55,9	53,9	54,7	56,3
Bussgods	1,4	1,3	1,3	1,5
Resplus	2,7	3,0	2,5	2,8
Samverkande system	3,0	3,0	3,0	3,0
Övriga intäkter	0,3	0,7	0	1,6
Summa	107,1	105,7	104,9	109,2
Intäkter skolkort	27,0	25,2	24,9	30,7
Kommunal biljettsubvention	76,8	75,2	81,4	1,0
Summa intäkter	210,9	206,1	211,3	140,9

Särskild kollektivtrafik

Prognosavvikelsen för SÄKO är vid en jämförelse mellan utfallet och prognosen per augusti, 0,4 mnkr vilket motsvarar 0,4 procent av kostnaderna. I den första delårsrapporten per april prognostiserades kostnaderna till 102,7 mnkr och i den andra delårsrapporten hade prognosen för kostnaderna ökat till 103,4 mnkr.

Nettokostnader (mnkr)	Utfall 2016	Årsprognos aug	Årsprognos april	Budget 2016
Landstinget Västernorrland	-66,1	-65,9	-65,5	-55,8
Ånge kommun	-3,5	-3,4	-3,7	-3,6
Sundsvalls kommun	-0,1	-0,1	-0,1	0,0
Timrå kommun	-3,8	-3,7	-3,6	-4,3
Härnösands kommun	-4,1	-4,1	-4,0	-4,5
Kramfors kommun	-10,5	-10,2	-10,4	-10,3
Sollefteå kommun	-4,6	-4,3	-4,4	-4,4
Örnsköldsviks kommun	-11,1	-11,6	-11,0	-10,8
Summa	-103,8	-103,4	-102,7	-93,8

Kostnader för landsbygds- och tätortstrafik

Prognosavvikelsen för trafikkostnader vid en jämförelse mellan årets utfall och prognosen per augusti är 3,1 mnkr vilket motsvarar 0,8 av kostnaderna. I årets första tertialrapport per april prognostiserades kostnaderna till 404,3 mnkr, vilket är en prognosavvikelse på 3,3 mnkr. I båda tertialrapporterna prognostiseras de sammanlagda trafikkostnaderna lägre än budget, 1,9 mnkr i april och 1,7 mnkr i augusti men kostnaderna blev betydligt lägre än så med en budgetavvikelse om 5,0 mnkr. De främsta orsakerna till prognosavvikelsen är bland annat att utfallet för indexuppräknningen¹⁶ blev lägre än vad som prognostiserat samt att kostnaderna för genomförda trafikförändringar blev lägre än vad som prognostiserats. Utfallet vid avstämning av bränsleindex gynnade också kommunalförbundet med lägre kostnader.

Belopp, mnkr	Utfall 2016	Årsprognos aug	Årsprognos april	Budget 2016
Landsbygds-kostnader	-228,7	-231,5	-229,4	-233,4
Tätortskostnader	-162,7	-163,9	-165,4	-166,0
Förstärkning, landsbygd	-2,7	-2,3	-2,7	-1,7
Förstärkning tätort	-0,1	0,1	-0,2	-0,2
Komplettering	-1,2	-1,2	-1,3	-1,4
Kompletteringstrafik	-0,7	-0,7	-0,8	-0,5
Försäljningsprovision	-2,4	-2,3	-2,3	-1,2
Bankkostnader m m	-2,3	-2,3	-2,2	-1,6
Summa	-401,0	-404,1	-404,3	-406,0

Förvaltningskostnader

Prognosavvikelsen för förvaltningskostnader är 0,3 mnkr i jämförelse mellan prognosen i april och utfallet. För prognosen i augusti är kostnaderna något högre, med en prognosavvikelse om 0,6 mnkr. Personalkostnaderna är försiktigt prognostiserade och ligger i paritet med budget i april. Vid en jämförelse mellan utfallet och prognosen per april är avvikelsen 1,3 mnkr och vid samma jämförelse med per augusti är avvikelsen 0,5 mnkr. Prognosavvikelsen beror bland annat på att kommunalförbundet har haft vakanta tjänster och sjukskrivningar året ut. För drift och underhåll av biljettmaskiner samt IT och telefoni är prognosavvikelsen per april 0,8 mnkr i jämförelse med utfallet. I augusti prognostiserades för ökade kostnader främst beroende på fler och nya biljettmaskiner samt för produktbytet under augusti med en prognosavvikelse om 0 mnkr.

Nettokostnader (mnkr)	Utfall 2016	Årsprognos aug	Årsprognos april	Budget 2016
Personalkostnader	-14,0	-14,5	-15,3	-15,6
Externa kostnader	-3,3	-3,5	-3,4	-3,1
Direktionen	-0,9	-1,0	-1,0	-0,8
Strategisk planering	-0,3	-0,4	-0,3	-0,3
Hållplatsarbete	-0,2	-0,2	-0,3	-0,3
Marknad	-1,7	-2,1	-1,6	-1,6
Biljettmaskiner (drift och underhåll m m)	-5,6	-5,6	-4,8	-4,5
IT och telefoni	-5,6	-4,8	-4,8	-4,5
Summa	-31,6	-32,2	-31,3	-30,5

¹⁶ Trafikavtalen, vilka utgör grunden för majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen med ett index. En prognos för indexuppräknningen görs inför året och tas med i budgeten. Indexkorgen består i huvudsak av tre delar; KPI (konsumentprisindex), AKI (arbetskostnadsindex) samt PPI (oljeprisindex). Procentfördelningen mellan olika index i indexkorgen varierar mellan trafikavtalen.

Administration SÄKO

För administration SÄKO redovisas en avvikelse med 1,0 mnkr för årsprognosen i april jämfört med utfallet och en avvikelse om 0,9 mnkr för årsprognosen i augusti.

Nettokostnader (mnkr)	Utfall 2016	Årsprognos aug	Årsprognos april	Budget 2016
Personalkostnader	-12,4	-13,0	-13,2	-13,4
Externa kostnader	-0,9	-0,6	-0,6	-0,6
Marknad	-0,2	-0,4	-0,5	-0,4
IT och telefoni	-2,3	-2,8	-2,6	-2,9
Summa	-15,9	-16,8	-16,9	-17,3

Sammanställning medlemsbidrag

Prognosen per sista augusti redovisar medlemsbidrag som uppgår till 392,0 mnkr, vilket är 6,8 mnkr högre än vad som prognostiserades vid första prognosen. Årets utfall för medlemsbidraget uppgick till 382,0 mnkr, vilket innebär en prognosavvikelse med 10,0 mnkr för prognosen i augusti och en avvikelse med 3,2 mnkr i jämförelse med den första prognosen i april.

De största prognosavvikelserna finns under Sundsvalls kommun, Landstinget Västernorrland och Örnsköldsviks kommun. Prognosavvikelsen för Landstinget Västernorrland beror bland annat på att kostnaderna för tågtrafik blev lägre än den prognos som lämnades av Norrtåg AB vid delårsboksletet. För Sundsvalls kommun och Örnsköldsviks kommun är en av orsakerna svårigheten med att prognostiera de kommunala biljettsubventionerna.

Medlemsbidrag, mnkr	Utfall 2016	Årsprognos aug	Årsprognos april	Budget 2016
Landstinget Västernorrland	194,1	196,0	194,5	185,7
Ånge kommun	10,1	10,1	10,4	11,0
Sundsvalls kommun	45,0	53,8	44,7	101,8
Timrå kommun	16,7	16,5	17,2	17,3
Härnösands kommun	26,5	26,9	26,8	26,3
Kramfors kommun	24,9	24,9	25,9	25,1
Sollefteå kommun	16,6	17,0	16,9	18,1
Örnsköldsviks kommun	48,1	46,7	48,8	63,8
Summa	382,0	392,0	385,2	449,1

Sammanställd redovisning

Bussgods i Västernorrland AB

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län äger 47,1 procent av Bussgods i Västernorrland AB samt innehar ordförandeskapet för bolaget. Övriga aktier är fördelade på åtta busstrafikföretag. Verksamheten bedrivs i egen regi på tre godsterminaler. Bussgods har ett 40-tal in- och utlämningsställen i länet.

Bussgods har under 2016 fortsatt jobbat med att effektivisera transporter, omförhandla avtal och analysera kostnaderna. Under hela 2016 har Bussgods fortsatt att bygga linjer med egna transportmedel. Tillsammans med Bussgods Västerbotten har man startat en linje Sundsvall – Örnsköldsvik – Umeå, i samband med att linjeförändringar på sträckan.

Under 2016 tog Bussgods bort kontanthantering och införde Swish. Inom Bussgods organisation har det slagit väl ut och personalen känner en trygghet inte behöver hantera kontanter.

Tillsammans med övriga kollektivtrafikmyndigheter i norr, har Kommunalförbundet inlett en process som syftar till att bilda en gemensam bussgodsorganisation under 2017.

Bussgods AB redovisar en förlust om 178 783 kr. Föregående år redovisades en förlust om 97 494 kr.

Samtrans AB

Samtrans är ett helägt dotterbolag som sköter administrativa uppdrag åt Taxi Mitt AB. Uppdraget går ut på att dirigera och fakturera Taxi Mitts kommersiella verksamhet och avräkna entreprenörerna. Bolaget har inga anställda utan köper tjänsten av kommunalförbundet. Samtrans AB redovisar en förlust om 114 630 kr, vilket kan jämföras med föregående år då bolaget redovisade en förlust om 135 483 kr. Under 2016 inleddes processen att likvidera bolaget.

Norrtåg AB

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län äger 25 procent av Norrtåg AB. Övriga ägare är Region Jämtland Härjedalen, Länstrafiken i Västerbotten AB och Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län. Norrtåg AB skall i enlighet med ägarnas uppdrag bedriva regional persontrafik med tåg. Kommunalförbundets andel av finansieringen är 34 procent och baseras dels på kilometerproduktion i länet och antal personkilometer i länet.

Under augusti 2016 trädde övergången från Botniatåg AB till Tågkompaniet AB i kraft.

Norrtåg AB redovisar ett bättre resultat än budget med 9,8 mnkr. Överskottet har bokförts som en skuld till ägarna för att kunna möta ett eventuellt kommande beslut om minskad statlig finansiering. Den största anledningen till minskad trafik kostnad beror på lägre elpriser och uteblivna höjningar av fordonshyra. Reservfordonens kostnad är lägre dels på grund av lägre hyra men även beroende på att Norrtåg AB inte behövt förhyra extra lok och vagn under 2016, men samtidigt har det varit ökade kostnader för tungt underhåll.

Driftkostnaden för kommunalförbundet har under året varit 33,8 mnkr jämfört med budgeterade driftkostnader om 35,5 mnkr. Utöver årets budgetavvikelse på 1,7 mnkr finns en ackumulerad fordran på 6,8 mnkr och sammantaget är kommunalförbundets fordran på Norrtåg AB 8,5 mnkr.

Västernorrlands läns Trafik AB

Västernorrlands läns Trafik AB är ett helägt dotterbolag vars syfte är att administrera och hantera de avtal som är tecknade i bolagets namn. Bolaget är vilande och redovisar en förlust på 4 999 kr. Förlusten kan hänföras till en förseningsavgift angående inkomstdeklaration. Föregående år redovisade bolaget en vinst på 4 kr.

Medarbetare

Hälsa och sjukfrånvaro

Den totala sjukfrånvaron har ökat från 3,8 procent till 5,7 procent. Kvinnornas sjuktalet har ökat och männens har minskat i förhållande till 2015. Långtidsfrånvaron har minskat något. Grupperna 29 och yngre samt gruppen 30-49 år har ökat. Stressrelaterade diagnoser står för 5,2 procent av den totala långtidsfrånvaron.

Sjukfrånvaro (%)	2016	2015
Total sjukfrånvaro	5,7	3,8
Långtidsfrånvaro (andel av total frånvaro)	11,1	13,3
Sjukfrånvaro kvinnor	7,7	4,5
Sjukfrånvaro män	2,0	2,5
Sjukfrånvaro 29 år och yngre	3,3	1,2
Sjukfrånvaro 30-49 år	6,0	2,3
Sjukfrånvaro 50 år och äldre	6,2	6,4

Samtliga medarbetare erbjöds hälsokontroller/friskprofiler under våren och 28 av 54 medarbetare deltog. Hälsokontrollen/friskprofilen syftar till att synliggöra hur medarbetarna trivs i arbetet med chefer och arbetskamrater, hur man bedömer arbetsmiljön, vad man anser om stress och hur den påverkar och hanteras. Utifrån enkät, genomgång och provtagningar har företagshälsovården sammanställt rapport som presenterats för medarbetarna på personalmöten.

Löne- och medarbetarsamtal

Medarbetarsamtalen färdigställdes under maj månad. Lönekonferens med lönesättande chefer genomfördes den 25 april. Lönerevisionen per 1 april fastställdes den 30 maj. Lönekartläggning genomfördes och redovisades för Vision, Kramfors och Beställningscentralen den 16 september och 7 oktober.

Jämställdhet och mångfald

En god arbetsplats är en attraktiv arbetsplats för alla. Det innebär att likabehandling tillämpas och att alla ska känna sig respekterade. Nolltolerans gäller beträffande diskriminering och annan kränkande särbehandling.

Personal

I juni anordnades en gemensam personaldag innehållande grupparbeten i kommunalförbundets målbilder samt föreläsning i ämnet "framtidens kollektivtrafik" av Mattias Goldman, Tankesmedjan.

Under våren nominerades kommunalförbundet av medarbetare till Karriärföretagens Sverige Topp 100 mest spännande arbetsgivare i offentlig sektor. 500 organisationer utvärderades utifrån karriär- och utvecklingsmöjligheter, medarbetarengagemang och mycket mer. Resultatet för kommunalförbundet efter undersökningen slutade med 68 procent nöjdhet från medarbetarna.

Kommunalförbundet har medverkat i Arbetsförmedlingens projekt, *Praktik för nyanlända*. Arbetsträning med handledare utfördes under två månader och avslutades med en yrkeskompetensbedömning.

Kompetensutveckling

Utbildning i organisatorisk och social arbetsmiljö utfördes för alla medarbetare av Företagshälsovården Priserva under november och december. Utbildningen *Kundservice som imponerar – Din Tur* genomfördes av alla medarbetare på beställningscentralen och för berörda medarbetare i Kramfors under november och december. Utvärdering om del två i utbildningen ska genomföras under våren 2017.

Policys och handlingsplaner

Ett flertal policys är aktuella för revidering, dessa kommer att arbetas in i en personalpolicy. Arbetet som beräknades slutföras under 2016 har framflyttats till 2017.

Personalhandböckerna som är utformade efter arbetsplatserna ska inarbetas till en gemensam personalhandbok under 2017.

Antal årsarbetare

Under året har viktiga personalrekryteringar genomförts. Tjänsterna trafikchef, it-ansvarig och controller har tillsatts. Två visstidsanställningar har rekryterats, en informatör och projektledare i projektet Hållbara Resor.

Könsfördelning (antal årsarbetare) ¹⁷	Ånge	Kramfors	Ledningsgruppen
Kvinnor*	20	12	3
Män*	8	10	3
Summa	28	22	6

Totalt är 45 tillsvidareanställda i Kommunalförbundet. Av dessa är 30 kvinnor och 15 män. Ledningsgruppen består av totalt sex deltagare varav tre är kvinnor och tre är män.

Pensioner

Pensionskostnaderna för personal uppgick till 1,9 mnkr. Den största posten är den avgiftsbestämda ålderspensionen, som betalas ut för att placeras av den enskilde arbetstagaren. Vi har inga ansvarsförbindelser för pensioner intjänade före 1998.

¹⁷ Antal årsarbetare innefattar antalet anställda oavsett anställningsform vid årets utgång.

Ekonomiska rapporter

Resultaträkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2016	2015	2016	2015
Verksamhetens intäkter	1	142,8	147,1	190,0	194,0
Verksamhetens kostnader	2	-593,9	-576,6	-641,0	-623,6
Jämförelsestörande poster	3	0,3	1,2	0,3	1,2
Avskrivningar	4	-8,1	-8,0	-8,3	-8,2
Verksamhetens nettokostnader		-458,8	-436,4	-459,1	-436,6
Kommunala biljettsubventioner	5	76,8	0,0	76,8	0,0
Medlemsbidrag	6	382,0	436,6	382,0	436,6
Finansiella intäkter		0,0	0,0	0,1	0,1
Finansiella kostnader		0,0	0,0	0,0	0,0
Jämförelsestörande finansiella poster		0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat före extraordinära poster		0,0	0,2	-0,2	0,1
Extraordinära intäkter		0,0	0,0	0,0	0,0
Extraordinära kostnader		0,0	0,0	0,0	0,0
Årets resultat		0,0	0,2	-0,2	0,1

Belopp i mnkr	Budget	Prognos T2
	2016	2016
Verksamhetens intäkter	139,9	130,5
Verksamhetens kostnader	-582,0	-590,1
Jämförelsestörande poster	0,0	0,4
Avskrivningar	-8,0	-8,0
Verksamhetens nettokostnader	-450,1	-467,2
Kommunala biljettsubventioner	1,0	75,2
Medlemsbidrag	449,1	392,0
Finansiella intäkter	0,0	0,0
Finansiella kostnader	0,0	0,0
Jämförelsestörande finansiella poster	0,0	0,0
Resultat före extraordinära poster	0,0	0,0
Extraordinära intäkter	0,0	0,0
Extraordinära kostnader	0,0	0,0
Årets resultat	0,0	0,0

Kassaflödesanalys

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2016	2015	2016	2015
Den löpande verksamheten					
Årets resultat		0,0	0,2	-0,2	0,1
Rearesultat vid avyttring av anläggningstillgångar	4	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Avskrivningar	4	8,1	8,0	8,3	8,2
Ökning av avsättningar		0,0	0,0	1,0	0,0
Betald skatt		0,0	0,0	0,0	0,0
Kassaflöden från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		8,1	8,1	9,1	0,0
Ökning(-) minskning(+) av kortfristiga fordringar	9	-33,6	-26,9	-35,0	-30,0
Ökning(-) minskning(+) av kortfristiga skulder	10	57,3	91,5	52,2	95,7
Kassaflöden från den löpande verksamheten		31,8	64,6	26,4	73,9
Nettoinvesteringar i finansiella anläggningstillgångar		0,0	0,0	0,0	0,0
Nettoinvesteringar i materiella anläggningstillgångar	4	-0,4	-0,2	-0,9	-0,3
Försäljning av inventarier	4	0,0	0,1	0,0	0,1
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-0,4	-0,1	-0,9	-0,2
Amortering		0,0	0,0	0,0	0,0
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		0,0	0,0	0,0	0,0
Årets kassaflöde		31,3	72,6	25,5	73,7
Likvida medel vid periodens början		110,2	37,5	145,2	67,8
Likvida medel vid periodens slut		141,5	110,2	170,7	145,2

Balansräkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar		0,0	0,0	0,0	0,0
Materiella anläggningstillgångar					
Mark, byggnader och tekniska anläggningar		0,0	0,0	0,0	0,0
Maskiner och inventarier	4	8,4	16,0	9,0	16,4
Finansiella anläggningstillgångar					
Aktier i dotterbolag och intressebolag	7	19,7	19,7	0,0	0,0
Andra långfristiga värdepappersinnehav		0,0	0,0	1,0	1,0
Summa finansiella anläggningstillgångar		19,7	19,7	1,0	1,0
Summa anläggningstillgångar		28,1	35,8	10,1	17,4
Omsättningstillgångar					
Kortfristiga placeringar	8	0,0	0,0	0,9	1,1
Kortfristiga fordringar	9	83,7	50,1	89,4	54,4
Kassa och bank		141,5	110,2	170,7	145,2
Summa omsättningstillgångar		225,2	160,2	261,0	200,7
SUMMA TILLGÅNGAR		253,3	196,0	271,0	218,2
EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER					
Eget kapital					
Reservfond		0,0	0,0	0,0	0,0
Balanserat resultat		1,3	1,1	2,9	3,0
Årets resultat		0,0	0,2	-0,2	0,1
Summa eget kapital		1,3	1,3	2,8	3,1
Avsättningar					
Avsättningar för pensioner		0,0	0,0	0	0,0
Andra avsättningar		0,0	0,0	4,6	3,6
Summa avsättningar		0,0	0,0	4,6	3,6
Skulder					
Långfristiga skulder		0,0	0,0	0	0,0
Kortfristiga skulder	10	252,0	194,7	264	211,5
Summa skulder		252,0	194,7	263,7	211,5
SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER		253,3	196,0	271,0	218,2

Noter

Belopp i mnkr		2016	2015	2016	2015
Not 1	Verksamhetens intäkter	142,8	147,8	190,0	194,0
	Biljettintäkter, buss	99,7	99,5	99,7	99,5
	Biljettintäkter, tåg	6,0	5,3	6,0	5,3
	Skolkortsintäkter, buss	27,0	30,3	27,0	29,8
	Resplus	2,7	2,4	2,7	2,4
	Bidrag	3,3	3,0	3,3	3,0
	Övriga intäkter	4,2	6,5	51,3	49,2
Not 2	Verksamhetens kostnader	-593,9	-576,6	-641,0	-623,6
	Trafikkostnader	-544,0	-530,1	-580,2	-566,7
	Personalkostnader inkl direktionen	-29,0	-27,7	-33,2	-32,4
	IT-system (avtal, drift, underhåll, support)	-9,4	-7,9	-	-
	Konsultkostnader	-1,5	-0,9	-	-
	Lokalkostnader	-1,3	-1,3	-	-
	Övriga kostnader	-8,6	-8,7	-27,6	-24,5
Not 3	Jämförelsestörande poster	0,3	1,2	0,3	1,2
	Viten	0,1	1,1	0,1	1,1
	Premier arbmarknförs FORA	0,3	0,0	0,3	0,0
	Reavinstt vid avyttring anl tillgång	0,0	0,1	0,0	0,1
Not 4	Materiella anläggningstillgångar				
	Ingående anskaffningsvärden	46,8	46,7	48,5	48,3
	Inköp	0,4	0,2	0,9	0,3
	Försäljningar och utrangeringar	0,0	-0,1	0,0	-0,1
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	47,2	46,8	49,4	48,5
	Ingående avskrivningar	-30,7	-22,7	-32,1	-23,9
	Försäljningar och utrangeringar	0,0	0,0	0,0	0,0
	Avskrivningar	-8,1	-8,0	-8,3	-8,2
	Utgående ackumulerade avskrivningar	-38,8	-30,7	-40,4	-32,1
	Utgående restvärde enligt plan	8,4	16,1	9,0	16,4
Not 5	Kommunala biljettsubvention	76,8	0,0	76,8	0,0
	Sundsvalls kommun	57,6	0,0	57,6	0,0
	Örnsköldsviks kommun	19,2	0,0	19,2	0,0
Not 6	Medlemsbidrag	382,0	436,6	382,0	436,6
	Landstinget Västernorrland	194,1	178,7	194,1	178,7
	Sundsvalls kommun	45,0	106,2	45,0	106,2
	Örnsköldsviks kommun	48,1	59,4	48,1	59,4
	Härnösands kommun	26,5	25,5	26,5	25,5
	Kramfors kommun	24,9	22,3	24,9	22,3
	Sollefteå kommun	16,6	16,7	16,6	16,7
	Timrå kommun	16,7	17,5	16,7	17,5
	Ånge kommun	10,1	10,3	10,1	10,3

				Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
				2016	2015	2016	2015
Not 7	Finansiella anläggningstillgångar	Antal	Kvotvärde kr	Bokfört värde	Bokfört värde	Bokfört värde	Bokfört värde
	Transitio AB	1000	100	1,0	1,0	1,0	1,0
	Norrtåg AB	500	1 000	0,5	0,5	0,0	0,0
	Västernorrlands läns Trafik AB	15 000	1 000	15	15	0,0	0,0
	Bussgods i Västernorrland AB	1 413	100	0,1	0,1	0,0	0,0
	Samtrans AB	2 000	1 000	3,1	3,1	0,0	0,0
	Bussgods ek förening	3	1 500	0,0	0,0	0,0	0,0
	Samtrafiken i Sverige AB	30	1 000	0,0	0,0	0,0	0,0
	Sveriges kommunikationer AB	15	100	0,0	0,0	0,0	0,0
	Summa			19,7	19,7	1,0	1,0

				Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
Belopp i mnkr				2016	2015	2016	2015
Not 8	Kortfristiga placeringar			0,0	0,0	0,9	1,1
	Noterade aktier och andelar, omsättningstillgångar			0,0	0,0	0,9	1,1
Not 9	Kortfristiga fordringar			83,7	50,1	89,4	54,4
	Kundfordringar			69,2	19,3	66,1	20,9
	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter			4,4	18,9	11,8	20,5
	Övriga kortfristiga fordringar			10,0	11,9	11,5	13,0
Not 10	Kortfristiga skulder			252,0	194,7	263,7	211,5
	Leverantörsskulder			62,8	47,2	62,1	39,2
	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter			9,5	16,8	30,1	40,5
	Övriga kortfristiga skulder			179,6	130,7	171,5	131,8

Redovisningsprinciper

Kommunalförbundets årsredovisning är upprättad enligt lagen om kommunal redovisning. Kommunalförbundet följer de rekommendationer som lämnats av Rådet för kommunalredovisning och strävar i övrigt efter att följa god redovisningssed.

Anläggningstillgångar

Anläggningstillgångar avser investeringar med en ekonomisk livslängd på minst tre år och ett anskaffningsvärde som uppgår till minst ett halvt basbelopp. Immateriella anläggningstillgångar avskrivs på fem år. Materiella anläggningstillgångar avskrivs systematiskt över den bedömda ekonomiska livslängden. Inventarier vars värde understiger ett halvt basbelopp direktavskrivs.

Huvudsakligen tillämpas följande avskrivningstider:

	Antal år
Bussar	5
Inventarier	5
Biljetmaskiner	5
Datorer	3

Leasing

Alla leasingavtal redovisas som nyttjanderätsavtal och leasingavgiften fördelas linjärt över leasingperioden. Bussar som redovisas som anläggningstillgång leasas ut till upphandlade trafikföretag till en avgift om 0 kr.

Jämförelsestörande poster

Som jämförelsestörande poster behandlas intäkter och kostnader som inte utgör den normala verksamheten samt är väsentliga belopp.

Sammanställd redovisning

Omfattning

Den sammanställda redovisningen omfattar Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, dotterföretag i vilket kommunalförbundet direkt eller indirekt äger aktier motsvarande mer än 20 procent av rösterna samt intresseföretag i vilket kommunalförbundet äger aktier motsvarande minst 20 procent men mindre än 50 procent av rösterna.

Redovisningsmetod

Den sammanställda redovisningen har upprättats enligt förvärvsmetoden. Det innebär att förvärvade dotterbolags tillgångar och skulder upptagits till det marknadsvärde som legat till grund för fastställande av köpeskillingen på aktierna. Skillnaden mellan köpeskillingen och de förvärvade bolagens egna kapital redovisas som goodwill. Den sammanställda redovisningens egna kapital omfattar kommunalförbundets egna kapital och den del av dotterbolagens egna kapital som tillkommit efter att dessa bolag förvärvats.

Ekonomisk ordlista

Anläggningstillgång

Tillgångar avsedda för stadigvarande innehav, såsom anläggningar och inventarier.

Avskrivning

Planmässig värdeminskning av anläggningstillgångar för att fördela kostnaden över tillgångens livslängd.

Balansräkning

Visar den ekonomiska ställningen på bokslutsdagen och hur den förändrats under året. Av balansräkningen framgår hur kommunalförbundet har använt sitt kapital (i anläggnings- och omsättningstillgångar), respektive hur kapitalet anskaffats (lång- och kortfristiga skulder samt eget kapital).

Eget kapital

Skillnaden mellan tillgångar och skulder.

Finansiella kostnader & intäkter

Poster som inte är direkt hänförliga till verksamheten, exempelvis räntor.

Jämförelsestörande poster

Kostnader och intäkter som inte tillhör den ordinarie verksamheten och som är viktigt att uppmärksamma vid jämförelse med andra perioder.

Kortfristiga fordringar och skulder

Skulder och fordringar som förfaller inom ett år från balansdagen.

Långfristiga fordringar och skulder

Skulder och fordringar som förfaller senare än ett år från balansdagen.

Omsättningstillgång

Tillgångar i likvida medel och kortfristiga fordringar med mera. Dessa tillgångar kan på kort sikt omsättas till likvida medel.

Resultaträkning

Sammanställning av årets intäkter och kostnader som visar årets resultat (förändring av eget kapital).

Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan



Datum

2017-03-23

Diariennr

17/00092

Långtidsplan 2018-2020

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Förslag till förbundsdirectionen 2017-03-31

Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

Innehåll

Inledning.....	3
Om oss	4
Omvärldsfaktorer och förväntad utveckling	5
Planering och uppföljning.....	9
Verksamhet	11
Prioriterade stråk och arbetsmarknadsregioner.....	11
Sundsvallsregionen	11
Botniabanan	12
Ådalen.....	12
E4.....	13
Sundsvalls tätort.....	13
Örnsköldsviks tätort.....	13
Trafik	13
Tåg.....	14
Buss.....	14
Särskild persontrafik.....	14
Infrastruktur	14
Resenärsinformation	15
Din Tur Kundcenter	15
Respons.....	15
Tekniskt stöd.....	16
Biljettsystem	16
Realtidssystem	16
Finansiering	16
Verksamhetsåren 2018 - 2020	17
Vision.....	17
Mål.....	17
Beskrivning av upplägg för redovisade åtgärder	18
Resenär	18
Hållbarhet	22
Tillväxt.....	27
Medarbetare	31
Ekonomi.....	33
Ekonomisk redovisning Åtgärder 2018-2020	34
Planeringsprocessen 2016.....	35

Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

Inledning

Under föregående år fattade förbundsdirektionen beslut om att anta fyra nya mål som ligger till grund för Långtidsplan 2018-2020. *Hållbarhet, Resenär, Tillväxt och Medarbetare* är målområden för framtiden. De nya målen utgör grunden i framtagandet av ett nytt trafikförsörjningsprogram som kommer att antas i slutet av det här året.

Den förbundsordning och det samarbetsavtal som antogs i och med bildandet av förbundet håller just nu på att revideras. Region Västernorrland leder styrgruppen och arbetsgruppen som består av kommunalförbundets medlemmar. Vi sätter stort hopp till att de reviderade styrdokumentet förtydligar de oklarheter som finns idag. Framförallt är det viktigt att det finns en samsyn kring finansiering av och ansvarsfördelning för verksamheten.

I långtidsplanen har vi identifierat prioriterad verksamhet på övergripande nivå för de kommande tre åren. Prioriteringarna utgår ifrån de nya målområdena. I dokumentet beskrivs de ekonomiska förutsättningarna utifrån vårt perspektiv. Ekonomisk påverkan för respektive medlem kommer att belysas under budgetdialoger med medlemmarna. Förslag på budget för kommande år lyfts till förbundsdirektionen i juni.

Kollektivtrafiken i länet ska utgå från resenärens behov, bidra till ett hållbart och inkluderande samhälle med starka arbetsmarknadsregioner. För att åstadkomma det krävs att kompetenta och engagerade medarbetare får rätt förutsättningar att verka.

Med nya målsättningar och tydliga styrdokument ser jag goda utvecklingsmöjligheter för kommunalförbundet och kollektivtrafiken i Västernorrland.

Kramfors 14 mars 2017

Camilla Fahlander
Myndighetschef

Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

Om oss

Lag (2010:1065) om kollektivtrafik innebär att det är fritt för trafikföretag att bedriva kommersiell kollektivtrafik och att det ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län. Lagstiftningen bygger på EU:s kollektivtrafikförordning (EEG nr 1107/70). Förordningen reglerar hur samhället kan säkra upp trafik och standard för trafik som kommersiella aktörer inte kan erbjuda.

Syftet med lagen är att förbättra kollektivtrafiken för resenären, bland annat genom ökad konkurrens och bättre samordning mellan planering av kollektivtrafik och övrig samhällsplanering. Genom ett trafikförsörjningsprogram ska vi beskriva den politiska ambitionen för kollektivtrafiken i länet.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska ge en samlad bild av den regionala kollektivtrafikmyndighetens prioriteringar för kollektivtrafiken i Västernorrland.

I lagens tionde paragraf anges krav på innehållet i ett regionalt trafikförsörjningsprogram:

1. behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen,
2. alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt,
3. åtgärder för att skydda miljön,
4. tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,
5. de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt
6. omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Kommunalförbundet leds av en förbundsdirektion som består av 22 ledamöter som utses av respektive medlems fullmäktige. Ledamöterna representerar kommunalförbundet när de sammanträder.

I dialog med våra medlemmar definieras behovet av kollektivtrafik och administrativa resurser. Därefter beslutar förbundsdirektionen om budget.

Den samhällsfinansierade busstrafiken och den särskilda persontrafiken som upphandlats av kommunalförbundet körs under varumärket Din Tur. Norrtåg AB, som ägs gemensamt av de fyra nordligaste kollektivtrafikmyndigheterna, upphandlar den regionala tågtrafiken.

Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

Omvärldsfaktorer och förväntad utveckling

Finansiering

I infrastrukturpropositionen som presenterades i oktober 2016 föreslog regeringen att den totala ekonomiska ramen ska höjas med 107,5 miljarder kronor för planperioden 2018-2029.

Järnvägsunderhållet förstärks med 40 miljarder och ska ske tidigt under perioden medan vägunderhållet höjs med 11 miljarder och fördelas jämt under hela perioden. Regeringen belyste särskilt ökat fokus på åtgärder som underlättar för kollektivtrafik, gång och cykel som något som bör rymmas inom ramarna samt har behov av att stärkas upp. Investeringar på de höghastighetsbanor i södra Sverige som diskuterats kommer att ske då investeringsutrymme finns.

Regeringen har föreslagit att det ska ske en översyn av regelverket för kollektivtrafik. Direktivet pekar på vikten av att analysera kollektivtrafiklagens effekter på resenärerna, samhällets kollektivtrafikplanering och kostnaderna för kollektivtrafiken. I november beslöt regeringen att det skulle tillsättas en utredning för att se över systemet för kostnadsutjämning för kommuner och landsting. Utredaren ska analysera om större samhällsförändringar, som påverkar kostnaderna för kommuner och landsting, i tillräckligt hög grad fångas upp i det nuvarande systemet.

Kostnadsutjämningen består av tretton delmodeller, varav en avser kollektivtrafik. Uppdraget ska redovisas senast den 1 juni 2018.

Enligt SKL:s rapport *Öppna jämförelser – Kollektivtrafik 2014*, har kommunernas och landstingens kollektivtrafikkostnader ökat dubbelt så snabbt som alla övriga verksamheter inom kommunsektorn på senare år. Den kraftiga kostnadsökningen är gemensam för hela Sverige och beror främst på ökade personalkostnader och höjda fordons- och bränslepriser. Regionala skillnader kan förklaras med att satsningar på tågtrafik är betydligt kostsammare än busstrafik. Kostnaderna för tågtrafik har ökat med 50 procent och tätortstrafik med 100 procent mellan 2011 och 2015.

I augusti 2016 startade Norrtåg AB ett tioårigt trafikavtal med en ny operatör. Avtalet är en tjänstekoncession där operatören står risken och äger intäkterna. Det har fördelen att den kostnads massa som finansieras av de regionala parterna blir relativt förutsägbar under avtalsperioden. Det pågår för närvarande en förhandling om stärkt fortsatt statlig finansiering och Norrtåg AB har fått positiva besked för innevarande år. Om den statliga finansieringen minskar måste kommunalförbundet skjuta till ytterligare medel alternativt anpassa Norrtågs verksamhet. Ökad kostnad för tågtrafik riskerar att påverka möjligheten att finansiera den regionala busstrafiken.

Trafikutskottet har avslagit en motion om att införandet av ERTMS ska pausas då systemet ska vara infört senast 2030 i medlemsstaternas stamnät. I betänkandet underströk utskottet att införandet inte får ske på bekostnad av driftsäkerhet och tillförlitlighet. ERTMS med tillhörande uppdateringar har bidragit till högre kostnader och driftsstörningar för tågtrafiken i länet.

Västernorrland är ett av de län i Sverige som har störst skattesubvention för kollektivtrafik. Samtidigt pågår en utveckling mot ökade subventioner av biljettpriser. Sundsvall och Örnsköldsvik har kraftiga subventioner för pensionärer och unga. I Härnösand finns planer på att införa rabatterat eller helt avgiftsfritt resande. Det kommer sannolikt att leda till ökat resande men också skattesubventionsgraden och kostnaderna för kollektivtrafiken.

En förnyad ansökan under 2017 för Koll 2020 ger möjligheter att utveckla kollektivtrafik och tillhörande infrastruktur i Västernorrland. Kommunalförbundet behöver avdela personella resurser för att identifiera och söka medel som utvecklar kollektivtrafiken och dess förutsättningar.

Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

Regionalisering

Regionombildningen i norra Sverige avbröts under 2016 men ambitionen om ökad samverkan i norr lever vidare. Det gör den bland annat genom Norrtåg AB som ger möjligheter till resenärsanpassad kollektivtrafik och skapar förutsättningar för en väl utvecklad regional kollektivtrafik. I samverkan mellan kollektivtrafikens huvudmän i Norrbotten, Västerbotten, Jämtland och Västernorrland sker en utveckling av teknik och produkter för att skapa goda möjligheter för pendlande över länsgränserna.

Förbättrad samverkan bör också ske med angränsande län söderut för att underlätta för resenärerna och på sikt öka resandet. Det finns en naturlig arbetsmarknadsregion mellan Sundsvall och norra Hälsingland som kan stärkas genom biljettsamverkan och välutvecklade förbindelser. Samverkan med andra parter är långsiktigt förpliktigande och binder resurser enligt de överenskommelser som görs. Under 2017 förväntas Västernorrland sluta ett avtal med Gävleborg om ersättning för X-Trafiks trafikering i länet.

Svensk kollektivtrafik har tagit fram ett förslag till reseavdrag som vidgar arbetsmarknadsregionerna samtidigt som utsläppen minskar. Dessutom försvårar det nya förslaget fusk och bidrar till ökad jämställdhet. Förslaget är överlämnat till infrastrukturminister Anna Johansson. Om förslaget blir verklighet kommer kollektivtrafiken i Västernorrland att påverkas positivt.

Infrastruktur

I mitten av november 2016 lade regeringen en proposition om värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur. Propositionen innehåller regler om kommunernas möjligheter att förhandla med en byggherre eller fastighetsägare om att frivilligt bidra till medfinansiering vid byggande av infrastruktur.

Utbyggnad av infrastruktur medför stora kostnader för samhället. Samtidigt leder infrastrukturinvesteringar till bättre tillgänglighet och ökade fastighetsvärden. I en proposition föreslår regeringen ändringar i plan- och bygglagen och i lagen om vissa kommunala befogenheter. Syftet är att göra det möjligt att återföra delar av den värdeökning för fastigheter som uppstår till följd av investeringar i transportinfrastruktur. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 april 2017.

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att se över hur järnvägsunderhållet ska organiseras och presentera åtgärder för att återigen förstärka underhållet. Trafikverket anser att det finns behov av en gemensam kompetensförsörjningsstrategi för branschen.

Utveckling av kollektivtrafik är beroende av att det görs relevanta infrastrukturinvesteringar inom väg- och järnvägssystemen. Västernorrland har ett uppdämt behov av investeringar inom dessa områden. Främst rör det upprustning av järnvägen mellan Härnösand och Sundsvall för att fullt ut utnyttja tågets möjligheter i hela länet genom kortare restider. Det är även prioriterat med åtgärder på Norra Ådalsbanan för att kunna bedriva god tågtrafik i hela länet. Samarbetet mellan Västernorrland och Gävleborg med att tydligt lyfta fram Ostkustbanan som gemensam prioritering till den Nationella planen kan komma att få mycket stor betydelse för restiderna inom länen såväl som till och från Stockholm.

Tillsammans med Trafikverket planerar vi för en fortsatt upprustning av bytespunkter och hållplatser.

Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

Digitalisering

Digitaliseringen är en viktig påverkansfaktor för kollektivtrafiken och skapar nya möjligheter främst för biljetthantering och kommunikation.

Vi planerar för att samtliga produkter ska finnas i Din Turs app, vilket leder till ett minskat behov av försäljningsställen samtidigt som tillgängligheten ökar. Vi behöver installera optiska läsare på våra bussar för att säkerställa statistik över påbörjade resor som grund för vårt fördelningssystem för intäkter till våra medlemmar. Vi planerar för att realtidsinformation finns i Din Turs app 2018.

Din Turs hemsida behöver utvecklas. Vi behöver vidta de åtgärder som krävs för att hemsidan på ett bättre sätt ska svara upp mot allmänhetens och resenärernas förväntningar på lättillgänglig information om resandet och som enkelt stöd vid köp av produkter.

Trafikutveckling

Trafikverkets prognos visar att behovet av persontransporter beräknas öka betydligt fram till 2029. Behovet kommer att vara störst i storstadsregionerna och bilen kommer fortsatt att dominera. Urbaniseringen innebär att storstäderna växer samtidigt som de mindre kommunerna långsiktigt tappas befolkning. Det leder till en obalans mellan storstadsregionerna och de mindre kommunerna. Obalansen beror främst på att storstäderna har en hög andel högutbildade och många arbetstillfällen, medan mindre kommuner upplever det motsatta. Trängseln i de större städerna ökar och bidrar till försämrad miljö.

Genom förbättrad analys och ett trafikbokslut arbetar vi ständigt med att effektivisera trafiken. En översyn av tätortstrafiken har gjorts i Örnsköldsvik för att snabba upp trafiken och på ett bättre sätt klara de planerade omloppen. Den avgiftsfria kollektivtrafiken för unga i Örnsköldsvik har inneburit att antalet kortare resor har ökat och att busstrafiken har fått svårare att hålla tidtabellerna. Ny tätortstrafik i Örnsköldsvik planeras till 2018.

Nya bostadsområden och en kommun i stark utveckling kräver en översyn av kollektivtrafiken. Under perioden planeras en översyn av tätortstrafiken, bytespunkter och ett nytt resecentrum i Sundsvall.

Särskild persontrafik

I oktober beslutade regeringen att det skulle tillsättas en utredning för att analysera reglerna för särskilda persontransporter. Trafikanalys har i en förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter pekat på att regelverket för färdtjänst, riksferdtjänst, sjukresor och skolskjuts är invecklat med splittrat huvudmannaskap, ökade kostnader, sjunkande produktivitet och en långsiktig utveckling som inte är hållbar. Utredningen ska därför analysera regelverket i syfte att identifiera hinder för kommunala och regionala myndigheter att åstadkomma en effektiv samordning och föreslå ändrade eller nya regler för att undanröja hinder. Uppdraget ska redovisas senast den 30 november 2017.

Det pågår en omorganisation av länets vårdinrättningar som kommer att innebära förändrade resmönster och ett förändrat behov av regional arbetspendling. Sjukresekostnaderna kommer sannolikt att öka i och med en förändrad organisation, längre avstånd till specialiserad vård och en åldrande befolkning med ökat vårdbehov.

Beställningscentralen utför idag tjänster åt övriga kollektivtrafikmyndigheter i de nordliga länen. Avtalen för de tjänsterna ska omförhandlas. Dialog förs även med Dalatrafik om att använda våra tjänster. Beställningscentralen får en förändrad organisation under 2017, en förbättrad organisation med teamledare och nytt namn (Din Tur Kundcenter).

Vi ser med stöd av erfarenheter från andra delar av landet stora möjligheter till effektivisering och

Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

kostnadsbesparingar om fler av våra medlemmar ger oss i uppdrag att handlägga färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor.

Miljö

Sverige ska bli ett av världens första välfärdsländer med en fossilfri fordonsflotta. Därför beslutade regeringen den 17 november 2016 om ett handlingsprogram för infrastruktur för alternativa drivmedel. Handlingsprogrammet presenterar de styrmedel och initiativ som hittills tagits och fortsatt ska driva främjandet av fossilfria drivmedel.

Under sommaren 2018 förväntas det takdirektiv som EU:s ministerråd fattat beslut om i december 2016 träda i kraft. Direktivet innebär lägre utsläppstak för de luftföroreningar som är mest skadliga för miljön och människors hälsa. Sverige behöver enligt prognoserna minska utsläppen av kväveoxider som bland annat sker genom transporter.

I Västernorrland körs samtliga bussar på fossilfritt drivmedel och vi fortsätter att arbeta för minskad energianvändning genom mindre och lättare fordon. Arbete kvarstår i den särskilda persontrafiken där vi ska bjuda in trafikföretagen för dialog om hur vi kan påbörja en omställning under nuvarande avtalsperiod.

En upprustning av järnvägsnätet skulle starkt bidra till att minska bilresandet i länet och därmed utsläppen.

Organisation

Kommunalförbundet har påbörjat en översyn av de hel- och delägda bolagen i koncernen. Samtrans AB likvideras under 2017 och därmed frigörs personella resurser. Tillsammans med de övriga nordliga länen har vi inlett en process med syftet att bilda ett gemensamt bussgodsbolag. Bussgods i Västernorrland AB har under en tid haft problem med likviditeten eftersom möjligheten att frakta gods i viktiga stråk har försvunnit. Ett gemensamt bussgodsbolag förväntas leda till förbättrad kundnytta och ökad lönsamhet.

Under 2019 påbörjas arbetet med nästa upphandling av både den linjelagda kollektivtrafiken och den särskilda persontrafiken inför att avtalen löper ut i början av 2020-talet. Det är stora och komplexa upphandlingar som kommer att kräva resurser både externt och internt. Med anledning av den svaga konkurrensen inom buss- och taxibranschen kan kostnadsläget bli högt vid nästa upphandling. Därför är det viktigt att både vi och våra medlemmar verkar för att fler aktörer inom branschen etablerar sig i Västernorrland. Vi behöver utreda förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik i egen, kommunalförbundets, regi bland annat för att kunna göra en rimlighetsbedömning av befarad kostnadsutveckling.

I den översyn av styrdokumentet som våra medlemmar tagit initiativ till bör det regionala perspektivet på kollektivtrafiken beaktas och förstärkas. Det är centralt att den leder till tydliga direktiv om hur kostnader, ansvar och befogenheter ska fördelas.

Medlemmarnas förväntningar på förstärkt dialog och uppföljning samt införande av subventioner som ökar den administrativa arbetsbördan medför behov att tillföra vår organisation ytterligare resurser.

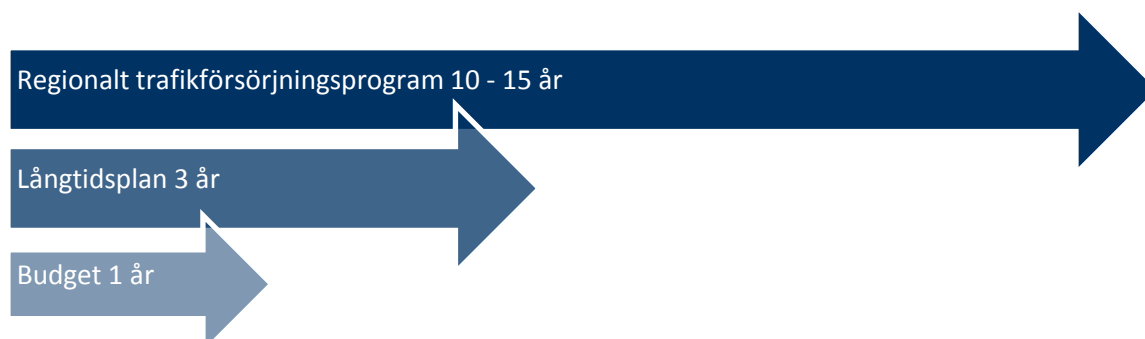
Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

Planering och uppföljning

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län är medlemsfinansierad vilket regleras i det samarbetsavtal som beslutades i och med förbundets bildande. Det innebär att kommunerna finansierar nettokostnaderna¹ för den inomkommunala trafiken som regleras i upphandlade trafikavtal samt den egna särskilda persontrafiken. Landstinget finansierar trafiken mellan kommunerna, övriga enskilda linjer, tågtrafiken, förvaltningskostnader samt kostnader för sjukresor och beställningscentralens administration.

För att maximera effekten av kollektivtrafiken i Västernorrland samordnas trafik som finansieras av olika medlemmar i samma avtal. Det medför att ingen medlem kan förändra trafik utan att det påverkar en annan medlem. Den här modellen ställer höga krav på långsiktig planering och finansieringsåtagande hos samtliga medlemmar.



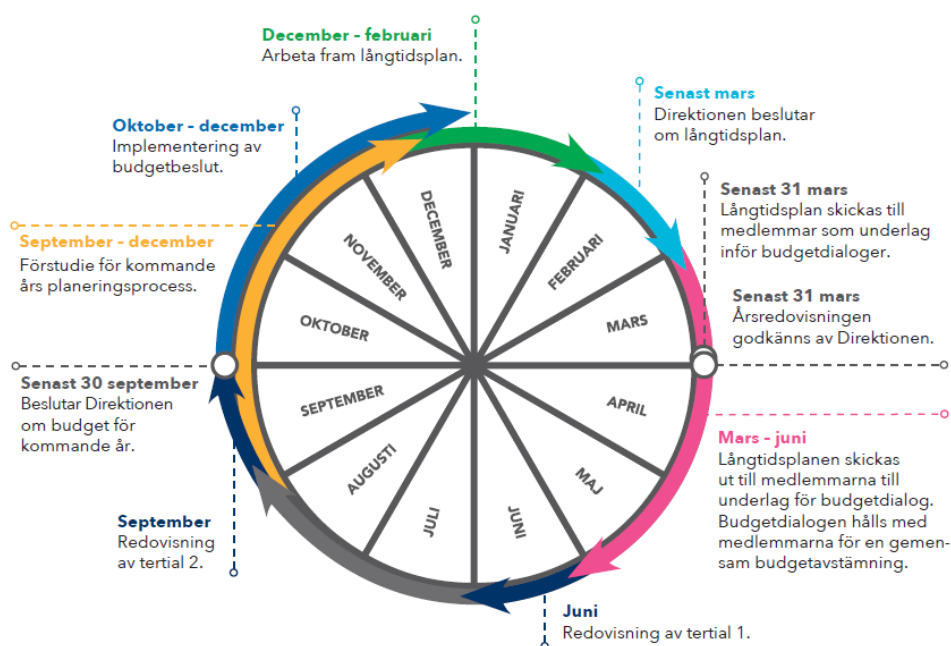
Det regionala trafikförsörjningsprogrammet definierar länets gemensamma politiska ambition för kollektivtrafiken. Här slås vision och övergripande mål med den regionala kollektivtrafiken fast.

Långtidsplanen utgår från det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Planen beskriver de politiska prioriteringarna för de kommande tre åren och prioriteringarnas ekonomiska konsekvenser. Beslut om långtidsplan tas årligen (senast i slutet av mars) och är underlag för kommande års budget.

¹ Nettokostnader är kostnader minus intäkter.

Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan



Åtgärderna i långtidsplanen har tagits fram i dialog med arbetsgrupper bestående av tjänstemän från medlemmarna, trafikföretagen och kommunalförbundet. Arbetsgrupperna har diskuterat åtgärder och aktiviteter utifrån behov som identifierats av medlemmarna. Åtgärderna som slutligen presenteras i den här långtidsplanen är vårt, dvs kommunalförbundets, förslag.

Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

Verksamhet

Prioriterade stråk och arbetsmarknadsregioner

I länet har vi identifierat sex stråk som anses ha högre prioritet. Att de har högre prioritet är baserat på kriterier som viktiga målpunkter och antalet resenärer. I de prioriterade stråken finns även ett antal linjesträckningar som bedöms som högt prioriterade.

De utpekade stråken har högre prioritet i planering, investering och drift.

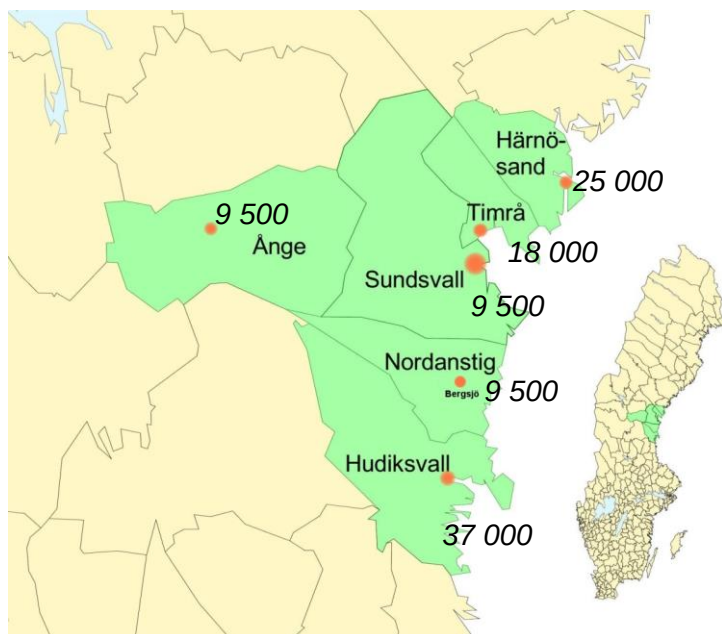
Mittstråket

Sundsvall – Ånge – Östersund

Dagligen trafikeras Sundsvall och Östersund med 9 dubbelturer med tågtrafik. Sträckan kompletteras även med busstrafik mellan Ånge Sundsvall.

Sundsvallsregionen

Sundsvallsregionen är en arbetsmarknadsregion som omfattar sex kommuner i Västernorrlands och Gävleborgs län. I regionen finns ett etablerat samarbete mellan kommunerna. Den sammanlagda befolkningen ligger på närmare 200 000 invånare. Pendlingstiden med kollektivtrafiken ligger som mest på 75 min från Sundsvall med snabbast transportmedel. Det är endast relationen Härnösand – Sundsvall som bilen har bättre restid i förhållande till kollektivtrafiken.



Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

Njurunda – Sundsvall – Timrå

Från och med december 2014 etablerades linje 120 mellan Njurunda till Timrå med passering vid Navet i Sundsvall.

Matfors – Sundsvall

Pendlingsmöjligheterna mellan Matfors och Sundsvall är goda och sträckan trafikeras med busstrafik.

Sundsvall – Hudiksvall

Det finns ingen trafik som vi själva upphandlar däremot trafikeras sträckan av både buss och tågtrafik som upphandlats av X-trafik. Det finns även kommersiell trafik genom SJ och Y-buss.

Sundsvall – Timrå – Härnösand

Sträckan trafikeras både med buss och tåg men till skillnad från många andra sträckningar kan tågtrafiken inte tillgodogöra sig sina fördelar gentemot bussen eller bilen. Tåget når färre målpunkter och dessutom är restiden längre än många bussturer och betydligt sämre restid än bilen.

Linje 201 är en stark linje för arbets- och studiependling.

Botniabanan

Tågtrafiken kom igång 2011 mellan Örnsköldsvik och Umeå. Resandet har haft en god utveckling sedan starten men har nu stabiliserats. Det har inte funnits samma kraftiga utveckling mellan delsträckorna söder om Örnsköldsvik även om den har varit positiv. Dagligen trafikerar Norrtåg AB med 9 dt/dag med genomgående trafik. Sträckan trafikeras även med kommersiell tåg- och busstrafik.

Vi har idag biljettsamverkan med den kommersiella busstrafiken men det finns ingen biljettsamverkan med den kommersiella tågtrafiken vilket innebär att det är 4 dt/dag som pendlaren inte kan utnyttja med Din Turs periodkort.

Örnsköldsvik – Umeå

Dagligen trafikeras sträckan med 14 turer. Sträckan är viktig för arbets- och studiependling.

Ådalen

Ådalsområdet är en arbetsmarknadsregion som har potential att utvecklas och täcker ett stort landsbygdsområde. God busstrafik i detta område möjliggör att människor kan bo kvar på landsbygden men ändå dagligen pendla till serviceorter. I dagsläget möjliggör busstrafiken kopplingen mellan landsbygden och kommuncentra.

Härnösand – Kramfors

Resandeutvecklingen har varit positiv och framförallt sedan tågtrafiken kom igång på Botniabanan. Sedan starten har resande utvecklingen. Dagligen trafikeras sträckan med 9 dt med tåget och kompletteras med busstrafik.

Kramfors – Sollefteå

Linje 90 är viktig både för arbets- och studiependling. Linjen når många landsbygdsorter utmed vägen, exempelvis Bollstabruk och Nyland.

Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

E4

I december 2016 förändrades trafiken utmed E4:an enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet mål. Utmed sträckan finns Höga Kusten-området som är ett område som har en hög prioritet för länet, främst för besöksnäringen.

Härnösand – Örnsköldsvik

Dagligen trafikeras sträckan med linje 50 vilket fick en något annan sträckning i jämförelse med linje 10 som upphörde i december 2016. Nu går trafiken mellan Härnösand – Örnsköldsvik.

Sundsvalls tätort

Sundsvalls tätort består av 5 linjer. Trafiken utgör mer än hälften av den kollektiva busstrafiken i länet.

Örnsköldsviks tätort

Örnsköldsvik är länets näst största kommuncentra. Utvecklingsmöjligheten för arbetspendling i tätorten är stor.

Trafik

Utgångspunkten för trafikplaneringen är att tillgodose behov som rör arbets- och studiependling samt skolskjuts. En ökad arbetspendling ska göra resandet mer miljövänligt och få en överflyttning från bil till kollektivtrafik. Skolskjuts regleras i skollagen och är därför ett krav för trafikplanering. Sammantaget så läggs resurser på trafiken primärt på resande under morgon och eftermiddag med ambitionen att tillgodose arbets- och studiependling samt skolskjuts. Utöver det finns det möjlighet att planera annan trafik med hänsyn till givna ekonomiska ramar.

I Västernorrland består transportsystemet av busstrafik, tågtrafik, särskild persontrafik och upphandlad och kommersiell trafik. Dagligen har vi trafik mellan länets kommuner som gör arbets- och studiependling mellan och inom kommunerna möjlig. Vi bedriver även tätortstrafik i Sundsvall, Örnsköldsvik, Härnösand och Sollefteå.

Hela Europas transportsystem hänger ihop och därför finns det tydliga hålltider i planeringsåret som vi måste förhålla oss till. Först planeras det europeiska stomlinjenätet för tågtrafik och därefter planeras det nationella stomlinjenätet. Utifrån det nationella stomlinjenätet erhåller den regionala tågtrafiken tider på järnvägen vilket sedan ligger till grund för planeringen av den regionala busstrafiken. Den regionala busstrafiken planeras även utifrån de kommunala och regionala behoven av transporter inom länet. Det handlar främst om arbets- och studiependling. Din Tur är det varumärke som all allmän kollektivtrafik och särskild persontrafik går under i Västernorrlands län. Trafiken är upphandlad av kommunalförbundet och vi följer upp de avtal som finns med olika trafikutförare i länet.

Planeringsförutsättningar för kollektivtrafik



Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

I april lämnar tågoperatörerna, såväl de kommersiella som de upphandlade, in en tågplaneansökan till Trafikverket. Ansökan har föregåtts av ett samråd med bland annat berörda kollektivtrafikmyndigheter.

Under våren skickar Trafikverket ut den preliminära tågplanen på remiss till bland annat kollektivtrafikmyndigheterna. Den fastställda tågplanen får vi ta del av 90 dagar innan tidtabellskiftet i december. När vi tagit del av tågplanen kan vi göra den sista planeringen av busstrafiken. Ungefär en månad efter att vi tagit del av tågplanen rapporterar vi in de tidtabeller som vi avser att använda under nästkommande år till samtrafiken.

För arbetspendlingen läggs trafiken i prioriterade stråk, vilket är de områden i länet där större delen av befolkning är bosatt och arbetar eller studerar.

Tåg

Den regionala trafiken upphandlas i ett tjänstekoncessionsavtal med särskilda krav på avgångstider och biljettgiltigheter. Norrtåg AB är det bolag som upphandlar den regionala trafiken i de fyra nordligaste länen med ett delat ägarskap mellan de fyra nordligaste kollektivtrafikmyndigheterna.

Idag trafikeras länet med två regionala linjer: en mellan Sundsvall – Östersund och en mellan Sundsvall – Umeå. Dagligen handlar det om totalt 15 turer varav nio av dessa är går genom hela länet. Resterande sex turer trafikerar endast sträckan Örnsköldsvik – Umeå.

Mittbanan trafikeras med tio turer per dag från Sundsvall. En av turerna stannar i Ånge och två turer går ända till Trondheim.

Utöver den upphandlade trafiken kör även SJ fyra turer per dag mellan Stockholm – Umeå. SJ har även intentionen att köra kommersiell trafik på Mittbanan i framtiden.

Buss

Totalt i länet är det ungefär 250 bussar som täcker behovet av den upphandlade busstrafiken på länets linjer. Mer än hälften av all busstrafik utförs i Sundsvalls kommun.

Under 2016 genomfördes närmare 10 miljoner resor med den upphandlade busstrafiken.

I Västernorrland sker viss busstrafik kommersiellt. Ybuss kör en buss mellan Stockholm – Umeå och Stockholm – Sollefteå. Vi har biljettsamverkan med Ybuss och samtliga resenärer med din Din Turs reskort kan även resa med Ybuss inom länet.

Särskild persontrafik

Med särskild persontrafik avses färdtjänst, sjukresor och övriga kommunresor som kan vara skolresor eller resor till kommunal daglig verksamhet.

Vi bedriver även anropsstyrd trafik. Det är ett komplement till den allmänna persontrafiken och förbeställs genom vårt kundcenter utifrån tidtabell.

Två sjukreselinjer är tidtabellagda. De går mellan Ånge - Sundsvall och mellan Veda – Härnösand.

Vi handlägger färdtjänstfrågor (dvs hanterar ansökningar om färdtjänst och riksfärdtjänst) för boende i Ånge kommun. Vi har två handläggare som vardera arbetar 25 procent med detta.

Infrastruktur

Ansvar för den regionala planeringen av infrastruktur ligger på planupprättaren d.v.s. Region Västernorrland. De har ansvaret för att ta fram en regional transportplan som prioriterar de regionala

Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

medlen till infrastrukturåtgärder. De åtgärder som rör kollektivtrafiken i den regionala transportplanen ska utgå ifrån de prioriteringar som görs i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Vi deltar i den regionala transportgruppen som är rådande när det gäller prioriteringar av infrastrukturen. Regionala transportgruppen leds av Region Västernorrland och består av tjänstemän från kommunerna, Trafikverket, kollektivtrafikmyndigheten och handelskammaren.

Som regional kollektivtrafikmyndighet kan vi ansöka om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar (enligt förordning 2009:237) då infrastrukturansvarig medlem tillhandahåller underlag för projektet.

Resenärsinformation

Vi utvecklar de tekniska plattformar som är grunden för kommunikationen med resenärer och allmänhet. Myndigheten ansvarar även för att kommunicera kundsynpunkter och reglera resenärsersättning enligt gällande lagstiftning.

Resenärerna förväntar sig en lättillgänglig och korrekt information. Vi behöver utveckla vår kundkommunikation både i det direkta mötet med resenärerna och genom digitala medier. Trafikföretagen har en viktig roll i kundkommunikationen då de dagligen befinner sig närmast resenärerna. Ekonomiska medel för trafikföretagens information och marknadsföringsinsatser regleras i upprättade trafikavtal.

Din Turs app är det viktigaste kommunikationsverktyget för resenärer och allmänhet. All väsentlig utveckling för ett förenklat resande och kommunikation ligger i appens möjligheter.

Appens tekniska plattform utvecklas ständigt vilket sker i samverkan med 13 andra län. I den samverkan kan vi köpa biljetter för resor i regional kollektivtrafik på 83 procent av Sveriges yta. Antalet användare har under 2016 ökat² med 2 200 till 20 700, antal sökningar har ökat med 160 000 till 412 000. I appen kan vi ge information till utvalda resenärsgupper om störningar i trafiken på förvalda linjer och här kan resenären söka sin resa, se tidtabeller och köpa biljetter.

Din Tur Kundcenter

Vårt kundcenter har öppet dygnet runt och hanterar beställningar av färdtjänst, sjukresor och övriga kommunresor. Vi hanterar frågor från resenärer via telefon, e-post och chatt. Utöver länets egen service stödjer vi Dalarna, Jämtland, Norrbotten och Västerbotten under kvällar, nätter och helger enligt upprättade avtal.

Kundcentret är placerat i Ånge och där arbetar omkring 30 personer med att ta emot ca 584 000 samtal om året.

Respons

Resenärsersättning hanteras av Respons. I och med ny lagstiftning från och med april 2016 ges resenärerna generösare ersättningar vid störningar av planerade och pågående resor. Begreppet force majeure kan inte längre åberopas som skäl för att inte utbetala ersättning. Det är vi som har det ekonomiska ansvaret för ersättningarna enligt den nya lagstiftningen. Vår bedömning är att ersättningarna kommer att öka de kommande åren med anledning av lagstiftningen och de väderförändringar som leder till stora problem med halka och stort antal inställda turer.

² Mätmånad september 2016

Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

Tekniskt stöd

Kollektivtrafiken är beroende av avancerad teknisk utrustning för att kommunicera med resenärerna och möjliggöra statistikinhämtning. Den tekniska utvecklingen går snabbt. Allmänhetens tekniska kunskap är hög. För att vi ska vara relevanta förväntar de sig att vi använder oss av aktuell teknik i vår kommunikation.

Biljettsystem

Alla bussar och tåg i den allmänna kollektivtrafiken är utrustade med biljettmaskiner. Maskinerna ger oss resandestatistik och säkerställer korrekta intäkter till kollektivtrafiken. Idag har vi ca 280 biljettmaskiner ute i systemet. Huvuddelen av biljettmaskinerna är på väg mot sin tekniska livslängds slut och bör inom planeringsperioden förberedas för att bytas ut mot nästa generations biljettmaskiner.

Realtidssystem

Vi bedömer att under 2017 ha en fungerande teknisk lösning för realtid. Det omfattar också hållplatsutrop ombord på bussarna samt fungerande teknik för hållplatsskyltning på resecentra och hållplatser.

Medlemskommunerna ansvarar för anskaffning av hållplatsskyltar som visar realtidsinformation.

Finansiering

Ansvar för finansieringen av länets kollektivtrafik delas av kommunalförbundets medlemmar. Fördelningen beslutades i och med att förbundsordningen beslutades hos medlemmarnas fullmäktige och utgår ifrån utredningen daterad 2002-08-15.

Kommunerna finansierar nettokostnaderna för den inomkommunala busstrafiken samt kostnaderna för den särskilda persontrafiken för personer skrivna i den egna kommunen.

Regionen finansierar nettokostnaderna av all buss- och tågtrafik som trafikerar mellan kommunerna. De finansierar även linje 202 mellan Kramfors – Ullånger samt linje 39 mellan Sollefteå-Hoting. Utöver den linjelagda persontrafiken finansierar regionen samtliga sjukresor.

Regionen finansierar även alla förvaltningskostnader samt kostnaderna för beställningscentralen i Ånge.

Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

Verksamhetsåren 2018 - 2020

Vision och mål beslutas genom att förbundsdirektionen antar ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Förbundsdirektionen beslutade 2016 att anta nya mål för kommunalförbundet utifrån den regionala utvecklingsstrategin. Målen ska utgöra grunden för att ta fram ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram med målhorisont 2030. Förbundsdirektionen beslutade även att de nya målen ska gälla när Långtidsplan 2018-2020 arbetas fram.

Vision

Visionen är den regionalt gemensamma vision som finns med i den regionala utvecklingsstrategin: *Ett stolt Västernorrland med funktion och attraktivitet.*

Kollektivtrafiken är en förutsättning för att uppnå ett funktionellt och attraktivt län. Kollektivtrafiken skapar möjligheter för invånarna att kunna arbeta och studera utanför boendeorten. Det leder till en bättre matchad arbetsmarknad och bättre förutsättningar för individer och organisationer att utvecklas i regionen. Dessutom skapar kollektivtrafiken möjligheter för en rik och aktiv fritid.

Mål

De strategimål som anges i den regionala utvecklingsstrategin innebär sammanfattningsvis att Västernorrland ska ha positiv befolkningstillväxt, ökad tillgänglighet och stärkt innovationsförmåga. Utifrån vision och strategimål har vi beslutat om fyra målområden: *Resenär, Hållbarhet, Tillväxt* och *Medarbetare*.



Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

Beskrivning av upplägg för redovisade åtgärder

Under respektive målområde beskriver vi vilka övergripande strategiska åtgärder vi behöver vidta för att målen ska nås. Vi redovisar även de delmål som förbundsdirektionen har beslutat om och hur de ska följas upp. Kopplat till delmålen lyfter vi fram de viktigaste åtgärderna som vi anser behöver prioriteras de kommande tre år för att vi ska nå målen.

Alla åtgärder påverkar både våra ekonomiska och personella resurser. Huvudsakligen har vi omprioriterat inom uppräknad budgetram vilket redovisas som en kostnad om 0 mnkr då dessa åtgärder inte kräver finansiering. När det inte är möjligt att genomföra åtgärden inom uppräknad budget redovisas den summa som vi bedömer kommer bli utfallet aktuellt år. Vissa åtgärder påverkar endast ett eller två år. Då redovisas kostnaden med ett streck. Det innebär alltså att aktiviteten inte är planerad till det här året.

En sammanställd budget presenteras inte i det här dokumentet utan kommer att presenteras i sin helhet i förslag till *Budget 2018*. De åtgärder som presenteras kommer att diskuteras med medlemmarna under kommande budgetdialoger. Resultat av dialogerna kommer att utmynna i förslag till *Budget 2018*.

Resenär

Övergripande mål:

Kollektivtrafiken utgår ifrån resenärens behov genom att vara attraktiv och modern

Kollektivtrafiken ska vara enkel att använda för resenären. För att kollektivtrafik ska anses attraktiv menar vi att den behöver vara relevant, flexibel och passa resenärens vardagliga transportbehov till och från arbete, fritidssysselsättningar och möjlighet att utträta övriga ärenden.

Kollektivtrafiken ska ha hög status och upplevas som ett bra alternativ även hos dem som inte nyttjar kollektivtrafiken.

För att kollektivtrafiken ska upplevas modern behöver vi ligga i framkant i utvecklingen och utgå ifrån resenärens framtida behov. Kollektivtrafiken ska vara konsumentinriktad vilket förutsätter kunskap om hur omvärlden utvecklas. För att åstadkomma modern kollektivtrafik krävs mod, att våga välja och långsiktighet.



Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

Delmål:

Vi ska öka det totala kollektiva resandet

En attraktiv och modern kollektivtrafik leder till fler resenärer. Vi ska därför erbjuda kollektivtrafik med god komfort anpassad för arbets- och studiependling.

Vi strävar mot hög turtäthet i tätortstrafiken för att den ska vara "tidtabellslös" och inte behöva anpassas efter den regionala trafiken. Den regionala trafiken ska i så hög grad som möjligt kunna konkurrera tidsmässigt med bilen.

Det är viktigt att vi identifierar och vidtar de åtgärder som får bilresenärer att välja kollektivtrafik.

Vi följer upp detta mål genom att mäta följande indikatorer:

- Antalet kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken
- Kollektivtrafikens marknadsandel i jämförelse med det motoriserade resandet

Vi har ett biljettmaskinsystem som gör det möjligt för oss att plocka ut bra och relevant resandestatistik i den samhällsfinansierade trafiken. Vi har ingen rätt att kräva resandestatistik av de kommersiella aktörerna i kollektivtrafiken. Däremot har den kommersiella trafiken, precis som den samhällsfinansierade kollektivtrafiken, skyldighet att lämna resandeuppgifter till Trafikanalys. Det innebär att vi kan redovisa ett totalt kollektivt resande men att vi inte kan se exakt transportslag. Redovisning av resandet i den kommersiella trafiken får baseras på antaganden.

Särskilda åtgärder	2018	2019	2020
Planering av fortsatt trafikering linje 40, i dialog med kollektivtrafikmyndigheten i Jämtland och Trafikverket	-	0,1	-
<i>De befintliga trafikavtal som reglerar linje 40 sträcker sig fram till 2019. Idag finansieras den trafiken av kollektivtrafikmyndigheterna i Jämtland och Västernorrland med stöd från Trafikverket. Att upphandla trafik är resurskrävande och vi ser ett behov av konsultstöd när upphandlingsunderlag ska utarbetas. Det gäller både juridiskt stöd och upphandlingsstöd.</i>			
Utreda möjligheten att skapa anropsstyrd trafik av pluslinjen 630	0,0	-	-
Förbättrad trafik i Sollefteå tätort och landsbygd.	0,0	3,0	0,0
<i>Kommunen vill se en utveckling av trafiken mellan landsbygd och tätort och inom tätorten. Genom att förstärka genom regelbundna turer, genom ökad turtäthet på relevanta sträckor och genom att återinföra helg- och kvällstrafik samt trafik under sommaren, gör vi det möjligt för fler resenärer att resa med kollektivtrafiken och skapar större relevans för resenären.</i>			
Utveckla samverkan med X-trafik avseende biljetter och trafik. Aktiviteten påbörjas redan under 2017	0,5	0,5	0,5
<i>I dag trafikerar X-trafik med både buss- och tågtrafik till Sundsvall. Fram till och med 2011 ersattes X-trafik av dåvarande Västernorrlands Läns Trafik AB för trafiken. I och med att kommunalförbundet bildades löpte avtalet ut och ett nytt avtal har inte upprättats. Det innebär att ersättning har uteblivit. Det ekonomiska värdet för Västernorrland för trafiken uppgår till ca 2,0 mnkr. Dialog med X-trafik har inletts och ett avtal håller på att utarbetas. Avtalet kommer att reglera både kostnader och biljettgiltigheter. I Budget 2017 har 0,5 mnkr avsatts för den här trafiken och vi ser att vi succesivt måste öka ersättningen till X-trafik med 0,5 mnkr/år tills vi uppnår en ersättningsnivå om 2,0 mnkr.</i>			
Total kostnadsökning (exklusive extern projektfinansiering)	0,5	3,6	0,5

Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

Delmål:

Antalet nöjdare och mycket nöjdare kunder ska öka

För att stödja våra resenärer med svar på deras frågor har vi ett dygnet runt-öppet kundcenter. Vid oförutsedda händelser ska vi kommunicera genom hemsida och mobil-app. Genom realtidssystemet ska resenären kunna följa trafiken och se om förseningar har uppstått.

Vårt produktutbud ska vara enkelt och anpassat utifrån resenärens behov och göra resande över länsgränsen möjlig.

Genom dialog med kommunerna och Trafikverket ska vi verka för att bytespunkterna upplevs som trygga och bekväma. Vi ska även eftersträva fler pendlarparkeringar med motorvärmare för bil och låsbara cykelställ.

Vi följer upp detta mål genom att mäta följande indikatorer:

- Antalet nöjda eller mycket nöjda resenärer
- Kunskapen om varumärket Din Tur

Genom fördjupad analys får vi kunskap om vad som gör resenärerna nöjda respektive missnöjda, kan vara lyhörda gentemot resenärerna och förbättra kollektivtrafiken.

Särskilda åtgärder	2018	2019	2020
Digitalisering av våra produkter för att underlätta användandet för resenärer och samverkan med kommersiella trafikföretag och andra kollektivtrafikmyndigheter.	-	0,6	0,0
Utveckla system för att leverera realtidsinformation och möjlighet till köp av biljetter via mobiltelefon. Optiska läsare till samtliga bussar i den upphandlade i trafiken.	0,4	0,4	0,4
<i>Under en längre tid har det pågått ett arbete i Sverige för att standardisera biljett- och betallosningar för kollektivtrafiken. Arbetet har letts av samtrafiken och resulterat i framtagandet av en Biljett- och betalstandard. Den här standarden ska förhoppningsvis ligga till grund för framtida upphandlingar av biljetmaskinlösningar. Fram till dess är det viktigt att vi fortsätter att utveckla teknik som underlättar resande mellan trafikslag och länsgränser. Investeringskostnaderna är relativt låga men innebär att de årliga driftkostnaderna ökar. Inom ramen för projekt Hållbara resor kan vi finansiera en investering i digitalisering av företagskortet. Däremot återstår digitalisering av övriga produkter och en fortsatt driftskostnad om 0,6 mnkr. För att säkerställa att vi kan visera biljetter behöver vi också investera i en teknik som gör det möjligt att läsa digitala biljetter. Vår bedömning är att det kräver en investering om 2,0 mnkr som kan skrivas av på fem år. Det innebär en årlig kostnad om 0,4 mnkr. All övergång till digitala lösningar ska ske med en övergångsperiod för att säkerställa bästa möjliga tillgänglighet för så många som möjligt.</i>			
Utveckla försäljningsorganisation enligt den utredning som görs under 2017	0,0	0,0	0,0
<i>I 2017 års budget finns det avsatt resurser för att se över vår försäljningsorganisation för att förbättra servicen för resenärerna. Översynen kommer att leda till förändringar som vi ser att vi kan klara genom omprioriteringar inom den befintliga budgetramen.</i>			
Marknadsföring av effektivare tätortstrafik i länet	0,2	0,2	-
<i>Det planeras för förändringar i busstrafiken i Örnsköldsviks tätort. För att dessa förändringar ska få en positiv effekt krävs att vi genomför informationskampanjer till resenär. Till viss del kan de finansieras genom de lokala marknadsföringsplanerna som trafikföretagen har avsatt för varje trafikområde. Om omfattningen av marknadsföringsplanerna ska förändras krävs ökade resurser. Även i Sundsvall finns ett stort behov av att se över tätortstrafiken i och med att nya bostadsområden kommer till. Vi har bedömt att vi tillfälligt kommer att behöva utöka ramen om 0,2 mnkr för marknadsinsatser under 2018 och 2019.</i>			

Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

Utredning central bedömning av färdtjänst- och sjukresehandläggning. Under förutsättning att vår ansökan till Horizon 2020 beviljas.	0,0	0,0	0,0
<i>SKL har tagit fram en rapport som visar på styrkan i att samordna den särskilda persontrafiken och den allmänna kollektivtrafiken. Rapporten visar på att det är enklare att samordna trafiken om ansvaret överlämnas på kollektivtrafikmyndigheterna. Rapporten lyfter även fram att det fortfarande finns en del kommuner som är skeptiska till att lämna över handläggningen för färdtjänst och riksfärdtjänst på kollektivtrafikmyndigheterna. Det är en uppfattning som vi kan se även i Västernorrland.</i>			
Genom kontinuerlig (vart tredje år) resvaneundersökning kvalitetssäkra kollektivtrafiken.	-	1,5	-
<i>Vi får löpande statistik genom Kolbar som upphandlats av Svensk kollektivtrafik. Genom Kolbar kan vi jämföra oss med likvärdiga län. Däremot finns det ett behov av mer fördjupade resvaneundersökningar. Dessa genomförs då och då, senast genom finansiering av projekt Bästa Resan. För att säkerställa att vi får jämförbar statistik behöver vi upphandla en långsiktig resvaneundersökning som genomförs var tredje år och som vi kan följa utvecklingen på. Det innebär en årlig kostnad på ca 0,5 mnkr. Åtgärden fanns planerad inom ramen för projekt Koll 2020 och trots den uteblivna finansieringen ser vi ändå att det finns ett behov av att genomföra detta.</i>			
Total kostnadsökning (exklusive extern projektfinansiering)	0,6	2,7	0,4

Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

Hållbarhet

Övergripande mål:

Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle

En förutsättning för hållbar utveckling är att vi tar hänsyn till de sociala, ekonomiska och ekologiska aspekterna på kollektivtrafik. Vi säkerställer att kollektivtrafiken är effektiv och att vi har trafiklösningar som är anpassade efter de behov som finns. Kollektivtrafiken kan inte fungera efter samma premisser inne i en tätort som på landsbygden. Västernorrland är ett län med en relativt gles bebyggelse vilket innebär att linjelagd busstrafik behöver kompletteras med anropsstyrd trafik. I vissa situationer är personbilen det enda hållbara alternativet.

Kollektivtrafiken ska vara socialt inkluderande och skapa möjligheter för alla - oavsett ekonomiska, psykiska eller fysiska förutsättningar - att ta del av viktiga samhällsfunktioner. Det handlar om att trafikera områden som inte alltid är ekonomiskt bärande och att erbjuda ett produktutbud som är enkelt och inte exkluderar människor i kollektivtrafiken. Bemötandet från de som arbetar med kollektivtrafik ska vara serviceinriktat och alla resenärer ska bemötas på ett respektfullt sätt.

Under åren har vi jobbat strategiskt med att skapa en kollektivtrafik som minimerar negativ miljöpåverkan. Det har vi gjort genom att satsa på fossilfria och energieffektiva drivmedel. Nästa steg handlar om att minska den negativa miljöpåverkan inom den särskilda persontrafiken.

Att ta hänsyn till alla de tre hållbarhetsaspekterna samtidigt kommer inte att vara möjligt då de ibland kan stå i direkt konflikt till varandra.



HOPPA PÅ DU OCKSÅ!

Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

Delmål:

Kollektivtrafik bidrar till social inkludering

Med social inkludering menar vi att människor kan ta del av viktiga samhällsfunktioner oavsett ekonomiska, fysiska eller psykiska förutsättningar.

Kollektivtrafik kan bidra till att överbrygga sociala skillnader. Med en stabil och frekvent kollektivtrafik har fler människor möjlighet till sysselsättning. Därför går det inte endast att mäta antalet resande och kostnaden för kollektivtrafik för att utvärdera behovet av kollektivtrafik. En busslinje kan ibland vara ekonomiskt försvarbar ur ett samhällsperspektiv även om den enskilda linjen inte är lönsam. Däremot är det hela tiden viktigt att värdera alternativa lösningar som kan vara mer kostnadseffektiva men ändå fylla samma behov. I dialogen med våra medlemmar konsekvensbeskriver vi åtgärder ur ett socialt perspektiv.

Kommunalförbundet ska ha ett produktutbud som inkluderar alla.

Vi följer upp detta mål genom att mäta följande indikatorer:

Indikatorer tas fram genom en resvaneundersökning.

Särskilda åtgärder	2018	2019	2020
Framtagande av en handlingsplan för hur kollektivtrafiken ska främja social inkludering	0,2	-	-
<i>Det är relativt enkelt att beräkna ett ekonomiskt värde för kollektivtrafik genom att titta på antalet resande och de intäkter som kommer in genom resandet i förhållande till kostnaderna för trafiken. Det är betydligt svårare att räkna på de vinster som kollektivtrafiken kan ha i en förlängning genom att t ex vara den enda möjligheten för människor att ta sig till serviceorter och därigenom ta del av samhällets viktiga funktioner. Kollektivtrafiken kan också vara den enda möjligheten för människor att få en sysselsättning. För att kunna värdera åtgärder utifrån andra än företagsekonomiska parametrar krävs att vi tar fram en handlingsplan för hur det ska gå till. Kostnader är för konsultstöd.</i>			
Fortsatt utveckling av resevärdskap.	0,2	0,4	0,0
<i>Under våren 2017 rekryteras en person som kommer att ha ett helhetsgrepp om biljettkontroller, försäljningsställen och resenärsinformation. Personen kommer under 2017 att upphandla biljettkontrollanter. Kontrollerna kommer succesivt att öka och därför ser vi att även kostnaderna kommer att öka. Insatsen innebär även ökade intäkter och minskad förlust pga felaktig biljettering men det är svårt att direkt påvisa sambandet med nuvarande system. Därför kommer personen också jobba med resultatuppföljning.</i>			
Utvärdera effekterna av ungdomskortet i Örnköldsvik samt beräkna effekterna om det införs i hela länet	0,2	-	-
<i>Flera kommuner aviserar en önskan att köpa subventioner för särskilda målgrupper, främst ungdomar. Syftet är att skapa ökad mobilitet för de unga i samhället. I Örnköldsvik infördes avgiftsfri kollektivtrafik i augusti 2016. Förändringen har lett till kraftiga förseningar i tätortstrafiken och ett starkt behov av förstärkningstrafik. Dessutom har incitamentskostnaderna ökat kraftigt. Effekten av avgiftsfri kollektivtrafik innebär inte bara förluster av intäkter och ökade kostnader utan innebär en rad följeffekter. Bland annat kan vi se en tendens att vi tappar betalande resenärer som är missnöjda med de förseningar och den trängsel som uppstått. Det är för tidigt för att redan nu kunna mäta effekten men det är viktigt att innan vi genomför avgiftsfri kollektivtrafik på fler ställen och för fler grupper analyserar de faktiska effekterna. I Örnköldsvik har en särskild administration byggts upp inom kommunen för att möjliggöra införandet och driften av det avgiftsfria ungdomskortet. En sådan hantering är resurskrävande och saknar administrativt stöd.</i>			
Total kostnadsökning (exklusive extern projektfinansiering)	0,6	0,4	0,0

Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

Delmål:

Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

Ingen ska diskrimineras eller uteslutas ur kollektivtrafiksystemet. Däremot kan inte all linjelagd kollektivtrafik anpassas för alla. Den regionala pendlaren ställer höga krav på komfort och snabbhet vilket kan stå i konflikt med tillgänglighetsanpassade bussar i den regionala trafiken. Att använda sådana bussar i den regionala busstrafiken innebär längre restider alternativt försämrade komfort genom låggolvsbussar. Tågen är anpassade för personer med funktionsnedsättningar och kan ta ombord rullstolar, rullatorer och barnvagnar. I tätortstrafiken ställs lägre krav på komforten och därför är det möjligt att i all tätortstrafik trafikera med låggolvsbussar som ger god tillgänglighet för alla.

Vi satsar på att förbättra tillgängligheten i all trafik genom realtidssystem, audiell och visuell hållplatsinformation. Vi eftersträvar också god information om vilken tillgänglighet resenären kan förvänta sig i vår trafik genom hemsida, kundtjänst och app.

Den särskilda persontrafiken regleras i särskild lagstiftning och gör resande möjligt för de som inte kan ta del av den allmänna kollektivtrafiken.

Vi följer upp detta mål genom att mäta följande indikatorer:

Indikatorer tas fram genom en resvaneundersökning.

Särskilda åtgärder	2018	2019	2020
Utifrån trafikförsörjningsprogrammet ta fram riktlinjer för hur bytespunkter runt om i länet ska utformas samt var de geografiskt ska placeras <i>När trafikförsörjningsprogrammet är antaget ska flera riktlinjer tas fram för att realisera trafikförsörjningsprogrammets intentioner. Högst prioriterat är det att ta fram en riktlinje för placering och utformning av bytespunkter i länet.</i>	0,0	0,0	0,0
Utreda och ta fram förslag på åtgärder för bytespunkter på statliga vägar och kommunala vägar. <i>För att konkretisera specifika åtgärder behöver en åtgärdsplan för upprustning av bytespunkter på statliga vägar tas fram. Till det behövs konsultstöd och dialog med Trafikverket när det gäller statliga vägar och dialog med kommunerna när det gäller kommunala vägar.</i>	-	0,1	-
Vi ska genomföra de förslag till åtgärder som kom fram i den tillgänglighetsanalys som Wilhelm och Partners genomförde. <i>Den tillgänglighetsanalys som tagits fram under 2016 kommer att inarbetas i trafikförsörjningsprogrammet. Vi kommer även att ta fram riktlinjer för hur åtgärderna från tillgänglighetsanalysen ska kunna genomföras.</i>	0,0	0,0	0,0
Planera för god kollektivtrafik för nya bostadsområden i Sundsvalls kommun <i>I dialog med Trafikverket och Sundsvalls kommun ska vi planera för en justering av linjedragningar. Vi bedömer att det finns behov av till konsultstöd för att ta fram material och underlag.</i>	0,1	-	-
Total kostnadsökning (exklusive extern projektfinansiering)	0,1	0,1	0,0

Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

Delmål:

Minskad negativ miljöpåverkan

Varje resa som en person gör med kollektivtrafik istället för med bil minskar påverkan på miljön. Sedan 2016 bedrivs all upphandlad linjelagd kollektivtrafik med fossilfria drivmedel. Vi jobbar vidare med att minska miljöpåverkan genom att få fler att nyttja kollektivtrafiken istället för bilen.

Vi ska fortsätta vårt arbete med att se över bussarnas storlek och vikt och därmed den totala energianvändningen i den linjelagda kollektivtrafiken.

Vi ser en tendens till att sjukresorna ökar och blir längre. Vi ska verka för att fler har möjlighet att göra sina sjukresor i den allmänna kollektivtrafiken.

Vi följer upp detta mål genom att mäta följande indikatorer:

- Energianvändning per fordonskilometer
- Andel förnyelsebart bränsle

Särskilda åtgärder	2018	2019	2020
Anskaffning av en ny el-buss för att trafikera Kramfors centrumlinje	0,6	0,0	0,0
<i>För att minska energianvändningen och bidra till en bättre stadsmiljö har det inkommit önskemål om att anskaffa en el-buss till centrumlinjen i Kramfors.</i>			
Utveckla dialogen med trafikföretagen inom den särskilda persontrafiken för att öka användningen av fossilfria drivmedel	0,0	0,0	0,0
<i>Mellan 2014-2016 har stort fokus legat på omställning mot mer hållbara drivmedel i den allmänna kollektivtrafiken. Arbetet har påbörjats även i den särskilda persontrafiken och den kommer att prioriteras under de kommande tre åren. Vi kommer att föra dialog med trafikföretagen och se hur vi succesivt kan genomföra en hållbar omställning.</i>			
Tillsammans med Region Västernorrland utveckla former för hur sjukresor kan styras över till den allmänna kollektivtrafiken, t ex genom att införa nya arbetssätt	0,1	0,0	-
<i>En förändrad vårdorganisation kan innebära längre och fler sjukresor. För att kostnaderna och belastningen på den särskilda persontrafiken behövs ett aktivt arbete göras tillsammans med Region Västernorrland. Kostnaden är beräknad att täcka behovet av utbildning.</i>			
Trafikföretag som bedriver trafik med fossilfria drivmedel ska lyftas fram som goda exempel	0,0	0,0	0,0
<i>Vi vill lyfta fram goda exempel som ett incitament för omställning.</i>			
Total kostnadsökning (exklusive extern projektfinansiering)	0,7	0,0	0,0

Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

Delmål:

Resurseffektiv kollektivtrafik

Resurseffektiv kollektivtrafik innebär att vi bedriver kollektivtrafik utifrån de behov som finns. Där det finns få resenärer kan det behövas alternativ till linjelagd kollektivtrafik. Det kan t ex handla om att ersätta linjer med anropsstyrd trafik där resenären måste boka sin resa i förväg.

Det är också viktigt att hela tiden följa upp vad varje resa kostar för skattebetalaren och se om det finns sätt att minska den skattefinansierade delen genom att exempelvis öka intäkterna för varje resa. Det kan stå i konflikt med att skapa kollektivtrafik som ekonomiskt är tillgänglig för alla.

Vi följer upp detta mål genom att mäta följande indikatorer:

- Marknadsandel
- Nettokostnad per resa
- Nettokostnad avvikelse mot budget i procent
- Indikator för färdtjänst
- Subventioneringsgrad

Särskilda åtgärder	2018	2019	2020
Identifiera externa finansieringsmöjligheter i syfte att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar <i>Vi behöver utveckla vårt arbete med att finansiera utvecklingsverksamhet med externa medel. Idag finns inte de personella resurser som krävs. Vi ser ett behov av att anställa en person som jobbar med projektutveckling för att på sikt bli mer resurseffektiva i hur vi jobbar med projekt.</i>	-	0,8	0,0
Utveckla alternativa lösningar för kollektivtrafik i glesbygd <i>I projektet Koll 2020 fanns detta med som en åtgärd och det är något som vi uppfattat är starkt prioriterat från Region Västernorrland för att öka resmöjligheterna på landsbygden på ett kostnadseffektivt och hållbart sätt.</i>	-	0,1	0,0
Samordna sjukresorna i länet genom att centralisera beslut och samordning till en central enhet <i>SKL har tagit fram en rapport som visar på styrkan med att samordna den särskilda persontrafiken och den allmänna kollektivtrafiken. Rapporten visar på att det är enklare att samordna trafiken om ansvaret överlämnas på kollektivtrafikmyndigheterna. Kostnaderna beskriver den kostnadsökning som skulle behövas för att säkerställa god kvalitet genom utbildning och resurstilldelning.</i>	2,8	0,0	0,0
Total kostnadsökning (exklusive extern projektfinansiering)	2,8	0,9	0,0



Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

Tillväxt

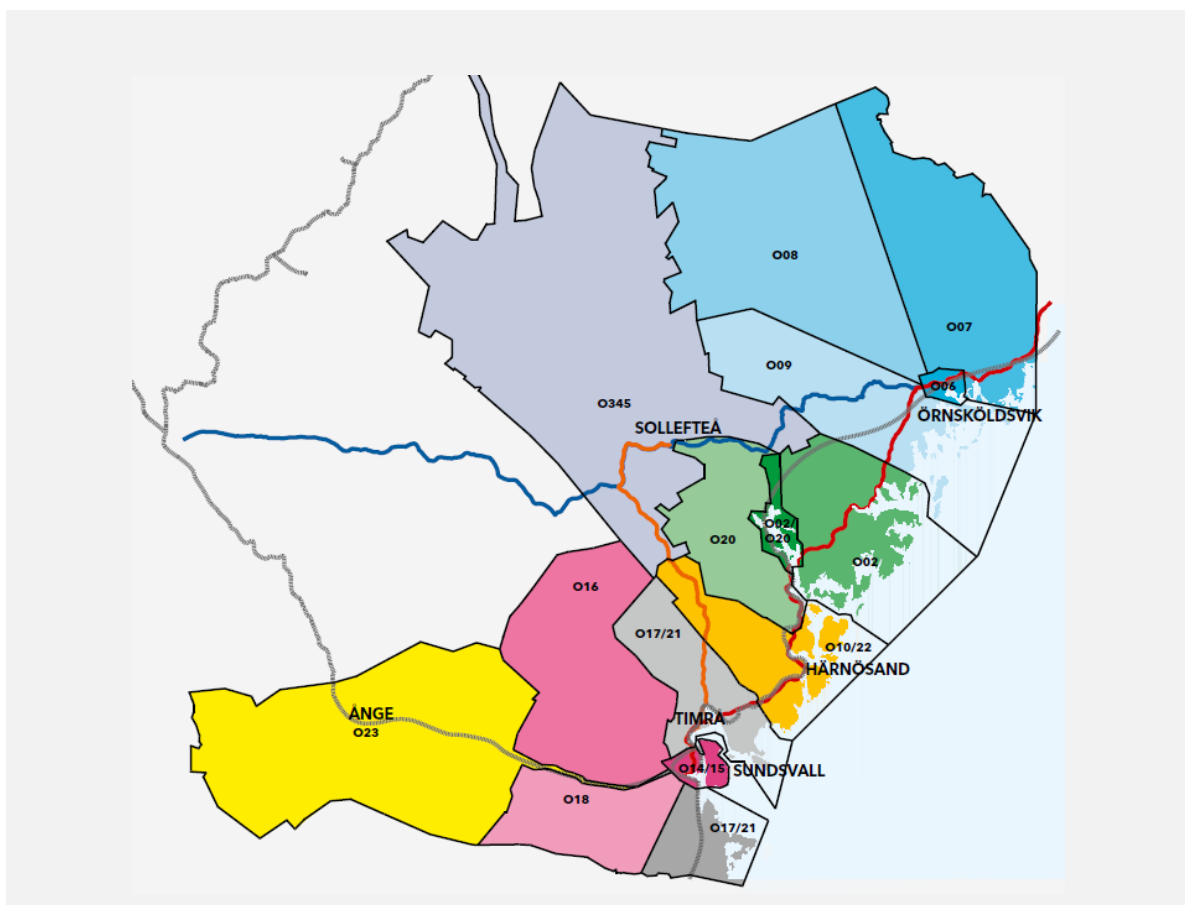
Övergripande mål:

Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner

Den regionala buss- och tågtrafiken skapar pendlingsmöjligheter, ökad tillgång till arbetskraft och bättre förutsättningar för regionens utveckling. Vi vill skapa goda förutsättningar för arbetspendlare och arbetsgivare att resa med kollektivtrafiken. Arbetspendlare behöver goda regionala pendlingsmöjligheter som gör att de känner sig trygga med att ta ett jobb på annan ort. Vi ska tydligare kommunicera möjligheten att använda kollektivtrafik för tjänsteresor.

Arbetsmarknadsregioner är inte alltid förenliga med de administrativa regionerna. Det gör att vi måste skapa samverkan med angränsande regioner. För resenären är det viktiga att ta sig från en ort till en annan, inte vem som bedriver trafiken. Därför ska vi göra det möjligt för resenärer att resa med all trafik inom och mellan regionerna med både skattefinansierad och kommersiell kollektivtrafik.

Att skapa goda pendlingsmöjligheter förutsätter en ändamålsenlig infrastruktur. Därför ska vi vara aktiva i utvecklingen av länets infrastruktur.



Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

Delmål:

Ökat resande i prioriterade stråk

För arbetspendlingen utgår trafik i prioriterade stråk, vilket är de områden i Västernorrlands där störst andel av befolkningen är bosatta och arbetar eller studerar i. Prioriterade stråk finns beskrivna i kap xx

För att öka resandet i de prioriterade stråken behöver vi effektivisera den linjelagda busstrafikens ledtider så att kollektivtrafiken kan konkurrera tidsmässigt med bilen. För tågtrafiken ska vi verka för att hålla en hastighet som möjliggör snabbare restider än bilen.

Vi följer upp detta delmål genom att mäta följande indikatorer:

- Antalet resor i de prioriterade stråken
- Antalet resor i de prioriterade stråken med kommersiell trafik

Det finns en utmaning i att mäta resandet eftersom de prioriterade stråken också trafikeras av stark kommersiell trafik. Vi behöver hitta en metod för att även kunna mäta det resandet när vi bedömer det totala resandet.

Särskilda åtgärder	2018	2019	2020
Utredning om fortsatt förstärkning eller ökad turtäthet på linje 120	0,0	0,0	0,0
<i>Linje 120 är en prioriterad linje med många resenärer och vi behöver särskilt se över den med fokus på att ha god turtäthet och bra restider. Åtgärden kan innebära ökade kostnader på sikt.</i>			
Utredning av förstärkt trafik samt snabbare trafik på linje 201	0,0	-	-
<i>Linje 201 är en stark pendlingslinje men den har relativt dåliga restidskvoter i jämförelse med bilen. Därför finns det anledning att se över restiderna och behovet av förstärkning. Åtgärden kan innebära ökade kostnader på sikt.</i>			
Förstärkt linjenätsanalys av tätortstrafiken i Sundsvall	0,5	0,0	0,0
<i>Linjenätsanalyser bör genomföras av kollektivtrafikmyndigheten då vi bedömer att andra organisationer inte har de underlag som krävs. Vi eftersträvar att linjenätsanalyser upphandlas under ledning av oss men i samverkan med berörd kommun och andra intressenter. Det är möjligt att påbörja åtgärden tidigare om finansiering finns.</i>			
Trafikstart för ny tätortstrafik i Örnsköldsvik	9,8	0,0	0,0
<i>Det planeras för nya linjedragningar i Örnsköldsviks tätort med syfte att öka turtätheten och snabba upp linjerna. Den bedömda kostnaden för åtgärden ligger på 9,8 mnkr och sedan årliga uppräknings enligt trafikavtal.</i>			
Delta i arbetet med nytt resecentrum i Sundsvall	0,0	0,0	0,0
<i>Ett nytt resecentrum i Sundsvall kommer att vara en strategiskt viktig nod för kollektivtrafiken. Att utformningen och funktionen fyller de krav som finns för kollektivtrafikens resenärer.</i>			
Delta i arbetet med ombyggnationen av Navet i Sundsvall	0,0	0,0	0,0
<i>Navet är en viktig kollektivtrafiknod i länet. Där är det mycket trafik som passerar och många människor som uppehåller sig. Det är av stor vikt att Navet blir en attraktiv mötesplats som lockar till resande och att resenären kan känna sig trygg där.</i>			

Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

Utredning av kollektivtrafiken med anledning av ny station i Njurunda	-	0,0	0,0
<i>Just nu planeras byggandet av en ny station i Njurunda. X-trafik har för avsikt att stanna för av- och påstigande med sina regionalåtgångar. För att maximera upptagningsområdet för stationen är det viktigt att busstrafiken planeras så att den kan fungera som matartrafik till tåget.</i>			
Utredning av den regionala trafiken i de prioriterade stråken för att eventuellt förstärka vid behov	0,0	0,0	0,0
<i>Vi ska påbörja översyn med utgångspunkt i de prioriterade stråken. Med trafikboksutslut som utgångspunkt ska vi följa upp och identifiera behov av förändringar i ett tidigt skede. Arbetet sker tillsammans med trafikföretagen och i dialog med kommunerna och Trafikverket.</i>			
Fortsatt utveckling av resande med företagskort genom projektet Hållbara resor	0,3	0,3	0,0
<i>Inom ramen för projekt Hållbara resor digitaliseras företagskortet. Lösningen kommer på sikt att minska administrationen och effektivisera hanteringen av korten. I en övergångsperiod kommer vi att behöva köra parallella system. För att minimera tiden kräver det att vi har en person som kan arbeta aktivt med att få arbetsgivaren att välja digitallösning istället för nuvarande lösning.</i>			
Ta fram ett upplägg för att utöka turtätheten i Sundsvalls tätort från 15 min till 10 min	0,0	-	-
<i>I och med december 2014 minskade turtätheten i off-peak i Sundsvallstättort från 10 till 15 min. Vi bedömer att det är önskvärt att återgå till tidigare turtäthet för att skapa en attraktivare tätortstrafik. Åtgärden kan innebära att kostnaderna för trafiken ökar på sikt.</i>			
Arbeta fram en stationslägesstrategi	-	0,5	-
<i>I tidigare planer har arbetet med att ta fram en stationslägesstrategi funnits med. Arbetet pausade i och med att projekt Koll 2020 aktualiserades och att det görs inom ramen för projekt Mittstråket. Eftersom Koll2020 inte blev av bör arbetet med att ta fram en stationslägesstrategi återigen prioriteras och medel avsättas.</i>			
Total kostnadsökning (exklusive extern projektfinansiering)	10,6	0,8	0,0

Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

Delmål:

Ökat antal resmöjligheter genom samverkan och innovation

Vi samverkar med de angränsande länen för att nå gemensamma lösningar för produktutbud, produktgiltighet och teknikutveckling samt kommunikation med resenärerna. Genom samverkan med den kommersiella trafiken ökar antalet resmöjligheter. Därför strävar vi efter gränslösa tekniska lösningar med öppna system i enlighet med nationella standarder.

Vi följer upp detta delmål genom att mäta följande indikatorer:

- Antalet resmöjligheter
- Är optiksläsare installerad på bussarna?

Särskilda åtgärder	2018	2019	2020
Utredning av snabbare busstrafik i och med att E14 Sundsvall-Blåberget blir 4-filig väg med hastighetshöjning till 100 km/h	-	-	0,6
I samverkan med de fyra nordligaste länen ta fram en plan för nästa generations biljett- och betalsystem <i>Åtgärden kan innebära en investerings- och driftskostnad på sikt.</i>	0,0	0,0	0,0
Biljettmaskiner <i>Vi ser ett behov av att köpa in ytterligare biljettmaskiner för att utrusta de bussar som idag saknar biljettmaskiner (t ex skolbussar). Åtgärden gör det möjligt att kunna nyttja skoltrafiken till den allmänna linjelagda trafiken.</i>	0,6	0,6	0,6
Biljettautomater Sundsvall <i>I väntan på att produkterna digitaliseras kan det finnas ett behov av att investera i biljettautomater i Sundsvall. Tanken är att på det sättet minska trycket på laddning ombord på buss vilket orsakar förseningar i trafiken.</i>	0,1	0,1	0,1
Biljettsamverkan med annat län och kommersiella aktörer <i>I dag trafikerar X-trafik med både buss- och tågtrafik till Sundsvall. Fram till och med 2011 ersattes X-trafik av dåvarande Västernorrlands Läns Trafik AB X-trafik för denna trafik. I och med bildandet av kommunalförbundet löpte avtalet ut och ett nytt avtal har inte upprättats vilket innebär att ersättning har uteblivit. Kostnaden finns redovisad under delmålet Vi ska öka resandet.</i>	0,0	0,0	0,0
Total kostnadsökning (exklusive extern projektfinansiering)	0,7	0,7	1,3

Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

Medarbetare

Övergripande mål:

Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång

Kommunalförbundets medarbetare utgör en viktig grund för att nå uppsatta mål. Genom tillräckliga och rätt kompetenser får vi förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på oss.

Väl kända mål som genomsyrar hela verksamheten bidrar till medarbetarnas engagemang.

Delmål:

Att målen är väl kända för medarbetarna

Väl kända mål som genomsyrar hela verksamheten bidrar till medarbetarnas engagemang.

Vi följer upp detta mål genom att mäta följande indikatorer:

- Nöjd medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (NMI)
- Utvärdering av medarbetarsamtal

Särskilda åtgärder	2018	2019	2020
Att införa en verksamhetsplaneringsprocess	0,0	0,0	0,0
<i>Vår interna verksamhetsplaneringsprocess är eftersläpande på grund av för lite resurser under en längre period. Vi kommer behöva ta in konsultstöd för att komma igång och hitta bättre rutiner för hur vi ska jobba med det interna planeringsarbetet.</i>			
Årlig personaldag med fokus på mål och verksamhetsstyrning	0,0	0,0	0,0
Total kostnadsökning (exklusive extern projektfinansiering)	0,0	0,0	0,0

Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

Delmål:

Att medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten

För att nå satta mål måste mål och medel harmonisera med varandra. Genom en tydlig planeringsprocess ges medarbetarna förutsättningar att på ett effektivt sätt prioritera sitt arbete för att bidra till måluppfyllelsen. Uppdraget till myndigheten utgår från kommunalförbundets styrdokument och direktionens beslutade ambitionsnivå.

Vi följer upp detta mål genom att mäta följande indikatorer:

- Nöjd medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (NMI)
- Sjuktal (%)

Särskilda åtgärder	2018	2019	2020
Utveckla planeringsprocessen	0,0	-	-
Kompetensutveckling (effektiva processer)	0,1	0,2	-
<i>Under 2017 pågår en översyn av förbundsordning och samarbetsavtal. Troligen kommer planeringsförutsättningarna att förändras som en följd av översynen. Därför finns behov av att förändra och arbeta igenom planeringsprocessen. I samband med det är det också viktigt att tillföra ökad kompetens in i organisationen..</i>			
Nöjd medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (NMI)	-	0,1	-
Total kostnadsökning (exklusive extern projektfinansiering)	0,1	0,3	0,0

Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

Ekonomi

Indexuppräknningar

Kostnaderna är beräknade utifrån budgeterad kostnadsnivå för 2017 med en indexuppräkning för 2018 - 2020. Trafikavtalen, vilka utgör grunden för majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen utifrån en avtalad indexmodell. En prognos för indexuppräknningen görs inför budgetåret och tas med i budgeten. Indexmodellen består främst av fyra delar; AKI (arbetskostnadsindex), KPI (konsumentprisindex), ITPI 29-30 (prisindex för inhemsk tillgång) samt PPI (oljeprisindex). Procentfördelningen mellan olika index i indexmodellen varierar mellan trafikavtalen. Indexmodellens utfall för 2016 hamnade mellan 5,0 procent och 5,5 procent från i jämförelse med basåret 2013.

Den särskilda persontrafiken justeras årligen med Färdtjänstindex enligt avtal. Övriga kostnader uppräknas utifrån KPI. Prognosen för 2018 baseras på ökningen mellan april 2015 och 2016 vilket är 1,0 procent. En stor del av administrativa kostnader består av drift och underhåll av olika system och räknas upp med 2,0 procent för att täcka kostnadsutvecklingen. Personalkostnader räknas upp med 2,7 procent för att täcka en avtalsenlig individuell lönerevision inom Kommunala företagens samorganisation, KFS samt ökade kostnader för kompetensutveckling och rekrytering. Enligt förbundsdirectionens beslut i februari 2015 justeras biljettintäkterna enligt KPI och för 2018 -2020 uppräknas intäkterna med 1,0 procent.

Uppräkningar	(%)
Trafikkostnader	3,0
SÄKO-trafiken	1,0
Administrativa kostnader	2,0
Personalkostnader	2,7
Biljettintäkter	1,0
Kommunala biljettsubventioner	1,0

Tabell: Beskrivning av föreslagna uppräknningar.

Resultatbudget

Belopp, mnkr	Budget 2016	Utfall 2016	Budget 2017	Plan 2018	Plan 2019	Plan 2020
Verksamhetens intäkter	139,9	142,8	128,6	129,9	131,2	132,5
Verksamhetens kostnader	-582,0	-593,9	-623,1	-655,1	-678,7	-692,9
Jämförelsestörande poster	0	0,3	0	0	0	0
Avskrivningar	-8	-8,1	-5,0	-6,1	-6,1	-6,1
Verksamhetens nettokostnader	-450,1	-458,8	-499,5	-531,4	-553,6	-566,5
Kommunala biljettsubventioner	1,0	76,8	111,8	112,9	114,0	115,2
Medlemsbidrag	449,1	382,0	387,7	418,4	439,6	451,3
Finansiella poster	0	0	0	0	0	0
Jämförelsestörande finansiella poster	0	0	0	0	0	0
Resultat före extraordinära poster	0	0	0	0	0	0
Extraordinära poster	0	0	0	0	0	0
Årets resultat	0	0	0	0	0	0

Långtidsplan 2018 – 2020

Utkast Långtidsplan

Ekonomisk redovisning Åtgärder 2018-2020

De planerade aktiviteterna för 2018 innebär en ökad trafikkostnad om 10,9 mnkr varav 9,8 mnkr är den planerade tätortsförändringen i Örnsköldsviks kommun.

Förändringar (mnkr)	Plan 2018	Plan 2019	Plan 2020
Förbättrad trafik Sollefteå kommun	0,0	3,0	0,0
Biljettsamverkan x-trafik	0,5	0,5	0,5
Anskaffning av el-buss i Kramfors	0,6	0,0	0,0
Ny tätortstrafik Ö-vik	9,8	0,0	0,0
Summa utökade trafikkostnader	10,9	3,5	0,5
Planering av upphandling av linje 40	-	0,1	0,0
Digitalisering av produkter	-	0,6	0,0
Marknadsföring förändrad tätortstrafik	0,2	0,2	-
Upphandling av en kontinuerlig resvaneundersökning	-	1,5	-
Handlingsplan för hur kollektivtrafiken ska främja social inkludering	0,2	-	-
Fortsatt utveckling resvärdskap	0,2	0,4	0,0
Utvärdera effekterna av ungdomskort i Ö-vik	0,2	-	-
Utreda och ta fram förslag på åtgärder för bytespunkter på statliga vägar och kommunala vägar	-	0,1	-
Planera för god kollektivtrafik för nya bostadsområden i Sundsvall	0,1	-	-
Utveckla former för att styra om sjukresor till den allmänna kollektivtrafiken	0,1	-	-
Utveckla alternativa lösningar för kollektivtrafik i glesbygd	-	1,0	0,0
Förstärkt linjenätsanalys i Sundsvall	0,5	-	-
Arbeta fram stationslägesstrategi	-	0,5	-
Utredning av snabbare busstrafik på E14	-	-	0,6
Kompetensutveckling	0,1	0,2	-
NMI mätning	-	0,1	-
Summa utökade administrativa kostnader	1,6	4,7	0,6
Samordning av sjukresor genom central organisation	2,8	0,0	0,0
Identifiera externa finansieringslösningar	-	0,8	0,0
Fortsatt utveckling av företagskort genom Hållbara resor	0,3	0,3	0,0
Summa utökade personalkostnader	3,1	1,1	1,0
Biljettmaskiner	0,6	0,6	0,6
Biljettautomater	0,1	0,1	0,1
Optiska läsare	0,4	0,4	0,4
Summa utökade avskrivningar	1,1	1,1	1,1
Summa totalt	16,7	10,4	2,2

Långtidsplan 2018 – 2020*Utkast Långtidsplan***Planeringsprocessen 2016**

28 april 2016 **Uppstartsmöte samverkansgruppen.**

Beskrivning av processen med Långtidsplanen och trafikförsörjningsprogrammet.

5 maj – 2 juni 2016 **Arbetsgruppsmöte**

Fem inledande möten kring Trafikförsörjningsprogrammet och Långtidsplanen utifrån olika stråk.

17 juni 2016 **Direktionsmöte**

Direktionen fastställde nya mål för kommunalförbundet som ska gälla för framtagandet av ett nytt trafikförsörjningsprogram samt Långtidsplan 2018-2020.

6 – 8 september 2016 **Arbetsgruppsmöte**

Två möten kring mål och struktur.

27 september 2016 **Forum för samhällsplanering Tema tillgänglighet**

Presentation av Thomas Wilhelm från Wilhelm och partners som gjort en granskning av tillgängligheten i kollektivtrafiken i Västernorrland.

28 september 2016 **Fördjupat möte kring tillgänglighet**

3 -5 oktober 2016 **Arbetsgruppsmöte**

Tre möten kring behov och utbud.

26 – 27 oktober 2016 **Arbetsgruppsmöte**

Två möten kring information och marknad.

22 -23 november 2016 **Arbetsgruppsmöte**

Två möten kring åtgärder.

Camilla Norberg, 070-231 83 20

Mötesplanering 2017

Arbetsutskottets möten	Förbundsdirektionens möten
09.30 – 16.00	09.30 – 16.00
17 mars	31 mars
7 juni	14 juni
12 oktober	26 oktober
1 december	15 december

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands länPostadress:
Box 114
872 23 KramforsBesöksadress:
Viktoriagatan 16Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11
www.dintur.seOrg. nr:
222000-2923Webb/e-post:
registrator@dintur.se

KRISHANTERINGSPLAN

FÖR KOMMUNALFÖRBUNDET
KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN I
VÄSTERNORRLANDS LÄN



DIN TUR

Innehållsförteckning

1. Krishanteringsplanens syfte	3
2. Kommunikation	3
3. Lagstiftning.....	3
4. Förberedelser för och verksamhet under extraordinära händelser i fredstid	3
Risk- och sårbarhetsanalys	3
Handlingsplan	3
Krisledningsnämnd.....	3
Geografiskt områdesansvar	3
Krisledningsgrupp.....	3
5. Larmning Krisledningsgrupp	4
6. Bedömning av situationen.....	4
7. Definition av extraordinär händelse.....	5
8. Krisledning	6
Genomförande	6
Logistik.....	6
Uthållighet	6
Överlämning.....	6
9. Mediakontakter	6
10. Riktlinjer vid olika händelser	7
Personalbiblioteket.....	7
11. Övning och utbildning.....	7
12. Revidering av krishanteringsplan.....	7
Mall Faktainsamling lägesbild Trafikolycka.....	8

Bilaga 1	Lägesbild Trafikolycka - mall
Bilaga 2	Lägesbild övriga händelser - mall
Bilaga 3	Telefonlista
Bilaga 4	Loggbok - mall
Bilaga 5	Ansvar krisledningsgruppen - mall

1. Krishanteringsplanens syfte

Krishanteringsplanens syfte är att klargöra roller, ansvar och uppgifter före, under och efter en allvarlig eller extraordinär händelse eller kris.

2. Kommunikation

I en händelse av krissituation och vid plötsligt inträffad händelse ska vår kommunikation fungera så att vi får ut aktuell information till rätt mottagare.

Vi ska i kommunikationen använda rätt avsändaradress, till resenärer och allmänhet kommunicerar vi Din Tur, i kontakt med andra myndigheter kommunicerar vi myndighetsnamnet Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län.

Vår kommunikation ska vara kort, koncis, faktabaserad och lättförståelig.

Vi spekulerar inte.

Hemsidan www.dintur.se är vår huvudsakliga externa informationskanal.

Extranätet extra.dintur.se är vår huvudsakliga interna informationskanal.

3. Lagstiftning

Krishanteringsplanen är framtaget med utgångspunkt från Lag (2006:544) om kommuners och landstings åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap, samt föreskrifter från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSBFS 2015:4 föreskrifter och allmänna råd om landstings risk- och sårbarhetsanalyser.

4. Förberedelser för och verksamhet under extraordinära händelser i fredstid

Risk- och sårbarhetsanalys

Förbundsdirektionen ansvarar för att fastställa en risk- och sårbarhetsanalys grundat en analys av händelser som kan inträffa inom kommunalförbundets ansvarsområde.

Handlingsplan

För varje mandatperiod ska en plan utarbetas för hur extraordinära händelser ska hanteras.

Krisledningsnämnd

Förbundsdirektionens arbetsutskott är tillika krisledningsnämnd.

Geografiskt områdesansvar

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län har inget eget geografiskt områdesansvar. Inom Västernorrland har primärkommunerna det geografiska områdesansvaret.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län ska inom sitt ansvar för den regionala kollektivtrafiken samverka och medverka i primärkommunernas samordning i planerings- och förberedelseskedet.

Krisledningsgrupp

Under kommunalförbundets krisledningsnämnd organiseras en krisledningsgrupp under ledning av myndighetschef.

Krisledningsgruppen ansvarar för kollektivtrafikmyndighetens förberedelser för och ledning av extraordinära händelser.

5. Larmning Krisledningsgrupp

När rapport om onormal händelse eller annan rapport som kan härledas till att en extraordinär händelse kommer in till kundtjänst, eller till annan befattningshavare ska myndighetens krisledningsgrupp omedelbart informeras.

1. I första hand ska administrativ chef Hans Fälldin larmas på 070-190 38 80

Om inte administrativ chef nås larmas övriga i myndighetens krisledningsgrupp, i turordning

2. Trafikchef Erik Hedlund 070-220 85 85
3. Myndighetschef Camilla Fahlander 070-648 28 36
4. HR-chef Berit Sjölander 070-336 25 30

Om krisledningsgruppen ska sammanträda och gruppens medlemmar inte befinner sig på samma plats, kallas till telefonmöte på

- 08 -215890,
- kod 073249,
- ordförandekod 823439.

6. Bedömning av situationen

Vid inkommen rapport som bedöms kunna vara en extraordinär händelse ska först en bedömning av situationen göras av den i krisledningsgruppen som först mottar informationen. Bedömningen ska leda till om det är en *Mycket allvarlig händelse* eller om det är en Allvarlig händelse eller om det är en Driftstörning, se kapitel 7.

Vid bedömningen analyseras källans trovärdighet, sannolikhet för händelsen samt möjlig händelseutveckling. Vid behov inhämtas ytterligare kompletterande information.

Om bedömningen visar att det är en *Mycket allvarlig händelse* eller om det är en *Allvarlig händelse* kallas krisledningsgruppen in enligt anvisningar i kapitel 7, kolumnen Åtgärd.

Beställningscentralen i Ånge har dygnet-runt verksamhet med kundservice och kontakter med trafikbolagen som kör linjelagd trafik och beställningstrafik, SÄKO. Det ger beställningscentralen en strategisk roll att se och analysera tidiga tecken som kan utvecklas till en extraordinär händelse.

Om krisledningsgruppen bedömer att situationen inte är en extraordinär händelse avslutas krisledningsgruppens sammanträde.

7. Definition av extraordinär händelse

En extraordinär händelse indelas in i två områden

a) Mycket allvarlig händelse

b) Allvarlig händelse

Driftstörningar är inte en extraordinär händelse

	Definition av krisläge	Åtgärd	Kommunikation
	Mycket allvarlig händelse Händelse som innebär att en eller flera personer i eller i anslutning till vår verksamhet skadats eller förolyckats. Mycket kraftig störning av viktiga samhällsfunktioner	Krisledningsgruppens medlemmar avbryter all annan verksamhet och samlas för att hantera uppkommen situation. Samverkan och samarbete med övriga aktörer i länet. Utse samverkanspersoner för deltagande i geografisk kommuns krisledningsstab. Inhämta information om händelsen. Bedöm händelsens utveckling, planera för uthållighet i ledningsarbetet.	Samordna informationen med den geografiska kommunens krisledningsinformation. Utforma Information anpassad för hemsida, app samt informationstavlor. Analysera om behov av kontakt med anhöriga. Uppdatera kontaktuppgifter på anställda.
	Allvarlig händelse Händelser i vår trafik där resenär eller resenärer skadats. Kraftiga störning av viktiga samhällsfunktioner Allvarliga händelser som riskerar eller kan utvecklas till en Mycket allvarlig händelse och som därför kräver extra beredskap.	Myndighetschefen beslutar om krisledningsgruppen ska sammanträda. Samverkan och samarbete med övriga aktörer i länet. Inhämta information om händelsen. Bedöm händelsens utveckling, planera för uthållighet i ledningsarbetet.	Samordna informationen med geografiskt ansvarig kommun trafikbolag. Utforma Information anpassad för hemsida, app samt informationstavlor. Analysera om behov av kontakt med anhöriga. Uppdatera kontaktuppgifter på anställda.
	Driftstörning Funktion som drabbas av någon form av driftstörning kräver ingen insats av krisledningsgrupp.	Inget behov av krisledningsgrupp. Hanteras enligt fastställd ledningsorganisation	Utforma Information anpassad för hemsida, app samt informationstavlor.

8. Krisledning

Genomförande

Krisledningsgruppen sammanträder normalt i Konferenssal 1 på kansliet i Kramfors.

Arbetet leds av myndighetschef.

När Myndighetschefen inte är tillgänglig eller vilar ska en ersättare utses som har myndighetschefsmandat.

Myndighetschefen fastställer under vilka förutsättningar och händelseutvecklingar hon ska kallas in under ett vilopass.

Om inte myndighetschefen utsett sin ersättare träder i turordning administrativ chef, trafikchef, HR-chef in som t.f. myndighetschef.

Krisledningsgruppens bedömningar och beslut dokumenteras.

Logistik

Vid behov hyrs hotellrum på Hotell Kramm för behov av vila, då krisledningsarbetet pågår längre tid och det är viktigt med närhet till krisledningsgruppens sammanträdeslokal.

Måltider intas i centrala Kramfors. Vid behov används cateringtjänster.

Uthållighet

Krisledningsgruppen indelar efter den första analysen av situationen sitt arbete så att någon i gruppen alltid vilar, i syfte att genomföra en uthållig krisledning under längre tid, ett eller flera dygn.

Administrativ chef ansvarar för att utforma scheman på tjänstgöring och vilopass.

Krisledningsgruppen förstärks genom att ytterligare personer kallas, efter en bedömning av vilka kompetenser som behövs och hur omfattande uppgifter som ska utföras.

Överlämning

Överlämning av aktuellt läge, genomgång av fattade beslut mellan avgående och pågående arbetslag ska genomföras under ledning av myndighetschef.

9. Mediakontakter

Informationsansvarig internt och externt är Administrativ chef.

Det viktigaste att förmedla initialt är:

- Vad som hänt
- Händelsens omfattning
- Händelsens konsekvenser
- Vidtagna åtgärder
- Planerade åtgärder
- Kontaktpersoner i organisationen
- Var och när ny information ges

10. Informationstjänst

Beställningscentralen ansvarar för att lägga ut och uppdatera aktuell information på Din Tur hemsida samt lägga ut information om trafikstörningar på skyltar på bytespunkter och resecentrum.

11. Riktlinjer vid olika händelser

Angränsande län

Vid extraordinär händelse informeras samtliga angränsande läns kollektivtrafikmyndigheter om händelseutvecklingen

Kundtjänst

Vid behov av förstärkning av kundtjänst uthållighet kontakts i första hand Länstrafiken i Västerbotten.

Personalbiblioteket

För hantering av olika uppkomna situationer se Personalbiblioteket som finns på Extranätet.

Krisinformation.se

Krisinformation.se är en nationell webbportal för krisinformation där invånare får information om hur samhället hanterar kriser. Bakom informationen står ansvariga myndigheter och denna ska vi använda som ett komplement till den egna webbplatsen vid en kris, om Myndighetschefen så beslutar. Vid en kris samverkar ofta flera myndigheter och organisationer och det kan vara svårt för invånare att veta vem som kan ge svar på olika frågor. Vid en allvarlig händelse skapas därför en särskild krissida på krisinformation.se där allmänheten får en översiktlig bild av vad som har hänt och vägledning för att snabbt hitta den information de söker genom länkning till de aktörer som hanterar krisen.

12. Övning och utbildning

Ambition är att genomföra övning och utbildning i krishantering varje mandatperiod.

13. Revidering av krishanteringsplan

Krishanteringsplanen revideras varje mandatperiod samt vid behov.
Krishanteringsplanen fastställs av myndighetschef.

Bilaga 1

Mall Faktainsamling lägesbild Trafikolycka

Larm från		Kl	Tel	
Vad har hänt kort beskrivning				
Tid/datum		Plats (täckande)		
Linje				
Körning				
Trafikområde				
Fanns resenärer i bussen	Ja	Nej	Antal	
Skadade i bussen	Ja	Nej	Antal med lindriga skador	Antal med svåra skador
Omkomna resenärer i bussen	Ja	Nej	Antal	
Förarens status				
Föraren omhändertagen/förd till				
Skadade utanför bussen	Ja	Nej	Antal med lindriga skador	Antal med svåra skador
Omkomna utanför bussen	Ja	Nej	Antal	
Skadade förda till sjukhus			Telnr	
Materiella skador	Ja	Nej	Anteckningar	
Kontaktperson Trafikföretag			Tel	
Trafikföretagets personal på Olycksplatsen			Tel	
Mediefrågor inom Trafikföretaget			Tel	
Trafikföretaget kontaktat oroliga/anhöriga, samt Polis			Ja	Nej
Status fordon				
Märke/årsmodell/typ				
Besiktigad				
Däckstatus	Bedömning		Allvarlig händelse	
Färdskrivare			Mindre händelse	

Bilaga 2

Mall faktainsamling för lägesbild

Detta har hänt

Händelsens omfattning

Händelsens konsekvenser

Vidtagna åtgärder

Planerade åtgärder

Bedömning av händelsens allvar

Mycket allvarlig händelse	
Allvarlig händelse	
Driftstörning	

Kontakter (*tagna och planerade*)

När och av vem ges mer information

Eventuellt budskap

Lägesbild skapad av (*namn – klockslag - telefonnummer*)

Telefonlista

Funktion/namn	Mail	Telefon
Kundtjänst/trafikupplysning Din Tur Ånge	kundservice@dintur.se	0771-100110
Din Tur Kramfors	registrator@dintur.se	0612- 84100
Arbetsmiljöverket anmälan arbetsskada	https://anmalarbetsskada.se/	
Trafikledning Nobina Camilla Nordlund	camilla.nordlund@nobina.se	070-1872992
Jour/press Nobina		08-41065310 08-41065839
Trafikledning Mittbuss Peder Tarberg	peder.tarberg@bybergnordin.se	010-7220378
Jour/press Mittbuss	peder.tarberg@bybergnordin.se	010-7220378
Medlemskommuner - Örnsköldsvik - Kramfors - Sollefteå - Härnösand - Timrå - Sundsvall - Ånge	kommunen@ornskoldsvik.se kommun@kramfors.se kommun@solleftea.se kommun@harnosand.se timra.kommun@timra.se sundsvalls.kommun@sundsvall.se ange@ange.se	0660-88 000 0612-80 000 0620-68 20 00 0611-34 80 00 060 - 16 31 00 060 – 19 10 00 0690-250 100
Företagshälsovården - Ädalshälsan, Kramfors - Preserva, Ånge	info@adalshalsan.se info@priserva.se	0612-84250 0690-124 30
Kundtjänst/trafikupplysning Din Tur Ånge	kundservice@dintur.se	0771-100110
Din Tur Kramfors	registrator@dintur.se	0612- 84100
Landstinget Västernorrland	landstinget.vasternorrland@lvn.se	0611 - 80000
Länsstyrelsen	vasternorrland@lansstyrelsen.se	0611-34 90 00
Polis	registrator.nord@polisen.se	112 vid larm 114 14 övriga ärenden

Bilaga 4

Loggbok

Upprättad av:

Datum:

Nr	Tid	Från	Till	Innehåll	Åtgärder	Anmärkning
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						

Mall Ansvar Krisledningsgruppen

Befattning

Namn

Telefon

Krisledare

Informations-
ansvarig

Ansvarig för stöd/
resurser

Ansvarig för
information till
drabbade/anhöriga

Handläggare
Yvonne Öberg**Datum**
2016-12-08**Diariennr**
15/00174

Fakturahantering, kontroll av attest

Hur internkontrollen har genomförts

Denna internkontroll har kartlagt och granskat kommunalförbundets flöde av leverantörsfakturer samt hur granskning och attest av leverantörsfakturer hanteras.

Enligt styrdokument Delegationsordning Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland (fastställd 2016-06-17), rubrik Ekonomiärenden, är det myndighetschef (MC) som är bemyndigad till attest och fakturahantering med rätt att vidaredelegera till trafikchef (TC) samt administrativ chef (AC).

Fakturahantering av leverantörsfaktura

Hanteringen av myndighetens leverantörsfakturer är i nuläget i huvudsak manuell, vilket gör att det kan vara omständigt att spåra var viss faktura befinner sig i fakturaflödet. Varje leverantörsfaktura granskas, konteras och signeras av beställaren/utanordnaren. Själva attesten av varje enskild leverantörsfaktura görs först i samband med momentet Skapa utbetalningsförslag, där också underlag för utbetalningsförslaget signeras. – se bilaga 1.1 Flöde Fakturahantering 2016, som beskriver nuvarande flöde.

Kontroll av attest

Vid kontroll av attester på leverantörsfakturer, har granskning skett av 100 slumpvis utvalda fakturer avseende 2016, där samtliga konstateras vara attesterade av antingen MC, TC eller AC.

Sammanfattande bedömning

Frågeställningar:

- 1. Uppfyller hanteringen av kommunalförbundets leverantörsfakturer en god ordning?**
Enligt nuvarande arbetssätt och systemstöd uppfyller hanteringen en godkänd nivå avseende god ordning. Det finns dock utrymme för förbättringar
- 2. Har attestordningen uppfyllts enligt styrdokumentet?**

TJÄNSTESKRIVELSE

Internkontroll 2016
Bilaga 1

Ja, det är uppfyllt, men det finns utrymme för förbättring. I nuläget sker attest i samband med att utbetalningsförslag skapas.

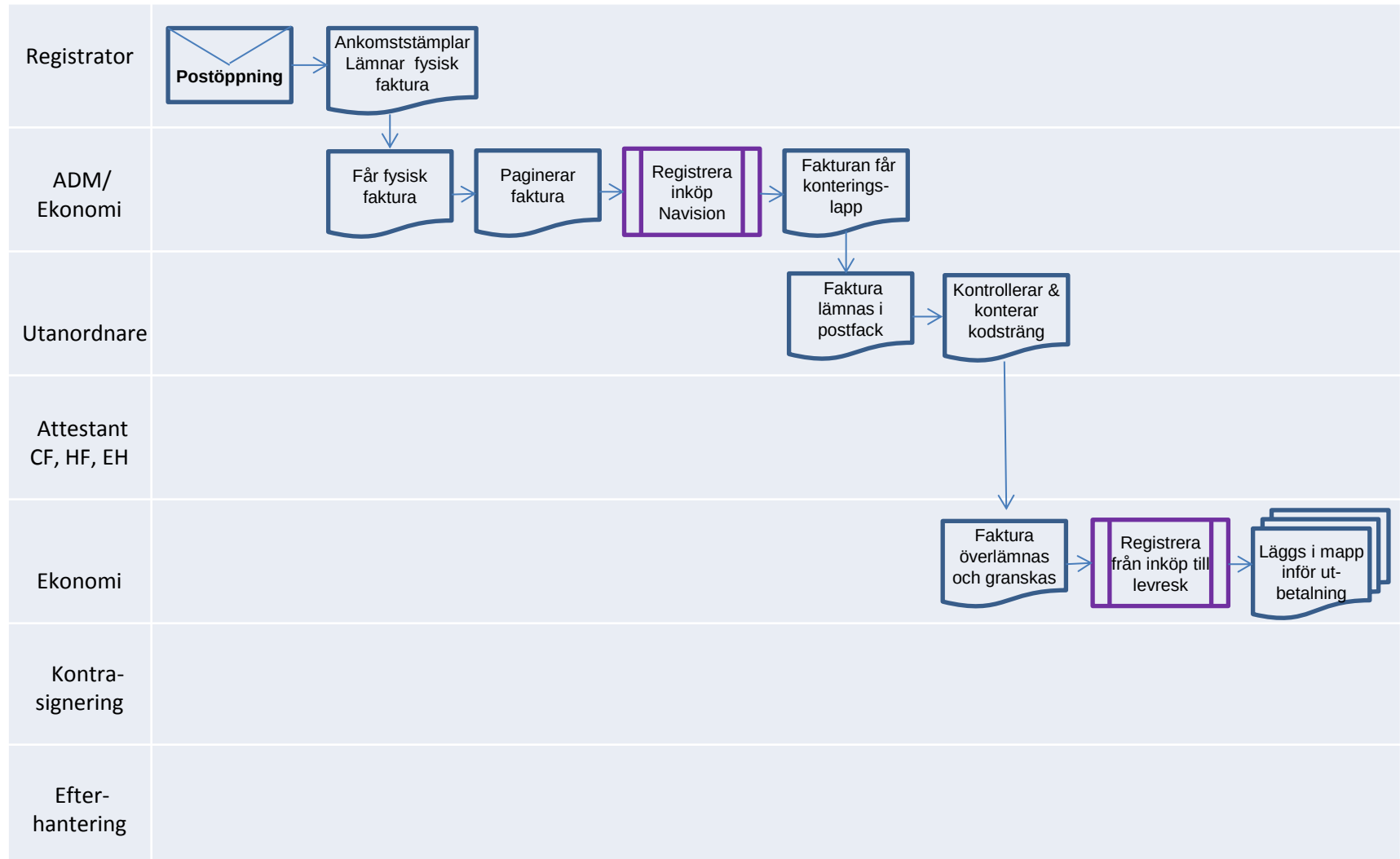
Förslag på åtgärd

Under 2016 har behov att se över fakturahantering av leverantörsfakturor aktualiserats. En faktor för att kunna gå vidare är att befintligt ekonomisystem Navision uppgraderas. Ett projekt pågår med Pernilla Löfgren som beställare och Inge Bodin (extern) som projektledare. Den tidplan som satts är att det ska ske skyndsamt efter att årsbokslut för 2016 genomförts i mars 2017.

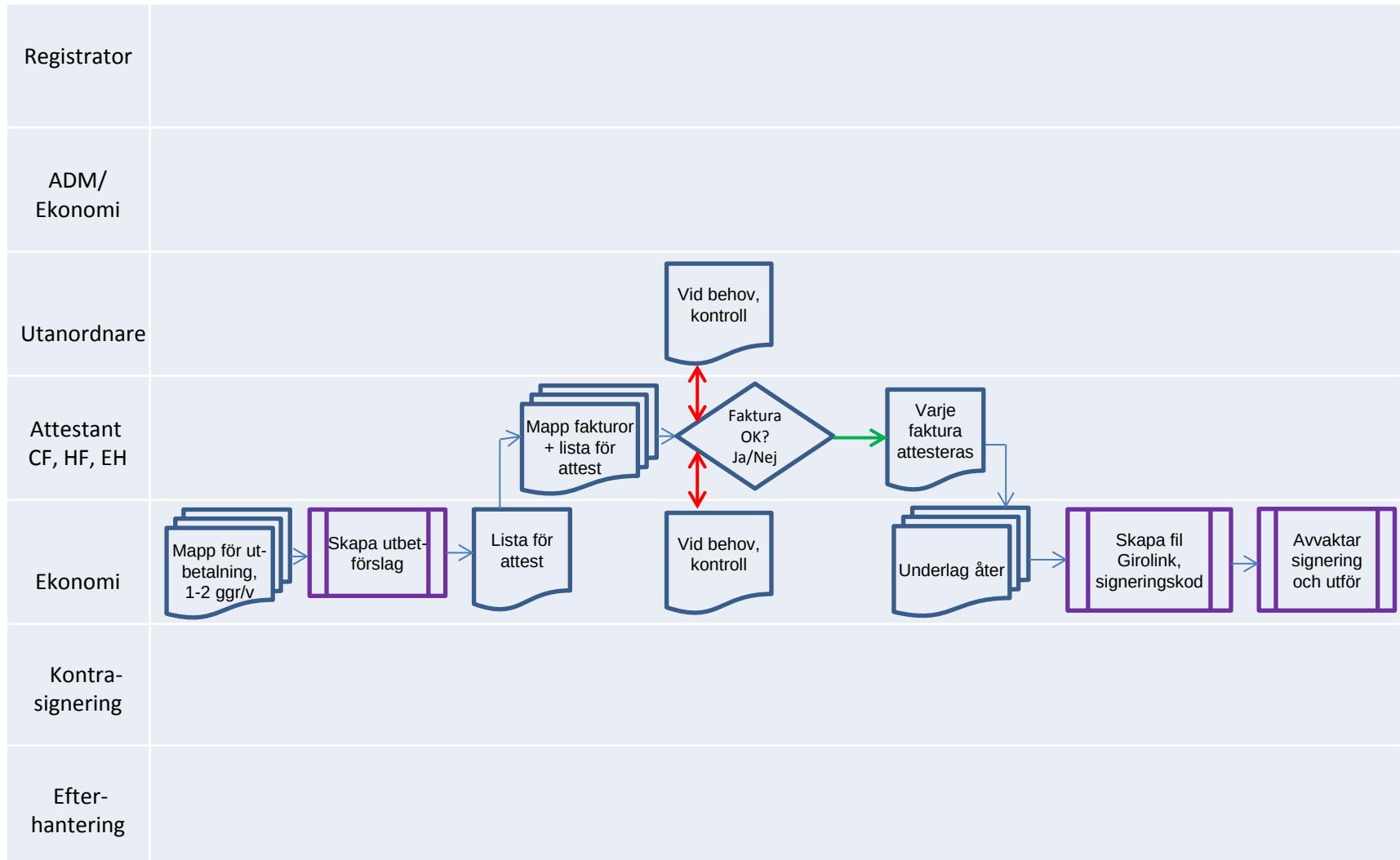
Parallellt med uppgradering har underlag tagits fram för kriterier till en direktupphandling av tjänst **Fakturahantering – scanning** som ett förssystem till Navision. Ett tänkt scenario av framtida hantering av leverantörsfakturor framgår av bilaga 1.2 **Flöde Fakturahantering 2017**. Det finns dock ett val om man ska scanna fakturor internt eller köpa även den tjänsten.

I samband med det arbetet bör även en genomlysning ske av inköpsrutiner med värdetrappa, av varor och tjänster och om det svarar mot kommunalförbundets styrdokument, rubrik Upphandling och inköp. Dels till följd av förändrat lagrum i Lag 2016:1145 om offentlig upphandling (LOU) samt Lag 2016:1146 om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF), dels för att bättra tillämpa riktlinjer samt de krav på dokumentation som finns vid direktupphandling av varor och tjänster.

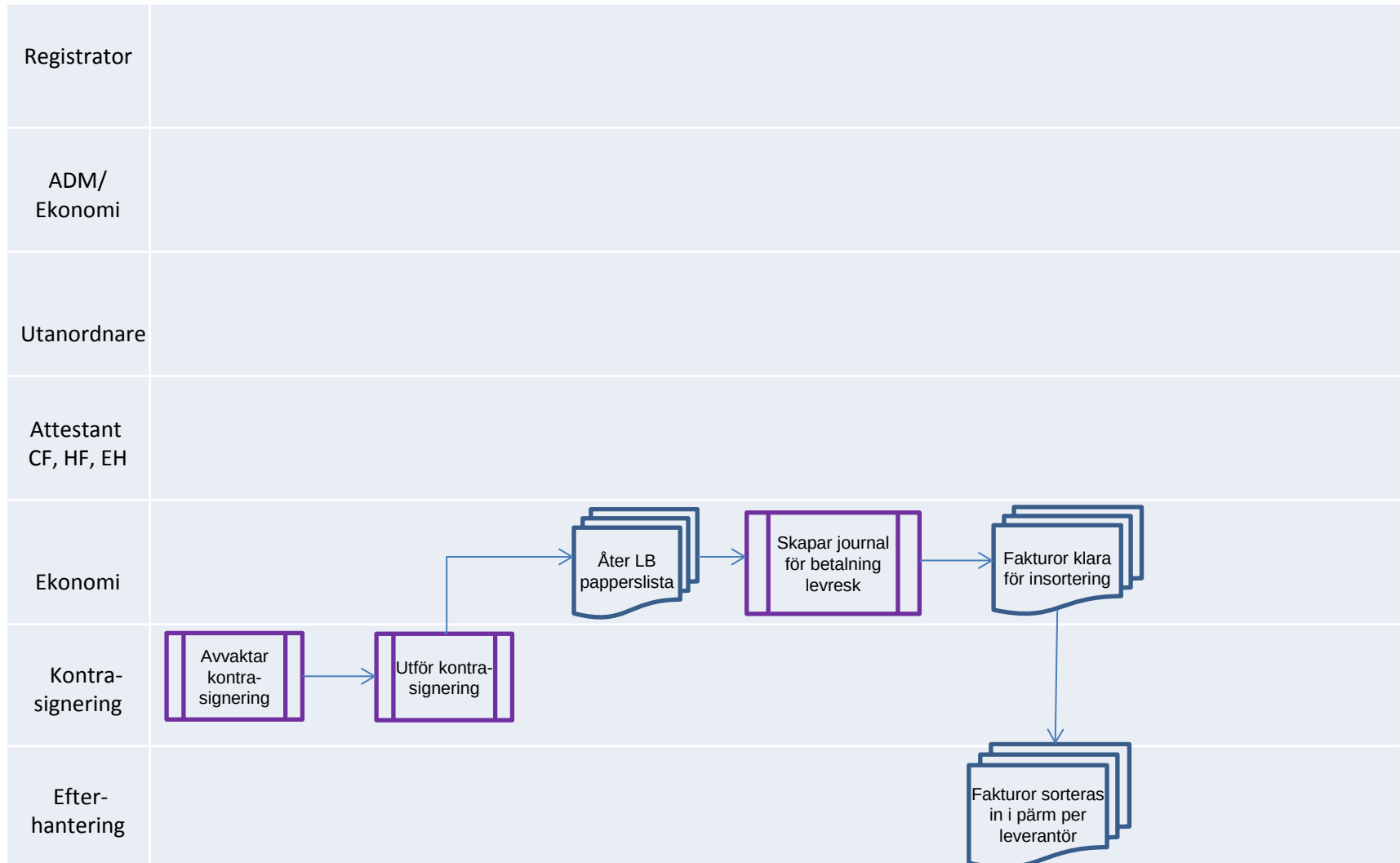
Flöde Fakturahantering 2016



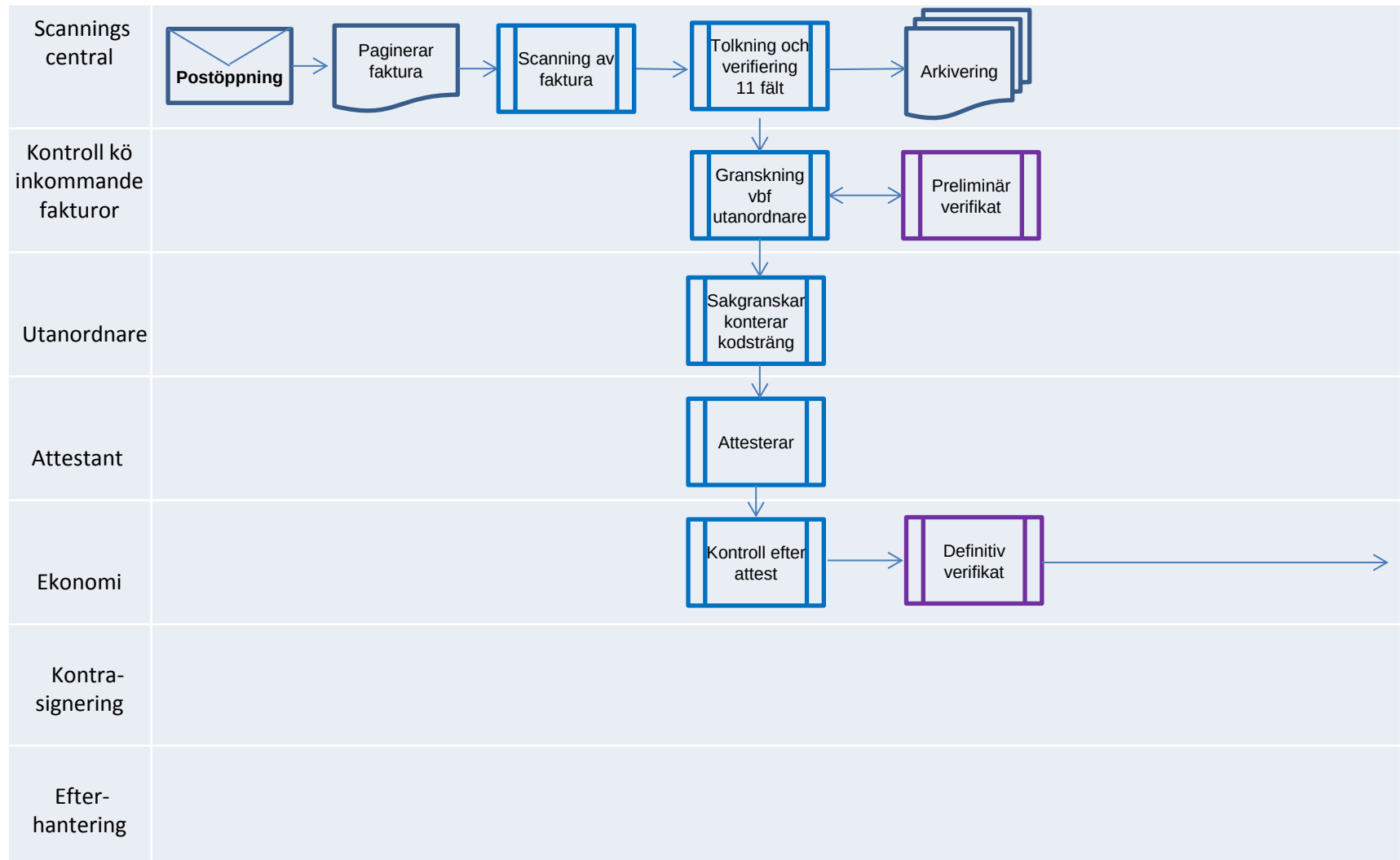
Flöde Fakturahantering 2016



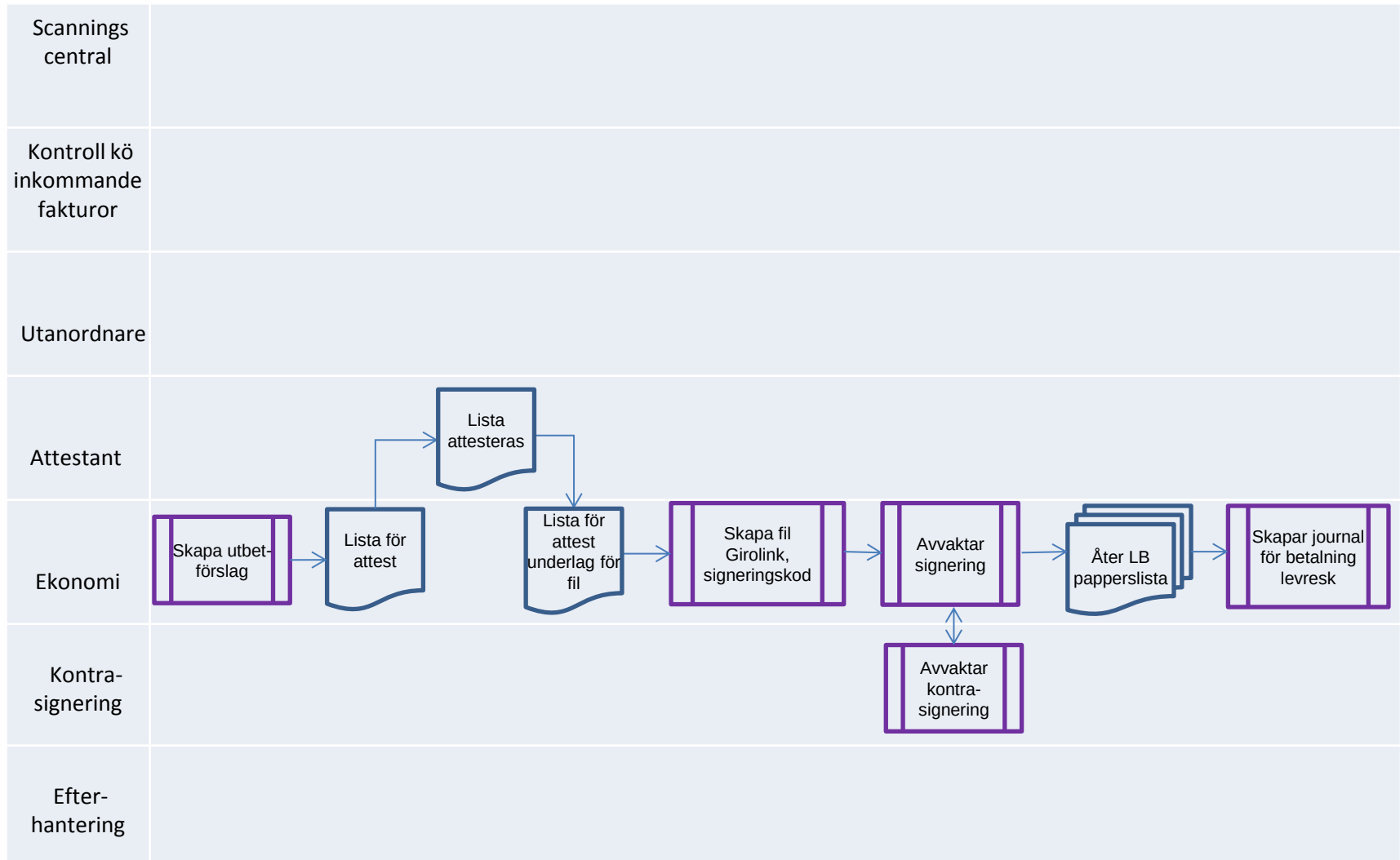
Flöde Fakturahantering 2016



Flöde Fakturahantering 2017



Flöde Fakturahantering 2017



Handläggare
Hans Fälldin**Datum**
2017-03-07**Diariernr**
15/00174

Förbundsdirectionens protokoll, kontroll av beslut i varje ärende och delgivning av protokoll inom stipulerad tid

Hur internkontrollen har genomförts

Denna internkontroll har granskat förbundsdirectionens protokoll från samtliga sammanträden under 2016 avseende att det i varje beslutsärende finns ett protokollfört beslut. För granskningen av beslutsmeningarna har kommunallagen (1991:900) använts som stöd.

Beslutsformuleringens lydelse har analyserats så att det är ett beslut som är entydigt och möjligt för myndigheten att verkställa och återredovisa, samt visar att förbundsdirectionen mottagit delgiven information.

Därutöver har granskning utförts av att protokollen har delgivits enligt vad som anges för kommunalförbund i kommunallagen (1991:900)

Förbundsdirectionens protokoll

Förbundsdirectionen har haft tre protokollförda sammanträden under 2016

- 18 mars
- 17 juni samt
- 21 oktober

TJÄNSTESKRIVELSE

Internkontroll 2016

Bilaga 2

Sammanställning av synpunkter på beslut i förbundsdirektionens protokoll 2016

Ärende	Beslut/ Kommentar	Beskrivning
Dir 02-16 Långtidsplan 2017-2019	Att återremittera Långtidsplan 2017-2019	Kommunallagen (1991:900) 5 kap. Fullmäktige 36 § Ett ärende ska bordläggas eller återremitteras, om det begärs av minst en tredjedel av de närvarande ledamöterna. Enkel majoritet krävs dock om ärendet tidigare bordlagts eller återremitterats på begäran av en minoritet. För bordläggning eller återremiss i fråga om val krävs enkel majoritet. Ett ärende om extra val ska dock alltid bordläggas första gången det tas upp till behandling. Motiveringen till ett beslut om återremiss ska bestämmas av de ledamöter som begärt återremittering. Vid flera motiveringar får ordföranden pröva vilken motivering som biträds av minst en tredjedel av de närvarande ledamöterna. Lag (2010:1414). 37 § Ett bordlagt ärende skall behandlas på fullmäktiges nästa sammanträde, om fullmäktige inte beslutar något annat.
	Kommentar	Motiveringen till ett beslut om återremiss ska bestämmas av de ledamöter som begärt återremittering enligt 36§. Denna motivering saknas i beslutet. Tidpunkt för ärendets nästa beredning i förbundsdirektionen framgår inte, enligt 37§ ska ett bordlagt ärende tas upp på nästa sammanträde, det finns ingen styrning i KL när ett återremitterat ärende ska upp för nästa beredning i beslutande instans. Beslutet saknar beslut om ärendets vidare beredning i förbundsdirektionen

TJÄNSTESKRIVELSE

Internkontroll 2016

Bilaga 2

Protokoll 2016-06-17	p 7. p 8. p 9. p12. p13.	Fem informationspunkter i protokollet från 17 juni 2016 saknar beslutsmening om att informationen är delgiven eller att informationen läggs till handlingarna
	Kommentar	Varje ärende skall ha en beslutsmening, även informationsärenden som bekräftelse på att förbundsdirektionen tagit del av informationen.
Dir 14-16 Biljettsamverkan	<u>att</u> återremittera beslutet om Biljettsamverkan till arbetsutskottet för handläggning till nästa möte	Kommunallagen (1991:900) 36 § Motiveringen till ett beslut om återremiss ska bestämmas av de ledamöter som begärt återremittering.
	Kommentar	Motiveringen till ett beslut om återremiss ska bestämmas av de ledamöter som begärt återremittering enligt KL 36 §. Denna motivering saknas i beslutet.
Protokoll 2016-10-21	p 6. p12. p13. p 14.	Fyra informationspunkter i protokollet från 21 oktober 2016 saknar beslutsmening om att informationen är delgiven eller att informationen läggs till handlingarna.
	Kommentar	Varje ärende skall ha en beslutsmening, även informationsärenden som bekräftelse på att förbundsdirektionen tagit del av informationen.
Dir 28-16 Biljettsamverkan	<u>att</u> Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län som blivande ägare...	Myndighetsnamnet är Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län
	Kommentar	Myndighetsnamnet ska inte skrivas ut i förkortad eller förändrad form när det används i formella sammanhang.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

TJÄNSTESKRIVELSE

Internkontroll 2016
Bilaga 2**Tillkännagivande av justering av förbundsdirektionens protokoll**

I kommunallagens kapitel 3 framgår av § 28 att kommunalförbundets förbundsordning skall ange var förbundets kungörelser och andra tillkännagivanden skall anslås. Av kommunalförbundets *Förbundsordning* (2012-01-01), kapitel 16 *Tillkännagivande av justering av protokoll m m* framgår att

"Kungörelser, tillkännagivanden om justering av protokoll och övriga tillkännagivanden ska anslås på förbundets anslagstavla."

Kommunalförbundets anslagstavla finns i anslutning till receptionen på myndighetskansliet i Kramfors.

Enligt kommunallagens 5 kapitel framgår av

61 § Ett protokoll skall justeras senast fjorton dagar efter sammanträdet på det sätt som fullmäktige har bestämt.

62 § Senast andra dagen efter det att protokollet har justerats skall justeringen tillkännages på anslagstavlan. Av tillkännagivandet skall framgå var protokollet finns tillgängligt samt vilken dag det har anslagits. Tillkännagivandet får inte tas bort från anslagstavlan före utgången av den tid som gäller för överklagande enligt 10 kap. 6 § första stycket.

Bevis om anslagsdagen skall tecknas på protokollet eller utfärdas särskilt.

Sammanställning av synpunkter på tillkännagivande av justering av förbundsdirektionens protokoll

Samtliga protokoll har justerats inom 14 dagar och delgivits genom att anslås på kommunalförbundets anslagstavla samma dag som justering av protokollen genomfördes.

Sammanfattande bedömning*Frågeställningar*

- 1. Har förbundsdirektionen fattat beslut i varje ärende under sammanträdena 2016 som tydligt meddelar direktionens vilja som grund för verkställighet och uppföljning av beslut.**

Förbundsdirektionen har i huvudsak fattat beslut i varje beslutsärende på ett korrekt sätt. I två fall vid beslut om återremiss saknas motiven till beslut om återremiss, samt i ett av beslut om återremiss saknas tidpunkt för när ärendet ska återkomma till direktionen för ny beredning.

I nio informationsärenden saknas beslutsmening som visar att förbundsdirektionen mottagit informationen.

TJÄNSTESKRIVELSE

Internkontroll 2016

Bilaga 2

2. **Har förbundsdirektionens protokoll justerats inom 14 dagar efter sammanträdet?**
Ja, vid samtliga tre tillfällen
3. **Har protokollen anslagits på kommunalförbundets anslagstavla senast andra dagen efter att protokollet justerats?**
Ja, vid samtliga tre tillfällen

Policy**DIN TUR**
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län**Datum**
2015-08-26**Diarienummer**
15/00174

Policy internkontroll fastställd av: <i>Förbundsdirektionen Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län</i>	Dokument: <i>Policy Internkontroll</i>
Behandlad vid: <i>Förbundsdirektionens sammanträde 2015-09-30</i>	Ersätter dokument: <i>Internkontrollplan (2013-04-26)</i>

Policy Internkontroll

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

Innehåll

Policy för internkontroll.....	3
INTERNKONTROLL.....	3
Övergripande mål med intern kontroll.....	3
Vad är intern kontroll?.....	3
Ansvar för internkontroll	4
Styrningen och kontrollen ska vara betryggande	4
Styrningen och kontrollen ska löpande förbättras	5
Styrningen och kontrollen ska vara ändamålsenlig	5
Verksamheten ska vara effektiv, laglig och ekonomisk.....	5
Styrdokument för intern kontroll	6
Årscykel för internkontroll.....	6
Internkontrollplan.....	6
Riskanalys.....	7
Genomförandet av en väsentlighets- och riskbedömning	7
Återredovisning av internkontrollpunkt	7

Policy

Policy för internkontroll

Policy för internkontroll fastställs av förbundsdirektionen.

Policyn för internkontroll anger bakgrund och syftet med den interna kontrollen, samt ansvarsfördelningen mellan förbundsdirektion och myndighetschef.

Policyn anger förbundsdirektionens styrningar för hur den interna kontrollen ska utföras.

Policyn för internkontrollplan bör utvecklas och förändras i takt med att verksamhets- och ekonomistyrning förändras.

Policyn ska ligga till grund för Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns internkontrollarbete (nedan benämnd myndigheten)..

INTERNKONTROLL

Övergripande mål med intern kontroll

Intern kontroll har som mål att ledningen för myndigheten ska säkerställa de verksamhetsmässiga och ekonomiska mål, som förbundsdirektionen fastställt.

Internkontrollen omfattar såväl de politiska som de verksamhetssystem och rutiner som används för att styra myndighetens verksamhet och ekonomi.

Vad är intern kontroll?

Av kommunallagens 3. kapitel 21 § framgår att :

Om inget annat sägs eller följer av bestämmelserna om kommuner och landsting i denna lag, gäller dessa i tillämpliga delar även för kommunalförbund. Lag (1997:550).

Av kommunallagens 6. kapitel framgår att

Nämndernas ansvar för verksamheten

7 § Nämnderna skall var och en inom sitt område se till att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige har bestämt samt de föreskrifter som gäller för verksamheten.

De skall också se till att den interna kontrollen är tillräcklig samt att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt.

Policy

I myndighetsförordningen (2007:515) som gäller för förvaltningsmyndigheter under regeringen, anges följande om intern kontroll

Myndighetens ledning ska säkerställa att det vid myndigheten finns en intern styrning och kontroll som fungerar på ett betryggande sätt

Ekonomistyrningsverket har utformat en handledning för ansvaret för intern styrning och kontroll (ESV 2012:46) vilken till delar återges nedan. Handledningen kan läsas av alla myndigheter som stöd för sin utformning av den interna kontrollen.

Ansvar för internkontroll

Kommunallagen anger kortfattat lagstiftarens avsikt för intern kontroll, utan att särskilt beröra kommunalförbund med förbundsdirection. Tolkningen av kommunallagens intention är att förbundsdirectionen ansvarar för att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som förbundsdirectionen själva har bestämt samt de föreskrifter som gäller för kommunalförbundet. Förbundsdirectionen ska också se till att den interna kontrollen är tillräcklig samt att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt. Det är förbundsdirectionen som har ansvaret för det finns direktiv för hur intern kontroll ska utföras och som fastställer vilka internkontrollpunkter som ska granskas varje verksamhetsår.

Det är myndighetschefen som på förbundsdirectionens uppdrag verkställer beslut och vidtar åtgärder för att säkerställa att den interna styrningen och kontrollen är betryggande. Riskanalys, kontrollåtgärder och uppföljning är löpande verksamhet, som myndighetschefen ansvarar för.

När förbundsdirectionen har fattat sina beslut är det myndighetschefen som ska verkställa dem. Myndighetschefen delegerar uppgifter enligt den ansvarsfördelning som finns inom myndigheten för att verkställa besluten, men det är fortfarande myndighetschefen som är ansvarig inför förbundsdirectionen.

Styrningen och kontrollen ska vara betryggande

Den interna styrningen och kontrollen ska med rimlig säkerhet säkerställa att myndigheten fullgör sina uppgifter, når sina mål och hanterar sina uppdrag. Förutsättningar för en betryggande intern styrning och kontroll ges i en organisation där beslutanderätt och arbetsfördelning är delegerad inom verksamheten, och där det finns tydliga regler och rutiner för verksamheten. Med de förutsättningarna kan förbundsdirectionen förlita sig på att det system som finns för att planera, genomföra och följa upp verksamheten ger en rättvisande och tillförlitlig bild.

Policy

Styrningen och kontrollen ska löpande förbättras

Förbundsdirektionen har ansvar för att arbetet med den interna styrningen och kontrollen ständigt utvecklas. I detta förbättringsarbete behöver förbundsdirektionen ta hänsyn till sin specifika verksamhets karaktär. Detta påverkar både vilka risker ledningen kan acceptera och hur arbetet med intern styrning och kontroll utformas.

Styrningen och kontrollen ska vara ändamålsenlig

Intern styrning och kontroll är en naturlig del av verksamhetsstyrningen. Intern styrning och kontroll påverkar utformningen av myndighetens organisation genom hur arbetet är fördelat inom myndigheten, hur ansvar och befogenheter delegeras samt hur ärenden handläggs.

En ändamålsenlig intern styrning och kontroll ger förutsättningar för att verksamheten drivs på ett effektivt sätt och att uppsatta mål nås med önskat resultat. Inom ekonomiadministrationen kan brister och ofullständigheter i redovisningen, ekonomiska rapporter och beslutsunderlag motverkas. Med en god intern styrning och kontroll kan misstag förebyggas och oegentligheter upptäckas.

Verksamheten ska vara effektiv, laglig och ekonomisk

Innebörden att verksamheten bedrivs effektivt är att den ofta eller snabbt når sitt resultat ändamålsenligt och resurssnålt. Effektivitet är att göra på rätt sätt, i rätt tid till rätt antal och med rätt kvalitet. Att hushålla väl innebär att ärenden ska handläggas så resurseffektivt som möjligt.

Att verksamheten följer gällande rätt är ett annat uttryck för regeringsformens bestämmelse om att den offentliga makten utövas under lagarna. Av förvaltningslagen framgår att säkerheten inte ska eftersättas. Det innebär att rättssäkerhet är överordnat styrning.

Intern kontroll ska utföras inom alla delar av organisationen. Den kan ses som en del av systemet för styrning och ledning.

Intern kontroll och styrning kan ge ett svar på frågorna:

Vet vi vart är vi på väg?

Hur vet vi att vi är på väg dit?

Vilka hinder finns för att komma dit?

Vilka förändringar måste vi vidta för att nå dit vi vill?

Internkontroll är en metod för att säkerställa att myndighetens färdriktning är den rätta och att tempot i rörelsen innebär att uppsatta mål nås på utsatt tid.

Policy

Styrdokument för intern kontroll

För förbundsdirektionens ledning och styrning av intern kontroll ska det finnas en policy för intern kontroll.

För varje års internkontroll ska förbundsdirektionen besluta om en internkontrollplan innehållande internkontrollpunkter.

Efter genomförd internkontroll ska myndigheten utarbeta en rapport till förbundsdirektionen som redovisar resultatet.

Årscykel för internkontroll

Händelse	Tidpunkt
Översyn av policy för internkontroll	Tidig höst, vid behov
Fastställande av internkontrollplan för nästkommande år	Sista förbundsdirektionsmötet för året
Tidpunkt för genomförande av internkontroll	1 januari-31 december
Redovisning av förgående års internkontroll	Före halvårsskiftet året efter kontrollåret

Internkontrollplan

Inför varje år ska förbundsdirektionen fastställa vilken internkontroll som ska genomföras nästkommande år.

Vid utformande av internkontrollpunkter ska en riskanalys genomföras och ligga till grund för valet av kontrollpunkter. Antalet kontrollpunkter kan variera mellan åren. En kontrollpunkt kan återkomma flera år i rad om riskanalysen resulterar i det.

Antalet kontrollpunkter per år bör vara hanterbart så att kontrollen kan göras med rimlig arbetsinsats och resursåtgång.

Policy

Risakanalys

Som metod att identifiera de internkontrollpunkter som är mest angelägna att utvärdera ska en riskanalys genomföras.

Genomförandet av en väsentlighets- och riskbedömning

1. Kartlägg vilka risker som finns.
2. Bedöm konsekvensen av att risken inträffar, indelat i fyra (1-4) steg.
3. Bedöm sannolikheten att risken ska inträffa, indelat i fyra (1-4) steg.
4. Multiplicera bedömd konsekvensfaktor med bedömd sannolikhetsfaktor.
5. De risker som får högst summa efter steg fyra (4) väljs för att ingå i internkontrollpunkterna.

Konsekvens ⇓				
4 – Allvarlig	4	8	12	16
3 – Kännbar	3	6	9	12
2 - Lindrig	2	4	6	8
1 - Försumbar	1	2	3	4
Sannolikhet ⇨	1 - Osannolik	2 – Mindre sannolik	3 – Möjlig	4- Sannolik

Konsekvens om händelse sker

- 4: Medför stora negativa konsekvenser om det inträffar
 3: Medför kännbara konsekvenser om det inträffar
 2: Medför lindriga konsekvenser om det inträffar
 1: Medför försumbara konsekvenser om det inträffar

Sannolikhet att händelsen kan ske

- 4: Det är mycket sannolikt att händelsen kan inträffa
 3: Det finns en viss risk att händelsen kan inträffa
 2: Det är mindre sannolikt att händelsen kan inträffa
 1: Det är osannolikt att händelsen kan inträffa

Återredovisning av internkontrollpunkt

Återredovisning av internkontrollpunkter till förbundsdirectionen ska ske före halvårsskiftet året efter granskningen. I återredovisning ska minst framgå:

- Vilken kontrollpunkt som avses.
- Vem eller vilka som har medverkat i kontrollarbetet.
- Vilka frågeställningar som kontrollen utgått från vid granskningen.
- Sammanfattande bedömning av kontrollpunktens status.
- Eventuella förslag på förändringar med anledning av gjord internkontroll.

/.

AVTAL

mellan

Sundsvalls kommun, org nr 212000-2411, nedan kallat Kunden och

Swarco Sverige AB, org. nr 556024-7594 nedan kallat Leverantören

Angående leverans, installation och driftsättning av Realtidssystem i Västernorrland.

Innehåll:

1. Avtalshandlingar	2
2. Avtalets syfte m m	2
3. Parternas ombud	4
4. Leveransomfattning enligt förfrågan	4
5. Leveranstid & omfattning	5
6. Utvecklings- och övrigt samarbete	6
7. Priser och leveransvillkor	8
8. Projektgenomförande	9
9. Betalningsvillkor	11
10. Leveransförsening och viten	11
11 Drift- och Supportavtal	12
12 Utlämnande av handlingar eller uppgifter, sekretess	12
13. Nyttjanderätt	12
14. Tillägg och ändringar	13
15. Hävning/Avveckling/Överlåtelse	13
16. Försäkring	14
17. Förfarande vid tvist	14
18. Tillämplig lag	14

1. Avtalshandlingar

- 1.1 Avtalet består av denna huvudtext samt följande Avtalsdokument som utgör integrerade delar av Avtalet.

Position	Dokument	Datum
0	Detta dokument	2011-12-09
1	Avtal princip uppgörelse	2011-07-25
2	Kundens förfrågan	2011-05-17
3	Leverantörens anbud	2011-07-05
4	IT-företagens Avtal 90 Allmänna bestämmelser	

- 1.2 Förekommer i avtalshandlingarna mot varandra stridande uppgifter eller föreskrifter, gäller de sinsemellan i ovan angiven ordning.

2. Avtalets syfte m m

Avtalet syftar till att reglera förhållanden mellan Västernorrlands län och Swarco Sverige AB för leveranser och övriga förhållanden avseende realtidssystem som ska utföra uppdraget på ett fackmässigt sätt och med iakttagande av god sedvänja inom branschen. Leverantören svarar för allt som krävs för uppdragets genomförande i enlighet med vad som anges i detta avtal eller som för övrigt måste anses ingå i uppdraget. Leverantören ansvarar för fullgörande av skatt, arbetsgivaravgift, socialförsäkringsavgifter och andra liknande avgifter

- 2.2.1 Avtalet utgör ett leverans och samarbetsavtal. Tillämpning av generellt tillämpbara bestämmelser i detta avtal skall ske dels avseende i detta avtal specificerade leveranser (enligt punkt 4) och dels avseende eventuellt tillkommande leveranser under avtalets giltighetstid. Generellt tillämpbara bestämmelser är alla utom punkt 4, 7, och 8. Vid framtida beställningar erfordras endast att leveransomfattning, pris, eventuell årskostnad, leveranstid och starttidpunkt för verifiering anges.
- 2.3 För att klargöra i avtalet förekommande formuleringar gäller följande definitioner:

Systemet	Avser Realtidssystem
Detaljerad specifikation	Förekommer i samband med integrationer, anpassningar. Utgör detaljbeskrivning av egenskaper i produkt som skall levereras. Innehåller bildskärmslayouter, utdatalayouter, detaljerade funktionsbeskrivningar och tabell-/databasutformning samt vid konvertering specifikation av källdataplacering/måldataplacering inkl kontrollistor
Test	Tester av olika slag sker enl. löpande överenskommelser i leveransprojekt. Tester ligger till grund för Parternas beslut om kommande åtgärder, beslut om driftstart etc. Tester/testresultat utgör dock inte grund för kommersiella ställningstaganden som t.ex. betalningar.
Driftstart	Tidpunkt när Systemet tas i ordinarie drift.

CB

Verifiering	Skер efter det att Kunden tagit Realtidssystem i ordinarie drift under en verifieringsperiod. Verifieringen ersätter Avtal 90 allmänna bestämmelsers kapitel 4. Verifieringen ersätter inte Test och liknande vilket förekommer i förberedelserna för driftsättning i ordinarie verksamhet.
Godkänd leverans	Leverans godkännes om Verifieringen visat att Realtidssystem uppfyller avtalad specifikation. Godkännande skall ske skriftligt.
Övertagande	Föregås av Godkänd leverans. Övertagande inträffar när alla eventuella Fel som påpekats som följd av verifieringen har korrigerats, och innebär att resterande del av slutlikvid erlägges.
Detaljerad specifikation	Detaljbeskrivning av egenskaper i produkt som skall levereras. Kan innehålla t.ex. bildskärmslayouter, utdatalayouter, detaljerade funktionsbeskrivningar och register/databasutformning m m. Grundar sig i systembeskrivning VLT 2011 Rev 1/ 2011 -07-04, samt optioner enligt detta avtal.
Konvertering	Med Konvertering avses att omdefiniera, anpassa och översätta erforderlig data i Kundens befintliga IT system och överföra/läsa in sådan data i Systemet och skapa erforderlig data i Systemet. Konverteringen skall ske på sådant sätt att Kundens verksamhet inte onödigt störs.
Avtalad specifikation	Avtalad specifikation är den funktionalitet vilken redovisats i avtal, anbud, svarsbrev samt den dokumentation som levereras. Avtalad specifikation grundar sig i systembeskrivning VLT 2011 Rev 1/ 2011 -07-04, samt optioner enligt detta avtal.
Fel	Avvikelse från Avtalad specifikation.

A

3. Parternas ombud

Roll	Namn	Mailadress	Tel.nr/Mobilnr
Avtalsansvarig för kund	Erik Thunström	erik.thunstrom@sundsvall.se	060 – 19 13 85 070 – 190 13 85
Beställare	Inge Bodin	inge.bodin@dintur.se	070 - 641 17 58
Avtalsansvarig för leverantören	Christopher Bornlid	christopher.bornlid@swarco.com	0771-88 22 88 010-451 62 71

4. Leveransomfattning enligt förfrågan

4.1 I leverantörens åtagande ingår att tillsammans med kundens införa ett nytt Realtidssystem enligt förfrågan och anbudssvar och överenskommelser enligt detta avtal.

4.2 Leverans av Realtidssystem skall ske med innehåll och priser enligt detta avtal

4.3 Övergripande leveransomfattning

Leverantören medverkar vid införande av systemet enligt detta avtal.

Leverantören är ansvarig att ta fram ett förslag på detaljerad system specifikationen, som ska godkännas av kunden.

Leverantören ska göra ett förslag till resursuppskattning för parternas medverkan som redovisas i senare kapitel. Slutlig omfattning fastställs av parterna i samband med införandeprojektet för posterna 1,2 3 enligt nedan och denna skall godkännas av båda parterna innan utveckling påbörjas.

4.4 Införandeprojekt, uppstartsarbete under vintern 2011 och våren 2012 hanteras prismässigt och omfattningsmässigt enligt detta avtal.

4.4.1 System- och applikationsdokumentation ingår från leverantören som delleverans i införandeprojektet och leveransgodkännande.

4.4.2 Driftdokumentation ansvarar leverantören själva för utifrån egen gällande drift och avbrottsdokumentation.

4.5 För medverkan vid införande av tillägg/ nya moduler enligt detta avtal tillämpas särskild prismodell enligt i detta avtal ingående optioner.

4.6 Utbildning ingår i denna leverans i enlighet med anbudsdokumenten.

4.7 Vad gäller programvaror, licenser och system så hanteras det av leverantören. Hårdvara skall rekommenderas av leverantören och hanteras sedan av kunden.

4.8 Utvecklings- och testmiljö hanteras av leverantören .

4.9 Källkodsförvaring ingår inom ramen för detta avtal med leverantören

OK

5. Leveranstid & omfattning

5.1 Tider för leveranser och verifiering fastställs av parterna gemensamt i projektplan för införandeprojektet som hanteras separat.

Händelse	Tidpunkt	Kommentar
Startmöte hos kund	2011-08-25	
Studieresa för utrustningsval	2011-09-14	
Beställning av presentationsenheter	2011-10-19	
Förslag på tidplan	2011-11-17	
Godkänd tidplan	2011-11-21	
Kontrakt undertecknat	2011-11-21	Bas för följande tidpunkter i tidplanen
Första leverans av utrustning	2011-11-30	
Driftsättning av Linaria	2011-11-30	
Användarutbildning Linaria	Dec 2011	Utformning att diskuteras innan.
Installation av utrustning	Dec 2011	
Förslag på systemspecifikation	2011-12-12	
Godkänd systemspecifikation	2011-12-19	
Besiktning av installation slutförd	2011-12-20	
All Installation av utrustning klar	2011-12-31	(med "utrustning" avses skyltar beställda inom ramen för "bästa resan")
Leverans av preliminär dokumentation Linaria och Skyltar	2012-01-12	
Start av förberedelser för installation av Flash	2012-02-20	
Konfiguration av Flash och kontroll av planerad körvägsdata indata från Rebus	2012 Mars	
Testprocedurer framtagna	2012-03-20	
Start av mottagande av fordonsdata från FARA	2012-03-20	Resterande punkter i tidplanen är beroende av tillgången på korrekt fordonsdata från FARA.
Leverans av preliminär systemdokumentation	2012-04-02	
Slutkonfiguration och driftsättning Flash	2012-04-06	
Leveransprov (FAT)	2012-04-16	
Användarutbildning på komplett system	2012-04-25	Utbildning delas upp på relevanta personalkategorier.
Leveransprov av total systemleverans (SAT)	2012-05-07	
Godkänt leveransprov av komplett system på plats (SAT)	2012-05-14	
Godkänd leverans	2012-05-14	
Start av provdrift (4 veckor)	2012-05-14	
Godkänd provdrift, Leveransprov avslutade, godkänd leverans av systemet	2012-06-11	
Driftövertagande (Systemövertagande)	2012-06-12	
Slutleverans (upprättad slutdokumentation, alla restpunkter godkända)	2012-06-12	
Garantibesiktning HW	2012-12-20	Eller enligt överenskommelse.

- 5.2 För optioner gäller att projektstart skall infalla enligt överenskommelse, efter skriftlig beställning från kund.
- 5.3 Detaljerad specifikation för tilläggsbeställningar skall levereras enligt begäran och överenskommelse mellan parterna.

6. Utvecklings- och övrigt samarbete

- 6.1 Leverantören skall vid utveckling och anpassning av programvara arbeta intimt ihop med Kunden och löpande tillställa Kunden nödvändigt underlag, Kunden kan medverka vid av Leverantören initierade tester eller motsvarande i samband med utveckling, installation och drifttagning av systemet.
- 6.2 Då utveckling/anpassning av programfunktioner respektive integrationsarbete ingår i beställning skall alltid överenskommas om en inledande leverans av en detaljerad specifikation vilken skall granskas och godkännas av Kunden.
- 6.3 Kunden åtar sig att ge Leverantören tillgång till de lokaler, den utrustning, hårdvara, mjukvara, IT/telekommunikation och dokumentation som är nödvändig för att Leverantören skall kunna fullgöra leveransen.
- 6.4 Kunden och Leverantören skall, så ofta det krävs för att garantera leveransens genomförandeprocess, hålla avstämningsmöte varvid uppföljning av genomförda aktiviteter och planering av kommande aktiviteter sker. Leverantören är sammankallande. Parterna skall vid dessa möten vara representerade med den personal som krävs för att problem kan lösas konkret samt att eventuellt tillkommande affärsuppgörelser kan träffas. Kunden skall föra protokoll vid mötena vilka skall undertecknas av båda parter.
- 6.5 Övriga projektgrupper skall tillsättas efter samråd mellan parterna varvid särskild hänsyn skall tas till att respektive grupp skall bemannas under en för projektet relevant period. Varje part ansvarar för att bemanningen säkerställs så att leveranstider /projektplan kan hållas.
- 6.6 Vid tilläggsbeställning där utveckling eller anpassning av programfunktioner ingår skall alltid överenskommas om leverans med övertagande enligt detta avtal i sin helhet. Leverantören ansvarar för att så sker även om Tilläggsbeställning saknar angivna tider för respektive delpunkt.
- 6.7 Leverantören skall, i syfte att minimera risker för att Kunden genom sitt agerande försenar införande av de system/produkter som levereras av Leverantören, löpande i god tid underrätta Kunden om de kommande aktiviteter som krävs av Kunden. Parterna skall vidare hålla varandra fullt uppdaterade om arbetsläget etc. i syfte att minimera risker för förseningar.
- 6.8 Tillsammans med varje leverans av produkt eller programprodukt, felrättning, version/release, delfunktion etc. skall Leverantören översända dokument till den av

11

Kunden utsedda projektledaren innehållande skriftlig beskrivning av vad som levereras.

- 6.9 Leverantören ansvarar för att en detaljerad aktivitetsplan baserad på tider angivna detta avtal upprättas snarast, Aktivitetsplanen skall löpande uppdateras. Uppdateringarna skall formellt fastställas vid de möten som sker enligt detta avtal och godkännas av båda parter.
- 6.10 Leverantören skall utföra sina åtaganden enligt detta Avtal med omsorg, i enlighet med Avtalet och på ett i övrigt fackmannamässigt sätt, samt med för ändamålet kvalificerade och kompetenta medarbetare. Leverantören är skyldig att utan oskäligt dröjsmål byta ut tillhandahållen personal om Kunden så skriftligen begär skall kunskapsöverföring ingå kostnadsfritt för Kunden till ny resurs från Leverantören.
- 6.11 Leverantören äger inte rätt att utan Kundens medgivande byta ut resurser i leveransprojektet. Medgivande skall alltid lämnas vid Leverantören medarbetares uppsägning, sjukdom m m. Vid byte av resurs skall Leverantören tillse att ny resurs har motsvarande kompetens och erfarenhet. Vid byte av resurs svarar Leverantören för kostnader för informations- och kunskapsöverföring om projektet.

7. Priser och leveransvillkor

Priser utgår från förfrågningsunderlag och svar enligt detta avtal och utgår från leverantörens anbud och omfattning för införandeprojekt.

Pos.	Beskrivning	Pris
1	Realtidssystem inkl. projektgenomförande, installation, provning & verifiering, utbildning och dokumentation.	1 221 200 kr
2	Option: Utbildning för yrkesgrupper	20 000 kr
3	Option: Webgränssnitt, FlashNet. Avropad.	216 500 kr
4	Option: Att på presentationsenhet kunna visa om det är realtid eller tidtabellstid som visas. Avropad.	100 000 kr
5	Option: Drift- och supportavtal. Årlig kostnad. Avropad.	336 000 kr
6	Option: Att automatiskt växla mellan tidtabellstid och minuter kvar. Avropad.	38 000 kr
7	Option: VSI-gränssnitt mot biljettsystemet. Avropad.	160 000 kr

7.1 För de produkter/tjänster vilka omfattas av mervärdesskatteplikt tillkommer lagstadgad mervärdesskatt.

7.2 Samtliga priser i avtalet är fasta om inte annat uttryckligen anges.

7.3 Under avtalsperioden och definierade leveranser enligt grov omfattning i kapitel 4 Leveransomfattning tillhandahåller leverantören assistans i form av projektledare, systemutvecklare, systemtekniker och servicetekniker.

7.4 Priser för detta införandeprojekt gäller följande timpris vid ev. tilläggsbeställningar:

Projektledare: 850 kr
 Systemutvecklare: 850 kr
 Systemtekniker: 750 kr
 Servicetekniker: 710 kr

7.5 Angivna priser är i 2011 års nivå. Prisförändring sker från 2014-01-01 enligt avtal.

8. Projektgenomförande

Detta kapitel beskriver gemensam modell för utveckling, test, verifiering, godkännande och övertagande enligt detta avtal mellan

Projektplanering och införande av Realtidssystem 2012, vilken är grovt uppdelad i tre stycken etapper/faser och därefter sker driftsättning av den nya miljön.

- **Designfasen (etapp 1)** som inkluderar detaljinventering, planering, tester, framtagande av metoder m.m. Här sker all planering och beslut om ex. infrastruktur som är nödvändig innan utvecklingsfasen tar vid.
 - **Utvecklingsfasen (etapp 2)** som omfattar utveckling och verifiering av den nya lösningen. Här ingår även tester av applikationer etc. Här skapas även nya användarkonton, grupper samt installation av nya servrar och applikationer.
 - **Driftsättning (etapp 3)** är den fas då den nya lösningen överlämnas till Kunden.
- 8.1 Parterna skall inom ramen för leveransprojektet fastställa rutiner för omfattning, test, verifiering, godkännande och övertagande. Om så inte skett gäller i tillämpliga delar vad som anges i detta avsnitt har inte Leverantören rätt till ersättning.
- 8.2 Leverantören:s förslag till Detaljerad specifikation ska skriftligen godkännas av Kunden. Det åligger Kunden att senast inom 10 arbetsdagar från erhållande av detaljerad specifikation yttra sig om denna.
- Om Kunden genom sin handläggning försenar sitt yttrande skall motsvarande tid läggas till för respektive leverans angiven leveranstid. Kunden skall på Leverantören:s begäran, med stöd av Leverantören, ta fram funktionskrav för att underlätta framtagande av detaljerad specifikation och konstruktion.
- 8.3 Innan slutlig godkännande av system sker och systemet överlämnas skall systemet genomgå FAT (factory acceptens test), SAT (site acceptens test). Därefter driftsätts systemet fullt ut för att sedan gå i provdrift under 30 dagar (se kap. 5).
- 8.3.1 Om provdriften visar att fel finns i systemet skall dessa skriftligen meddelas Leverantören, senast den sista dagen av provdriften. Leverantören skall omgående efter det skriftliga meddelandet vidta de åtgärder som krävs för att avhjälpa akuta fel. Övriga fel som uppkommer, men som inte påverkar driften av systemet, ska planeras in och åtgärdas enligt överenskommen tidplan. Ny test ska genomföras avseende de felaktiga punkterna så snart Leverantören meddelat att dessa är åtgärdade.
- 8.3.2 Om driftshindrande fel kvarstår 2 månader efter Kundens första skriftliga påpekande och beslut om driftstart inte kunnat fattas och det beror på Leverantören, har Kunden en ensidig rätt att häva avtalet i sin helhet och har då ingen skyldighet att betala någon del av beställningssumman, eventuellt redan inbetalda belopp skall också återbetalas.
- 8.4 Leveransen är godkänd om
A/ verifieringen genomförts utan upptäckta fel enligt Avtalad specifikation.
eller om

B/ de fel som upptäckts inte stör Kundens löpande verksamhet

- 8.5 Vid icke godkänd leverans skall ny verifiering ske efter begäran från Leverantören.
- 8.6 Övertagande sker när fel mot avtalad specifikation leveransgodkänns av Kunden.
- 8.7 Leverans av dokumentation sker i samband med övertagande och uppdraget avslutas om det inte avtalas om förvaltning enligt option i detta avtal.
- 8.8 Kunden har rätt att använda systemet innan leveransen är slutförd och detta ska inte ses som ett leveransgodkännande.

9. Betalningsvillkor

9.1 Betalning för Leveransen skall ske enligt följande:

10 % vid Godkänd detaljerad systemspecifikation	173 570 kr
20 % vid Godkänd installation av Linaria	347 140 kr
30 % vid Godkänd FAT	520 710 kr
10 % vid Godkänd SAT	173 570 kr
30 % vid Godkänd Leverans	520 710 kr

Betalning sker mot godkänd faktura senast 30 dagar efter fakturans mottagande. Om betalningsdagen infaller på en fredag eller sista arbetsdag före helgdag skall sista betalningsdag anses vara nästkommande arbetsdag.

9.2 Betalningsvillkoren gäller alla leveranser enligt detta Avtal om inte Parterna särskilt avtalar om annat.

9.3 Fakturering av optioner sker enligt överenskommelse vid avrop/ beställning.

9.4 Fakturering av konsulttjänster och utbildning sker efter godkänd prestation månadsvis i efterskott.

9.5 Vid betalning efter förfallodagen utgår dröjsmålsränta motsvarande riksbankens referensränta +2 procentenheter.

9.6 Leverantören äger inte rätt att debitera avgifter för fakturaframställning eller andra liknande kostnader.

10. Leveransförsening och viten

Kapitel 10 Ersätter kapitel 5 i Avtal 90 allmänna bestämmelser

10.1 Leveransförsening inträffar när leverans sker senare än avtalat enligt kap. 5. Bestämmelserna i Avtal90 om successiv leverans skall tillämpas

10.2 Om leveransförsening av Realtidssystem uppstår och förseningen enbart beror på Leverantören, utgår vite motsvarande 2 % av beställningssumman per påbörjad kalendervecka.

Viten kan maximalt uppgå till 10 % av beställningssumman.

Kunden ansvarar för att löpande uppföljning av leveranstider sker enligt detta avtal. Eventuellt uppkommet vitesunderlag sammanställs inför och regleras i samband med övertagande.

11 Drift- och Supportavtal

I samband med tecknande av detta avtal har Kunden och Leverantören ingått ett avtal för drift- och support av Systemet för att garantera en lång och stabil drift. Villkoren för drift- och support är reglerade i drift- och supportavtalet.

12 Utlämnande av handlingar eller uppgifter, sekretess

- 12.1 Ingendera parten får till tredje man utan den andra partens godkännande lämna ut handlingar eller på annat sätt återge uppgifter, vilka rör interna förhållanden hos motparten i annan utsträckning än vad som erfordras för underhållets genomförande. Sekretessskyldigheten gäller inte för sådan information som part kan visa har blivit känd för honom på annat sätt än genom fullgörandet av detta avtal eller som är allmänt känt. Sekretessskyldigheten gäller även om underhållsavtalet i övrigt upphört.

Leverantören är informerad om att den svenska offentlighetsprincipen gäller för Beställaren och att det inte går att garantera att uppgifter kan sekretessbeläggas när begäran om att lämna ut handling inkommer. Beställaren är skyldig att informera Leverantören när en begäran framställts.

13. Nyttjanderätt

- 13.1 Kunden och av Kunden ägda eller kontrollerade bolag har full nyttjanderätt till de system och rutiner som utvecklas av Leverantören för Kunden inom ramen för detta avtal och åtagande.

14. Tillägg och ändringar

- 14.1 Ändringar och tillägg till Avtalet skall för att vara giltiga göras skriftligen. Sådana ändringar och tillägg skall vara undertecknade av parterna. Tillägg och ändringar gäller före övriga avtalsdokument enligt detta avtal.

15. Hävning/Avveckling/Överlåtelse

- 15.1 Leverantören har inte rätt att utan Kundens medgivande överlåta avtalet till tredje man.

- 15.2 Kunden har rätt att omedelbart häva avtalet om Leverantören:

- är i konkurs eller likvidation, under tvångsförvaltning, föremål för ackord eller tillsvidare inställt betalningar eller har näringsförbud
 - är föremål för ansökan om konkurs, tvångslikvidation etc
 - är dömd för brott avseende aktuell yrkesutövning
 - är belastad med allvarliga fel i yrkesutövning
 - är i skuld för skatter och avgifter
 - är i skuld för skatter eller sociala avgifter och rättelse inte sker eller bristerna avseende betalning upprepas
 - bryter mot antidiskrimineringslagstiftning
- eller för övrigt befinns vara på sådant obestånd att företaget inte förväntas fullgöra sina åtaganden.

16. Försäkring

- 16.1 Det åligger Leverantören att på egen bekostnad teckna och vidmakthålla sedvanlig ansvarsförsäkring med erforderliga ansvarsbelopp med hänsyn till sina åtaganden enligt detta Avtal.

17. Förfarande vid tvist

- 17.1 Om tvist, med anledning av avtalet uppstår, skall, på begäran av endera Parten, Parterna i första hand försöka enas genom att inom loppet av 2 månader sammanträda minst 2 gånger, en gång hos respektive Part, varvid protokoll undertecknade av båda Parter skall upprättas av Kunden. Om Parterna trots detta inte kan enas gäller punkt 17.2.
- 17.2 Om Parterna inte kan enas skall frågan avgöras i allmän domstol med Sundsvalls tingsrätt.

18. Tillämplig lag

- 18.1 Rättigheter och skyldigheter enligt detta Avtal bestäms av svensk lag med undantag för dess lagvalsregler.

Detta avtal är upprättat i två likalydande exemplar där Parterna tagit var sitt.

Sundsvall 2011-12-09

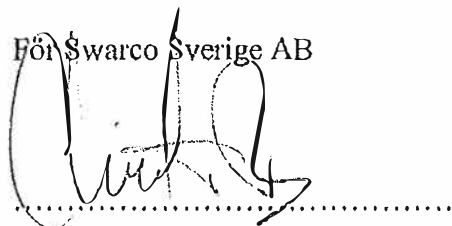
För Sundsvalls kommun



GÖRAN ISOMAX

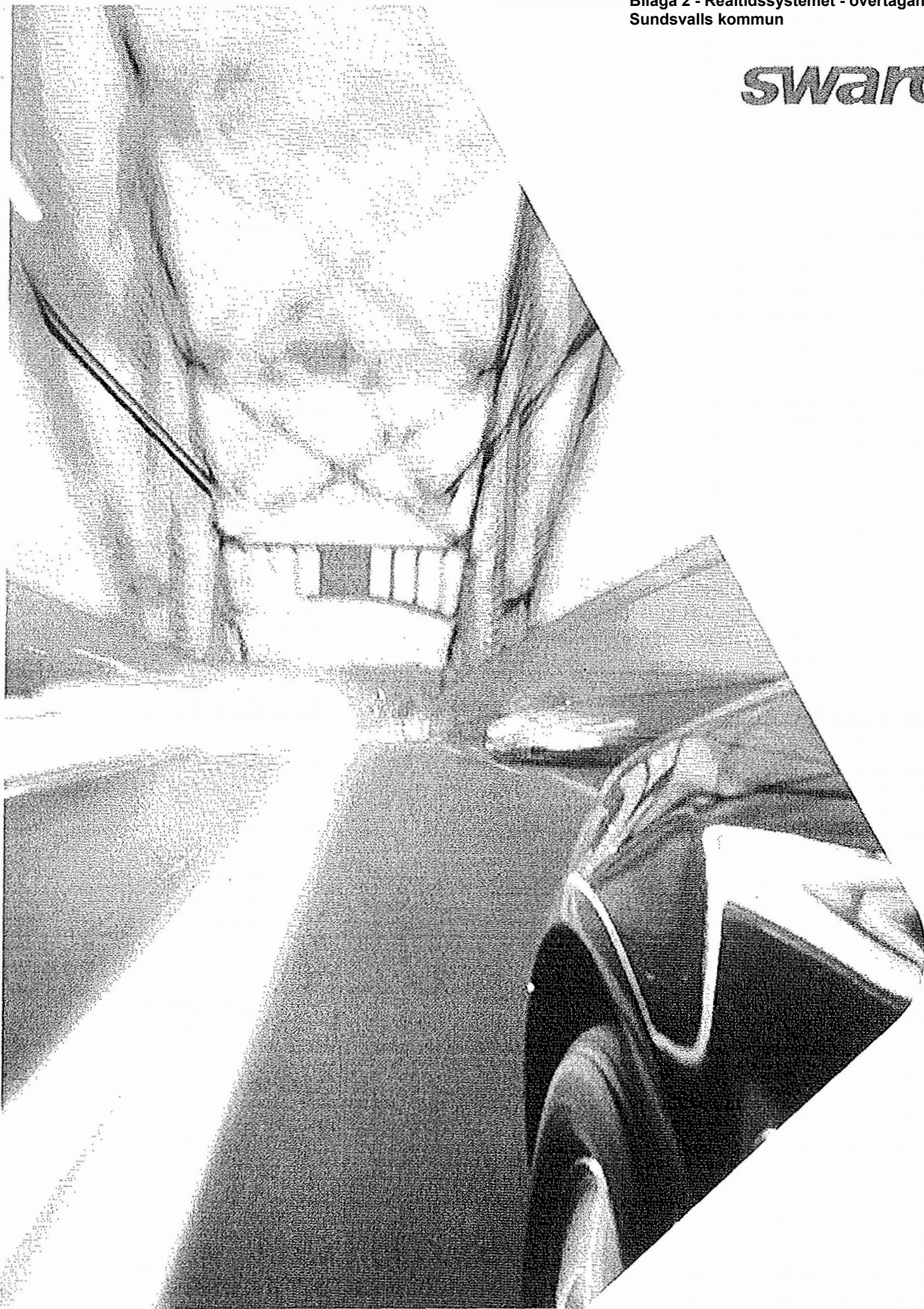
Namnförtydligande

För Swarco Sverige AB



Christopher Bernick

Namnförtydligande



Drift- och Supportavtal

Förord

© Copyright 2011 Swarco Sverige AB

Detta dokument är upphovsrättsskyddat. Ingen del av dokumentet får i någon form eller i något syfte bli reproducerat utan skriftligt godkännande av Swarco Sverige AB.

Detta dokument innehåller konfidentiell information och dess innehåll får ej bli distribuerat till tredje part eller använt till annat än ursprungliga syftet.

Vi har gjort vårt yttersta för att innehållet i detta dokument ska vara så komplett och exakt som möjligt. Swarco Sverige AB kan inte hållas ansvarig för kostnader som eventuellt uppkommer på grund av direkta eller indirekta fel eller brist på information.

Innehållsförteckning

DRIFT- OCH SUPPORTAVTAL.....	4
1 Syfte.....	4
2 Avtalet.....	4
3 Avtalsperioden	4
4 Avtalets tider	4
5 Upptid.....	4
6 Nertid	5
7 Återbetalning samt beräkning	5
8 Övriga fel.....	5
9 Nya versioner av Programvaran	5
10 Beställarens rättigheter till Programvaran	5
11 Förvaring av Programvaran	6
12 Tredjeparts licenser	6
13 Utbildning	6
14 Avgift och betalning.....	6
15 Felanmälan	6
16 Hävning.....	7
17 Sekretess	7
18 Force Majeure.....	7
19 Tvist	7
20 Underskrift.....	8

DRIFT- OCH SUPPORTAVTAL

Detta avtal (härefter kallat "Avtalet") är ingått mellan Sundsvalls kommun med organisationsnummer 212000-2411 (härefter kallat "Beställaren") och Swarco Sverige AB med organisationsnummer 556024-7594 (härefter kallat "Leverantören").

1 Syfte

Beställaren har behov av ett fungerande Trafikinformationssystem som fortlöpande lämnar korrekt trafikinformation. För att Systemet skall fungera på önskvärt sätt, krävs underhåll och uppgradering.

Genom det här avtalet erhåller Beställaren en fri och obegränsad nyttjanderätt till programvaran LinariaFLASH, nedan kallat Programvaran, samt rätt till underhåll och fortlöpande uppgradering av densamma för eget bruk under avtalsperioden. Leverantören ansvarar för drift och underhåll av servrar samt Programvaran enligt villkoren i detta avtal.

2 Avtalet

Med "Avtalet" menas det här avtalet jämte bilagor samt alla senare skriftliga ändringar eller tillägg. För att äga giltighet skall tillägg och ändringar till detta avtal ingås skriftligen.

3 Avtalsperioden

Avtalet träder i kraft i samband med första driftstart av systemet och gäller i 36 månader.

Avtalet förlängs därefter automatiskt med ett år i taget om inte någon av parterna skriftligen sagt upp avtalet senast sex månader före avtalsperiodens utgång. Den tid under vilken avtalet löper kallas nedan för avtalsperioden.

4 Avtalets tider

Leverantören ansvarar för att Systemet fortlöpande ger korrekt information till Beställarens resenärer och till användarna av Systemet under följande tider:

Vard:	06:00-19:00
Lörd.-sönd:	08:00-16:00
Helgdagar:	08:00-16:00

5 Upptid

Med upptid menas den månadsvisa avbrottsfria tiden beräknad i procent. Mätning av upptid är baserat på:

- när systemet kan ta emot indata
- när systemet kan skicka utdata
- när informationen visas på minst en presentationsenhet.

Leverantören garanterar att Systemet är i drift minst 99 % av tiden under varje månad. Den garanterade upptiden beräknas på tiderna under punkt 4 minus tid för ev. planerat driftunderhåll.

6 Nertid

Med nertid menas den tid som tjänsten inte är tillgänglig för Beställaren under tiderna som är angivna i punkt 4. Till nertid räknas inte sådana fel som ligger utanför Leverantörens ansvar och kontroll, såsom kommunikation mellan servrar och presentationsenheter/media samt saknad indata från Beställaren.

7 Återbetalning samt beräkning

För att återbetalning skall bli aktuell skall Beställaren inkomna med en skriftlig begäran om detta inom nittio (90) dagar . Återbetalning sker via avdrag på Beställarens nästkommande faktura. Återbetalningen kan maximalt utgå med 100% reduktion av Beställarens månadsavgift.

Återbetalning sker enligt följande;

98% upptid:	20% återbetalning
97% upptid:	30% återbetalning
95% upptid:	40% återbetalning
93% upptid:	100% återbetalning

8 Övriga fel

Vid felsökning där felorsaken visades ligga utanför Leverantörens åtaganden gäller Leverantörens normala prislista.

9 Nya versioner av Programvaran

Beställaren levererar löpande nya versioner av Programvaran. Programvaran samt dokumentation till denna levereras elektroniskt till Beställaren. Beställaren har rätt till ett exemplar av Programvaran samt dokumentationen för Programvaran. Dokumentationen omfattar manual för användare och systemansvarig. Leverantören uppdaterar systemet automatiskt till senaste programversionen.

10 Beställarens rättigheter till Programvaran

Beställaren äger en icke exklusiv, obegränsad rätt att använda Programvaran under avtalsperioden.

Beställaren äger icke, utan Leverantörens skriftliga samtycke, rätt att:

- överlåta och/eller upplåta licenser till andra.
- låna eller hyra ut programvaran.

11 Förvaring av Programvaran

Beställaren skall förvara Programvaran på ett sådant sätt att obehöriga icke får tillgång till dem.

Leverantören ska förvara säkerhetskopior av Programvaran (inklusive källkod) på ett sådant sätt att denna är skyddad mot skada, stöld eller liknande.

Om leverantören går i konkurs har Beställaren rätt till källkoderna, för att kunna utveckla och förvalta systemet.

12 Tredjeparts licenser

I avtalet ingår det 15 st. användarlicenser för Microsoft. Ökat antal användare eller ökade kostnader från tredje part kan komma att påverka priset.

13 Utbildning

Leverantören skall efter beställning och mot särskild betalning genomföra utbildning av Beställarens personal.

14 Avgift och betalning

Kostnaden för Drift- och Supportavtalet är 25 000kr/mån när Linaria (tidtabell) är drifttaget. När hela systemet inkl. Flash (realtid) är drifttaget, är kostnaden 28 000 kr/mån.

- Fakturering skall ske månatligen i förskott.
- Samtliga priser är exklusive moms och betalningsvillkor är 30 dagar netto.
- Dröjsmålsränta utgår enligt räntelagen.
- Licensavgiften är fast i två år. Därefter omräknas årligen fr.o.m. 1 april med arbetskostnadsindex kpi med januari 2012 som basmånad.

15 Felanmälan

Felanmälan görs till vårt Supportcenter via telefon, e-post eller vår hemsida:

Akut felanmälan som påverkar driften av systemet

Telefon vardagar 08:00-16:00:	0771 - 42 98 00
Telefon vardagar 06:00-08:00, 16:00-19:00:	010 - 421 62 39
Telefon lördag-söndag 08:00-16:00:	010 - 421 62 39

Övrig felanmälan

E-post: support@swarco.se

Hemsidan: www.swarco.se

På hemsidan går man in under "service" och där finns ett formulär som ska fyllas i. Alla felanmälningar får ett ärendenummer och återkoppling sker på att vi har mottagit anmälan samt när felet är åtgärdat.

16 Hävning

- a. Beställaren äger rätt att häva avtalet i förtid om Programvaran har väsentligt fel som medför att Programvaran inte kan användas på avsett sätt och om Leverantören, efter skriftlig anmaning att åtgärda felet, ej inom skälig tid kan rätta felet eller erbjuda en alternativ lösning som kringgår felet.
- b. Leverantören äger rätt att säga upp Avtalet i det fall Beställaren underlåter att betala vederlag i enlighet med Avtalet eller då Beställaren på annat sätt väsentligt missbrukar Avtalet.
- c. Om Beställaren häver avtalet, äger denne ej rätt att återfå någon del av erlagd avgift.
- d. Parterna skall innan uppsägning vidtages gemensamt söka lösa den uppkomna situationen.

17 Sekretess

Ingendera parten får till tredje man utan den andra partens godkännande lämna ut handlingar eller på annat sätt återge uppgifter, vilka rör interna förhållanden hos motparten i annan utsträckning än vad som erfordras för underhållets genomförande. Sekretessskyldigheten gäller inte för sådan information som part kan visa har blivit känd för honom på annat sätt än genom fullgörandet av detta avtal eller som är allmänt känt. Sekretessskyldigheten gäller även om underhållsavtalet i övrigt upphört.

Leverantören är informerad om att den svenska offentlighetsprincipen gäller för Beställaren och att det inte går att garantera att uppgifter kan sekretessbeläggas när begäran om att lämna ut handling inkommer. Beställaren är skyldig att informera Leverantören när en begäran framställts.

18 Force Majeure

Leverantören har enligt detta avtal befriats från ansvar om dess åtagande enligt Avtalet försvåras eller förhindras av arbetskonflikt eller andra omständigheter utanför Leverantörens kontroll.

19 Tvist

Om tvist, med anledning av avtalet uppstår, skall, på begäran av endera Parten, Parterna i första hand försöka enas genom att inom loppet av 2 månader sammanträda minst 2 gånger, en gång hos respektive Part, varvid protokoll undertecknade av båda Parter skall upprättas av Sundsvalls kommun.

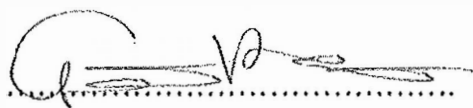
Om Parterna inte kan enas skall frågan avgöras i allmän domstol med Sundsvalls tingsrätt som första instans.

20 Underskrift

Detta avtal är upprättat i två likalydande exemplar där Parterna tagit var sitt.

Sundsvall 2011-12-09

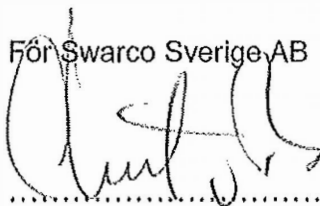
För Sundsvalls kommun



GÖRAN BOHMAN

Namnförtydligande

För Swarco Sverige AB



Christopher Bornlid

Namnförtydligande



Överlåtelse av avtal "Realtidssystem" samt "Drift och supportavtal" från Sundsvalls kommun till Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Beräkning av återstående värde realtidssystem inför överlåtelse till Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland

Pris upphandlat system	1 737 700
Hittills betalt av Sundsvalls kommun	1 216 990
Avskrivningar	-257 857
Statlig medfinansiering	-842 911
Restvärde efter avskrivning och statlig medfinansiering	116 222
<i>Kvarstår från Swarco att fakturera. 30 % Godkänd leverans.</i>	521 000
Värde på övertagandet	637 222
Avrundat värde för överlåtelse	637 000

Att fakturera enligt avtal Swarco - Sundsvalls kommun	Pris enligt avtal
10% godkänd systemspecifikation	173570
20% Godkänd installation Linaria	347140
100% option VSI-gänssnitt	0
30% Godkänd FAT	520710
10% Godkänd SAT	173570
30% Godkänd Leverans. Kvarstår att fakturera	520710
Summa	1735700



Överlåtelse av avtal

Swarco ser inga problem med att Sundsvalls kommun överlåter "Leverans, installation och driftsättning av Realtidssystem Västernorrland" till Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland (DinTur). Detsamma gäller för "Drift och supportavtalet". Skulle Sundsvalls kommun däremot välja att säga upp drift- och supportavtalet är det under förutsättning att DinTur direktupphandlar avtalet mot oss till samma villkor som idag. Alternativt kan ni säga upp avtalet enligt villkoren i avtalet och då har DinTur möjlighet att upphandla det som de önskar, d.v.s. med eventuellt nya villkor.

Med vänlig hälsning



Christopher Bornlid
Affärsområdesansvarig Public Transport

Kommunalförbundet

Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

*Lag om kollektivtrafik, SFS 2010:1065,
börjar gälla från och med 2012-01-01.*

Antagen av
Kommunfullmäktige i Ånge 2011-09-26 § 57/Kommunstyrelsen 2011-11-01 § 160
Kommunfullmäktige i Sundsvall 2011-10-31 § 258,
Kommunfullmäktige i Timrå 2011-10-31 § 122
Kommunfullmäktige i Härnösand 2011-10-31 § 162,
Kommunfullmäktige i Kramfors 2011-10-31 § 145,
Kommunfullmäktige i Sollefteå 2011-10-31 § 144,
Kommunfullmäktige i Örnsköldsvik 2011-10-31 § 176; och
Landstingsfullmäktige i Landstinget Västernorrland 2011-10-26--27 § 133

Sammanfattning och förslag

Lag om kollektivtrafik, SFS 2010:1065, börjar gälla från och med 2012-01-01.

Lagen sätter resenärens behov i centrum och innebär att strategiska beslut om kollektivtrafik ska fattas i förvaltningsform för ökad insyn och bättre samordning med annan samhällsplanering. Lagen innebär också att trafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik.

I varje län ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet. Myndigheten ansvarar för regional kollektivtrafik, enligt Lag om kollektivtrafik, SFS 2010:1065 och EU:s kollektivtrafikförordning, (EG) 1370/2007.

Landstinget Västernorrland och kommunerna i Västernorrlands län, ansvarar för den regionala kollektivtrafiken tillsammans och därför är förslaget att kollektivtrafikmyndigheten ska organiseras som ett kommunalförbund.

Förslag

Kollektivtrafikmyndigheten bildas per 2012-01-01 och organiseras som ett kommunalförbund med direktion och arbetsutskott, med sammansättning enligt förslaget i utredningen. Ett interimsorgan bildas per 2011-11-01.

Länstrafikbolaget omstruktureras och överläts till kollektivtrafikmyndigheten och behålls, som ett passivt bolag, så länge avtalen gäller.

Verksamhet och personal överförs till myndigheten per 2012-01-01. Landstinget får i uppdrag att hantera verksamhetsövergången.

Finansieringsmodellen fastställs.

Styrdokumentet - samarbetsavtal, förbundsordning, reglemente och reglemente för revisorer, övertagandeavtal och förvärv/aktieöverlåtelseavtal – fastställs.

Rekrytering av myndighetschef påbörjas under hösten 2011.

Kommunerna och landstinget får uppdra till kollektivtrafikmyndigheten att upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna eller landstinget ska tillgodose samt samordna sådana transporttjänster i en beställningscentral.

Innehållsförteckning	Sid
Sammanfattning och förslag	2
1. Inledning	4
1.1 Vision och mål	4
1.2 Vad är viktigt för kunden	4
2. Myndighetens uppgifter	5
3. Uppgifter som myndigheten kan överlåta	6
4. Hur myndigheten organiseras	6
5. Hur verksamheten organiseras	7
6. Konsekvenser för länstrafikbolaget	8
7. Kommunernas och landstingets ansvar	9
8. Ekonomi/Finansiering	9
9. Styrdokument	9
Samarbetsavtal	10
Förbundsordning	14
Reglemente	19
Reglemente för revisorer	21
Övertagande av personal	23
Förvärv/aktieöverlåtelse och revers	24
Bilaga 1 Vad är viktigt för kunden?	27
Bilaga 2 Olika alternativa organisationsformerna för myndigheten	30
Bilaga 3 Ekonomiska beräkningar 2012-2014	33

1. Inledning

Den 1 januari 2012 träder en ny kollektivtrafiklag ikraft. Lagen innebär att det ska finnas en kollektivtrafikansvarig myndighet i varje län. Kommunerna och landstinget har ett gemensamt ansvar att bestämma hur den regionala kollektivtrafiken ska organiseras.

Länets kommuner har tillsammans med landstinget, länstrafiken och bussbranschen arbetat i en projektgrupp för att utforma den nya organisationen. Styrgrupp för arbetet har varit ägarrådet för Västernorrlands trafik AB.

Arbetsgruppen och styrgruppen har efter diskussion om olika möjligheter att organisera myndigheten förordat att ett särskilt kommunalförbund med direktion bildas.

1.1 Vision och mål

Kollektivt resande ska vara enkelt, pålitligt och bekvämt och därigenom bli förstahandsvalet för varje resa.

Kollektivtrafikens andel av den totala trafiken ska fördubblas från 2006 till 2020.

Arbetet med att utveckla kollektivtrafiken ska sätta resenärernas behov i centrum och grundas på närhet, kvalitet, helhetssyn och samverkan

1.2 Vad är viktigt för kunden

Kundens ställning stärks i lagen. Lagstiftaren har uttryckligen betonat att en av tankarna bakom den nya lagen är att ge bättre förutsättningar för att sätta resenärens behov i centrum.

Faktorer som har betydelse för resenärerna finns redovisade i Kollektivtrafikbarometern och i Länsstyrelsen Västernorrlands attitydundersökning Regional attityd- och resvaneundersökning - en sammanställning av resultat från 13 kommuner i 4 län, rapport 2009:16.

En sammanställning av faktorerna finns i PM "Vad är viktigt för kunden?". Bilaga 1.

2. Myndighetens uppgifter

Kommunalförbundet Västernorrlands läns kollektivtrafikmyndighet ansvarar för den regionala kollektivtrafiken i Västernorrlands län.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Trafikförsörjningsprogrammet ska upprättas senast den 1 oktober 2012. Programmet ska uppdateras vid behov.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska upprättas efter samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län. Samråd ska även ske med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer.

Ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska innehålla en redovisning av

1. behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen,
2. alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ta ansvar för efter beslut om allmän trafikplikt,
3. åtgärder för att skydda miljön,
4. tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,
5. de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt
6. omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, om uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Efter överenskommelse med landstinget eller en eller flera kommun/er i länet får den regionala kollektivtrafikmyndigheten upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna eller landstinget ska tillgodose samt samordna sådana transporttjänster i en beställningscentral.

Kollektivtrafikmyndigheten ska verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper.

Kollektivtrafikmyndigheten ska verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten är behörig lokal myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning och fattar beslut om allmän trafikplikt inom länet.

Allmän trafikplikt innebär ett åtagande från myndigheten att sörja för kollektivtrafiken inom ett område. Innan myndigheten fattar beslut om allmän trafikplikt ska en prövning ske om det finns kollektivtrafikföretag som har intresse av att driva trafiken på kommersiell grund, utan ersättning från myndigheten.

3. Uppgifter som myndigheten kan överlåta

Kollektivtrafikmyndighet får, efter beslut av sin beslutande församling, överlämna befogenheten att ingå avtal om allmän trafik till ett aktiebolag som myndigheten har inflytande över eller till en kommun för eget område.

4. Hur myndigheten organiseras

Kommunerna och landstinget bär gemensamt ansvaret för den regionala kollektivtrafiken och den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska organiseras som ett kommunalförbund med direktion och arbetsutskott.

Ett kommunalförbund är en offentligrättslig juridisk person med egen rättskapacitet. Kommunalförbundet övertar uppgifter och beslutanderätt från sina medlemmar och blir huvudman för verksamheten med egen budget och räkenskaper. Kommunalförbundet styrs av sina medlemmar genom regler i förbundsordningen. Landstinget och kommunerna har inget juridiskt ansvar för de uppgifter som överlåtits till förbundet, däremot är medlemmarna ytterst politiskt och finansiellt ansvariga för verksamheten.

Minimikravet i ett kommunalförbund är att varje medlem ska ha minst en ledamot och en ersättare.

Ägarna till förbundet har enats om att direktionen ska bestå av tjugotvå (22) ledamöter och tjugotvå (22) ersättare. Sundsvalls kommun utser tre (3) ledamöter och tre (3) ersättare, övriga kommuner utser två (2) ledamöter och två (2) ersättare vardera och Landstinget Västernorrland utser sju (7) ledamöter och sju (7) ersättare.

Ledamöter och ersättare väljs första gången för perioden 1 januari 2012 – 31 december 2014 och därefter för fyra år från och med 1 januari året efter att val till kommunfullmäktige har ägt rum i hela landet.

Förbundsdirektionen utser inom sig en ordförande, en 1:e och en 2:e vice ordförande. Ordföranden bör väljas bland landstingets representanter.

Förbundsdirektionen utser inom sig ett arbetsutskott bestående av sju (7) ledamöter och sju (7) ersättare. Landstinget ska ha två ordinarie ledamöter och två ersättare. Övriga platser, ordinarie och ersättare, fördelas mellan kommunerna. Fördelningen i arbetsutskottet ska vara fyra (4) från förbundsdirektionens politiska majoritet och tre (3) från förbundsdirektionens politiska minoritet.

De olika organisationsformer, som lagen medger finns beskrivna i PM
”Beskrivning av de olika alternativa organisationsformerna för myndigheten”.
Bilaga 2

5. Hur verksamheten organiseras

All verksamhet läggs i myndigheten, som organiseras som en förvaltning med två enheter, där man skiljer på strategisk planering och drift.

Myndigheten fattar de strategiska besluten om trafikförsörjningsprogram, mål, allmän trafikplikt, budget och bokslut.

Genom att Kollektivtrafikmyndigheten har det totala ansvaret för verksamheten får den förutsättningar att starta och driva verksamheten på ett bra sätt. Det är viktigt att inte bygga in dubbelarbete och dubbelkommando i organisationen.

Myndighetens ledning och administration ska vara slagkraftig och kostnadseffektiv och så mycket av myndighetens resurser, som möjligt ska användas för trafik. Med en tydlig ansvarsfördelning mellan strategi och drift får kollektivtrafikmyndigheten bra förutsättningar att fullgöra sitt uppdrag.

Planeringsenheten kan, till exempel, utarbeta det regionala trafikförsörjningsprogrammet, där mål för den regionala kollektivtrafiken, långsiktig planering och tillgänglighetsplaner ingår. Planeringsenheten kan också svara för myndighetens ekonomirutiner och personalhantering, samt utarbeta budget och bokslut och svara för kommunalförbundets myndighetsutövning, sammanträden, ärendehantering, protokoll etc.

Trafikenheten kan ha till uppgift att upphandla och ingå avtal om allmän trafik. Den kan sköta all drift och produktion, i princip det som hanteras av länsstrafikbolaget i dag, som trafikplanering, tidtabeller och turlistor, biljettsystem och biljetthantering, kvalitetskontroll, hållplatser och terminaler, marknadsanalyser och marknadsföring, trafikupplysning/- information, hantering av kundsynpunkter, samt beställningscentralen för färdtjänst och sjukresor.

6. Konsekvenser för länstrafikbolaget

Västernorrlands läns Trafik AB måste ägas av kollektivtrafikmyndigheten för att uppfylla kontrollkriteriet enligt regelverken för offentlig upphandling (LOU 2 kap. 10 a §).

Bolaget kan överföras till myndigheten genom en så kallad inkråmsöverlåtelse, som innebär att verksamheten inklusive tillgångar och skulder överläts till myndigheten.

Bolaget föreslås finnas kvar, som ett passivt bolag, tills avtalen med entreprenörerna går ut (2015-07-01). Därefter tas ny ställning till om bolaget ska avvecklas eller om tankarna på ett gemensamt bolag enligt utredningen Trafik i Norr ska förverkligas.

Myndigheten tecknar avtal om förvärv och finansiering med nuvarande ägare, landstinget och länets kommuner. Inkomstskattemässigt uppkommer inga skatteeffekter när myndigheten bedriver verksamhet som övertagits från Länstrafikbolaget. Trafikavtalen bör ligga kvar i bolaget, eftersom motparten annars har rätt att säga upp avtalen till omförhandling.

Västernorrlands läns Trafik ABs aktiekapital uppgår till 15 000 000 kronor och fördelar sig enligt följande

Ånge	361 000
Sundsvall	2 689 000
Timrå	534 000
Härnösand	783 000
Kramfors	707 000
Sollefteå	719 000
Örnsköldsvik	1 707 000
Landstinget Västernorrland	7 500 000
Summa	15 000 000

Respektive fullmäktige beslutar om aktieöverlåtelse och avtal om finansiering (revers).

Helt eller delvis ägda bolag

Västernorrlands läns Trafik AB äger samtliga aktier i SamTrans i Västernorrland AB, är delägare i Bussgods i Västernorrland AB (47,1 %), i Norrtåg AB (25 %), i Samtrafiken i Sverige AB (2,1 %) och i AB Transitio (0,5/5 %). Ett särskilt beslut ska fattas om förändringen av AB Transitio.

7. Kommunernas och landstingets ansvar

Varje kommun och landstinget ska ange behovet av kollektivtrafik i sin kommun/landsting och detta utgör underlag för myndighetens planering av trafik och beslut om allmän trafikplikt.

Kollektivtrafikmyndigheten får för kommunernas och landstingets räkning upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna eller landstinget ska tillgodose (skoltransporter, färdtjänst och sjukresor) samt samordna sådana transporttjänster i beställningscentralen.

När myndigheten/kommunalförbundet har bildats är den i princip självbestämmande inom ramen för lagar och avtal och reglerna i förbundsordningen. Det är genom representanterna i kommunalförbundets direktion som medlemskommunernas ambitioner för kollektivtrafiken ska förverkligas. En kommuns önskemål om förändringar som gäller priser/taxor och utbud ska framföras vid arbetet med trafikförsörjningsprogrammet. Om en kommun har önskemål som inte är prioriterade i trafikförsörjningsprogrammet har kommunen möjligt att göra tillköp av trafik. Det kan röra sig om enstaka turer eller ett större turutbud än vad myndigheten tar ansvar för. En kommun kan också köpa rabatter till grupper inom sin kommun.

8. Ekonomi/Finansiering

Myndighetens verksamhet finansieras genom att landstinget och kommunerna tillskjuter medel. Nettokostnaderna täcks genom medel från respektive medlemskommun och landstinget i förhållande till den trafik som utförts. Nettokostnaderna fördelas så, att Landstinget svarar för samtliga administrativa kostnader inklusive beställningscentralen, nettokostnaderna för all tågtrafik, samt busstrafikkostnader mellan kommuncentra. Kommunerna svarar för nettokostnader för trafik inom den egna kommunen. Fördelning av nettokostnaderna fastställs i budgetprocessen.

Kostnadsfördelning i form av aktieägartillskott 2010 och ekonomiska beräkningar för 2012-2014 framgår av bilaga 3.

9. Styrdokument

Styrdokumentet är Samarbetsavtal, Förbundsordning, Reglemente, Reglemente för revisorer, Övertagandeavtal, Förvärv/Aktieöverlåtelseavtal och Reverser.

Samarbetsavtal

Mellan Landstinget Västernorrland och Ånge, Sundsvall, Timrå, Härnösand, Kramfors, Sollefteå och Örnsköldsviks kommuner har följande avtal träffats om bildande av en Kollektivtrafikmyndighet i form av kommunalförbund med direktion.

1. Bakgrund

Enligt Lag om kollektivtrafik, SFS 2010:1065, ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet.

2. Ändamål

Kollektivtrafikmyndighetens uppgift är att fullgöra uppgifter som anges i lagen om kollektivtrafik, SFS 2010:1065 och EU:s kollektivtrafikförordning, (EG) 1370/2007

3. Kommunalförbundet Västernorrlands kollektivtrafikmyndighets ansvarsområde

Kommunalförbundet Västernorrlands kollektivtrafikmyndighet ansvarar för den regionala kollektivtrafiken i länet och fattar beslut om trafikförsörjningsprogram, allmän trafikplikt inom länet och taxor för trafiken med trafikplikt, utom i de fall där nettoavtal och tjänstekoncession tillämpas.

Kollektivtrafikmyndigheten/förbundsdirektionen ansvarar för upphandling och tecknande av avtal om allmän trafik. Myndigheten ansvarar också för beställningscentralen.

Efter överenskommelse med landstinget eller en eller flera kommun/er i länet får den regionala kollektivtrafikmyndigheten upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna eller landstinget ska tillgodose samt samordna sådana transporttjänster i en beställningscentral.

Kollektivtrafikmyndighet får, efter beslut av sin beslutande församling, överlämna befogenheten att ingå avtal om allmän trafik till ett aktiebolag som myndigheten har inflytande över eller till en kommun för eget område.

Kommunalförbundet Västernorrlands kollektivtrafikmyndighet övertar ansvaret för Västernorrlands läns Trafik AB genom att nuvarande ägare överlåter samtliga sina aktier till myndigheten enligt ett särskilt aktieöverlåtelseavtal.

4. Vision och mål

Kollektivt resande ska vara enkelt, pålitligt och bekvämt och därigenom bli förstahandvalet för varje resa.

Kollektivtrafikens andel av den totala trafiken ska fördubblas från 2006 till 2020. Arbetet med att utveckla kollektivtrafiken ska sätta resenärernas behov i centrum och grundas på närhet, kvalitet, helhetssyn och samverkan

5. Kommunalförbundet Västernorrlands kollektivtrafikmyndighets organisation

Kommunalförbundet Västernorrlands kollektivtrafikmyndighet organiseras som ett kommunalförbund med direktion. Sammansättningen av och regelverket för kommunalförbundet fastställs i förbundsordningen.

6. Kommunalförbundet Västernorrlands kollektivtrafikmyndighets finansiering

Nuvarande ägare av Västernorrlands läns Trafik AB, Landstinget Västernorrland och kommunerna i Västernorrlands län, överlåter samtliga sina aktier till nominellt värde, till Kommunalförbundet Västernorrlands kollektivtrafikmyndighet mot betalning enligt reverser.

Fördelningen av nettokostnader för Kommunalförbundet Västernorrlands kollektivtrafikmyndighets verksamhet sker enligt modellen att Landstinget svarar för samtliga administrativa kostnader inklusive beställningscentralen, nettokostnaderna för all tågtrafik, samt busstrafikkostnader mellan kommuncentra. Kommunerna svarar för nettokostnader för trafik inom den egna kommunen.

Nettokostnaderna för Kommunalförbundet Västernorrlands kollektivtrafikmyndighets verksamhet täcks genom medel från respektive kommun och landstinget i förhållande till den trafik som utförs.

7. Planering av trafik

Varje kommun och landstinget ska ange sitt behov av kollektivtrafik i sin kommun/landsting, som underlag för myndighetens planering av trafik och beslut om allmän trafikplikt. Kommunalförbundet Västernorrlands kollektivtrafikmyndighet ska avtala med landstinget och kommunerna om den trafik som ska bedrivas inom respektive område.

8. Avtal om allmän trafik

Kommunalförbundet Västernorrlands kollektivtrafikmyndighet ansvarar för upphandling och tecknande av avtal om allmän trafik enligt beslutet om allmän trafikplikt.

9. Ansvar för resecentrum, bussterminaler och hållplatser

Kommunerna ansvarar för anläggande och drift av hållplatser, bussterminaler och resecentra. I ansvaret ligger också väderskydd, hållplatsstolpe och motsvarande utrustning.

För hållplatser vid det statliga vägnätet ansvarar staten.

Kommunalförbundet Västernorrlands kollektivtrafikmyndighet kan träffa avtal med väghållarna om hur terminaler och hållplatser ska skötas.

Avgiften för trafikoperatörernas anslutning till terminaler och resecentra erläggs till Kommunalförbundet Västernorrlands kollektivtrafikmyndighet för vidare fördelning. Kommunalförbundet Västernorrlands kollektivtrafikmyndighet ansvarar för att avtal tecknas och att avgiften för trafikoperatörernas anslutning till terminaler och resecentra erläggs.

10. Trafikantinformation

Kommunalförbundet Västernorrlands kollektivtrafikmyndighet ska samarbeta med andra myndigheter och kollektivtrafikföretag för att skapa ett gemensamt informationssystem. Kommunalförbundet Västernorrlands kollektivtrafikmyndighet ska via trafikförsörjningsprogrammet ta fram ett grundläggande informationskoncept för trafikantinformation.

11. Tvister

Twist mellan parterna i avtalet avgörs i allmän domstol.

12. Avtalets giltighet

Detta samarbetsavtal träder i kraft när samtliga kommuners och landstingets fullmäktiges beslut vunnit laga kraft dock senast 2012-01-01.

Avtalet förlängs därefter automatiskt i perioder som motsvarar mandatperiodens längd för allmänna val till landstings- och kommunfullmäktige såvida inte samarbetsavtalet sagts upp senast arton (18) månader före respektive avtalsperiods utgång.

Framtida förändringar i den regionala samhällsstrukturen kan leda till att Kommunalförbundet Västernorrlands kollektivtrafikmyndighet ombildas.

Härnösand 2011- -

För Landstinget Västernorrland

.....

För Ånge kommun

För Sundsvalls kommun

.....

.....

För Timrå kommun

För Härnösands kommun

.....

.....

För Kramfors kommun

För Sollefteå kommun

.....

.....

För Örnsköldsviks kommun

.....

Förbundsordning

Förbundsordning för Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län.
Antagen av kommunfullmäktige i Ånge 2011-09-26 § 57/kommunstyrelsen 2011-11-01 § 160, kommunfullmäktige i Sundsvall 2011-10-31 § 258, kommunfullmäktige i Timrå 2011-10-31 § 122, kommunfullmäktige i Härnösand 2011-10-31 § 162, kommunfullmäktige i Kramfors 2011-10-31 § 145, kommunfullmäktige i Sollefteå 2011-10-31 § 144, kommunfullmäktige i Örnsköldsvik 2011-10-31 § 176 och landstingsfullmäktige i Landstinget Västernorrland 2011-10-26--27 § 133, att gälla från och med 2012-01-01.

1. Namn

Förbundets namn är Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län.

2. Säte

Förbundet har sitt säte i Kramfors

3. Medlemmar

Medlemmar i förbundet är kommunerna Ånge, Sundsvall, Timrå, Härnösand, Kramfors, Sollefteå och Örnsköldsvik samt Landstinget Västernorrland.

4. Ändamål

Ändamålet med kommunalförbundet är att som regional kollektivtrafikmyndighet för Västernorrlands län ansvara för den regionala kollektivtrafiken.

5. Organisation

Förbundet är ett kommunalförbund med förbundsdirektion enligt reglerna i kommunallagen.

För förbundsdirektionen gäller reglemente enligt bilaga till förbundsordningen.

6. Interimsorgan

Ett interimsorgan, enligt kommunallagen, KL 3 kap 28 §, får bildas från och med 2011-11-01. Interimsorganet består av de av medlemmarna valda representanterna i den tillträdande förbundsdirektionen.

Interimsorganets uppgift är att fram till den 1 januari 2012 upprätta budgetförslag, rekrytera och fatta beslut om myndighetschef, teckna avtal om övertagande av

personal från Västernorrlands läns Trafik AB och teckna avtal om förvärv/överlåtelse av aktier i Västernorrlands läns Trafik AB.

7. Förbundsdirektion

Direktionen består av tjugotvå (22) ledamöter och tjugotvå (22) ersättare. Sundsvalls kommun utser tre (3) ledamöter och tre (3) ersättare, övriga kommuner utser två (2) ledamöter och två (2) ersättare vardera och Landstinget Västernorrland utser sju (7) ledamöter och sju (7) ersättare. Ledamöter och ersättare väljs första gången för perioden 1 januari 2012 – 31 december 2014 och därefter för fyra år från och med 1 januari året efter det att val till kommunfullmäktige har ägt rum i hela landet.

Vid förfall för ledamot tjänstgör ersättare från samma kommun som ledamoten i den turordning som kommun-/landstingsfullmäktige har bestämt.

Förbundsdirektionen utser inom sig en ordförande, en 1:e och en 2:e vice ordförande för samma mandatperiod som förbundsdirektionen. Ordföranden bör väljas bland landstingets representanter.

Förbundsdirektionen utser inom sig ett arbetsutskott bestående av sju (7) ledamöter och sju (7) ersättare. Landstinget ska ha två ordinarie ledamöter och två ersättare. Övriga platser, ordinarie och ersättare, fördelas mellan kommunerna. Fördelningen i arbetsutskottet ska vara fyra (4) från förbundsdirektionens politiska majoritet och tre (3) från förbundsdirektionens politiska minoritet. Vid valet till arbetsutskott ska kommunallagens regler om proportionella val, enligt KL 5 kap 46 §, inte gälla.

8. Uppgifter

Kommunalförbundet Västernorrlands läns kollektivtrafikmyndighet ansvarar för den regionala kollektivtrafiken i Västernorrlands län.

Kommunalförbundet ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken.

Kommunalförbundet ska fatta beslut om allmän trafikplikt inom länet och om taxor för trafiken med trafikplikt, utom i de fall där nettoavtal och tjänstekoncession tillämpas.

Kollektivtrafikmyndigheten/förbundsdirektionen ansvarar för upphandling och tecknande av avtal om allmän trafik. Myndigheten ansvarar också för beställningscentralen.

Efter överenskommelse med landstinget eller en eller flera kommun/er i länet får den regionala kollektivtrafikmyndigheten upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna eller

landstinget ska tillgodose samt samordna sådana transporttjänster i en beställningscentral.

Kollektivtrafikmyndighet får, efter beslut av sin beslutande församling, överlämna befogenheten att ingå avtal om allmän trafik till ett aktiebolag som myndigheten har inflytande över eller till en kommun för eget område.

Kollektivtrafikmyndigheten övertar ansvaret för Västernorrlands läns Trafik AB och av länstrafiken hel- och delägda bolag, SamTrans i Västernorrland AB (100 %), Bussgods i Västernorrland AB (47,1 %), Norrtåg AB (25 %), Samtrafiken i Sverige AB (2,1 %) och AB Transitio (0,5/5 %).

9. Finansiering

Landstinget Västernorrland och kommunerna i Västernorrlands län, överlåter samtliga sina aktier Västernorrlands läns Trafik AB till nominellt värde, till Kollektivtrafikmyndigheten mot betalning enligt reverser.

Kostnaderna för kommunalförbundets verksamhet ska, i den mån de inte täcks på annat sätt, erläggas genom bidrag från förbundsmedlemmarna, i förhållande till utförda tjänster enligt trafikförsörjningsprogrammet och årligen fastställda avtal.

Medlen erläggs till kommunalförbundet kvartalsvis i förskott.

10. Andel i tillgångar och skulder

Varje medlem har vid varje tidpunkt andel i förbundets tillgångar och skulder i förhållande till vad förbundsmedlemmarna tillskjutit i bidrag till verksamheten för föregående verksamhetsår. Vid skifte av förbundets behållna tillgångar ska samma grund tillämpas.

11. Budget och ekonomisk styrning

Förbundet ska

- senast den 15 februari året efter räkenskapsåret överlämna underlag för årsredovisning till medlemskommunerna och landstinget
- senast den 31 mars redovisa underlag för kommande budgetförhandlingar
- fastställa förbundets budget för kommande budgetår senast vid september månads utgång
- upprätta delårsbokslut

Direktionen ska kvartalsvis eller tertialvis avlämna rapporter över verksamheten till förbundsmedlemmarna. Rapporterna ska innehålla budgetuppföljning, bedömt årsutfall och verksamhetsuppföljning.

Kommunalförbundet får för sin verksamhet uppta lån i enlighet med fastställd budget.

Förbundet får inte ingå borgen eller andra ansvarsförbindelser utan förbundsmedlemmarnas godkännande.

Kommunalförbundet får inte bilda eller förvärva andelar/aktier i företag utan förbundsmedlemmarnas godkännande.

12. Revisorer

Förbundet ska ha tre (3) revisorer, som utses av fullmäktige i Landstinget Västernorrland.

Revisorerna väljs första gången för perioden 1 januari 2012 – 31 december 2014 och därefter för fyra år från och med 1 januari året efter det att val till kommunfullmäktige har ägt rum i hela landet. Om en revisor avgår eller uppdraget på något sätt upphör under mandatperioden förrättar fullmäktige i Landstinget Västernorrland fyllnadsval så snart som möjligt.

Revision sker i enlighet med bestämmelserna om revision i kommunallagen och revisionsreglementet i bilagan till förbundsordningen.

Direktionen godkänner årsredovisningen och översänder den till revisorerna för granskning. Revisorerna granskar direktionens verksamhet och lämnar en revisionsberättelse till varje medlems fullmäktige, som beslutar om ansvarsfrihet för direktionen i sin helhet.

13. Arvode och andra ekonomiska förmåner

Förbundets ledamöter, ersättare och revisorer ska erhålla ersättning i enlighet med de bestämmelser som tillämpas för förtroendevalda i Landstinget Västernorrland. Beslut om arvoden och andra ekonomiska förmåner fattas i direktionen. Fasta arvoden beslutas av direktionen efter förslag av Landstinget Västernorrlands arvodeskommitté.

14. Initiativrätt

Ärenden i direktionen får väckas av ledamot och ersättare i direktionen, samt av medlemskommun och landstinget genom framställan från behörig nämnd, kommun/landstingsstyrelse eller fullmäktige.

15. Närvarorätt och yttranderätt

Direktionen avgör om någon som inte är ledamot eller ersättare i direktionen har rätt att närvara och rätt att yttra sig vid direktionens sammanträden. Medlemskommunernas styrelseordförande, eller den han/hon sätter i sitt ställe, ska ha yttranderätt i direktionen.

Myndighetschefen eller dennes ersättare bör närvara vid direktionens sammanträden och har rätt att delta i överläggningarna men inte i besluten.

16. Tillkännagivande av justering av protokoll m m

Kungörelser, tillkännagivanden om justering av protokoll och övriga tillkännagivanden ska anslås på förbundets anslagstavla.

17. Varaktighet och medlems rätt till utträde

Kommunalförbundet är bildat tillsvidare för att vara kollektivtrafikmyndighet.

Så länge lagen om kollektivtrafik, SFS 2010:1065, gäller ska landstinget och samtliga kommuner i länet vara med i kommunalförbundet. För att medlem ska få rätt till utträde måste en lagändring beslutas. Förbundsordningen kan sägas upp för omförhandling av villkoren. Uppsägningstiden är 18 månader räknat från ingången av den månad då uppsägningen skedde.

Framtida förändringar i den regionala samhällsstrukturen kan leda till att Kollektivtrafikmyndigheten ombildas.

18. Tvister

Tvist mellan förbundet och dess medlemmar avgörs i allmän domstol.

19. Ändring i förbundsordningen

Ändring av eller tillägg till förbundsordningen ska antas av direktionen och fastställas av medlemmarnas kommun- respektive landstingsfullmäktige.

20. Ikraftträdande

Denna förbundsordning gäller från och med 1 januari 2012 under förutsättning att samtliga medlemmars fullmäktige beslutar anta den.

Reglemente för förbundsdirektionen

Direktionen för Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län ska bedriva verksamheten i enlighet med Lag om kollektivtrafik, SFS 2010:1065, och enligt fastställda samverkansavtal, förbundsordning och reglemente, samt lagar och föreskrifter i övrigt som gäller för verksamheten.

1. Verksamhetsområde

Direktionen ska leda verksamheten och följa de frågor som kan inverka på förbundets utveckling och ekonomiska ställning.

Direktionen är myndighetens personalpolitiska och personaladministrativa organ,

2. Huvudarbetsuppgifter

Direktionen har till uppgift

att vara regional kollektivtrafikmyndighet och besluta om trafikförsörjningsprogram, allmän trafikplikt inom länet och om taxor för trafik med trafikplikt.

att se till, att verksamheten bedrivs på ett rationellt och ekonomiskt sätt

Kollektivtrafikmyndighet får, efter beslut av sin beslutande församling, överlämna befogenheten att ingå avtal om allmän trafik till ett aktiebolag som myndigheten har inflytande över eller till en kommun för eget område.

3. Organisation

Förbundet är ett kommunalförbund med en direktion bestående av tjugotvå (22) ledamöter och tjugotvå (22) ersättare och ett arbetsutskott med sju (7) ledamöter och sju (7) ersättare enligt förbundsordningen.

4. Närvarorätt och yttranderätt

Direktionen avgör om någon som inte är ledamot eller ersättare i direktionen har rätt att närvara och rätt att yttra sig vid direktionens sammanträden.

Medlemskommunernas styrelseordförande, eller den han/hon sätter i sitt ställe, ska ha yttranderätt i direktionen.

Myndighetschefen eller dennes ersättare bör närvara vid direktionens sammanträden och har rätt att delta i överläggningarna men inte i besluten.

5. Kallelse

Kallelse till sammanträde med direktionen upprättas av ordföranden eller på ordförandens ansvar. Kallelsen med föredragningslista sänds till ledamöter och ersättare senast vid den tidpunkt direktionen bestämt.

6. Reservation

Om en ledamot reserverar sig mot ett beslut och ledamoten vill motivera reservationen ska ledamoten göra det skriftligt. Motiveringen ska lämnas innan protokollet justeras.

7. Protokollsanteckning

Ordföranden kan medge tjänstgörande ledamot eller tjänstgörande ersättare protokollsanteckning. Myndighetschefen har rätt att göra protokollsanteckning.

8. Justering av protokoll

Protokollet justeras av ordföranden och en ledamot inom 14 dagar enligt kommunallagen, KL 5 kap, 61 §.

Om direktionen beslutar att en paragraf ska justeras omedelbart, ska paragrafen redovisas skriftligt innan direktionen justerar den.

Tillkännagivanden anslås på myndighetens anslagstavla.

9. Delegation

Direktionen ska upprätta en delegationsordning för myndigheten.

10. Arkiv och diarium

Kollektivtrafikmyndigheten är arkivmyndighet.

Till myndigheten inkomna handlingar är allmänna handlingar, som ska registreras utan dröjsmål, om det inte är uppenbart att de är av ringa betydelse för myndighetens verksamhet.

Reglemente för revisorerna

1. Revisorernas uppgifter

Revisorernas uppdrag är att granska Kommunalförbundet Västernorrlands läns kollektivtrafikmyndighet utifrån bestämmelserna i kommunallagens revisionskapitel, förbundsordning, vad som sägs i detta reglemente samt god revisionssed.

God sed är de föredömliga och goda principer och tillvägagångssätt som är allmänt vedertagna när revision utförs.

2. Revisorernas antal och organisation

Förbundet har tre (3) revisorer, som efter allmänna val utses av fullmäktige i Landstinget Västernorrland för en mandatperiod. Förbundets revisorer utses bland dem som är valda till revisorer i landstinget.

Revisorerna utser inom sig en ordförande.

Uppdraget är slutfört när revisorerna under året efter valet har avslutat granskningen av mandatperiodens sista års verksamhet och avlämnat revisionsberättelse.

Revisorerna arbetar samfällt med hela granskningsuppdraget.

Om en revisor avgår eller uppdraget på något sätt upphör under mandatperioden förrättar fullmäktige i Landstinget Västernorrland fyllnadsval så snart som möjligt.

3. Revisorernas ekonomi och förvaltning

Revisorerna svarar för sin egen förvaltning.

För att besluta om ärenden i sin förvaltning och om jäv sammanträder revisorerna enligt de regler som gäller en kommunal nämnd.

Direktionen tillhandahåller medel för administrativt stöd och för sakkunnigt biträde till revisionen.

4. Sakkunniga biträden

Revisorerna anlitar själva sakkunniga till sin granskning i den omfattning som behövs för att fullgöra granskningen enligt god revisionssed.

Vid upphandling tillämpas lagen om offentlig upphandling. Revisorerna beslutar själva om upphandling.

Bestämmelserna i kommunallagen om revisorernas rätt till upplysningar gäller också de sakkunniga som biträder revisorerna.

5. Revisorernas arbetsformer

Ordföranden kallar revisorerna till sammankomster i granskningsarbetet och till sammanträden i ärenden om sin förvaltning och om jäv.

Ordföranden kallar sakkunniga, verksamhetsansvariga tjänstemän och andra experter samt förtroendevalda i förbundet till dessa sammankomster i den utsträckning som revisorerna anser nödvändigt.

Minnesanteckningar ska föras vid revisorernas sammankomster i granskningsarbetet. Ordföranden ansvarar för att anteckningar upprättas.

De beslut som revisorerna fattar om sin förvaltning och om jäv ska tas upp i protokoll. Ordföranden ansvarar för att protokoll upprättas.

Protokollet justeras av ordföranden och ytterligare en revisor. Revisorerna kan besluta att en paragraf i protokollet ska justeras omedelbart. Paragrafen ska redovisas skriftligt innan revisorerna justerar den.

En skrivelse i granskningsarbetet ska undertecknas av samtliga revisorer.

6. Revisorerna och förbundsdirektionen

Revisorerna och förbundsdirektionens presidium har regelbundna överläggningar.

Revisorerna kan initiera ärende i förbundsdirektionen i anledning av sin granskning och om sin förvaltning när de bedömer att så behövs. Direktionens ordförande svarar för att sådana ärenden tas upp till behandling, så snart som möjligt efter det att beredning har skett.

7. Arkiv

För vården av revisorernas arkiv gäller bestämmelserna i arkivlagen och av förbundsdirektionen fastställt arkivreglemente.

8. Revisionsberättelse

Revisionsberättelsen ska lämnas till medlemskommunernas fullmäktige och landstingsfullmäktige vid den tidpunkt de bestämmer.

Varje medlems fullmäktige beslutar om ansvarsfrihet för direktionen i sin helhet.

9. Reglementets giltighet

Reglementet gäller från 2012-01-01 till dess att medlemskommunernas fullmäktige och landstingsfullmäktige fattar annat beslut.

Övertagande av personal

Verksamhet som övergår från Västernorrlands läns Trafik AB till Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Landstinget Västernorrland och Ånge, Sundsvall, Timrå, Härnösand, Kramfors, Sollefteå, Örnsköldsviks kommuner har tillsammans bildat Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län. Kollektivtrafikmyndigheten övertar verksamheten från Västernorrlands läns Trafik AB.

Övertagandetidpunkt

Kollektivtrafikmyndigheten övertar verksamheten från Västernorrlands läns Trafik AB 2012-01-01.

Övertagandets omfattning

Övertagandet omfattar samtliga anställda i verksamheten. Kollektivtrafikmyndigheten övertar även fast och lös egendom. Ingångna trafikavtal kvarstår däremot i Västernorrlands läns Trafik AB.

Övergående personal

Anställningarna för personalen ska enligt bestämmelserna i Lagen om anställningsskydd § 6b övergå till Kollektivtrafikmyndigheten. All personal utom de som valt att tacka nej till anställningserbjudande övertas av Kollektivtrafikmyndigheten fr o m 2012-01-01.

Den personal som övertas av Kollektivtrafikmyndigheten förtecknas i en bilaga. För varje person finns anställningsdatum hos Västernorrlands läns Trafik AB, månadslön, eventuell övertid, fyllnadstid och mertid och nuvarande arbetsgivares semesterskuld förtecknad. Bilagan upprättas per 2011-12-31 och en reviderad bilaga upprättas per 2012-01-31. Kopior av personakter för den övertagna personalen överlämnas till Kollektivtrafikmyndigheten senast 2012-01-31.

Pensionsförhållanden för den övertagna personalen klargörs för varje person. Parternas åtaganden för varje persons pension klargörs av Västernorrlands läns Trafik AB och eventuella regleringar mellan parterna görs senast 2012-06-30.

Förvärv/överlåtelse av aktier i Västernorrlands läns Trafik AB och revers

Mellan Landstinget Västernorrland, Ånge, Sundsvall, Timrå, Härnösand, Kramfors, Sollefteå och Örnsköldsviks kommuner (nedan kallade säljarna) och Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (nedan kallad köparen) har följande avtal träffats om överlåtelse av aktier i Västernorrlands läns Trafik AB.

Överlåtelse

Säljarna överlåter härmed samtliga sina aktier i Västernorrlands läns Trafik AB till köparen med följande villkor.

Aktierna fördelar sig enligt följande:

Ånge	361 000
Sundsvall	2 689 000
Timrå	534 000
Härnösand	783 000
Kramfors	707 000
Sollefteå	719 000
Örnsköldsvik	1 707 000
Landstinget Västernorrland	7 500 000
Summa	15 000 000

Köpeskillingen och dess betalning

Köpeskillingen uppgår till aktiernas nominella värde. Betalningen av köpeskillingen regleras genom reverser mellan varje säljare och köparen.

Tillträde

Tillträdesdagen är den 1 januari 2012. Vid ett tillträdesmöte i januari 2012 ska en representant med fullmakt från vardera säljaren överlämna aktiebrev representerande aktierna till köparen mot undertecknad revers.

Information om Västernorrlands läns Trafik AB

Köparen har full kännedom om samtliga bolagets förhållanden och därmed också eventuella tvister som bolaget är inblandat i.

Ändringar

Ändringar av och tillägg till detta avtal ska för att vara bindande vara skriftliga och undertecknade av parterna.

Fullständig reglering

Alla skriftliga eller muntliga åtaganden eller utfästelser som föregått avtalet ersätts med innehållet i detta avtal.

**Revers vid förvärv/överlåtelse av aktier i Västernorrlands läns
Trafik AB. ***

Till Landstinget Västernorrland betalar Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län kapitalbelopp, ränta och amortering enligt villkor i denna
revers

Ursprungligt kapitalbelopp:	7 500 000
Startdag:	2012-01-01
Likviddag:	2012-01-03
Slutdag:	20xx-12-31
Slutförfallodag:	20xx-12-30
Räntesats:	Räntan sätts till 0 procent
Amortering:	Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län äger rätt att vid tidpunkt som myndigheten väljer, amortera denna skuld helt eller delvis i förtid. Sådan förtida amortering ska aviseras till innehavaren av denna revers senast 20 bankdagar före likviddagen för amorteringen. På slutförfallodagen ska den kvarvarande kapitalskulden amorteras i sin helhet. Alla amorteringar ska antecknas på originalreversen med belopp och datum när amorteringen skedde och undertecknas av båda parter.
Betalningsanvisning:	Aviserad amortering ska ske till landstingets bankkonto xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx.

Härnösand 2011- -

För Landstinget Västernorrland

För Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län

.....
Firmatecknare

.....
Firmatecknare

* Revers skrivs med varje kommun med aktuellt belopp.

Vad är viktigt för kunden?

Bilaga 1

Följande faktorer har betydelse för resenärerna:

- Fler förbindelser som passar i tid
- Närmare till hållplats
- Spara pengar/billigare kollektivtrafik
- Slippa köra bil
- Slippa leta parkeringsplats
- Värna miljön
- Enkelt att resa i ett sammanhållet system

Dessa slutsatser kan dras av Kollektivtrafikbarometern och Regional attityd- och resvaneundersökning - en sammanställning av resultat från 13 kommuner i 4 län, rapport 2009:16. I den senare framhålls att ” priset av underordnad betydelse”, men detta motsägs av uttalanden om ”att fler förbindelser med kollektivtrafiken, närmare till hållplats samt billigare kollektivtrafik skulle kunna få dem att minska sitt bilresande”.

Kollektivtrafikens fördelar som lyfts fram i **Kollektivtrafikbarometern** 2009 av resenärerna är exempelvis att slippa köra bil, slippa leta p-plats, spara pengar och värna miljön. Kollektivtrafikens miljövänlighet får det enskilt högsta betyget. Hela 85 % av svenska folket instämmer helt eller delvis i påståendet att det är miljövänligt att resa med läns- och lokaltrafiken.

Var fjärde resa görs med kollektivtrafik och av dessa resor görs nästan hälften med buss. Följande statistik bygger på totalt 53 756 intervjuer under 2010, varav 24 587 är gjorda med de som reser frekvent med kollektivtrafiken.

Kollektivtrafikens marknadsandel

Kollektivtrafik + taxi: 24 procent

Bil + moped/MC: 76 procent

Det är stor skillnad på kollektivtrafikens marknadsandel i storstadslänen och övriga län. Cirka 34 procent av resorna i storstadslänen görs med kollektivtrafiken jämfört med 12 procent i övriga län.

Hur reser vi kollektivt?

Stads- eller lokalbuss: 44,7 procent

Tunnelbana: 18,69 procent

Regionbuss: 11,45 procent

Pendel- eller lokaltåg: 11,83 procent

Spårvagn: 5,29 procent

Regionaltåg: 4,65 procent

Fjärrtåg: 1,49 procent

Långfärdsbuss: 0,47 procent

Andra färdmedel: 1,43 procent

Varför reser vi?

Resor till och från arbete: 32 procent
Resor för inköp av olika slag: 20,89 procent
Ta sig till motionsplats eller friluftsansaktivitet: 12,26 procent
Hälsa på vänner och släkt: 6,72 procent
Resor till och från skola: 5 procent
Ta sig till plats för nöje eller underhållning: 3,72 procent

Källa: www.svenskkollektivtrafik.se

Regional attityd- och resvaneundersökning - en sammanställning av resultat från 13 kommuner i 4 län, rapport 2009:16, är gjord på uppdrag av Länsstyrelsen Västernorrland och projektet Bästa Resan.

Undersökningsområdet omfattar 13 undersökta kommuner: Bräcke, Hudiksvall, Härnösand, Kramfors, Nordanstig, Nordmaling, Sollefteå, Sundsvall, Timrå, Umeå, Ånge, Örnsköldsvik, Östersund.

Undersökningen visar bland annat att både män och kvinnor väljer bilen oavsett ärende. Män väljer dock bil i större utsträckning än kvinnor. Det är mer förekommande att kvinnor går och åker buss till arbetet än att män gör det. Kvinnor går också i större utsträckning än män.

Beroende på syftet med resan blir olika saker olika viktiga för valet av färdmedel:
Vid semesterresor är pris näst viktigast efter bekvämlighet.
Vid stora inköp är bekvämlighet viktigast.
Vid små inköp är snabbhet och enkelhet lika viktiga.
Vid hämta/lämna barn är snabbhet som är den viktigaste faktorn.
Snabbhet är den viktigaste faktorn då man ska utträta ärenden.
Vid egna fritidsaktiviteter är enkelhet viktigast.
Enkelhet är den viktigaste faktorn vid andras fritidsaktiviteter.

Generellt är priset av underordnad betydelse, även om yngre anser priset vara något viktigare än äldre. Kvalitetsfaktorer, som bekvämlighet, bälten, fungerande klockor och städning är också viktiga.

Miljövänlighet är den faktor som har minst betydelse för val av färdmedel. Ungefär hälften av de som arbetar eller studerar har gratis parkering vid sin arbetsplats eller skola. Något fler i Västernorrland har denna förmån jämfört med undersökningsområdet.

En generell skillnad finns mellan tätort och omland och avser parkeringsplatser vid arbete och skola. I omland har man i större utsträckning gratis parkering medan man i tätort oftare har en avgiftsbelagd parkering.

Endast ca 5 procent har tillgång till subventionerat kort i kollektivtrafiken. För dagliga resor till arbete och skola används framförallt bil, gång och cykel. Knappt 10 procent väljer att åka buss.

Män använder bilen vid arbets- och studieresor i högre grad än kvinnor. Kvinnor går, cyklar och åker buss till arbete och skola i större utsträckning än män. Yngre väljer i högre utsträckning att resa med buss till skola respektive arbete.

Att minska bilresandet till förmån för buss och tåg kan 70 procent av befolkningen tänka sig, om det blir fler förbindelser och billigare kollektivtrafik.

Kvinnor i alla kommuner nämner i större utsträckning än män att fler förbindelser med kollektivtrafiken, närmare till hållplats samt billigare kollektivtrafik skulle kunna få dem att minska sitt bilresande och resa mer med buss och tåg.

Gruppen 26-44 år efterfrågar i högre grad än övriga åldersgrupper kortare restid i kollektivtrafiken om de ska minska sitt bilresande. I denna grupp finns många barnfamiljer där tid upplevs vara en knapp resurs.

Olika alternativa organisationsformerna för myndigheten – en beskrivning

Bilaga 2

Kommunalförbund
Gemensam nämnd
Landstinget ensamt ansvarig
Samverkansorgan/Regionförbund

Alla organisationsformerna bygger på en överenskommelse mellan parterna om former och innehåll i samverkan.

Kommunalförbund

När kommunerna och landstinget gemensamt bär ansvaret för en fråga, som i det här fallet, den regionala kollektivtrafiken, kan den regionala kollektivtrafikmyndigheten organiseras som ett kommunalförbund.

Ett kommunalförbund är en offentligrättslig juridisk person med egen rättskapacitet.

Kommunalförbundet övertar uppgifter från sina medlemmar och blir huvudman för verksamheten med egen budget och räkenskaper. Kommunalförbundet styrs av sina medlemmar genom regler i förbundsordningen. Medlemmarna överlämnar beslutanderätten i de frågor som förbundet avser. Landstinget och kommunerna har inget juridiskt ansvar för de uppgifter som överlåtits till förbundet, däremot är medlemmarna ytterst politiskt och finansiellt ansvariga för verksamheten.

Kommunalförbundet organiseras antingen med förbundsfullmäktige och styrelse eller med en förbundsdirektion.

Förbundsfullmäktige är proportionerligt sammansatt efter folkmängd i kommunerna resp landstinget. Minimikravet i både fullmäktigemodellen och i direktionsmodellen är att varje medlem ska ha minst en ledamot och en ersättare. En direktion består av minst en ledamot från varje part och betraktas som en enklare beslutsordning. Direktionen är också styrelse och möjlighet att tillsätta ett arbetsutskott med delegation finns och bör övervägas.

Nedanstående tabell är ett räkneexempel för att visa hur ett fullmäktige resp direktion kan vara sammansatt. I exemplet har ingen part egen majoritet. Om man väljer organisationsformen direktion kan man i förbundsordningen skriva in att i vissa frågor ska beslut fattas i enighet, i vissa med kvalificerad majoritet (tre fjärdedelar) eller med enkel majoritet.

Det finns inga hinder mot att antalet ledamöter i förbundsfullmäktige eller i en direktion bestäms till ett jämt antal.

Kommun/ Landsting	Befolkning 2010-01-01	Fullmäktige med 46 ledamöter	Direktion
Härnösand	24675	2	2
Kramfors	19214	2	2
Sollefteå	20442	2	2
Sundsvall	95533	9	3
Timrå	17902	2	2
Ånge	10148	1	2
Örnsköldsvik	55128	5	2
Landstinget	243042	23	7
		46	22

Vad är fördelar resp nackdelar med ett kommunalförbund?

Fördelar: Kommunalt engagemang med tydligt politiskt ansvar
Samordning med samhällsplanering

Nackdelar: Kommunerna och landstinget kan inte detaljstyra

Gemensam nämnd

De ansvariga kan komma överens om att organisera kollektivtrafikmyndigheten som en gemensam nämnd i stället för ett kommunalförbund.

En gemensam nämnd är ingen egen juridisk person. Detta innebär att varje kommun och landsting behåller sitt huvudmannaskap för de frågor man överlämnat till den gemensamma nämnden. Samarbetet grundas på en överenskommelse om samverkan och ett reglemente.

En gemensam nämnd tillsätts hos någon av de samverkande, landstinget eller kommunerna (s.k. värdkommun/-landsting) och ingår i denna kommuns eller landstings organisation.

En gemensam nämnd företräder samtliga sina huvudmän och kan ingå avtal för deras räkning. Mot externa avtalsparter är det de samverkande landstingen och kommunerna som är ansvariga för att avtal följs osv. Formellt fattas besluten av värdkommunen/värdlandstinget.

En gemensam nämnd ska granskas av revisorerna i var och en av de samverkande kommunerna och landstinget. Beslut om ansvarsfrihet fattas av resp fullmäktige. Var och en av de samverkande kommunerna och landstingen ska välja minst en ledamot och en ersättare.

Vad är fördelar resp nackdelar med en gemensam nämnd?

Fördelar: Tydligt politiskt ansvar.

Nackdelar: Gemensam nämnd är ingen egen juridisk person. Formellt fattas besluten av värdkommunen/värdlandstinget. Mindre inflytande för den som inte är värdkommun/värdlandsting.

Landsting ensamt ansvarig

Parterna kan besluta att landstinget ensamt ska vara ansvarigt för den regionala kollektivtrafiken. Landstinget blir då den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Om hela ansvaret för kollektivtrafiken överförs till landstinget ska en skatteväxling med 40-50 öre genomföras.

Huvudmannaskapet grundar sig på avtal mellan landstinget och kommunerna i länet.

Vad är fördelar resp nackdelar med att landstinget blir regional kollektivtrafikmyndighet?

Fördelar: Regional helhetssyn med tydligt politiskt ansvar
Kollektivtrafiken kan planeras utan hänsyn till kommungränser
Ingen diskussion om fördelning av underskottstäckning

Nackdelar: Inget kommunalt inflytande och minskat engagemang
Bristande samordning med kommunernas samhällsplanering
Skatteväxling krävs

Samverkansorgan/Regionförbund

Samverkansorgan/Regionförbund är en kommunal beslutande församling, sammansatt av representanter för landstinget och kommunerna inom ett län med särskild uppgift att svara för regionala utvecklingsfrågor i länet.

Ett samverkansorgan är i formell mening ett kommunalförbund, som ansvarar för det regionala tillväxtarbetet och för infrastrukturplaneringen i länet.

I Västernorrlands län finns inget Samverkansorgan/Regionförbund.

I Jämtlands och Västerbottens län kommer Regionförbunden att vara regional kollektivtrafikmyndighet.

Ekonomiska beräkningar 2012-2014

Bilaga 3

Länstrafiken - aktieägaretillskott 2010 enligt bokslut

Exkl SÄKO trafik kostnader, inkl statsbidrag Ådalsbanan, (kk)

Ånge	3 926
Sundsvall	62 474
Timrå	6 275
Härnösand	10 389
Kramfors	7 073
Sollefteå	10 384
Örnsköldsvik	<u>31 204</u>
Summa kommunerna	131 725

Landstinget Västernorrland	59 111
SÄKO best central	<u>13 799</u>
Summa Landstinget	72 910

Totalkostnad för länet 204 635

Landstingets andel av totalkostnaden % 35,6

Exempel för kommande trafikplanering (kk)

Exkl SÄKO trafik kostnader

	<u>2012</u>	<u>2014</u>
Ånge	3 898	4 155
Sundsvall	64 469	68 504
Timrå	6 873	7 345
Härnösand	11 835	12 597
Kramfors	8 341	8 883
Sollefteå	11 352	12 077
Örnsköldsvik	<u>33 918</u>	<u>36 125</u>
Summa kommunerna	140 686	149 686

Landstinget Västernorrland 98 260 104 113

Totalkostnad för länet 238 946 253 799

Landstingets andel av totalkostnaden % 41,1 41,0

REMISSVAR**Datum**
2017-03-10**Diariens**
17/00066**Ert datum**
2017-01-24**Er referens**
Helén LundahlMarika Bystedt Gaulitz
072-521 07 61Sundsvalls kommun
Kommunstyrelsen
Att: Helén Lundahl
851 85 SUNDSVALL

Yttrande över KS-2016-00966 Förslag till trafikförsörjningsprogram Sundsvalls kommun färdtjänst och riksfärdtjänst

Bakgrund

Enligt lag 2010:1065 om kollektivtrafik ska varje kommun regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram ange omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och riksfärdtjänst och grunderna för prissättning för resor med sådan trafik, i den mån kommunen inte överlåtit sina uppgifter enligt dessa lagar till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Kommunen ska anta programmet efter samråd med den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Sundsvalls kommun har upprättat ett förslag till trafikförsörjningsprogram för färdtjänst och riksfärdtjänst.

Generella synpunkter

Vi ser positivt på att Sundsvalls kommun har upprättat detta trafikförsörjningsprogram och de uppfyller de krav som lagen ställer på programmet.

Vi är även positiva till att vi ges möjlighet att yttra oss över detta förslag vilket är önskvärt. Vi skulle däremot önska att de kommunala trafikförsörjningsprogrammen för färdtjänst och riksfärdtjänst togs fram i gemensam process för att förbättra möjligheten att likrikta intentionen vad gäller färdtjänsten och riksfärdtjänsten i länet.

Det hade också varit önskvärt med målsättningar och långsiktig ambition avseende denna trafik framförallt för att fungera som en vägledning för vår beställningscentral som hanterar beställningarna av resor.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län**Postadress:**
Box 114
872 23 Kramfors**Besöksadress:**
Viktoriagatan 16**Telefon:** 0612-841 00
Fax: 0612-841 11**Org. nr:**
222000-2923**Webb/e-post:**
registrator@dintur.se
www.dintur.se

REMISSVAR**Specifika synpunkter****2.6.3 Beslutad egenavgift**

Kommunen beskriver att egenavgiften är 1 ½ gånger priset för en bussbiljett. Gällande busstaxa har en differentierad prissättning för olika åldersgrupper och det vore bra med ett förtydligande om vilket pris Sundsvalls kommun avser.

Lars Olof Olsson

Ordförande

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län



2017-01-17

Enligt sändlista

Sundsvalls kommuns trafikförsörjningsprogram för färdtjänst och riksfärdtjänst - samrådsremiss

Enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik kap 2, §11, skall varje kommun regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram ange omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst, samt grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik. Kommunen ska anta programmet efter samråd med den regionala kollektivtrafikmyndigheten och i förekommande fall med landstinget.

Kommunstyrelsens infrastruktur och serviceutskott beslutade 2017-01-17 att sända ut Sundsvalls kommuns förslag till trafikförsörjningsprogram för samråd till Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län och till Landstinget Västernorrland. Bifogat dokument har kompletterats med statistik efter utskottets beslut.

Skriftliga synpunkter på förslaget till program lämnas senast 2017-04-07 med e-post till kommunstyrelsen@sundsvall.se eller med ordinarie post till:

Sundsvalls kommun
Kommunstyrelsen
Att: Helén Lundahl
851 85 Sundsvall.

Ange diarienummer KS-2016-00966.

För frågor under samrådstiden vänligen kontakta undertecknad.

Helén Lundahl
Kollektivtrafikstrateg

Sändlista:

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län.
Landstinget Västernorrland.

Förslag till trafikförsörjningsprogram Sundsvalls kommun färdtjänst och riksfärdtjänst

Program – samrådsversion januari 2017

Fastställt av	Ska fastställas av kommunfullmäktige
Datum för fastställande	åååå-mm-dd
Giltighetstid	Tills vidare. revideras i samband med förändring/upphandling av verksamheten eller ändrad lagstiftning.
Ansvarig funktion	Kommunstyrelsen
Beslut om samråd	Kommunstyrelsens infrastruktur- och serviceutskott 2017-01-17
Diarienummer	KS-2016-00966
Målgrupp	Styrdokument enligt lag. Syftet är att beskriva verksamheten för brukare och för entreprenörer.

Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte.....	3
2	Färdtjänst och riksfärdtjänst.....	3
2.1	Information om färdtjänst	3
2.2	Omfattning och regler för färdtjänst.....	3
2.3	Information om riksfärdtjänst.....	4
2.4	Kommunens kostnader för färdtjänst.....	4
2.5	Beställning av färdtjänst	4
2.6	Krav vid färdtjänsttransporter – grunder för prissättning	5

Bilaga: Antal personer med färdtjänsttillstånd den 31 december 2015.

1 Bakgrund och syfte

Enligt kollektivtrafiklagen (2010:1065) skall varje kommun regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram **ange omfattningen av trafik** enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksferdtjänst och **grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik**, i den mån kommunen inte överlåtit sina uppgifter enligt dessa lagar till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Kommunen ska anta programmet efter samråd med den regionala kollektivtrafikmyndigheten och, i förekommande fall, landstinget.

Eftersom Sundsvalls kommun valt att inte överlåta denna trafik till den regionala kollektivtrafikmyndigheten så behöver kommunen ta fram ett sådant trafikförsörjningsprogram.

2 Färdtjänst och riksferdtjänst

2.1 Information om färdtjänst

Vid senaste upphandlingen av den kommunala färdtjänsten i Sundsvalls kommun redovisades att ca 4000 personer är berättigade till färdtjänst. Av dessa har ca 3100 färdtjänst med taxi och ca 900 med specialfordon. Det skedde då ca 106 000 resor per år. Av dessa gjordes 84 000 med taxi och 23 000 med specialfordon. Gällande lagstiftning är lag om färdtjänst (1997:736).

Person som beviljas färdtjänst skall vara folkbokförd i kommunen. Beslut om färdtjänsttillstånd fattas av kommunens trafikutredare som sedan meddelar Beställningscentralen (BC), där beställning av färdtjänstresor sker.

Eftersom antalet färdtjänstberättigade som är legitimerade för att åka personbil är 4 gånger så stort som de som har behov av specialfordon är en fordonsflotta med hög andel klass 4 fordon att föredra.

2.2 Omfattning och regler för färdtjänst

Antal privatresor för färdtjänstberättigade är obegränsat om inte annat anges, dessa får användas inom Sundsvall och Timrå kommun. Tillstånd för arbetsresor kan beviljas till och från arbetsplatsen eller viss utbildning med högst två resor per dag. Undantagsvis kan även resa över kommungränsen beviljas till från närmaste centralort, om denna ligger närmare än centralort inom Sundsvalls kommun.

Färdtjänst får användas för alla slags resmål **med undantag för** resor på uppdrag av arbetsgivare eller i eget företag, resor som anordnas av kommunala eller statliga verksamheter samt resor för vilka ersättning utgår i annat sammanhang t ex sjukresor.

Alla som har färdtjänst har möjlighet att ta med sig en medresenär mot erläggande av vid varje tillfälle gällande avgift. Resenär kan utifrån sin funktionsnedsättning ha rätt till ledsagare, utan kostnad för den enskilde.

Detta utreds och beviljas i förekommande fall av kommunens trafikutredare. Ledsagare och/eller medresenär som medföljer resenären ska göra det under hela resan.

2.3 Information om riksfärdtjänst

Riksfärdtjänstuppdraget omfattar transport av resor mellan kommuner i enlighet med beviljade tillstånd. Resor mellan Sundsvall – Timrå är inte riksfärdtjänst. Riksfärdtjänst sker normalt med allmänna kommunikationer exempelvis flyg, tåg eller buss. I undantagsfall kan resan ske med taxi / specialfordon / liggande transport. Resan kan även vara en kombination av ovan nämnda färdmedel. Tillståndet kan inkludera en eller flera ledsagare. Medresenär kan också förekomma. Ledsagarens tur-/returresa ska ske med billigaste färd sätt, vanligtvis med buss. Regeringen beslutar vilka egenavgifter som gäller vid riksfärdtjänstresa.

Inom riksfärdtjänsten genomfördes 241 enkelresor under 2015. Av dessa gjordes 125 av kvinnor. Det var 60 Sundsvallsbor som använde riksfärdtjänst under 2015. I den kommunala färdtjänsten gjordes 100 696 resor 2016. Dessa gjordes av 2927 personer. Antal resor i snitt uppgick till 34. Sammanlagda kostnaden för resor inom färdtjänst och riksfärdtjänst uppgick till 14 181 700 kronor 2016.

2.4 Kommunens kostnader för färdtjänst

Jämfört med 2015 har kostnaderna för färdtjänst minskat med ca 700 000 kronor och kostnaderna för riksfärdtjänst har minskat med 158 000 kronor. Totalt uppgick kostnaderna för resor inom riksfärdtjänst och färdtjänst till 141 81 700 kronor 2016.

	ÅR	2016	2015	2014
Kostnad	Kommunal färdtjänst	13 899 000	14 600 000	16 123 000
	Riksfärdtjänst	282 700	440 000	321 000
Snittkostnad per resa	Kommunal färdtjänst	138 kronor	153 kronor	161 kronor
	Riksfärdtjänst	Uppgift saknas	1826 kronor	Uppgift saknas
Antal enkelresor	Kommunal färdtjänst	100696/	95351 (varav kvinnor 60254)	100381
	Riksfärdtjänst	Uppgift saknas	241 (varav kvinnor 125)	Uppgift saknas
Antal som rest	Kommunal färdtjänst	2927 (varav 1873 kvinnor)	2913 (varav kvinnor 1875)	2968 (varav 1905 kvinnor)
	Riksfärdtjänst	Uppgift saknas	60	Uppgift saknas
Gjorda resor per brukare	Kommunal färdtjänst	34 (kvinnor 34)	33 (kvinnor 32)	34
	Riksfärdtjänst	Uppgift saknas	241 (kvinnor 125)	Uppgift saknas

Alla färdtjänsttillstånd används inte. 2016 fanns det 3961 beviljade tillstånd i Sundsvalls kommun. Av dessa användes 2927 stycken för resa under året.

2.5 Beställning av färdtjänst

Beställning av färdtjänstresor sker via beställningscentralen i Ånge. Den ägs av kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland. Där hanteras färdtjänstresor och sjukresor i hela länet. Beställning sker

per telefon och beställningscentralen förmedlar samtalet till entreprenören. Entreprenören planerar och lägger in resenärer på slingor för bästa samplanering. Operatören som tar emot beställningen har möjligheten att planera om resan det får dock inte ske några försämringar för kunden.

Sundsvalls beslut att genomföra egen upphandling har fått till följd att samordningen med landstingets sjukresor inte längre kan genomföras, ej heller med färdtjänstresor för Timrå kommuns invånare. Positivt för kommunen är dock att kostnaderna ser ut att minska efter upphandlingen.

Sundsvalls kommun har genom sin upphandling även en möjlighet, att utan ökade kostnader, lösa ut en option som gör det möjligt att låta entreprenören själv direkt hantera hela färdtjänstbeställningen. Detta utan beställningscentralens medverkan.

2.6 Krav vid färdtjänsttransporter – grunder för prissättning

2.6.1 Tider för färdtjänst med av kommunen beslutad egenavgift

Färdtjänstresa är ett komplement till att resa med kollektivtrafiken. Kommunen erbjuder därför färdtjänstresor under samma tider som kollektivtrafiken är tillgänglig. Färdtjänstresenär betalar av kommunen beslutad egenavgift för dessa tider.

Färdtjänst utförs på följande tider:

- Måndag-torsdag 05.00 - 23.15
- Fredag - lördag 05.00 - 03.15
- Sön- och helgdagar 06.00 - 23.15
- Nyårsafton och midsommarafton 06.00 - 03.15
- Julafton 06.00 - 23.15

2.6.2 Resor vid andra tider än där kommunens egenavgift gäller

Utöver ovanstående tider under 2.4.1, ska färdtjänstresor också kunna beställas och utföras på övrig tid. Men då betalar resenären själv full avgift för resan. Kommunen ersätter inte dessa resor till någon del. Färdtjänstresor kan bokas dygnet runt enligt dessa villkor. En färdtjänstberättigad som vill resa på andra tider än där kommunens egenavgift gäller, skall upplysas om priset för resan i samband med beställningen.

2.6.3 Beslutad egenavgift

Den som är legitimerad för färdtjänst med personbil/taxi erlägger 1½ bussbiljett enligt gällande busstaxa. Detta pris gäller oavsett om resan sker med personbil eller specialfordon.

Den som är legitimerad för specialfordon betalar egenavgift enligt gällande busstaxa.

Barn som är 0-7 år och reser med färdtjänstberättigad vuxen betalar ingen avgift. Barn som är 7-19 år och reser med färdtjänstberättigad vuxen betalar halv egenavgift.

2.6.4 Beställning och planering av resor

Resorna ska planeras så att restiden i de flesta fall inte tar 50 % längre tid än vad en direktresa skulle göra. Om beställningscentralen i Ånge förmedlar färdtjänstresan har taxiföretaget möjlighet att planera om resan i det fall omplaneringen inte medför några försämringar för kunden.

2.6.5 Övrig service i samband med resan

I färdtjänstresan ingår att taxiföretaget ska hämta och lämna färdtjänstresenären innanför bostadens och den beställda adressens ytterentré. Personen ska även vid behov få hjälp i och ur bilen samt hjälp med bagage och sitt hjälpmedel. I servicen ska även ingå att personen vid behov ska kunna hämtas och lämnas vid buss och tågplattform respektive checkpoint vid flygresor.

2.6.6 Andra speciella krav som kan vara bundna till färdtjänstillståndet:

Andra speciella krav som kan vara bundna till färdtjänstillståndet är:

- Framsätet/baksätetsplacering/hela baksätet.
- Liggtransport.
- Ensamåkning.
- Att hämtas och lämnas av chauffören inne i den egna bostaden.
- Bärhjälp i samband med färdtjänstresa till och från bostaden, under förutsättning att entreprenören kan tillhandahålla tjänsten.
- Barnstol.

2.6.7 Övriga tjänster

Färdtjänstresenären har möjlighet att själv köpa andra tjänster av taxiföretaget. Dessa ska kunna bokas genom BC, t ex bära in matkassar eller dylikt eller att själv hämtas och lämnas i bostaden eller annan adress som inte bekostas av kommunen. Bärhjälp skall även kunna beställas på detta sätt.

Bilaga: Antal personer med färdtjänsttillstånd den 31 december 2015. Antal personer med färdtjänsttillstånd per 1 000 av befolkningen den 31 december 2015. Efter kommun, ålder och kön. I Västernorrland och näraliggande län.

			ÅLDER och KÖN				Totalt		
			-64		65-		Totalt		
Län	Kommun	Totalt antal tillstånd	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Totalt
Gävleborg	BOLLNÄS	574	4	6	49	89	14	29	22
	GÄVLE	3 079	7	9	83	155	21	41	31
	HOFORS	264	6	7	59	113	19	38	28
	HUDIKSVALL	1 243	8	9	78	134	25	43	34
	LJUSDAL	616	7	7	70	131	23	42	32
	NORDANSTIG	221	7	8	57	76	20	27	23
	OCKELBO	88	4	6	20	64	8	23	15
	OVANÅKER	170	4	5	25	59	9	21	15
	SANDVIKEN	1 304	9	9	81	142	25	43	34
	SÖDERHAMN	504	5	5	46	71	15	24	20
	Länet totalt	8 063	7	8	67	123	20	37	29
Västernorrland	HÄRNÖSAND	1 203	12	14	96	197	32	64	48
	KRAMFORS	1 053	13	14	109	214	40	75	57
	SOLLEFTEÅ	1 092	12	14	112	214	38	73	55
	SUNDSVALL	3 907	10	11	105	183	29	51	40
	TIMRÅ	888	11	14	123	215	36	63	49
	ÅNGE	475	8	8	96	219	31	71	50
	ÖRNSKÖLDSVIK	2 273	7	9	96	184	27	56	41
	Länet totalt	10 891	10	11	104	194	31	59	45
Jämtland	BERG	174	4	6	51	94	17	33	25
	BRÄCKE	261	8	7	95	151	32	50	40
	HÄRJEDALEN	367	7	5	65	149	23	50	36
	KROKOM	232	4	4	38	79	11	20	16
	RAGUNDA	236	3	3	98	178	30	58	44
	STRÖMSUND	562	11	5	95	187	34	62	48
	ÅRE	179	3	4	47	100	11	23	17
	ÖSTERSUND	1 349	8	7	59	89	18	26	22
	Länet totalt	3 360	7	6	65	114	20	33	26
Västerbotten	BJURHOLM	97	2	4	87	152	25	55	40
	DOROTEA	..	..	..	..	..	..	..	..
	LYCKSELE	630	10	13	114	222	34	70	52
	MALÅ	103	6	6	64	146	20	47	33
	NORDMALING	321	8	10	106	176	35	57	45
	NORSJÖ	173	10	8	71	185	25	59	41
	ROBERTSFORS	372	8	14	118	250	34	77	55
	SKELLEFTEÅ	3 434	16	19	103	183	35	61	48
	SORSELE	133	7	11	120	210	36	71	52
	STORUMAN	240	7	8	78	159	27	54	40
	UMEÅ	4 089	10	12	99	188	23	45	34
	VILHELMINA	370	5	4	135	263	36	73	54
	VINDELN	278	6	9	114	209	36	68	52
	VÄNNÄS	403	11	11	127	218	35	59	47
	ÅSELE	151	12	10	106	185	40	68	53
	Länet totalt	10 976	11	14	104	192	29	54	42

Källa: Trafikanalys tabell 3b 2015. www.trafa.se

§ 5 Samrådsförslag - Sundsvalls kommuns trafikförsörjningsprogram för färdtjänst och riksfärdtjänst

(KS-2016-00966-1)

Beslut

Infrastruktur- och serviceutskottet beslutar

att godkänna upprättat förslag till trafikförsörjningsprogram för färdtjänst och riksfärdtjänst,

att sända förslaget på samråd till kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland samt till landstinget Västernorrland, samt

att samrådstiden pågår till och med 2017-04-07.

Ärendet

Enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik, 2 kap §11, skall varje kommun regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram ange omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst. Även grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik skall framgå av programmet. Kommunen ska anta programmet efter samråd med den regionala kollektivtrafikmyndigheten och i förekommande fall med landstinget.

Sundsvalls kommun behöver utifrån lagens krav ta fram ett sådant program eftersom kommunen själv ansvarar för den särskilda kollektivtrafiken i kommunen.

Beslutsunderlag

- Koncernstabens skrivelse - KS-2016-00966-1
- Samrådsförslag trafikförsörjningsprogram SÄKO

PM



Datum
2017-03-08

Diariernr

Camilla Norberg, 070-231 83 20

Beslutsuppföljning

Ärende	Beslut	Möte	Ansvarig	Status	Tidsplan
Politik					
Direktion					
	att godkänna förslag till sammanträdesplan 2017	Dir 30-16 2016-10-21			
	att utbildningsplan för förbundsdirektionen genomförs enligt bilaga, att utbildningspassen inleder förbundsdirektionens sammanträden, att den inbördes ordningen av återstående och tillkommande	Dir 55-15	Camilla Fahlander, Lars Olof Olsson		

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11
www.dintur.se

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

PM

	utbildningspass beslutas av ordförande, att myndighetschefen uppdras att utforma förslag på hur ett längre sammanhängande utbildningspass med förbundsdirektionens ledamöter kan utformas och finansieras.				
Revision					
Styrdokument					
	att anta förslaget på ändringar i förbundsordning för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län enligt bilaga 1, att överlämna förslaget på ändringar i förbundsordning för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län enligt bilaga 1 till kommunalförbundets medlemmar för fastställande.	Dir 25-16 2016-10-21	Hans Fälldin		

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriegatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11
www.dintur.se

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

PM

	att anta förslaget på ändringar i reglemente för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, att överlämna förslaget på ändringar i reglemente för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län till kommunalförbundets medlemmar för fastställande.	Dir 26-16 2016-10-21	Hans Fälldin		
	att anta förslaget på ändringar i reglemente för revisorerna, att överlämna förslaget på ändringar i reglemente för revisorerna till kommunalförbundets medlemmar för fastställande.	Dir 27-16 2016-10-21			
Administration					
Polycys					
	att godkänna upphandlingspolicyn. att ändra under punkt fyra att upphandlingspolicyn ska revideras	Dir 19-16 2016-06-17	Camilla Fahlander		

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11
www.dintur.se

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

PM

	minst en gång per mandatperiod.				
Internkontroll					
Internkontroll 2017	att utföra interkontroll 2017 på att anställningsavtal och befattningsbeskrivningar finns upprättade på all anställd personal som överensstämmer med intagen organisation, att utföra internkontroll 2017 på hur myndigheten genomför uppföljning av trafikavtal för linjelagd busstrafik och för anropsstyrd kollektivtrafik, samt att uppdra till myndighetschefen att återredovisa resultatet av internkontrollpunkterna 2017 till förbundsdirektionens första sammanträde 2018.	Dir 32-16 2016-10-21	Camilla Fahlander	Återredovisning av internkontroll för 2017 till förbundsdirektionens första sammanträde 2018.	
Internkontroll 2016	att utföra internkontroll 2016 på <i>Fakturahantering, kontroll av attest,</i> att utföra internkontroll 2016 på <i>Förbundsdirektionens protokoll, kontroll av beslut i varje ärende och delgivning av protokoll inom stipulerad tid,</i> att uppdra till myndighetschef att	Dir 60-15	Camilla Fahlander	Återredovisning av internkontroll för 2016 före halvårsskiftet 2017.	

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11
www.dintur.se

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

PM

	återredovisa resultatet av internkontroll för 2016 till förbundsdirektionen före halvårsskiftet 2017.				
Biljettkontroll	att tilläggsavgiftens storlek är 1200 kronor även vid direktbetalning vid kontrolltillfället.	Dir 33-16 2016-10-21	Hans Fälldin		
Fördelningssystemet					
	att ge myndighetschefen i uppdrag att se över fördelningssystemet	121123 AU		Pågår	
Ekonomi					
Trafik					
Biljettsamverkan					
	att inte upprätta någon biljettsamverkan med SJ	Dir 29-16 2016-10-21	Camilla Fahlander		
Trafikförändringar					

PM

Avtalsuppföljning					
	<u>Att</u> Arbetsutskottet ska se över behovet av kvalitetsledningssystem	120615		I beslutad verksamhetsplan och ekonomisk plan för 2014-2016 fanns det budgeterade för ökade resurser för att kunna jobba med kontinuerlig uppföljning av nya trafikavtal. Just nu finns inga ekonomiska resurser för att kunna jobba med detta och skjuts fram till 2016. Ett program för avtalsuppföljning har införskaffats för att ha bättre koll på utgående avtal.	
Upphandling					
Tågtrafik					
Utvecklingsprojekt					
	<u>att</u> i trafikförsörjningsprogrammet identifiera lösningar för kollektivtrafikförsörjning på landsbygd.	Dir 39-15	Marika Bystedt	Försöksverksamhet görs i Koll 2020	
Strategi					
Taxor					

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11
www.dintur.se

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

PM

	att ej för tillfället införa Privatkort gällande som betalmedel för resor inom Västernorrlands län enligt tidigare beslut (dir 15/00005), att uppdra till myndighetschefen att utreda möjligheterna att skapa en betallösning, att uppdra till myndighetschefen att återkomma om och när det finns förutsättningar att införa Privatkortet som betalmedel för resor inom Västernorrlands län.	Dir 18-16 2016-06-17	Camilla Fahlander		
	att fastställa priset på det föreslagna ungdomskortet i Örnsköldsvik till 850 kronor per månad under förutsättning att Örnsköldsviks kommunfullmäktige tar beslut den 20 juni, att priset gäller för varje registrerat ungdomskort.	Dir 13-16 2016-06-17	Hans Fälldin, Pernilla Löfstrand		
	att revidera norrlandsresetaxan med en höjning av 2,8 % avseende enkelbiljetter och rabattkortsresor samt med 4,5 % avseende periodkort,	Dir 17-15	Hans Fälldin Pernilla Löfstrand		

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11
www.dintur.se

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

PM

	att taxorna därefter följande år justeras enligt KPI: förändring stigande. Vid eventuellt sjunkande KPI förändras inte den då gällande taxan, att taxeförändringen genomförs den 1 juli 2015,			Genomförs 20 augusti 2016	
	att Norrlandsresan kompletteras med betalmedlen Företagskort och Privatkort, att skolungdom, ungdom och seniorer ges ett reducerat pris enligt <i>Gemensamma Taxor, prissättnings- och produktstrategi</i>, kap 7, att fastställa gemensamma <i>Resevillkor för buss</i> (Bilaga 1 till <i>Gemensamma Taxor, prissättnings- och produktstrategi</i>) för resor såväl inom Norrbottens-, Västerbottens-, Västernorrlands- och Jämtlands län som över länsgränserna mellan dessa län, att fastställa <i>Resegaranti för buss</i> (Bilaga 2 till <i>Gemensamma Taxor, prissättnings- och produktstrategi</i>) för resor såväl inom Norrbottens-, Västerbottens-, Västernorrlands- och Jämtlands län som över länsgränserna	Dir 16-15	Marika Bystedt Hans Fälldin	Genomförs 20 augusti 2016 Genomförs 20 augusti 2016 Genomförs 20 augusti 2016 Genomförs 20 augusti 2016	

PM

	mellan dessa län, att fastställa Återbetalningsregler för buss (Bilaga 3 till <i>Gemensamma Taxor, prissättnings- och produktstrategi</i>) för resor såväl inom Norrbottens-, Västerbottens-, Västernorrlands- och Jämtlands län som över länsgränserna mellan dessa län, att skolkorten i Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtland ska ha giltighet i hela transportsystemet¹ med två resor per dag inom respektive län, att reskassan, privatkort och företagskort fungerar som betalmedel i hela transportsystemet², att besluten verkställs 1 januari 2016,			Skolkortet gäller två resor per dag inom respektive kommun, Örnsköldsviks kommun håller på att ta fram en variant till skolkort med ungdomsbiljett. Genomförs 20 augusti 2016	
--	---	--	--	---	--

¹ Med transportsystemet avses upphandlad buss- och tågtrafik med trafikpliktsbeslut i Jämtland, Västernorrland, Norrbotten och Västerbotten.

² Med transportsystemet avses upphandlad buss- och tågtrafik med trafikpliktsbeslut i Jämtland, Västernorrland, Norrbotten och Västerbotten.

PM

	att föreslå direktionen att besluta gå med i X2ABs biljett- och betallösningsprojekt förutsatt att man får en långsiktig budget och betalningsplan.	Dir 23-14		Arbetet har övergått i Samtrafikens regi	
Långtidsplan					
2017-2019	att återremittera Långtidsplan 2017-2019 att fastställa Långtidsplan 2017-2019, att Långtidsplan 2017–2019 ska ligga till grund för utarbetandet av Budget 2017. att justera ned Örnköldsviks kommuns kostnader med två miljoner kronor.	Dir 15-16 2016-06-17	Jerker Sjödin		
Regional trafikförsörjningsprogram					
	att anta samrådsredogörelse, att samrådsredogörelsen skickas till medlemmarna för kännedom,	Dir 17-16 2016-06-17	Jerker Sjödin		

PM

	att fastställa övergripande mål för Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, att uppdra åt myndighetschefen att utifrån de fastställda mål ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram 2030, att uppdra åt myndighetschefen att utifrån fastställda mål ta fram en Långtidsplan med budget för 2018-2020.				
	att tillsända förslaget på måldokument till medlemmarna, att eventuella synpunkter från medlemmarna ska vara Kollektivtrafikmyndigheten tillhanda senast 30 april 2016.	Dir 10-16	Marika Bystedt		
	att uppdra till myndighetschefen att utarbeta ett nytt trafikförsörjningsprogram med målår 2030, att trafikförsörjningsprogrammet ska innehålla övergripande målsättningar, att trafikförsörjningsprogrammet ska	Dir 39-15	Marika Bystedt		

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11
www.dintur.se

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

PM

	utformas så att det stödjer uppfyllandet av regionala utvecklingsstrategin, att uppdra åt arbetsutskottet att vara politisk styrgrupp till arbetet med framtagande av ett regionalt trafikförsörjningsprogram,				
Bolag					
Bussgods	att förbundsdirektionen ställer sig positiv till utredningens förslag och är beredd att förvärva 25 % av aktierna i det blivande gemensamma bolaget Bussgods Norr AB (eller ett liknande namn som godkänns av Bolagsverket), att Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län som blivande ägare är beredd att tillskjuta ytterligare aktiekapital till det nya bussgodsbolaget, eftersom bolagets verksamhet kommer att kräva det. Hur stort belopp som behövs kommer utredas av extern revisor.	Dir 28-16 2016-10-21	Camilla Fahlander		
	att godkänna bolagspolicy, samt att uppsiktsplikten över Kollektivtrafikmyndighetens bolag delegeras till arbetsutskottet och att	Dir 11-15			

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11
www.dintur.se

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

PM

	detta regleras i delegationsordningen.				
--	--	--	--	--	--

DELEGATIONSBESLUT



Datum
2017-03-08

Diariennr
17/00040

Camilla Norberg
070-231 83 20

Datum	Forum	Rubrik	Beslut	Beslut enligt delegationsordningspunkt *
2017-01-16	Ledningsgruppen	Särskild kollektivtrafik i Sollefteå	Myndighetschefen fattar beslut om att genomföra en ny konkurrensutsatt upphandling i trafikområde 60 och 61 med trafikstart 2018.	16
2017-01-16	Ledningsgruppen	Sekretess till skydd för den enskilde resenären	Med hänvisning till 29 kap. 3 § Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) beslutas att ändra rutinerna så att varken resenärens identitet, hämta-adress, lämna-adress eller körsträcka lämnas ut framdeles.	3
2017-01-16	Ledningsgruppen	Namnändring trafikområde S6/Linje 10 till Linje 50	Myndighetschefen fattar beslut om att linje 10 byter namn till linje 50.	9
2017-02-13	Ledningsgruppen	Rekrytering av IT-tekniker/drifttekniker	Ersätter pensionsavgång	25
2017-02-13	Ledningsgruppen	Minsta belopp laddning reskort buss	Fr o m 3 april 2017 är det lägsta beloppet för laddning av reskassa ombord på buss 300 kronor. Via web shop och försäljningsställen kan reskassan fyllas på med minst 100 kronor.	9
2017-02-22	MC	Fullmakt	Fullmakt för advokaten Roger Hagman i mål 634-17, Taxi Sollefteå AB./. KTM angående överprövning av avtals giltighet enligt LOU	1
2017-02-23	MC	Yttrande	Yttrande i mål 634-17: Taxi Sollefteå./. KTM angående överprövning av avtals giltighet enligt LOU	6

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

DELEGATIONSBESLUT

Delegationsordning beslutad 2016-06-17	* Beslut enligt delegationsordningspunkt
Myndighetsutövning	
Befullmäktigande av ombud att föra kommunalförbundets talan inför domstol och andra myndigheter	1
Avvisning av för sent inkommet överklagande. 24§ förvaltningslag (1986:223)	2
Besluta i ärenden om utlämnande av allmän handling. Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)	3
Omprövning av beslut. Förvaltningslag (1986:223)	4
Yttrande över remisser	5
Övriga yttranden	6
Gallring av handlingar	7
Myndighetsbeslut om färdtjänst och riksferdtjänst	8
Beslut om trafikändringar, inom ramen för Trafikförsörjningsprogrammet, till en nettokostnad på 5 basbelopp/år under förutsättning att berörda medlemmar godkänt finansiering	9
Uppsiktsplikt för myndighetens bolag	10
Ekonomiärenden	
Omprioriteringar inom fastställd ram under budgetåret	11
Ingående av leasingavtal inom budget	12
Avyttra gamla eller utrangerade inventarier eller andra kommunalförbundet tillhörande föremål - högst 2 prisbasbelopp - mer än 2 prisbasbelopp	13
Attestering av löner och ersättningar till förtroendevalda	14
Upphandling och inköp	
Tecknande av ramavtal	15
Antagande av anbud avseende upphandling av varor och tjänster inom beslutad budget	16
Utbildning, tjänsteresor, konferenser mm.	
Förtroendevaldas deltagande i kurs, konferens eller utlandsresa	17
Investeringar	
Beslut om ianspråktagande av medel för investeringar överstigande 20 basbelopp inom fastställd plan och budget	18
Besluta om ianspråktagande av medel för investeringar understigande 20 basbelopp inom fastställd plan och budget	19
Representation	
Representation och externa uppvaktningar - högst 12 000 kronor per tillfälle - högst 6 000 kronor per tillfälle - högst 2 000 kronor per tillfälle	20
H/R	
Anställning av chefer inom myndigheten, förutom myndighetschef	21
Personalärenden	
Inrätta/dra in befattningar	22
Återbesättande av ledig befattning	23
Omplacera	24
Tillsvidareanställning inkl. lönesättning samt förkortning av uppsägningstid	
Annan personal än myndighetschef inom ramen för budget	25
Vikarier	26

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

DELEGATIONSBESLUT

Uppsägning/avsked/disciplinpåföljd	
Disciplinpåföljd för övriga medarbetare än myndighetschef	27
Tjänstledighet, semester, kompensationsledighet	
Tjänstledighet myndighetschef	28
Semester myndighetschef	29
Tjänstledighet, övrig personal (utanför avtal)	30
Beviljande föräldraledighet, övrig personal (utanför avtal)	31
Pensioner och andra ersättningar (alla personalkategorier)	
Beslut om särskild avtalspension	32
Kollektivavtal	
Förhandla enligt gällande lagstiftning om förhandlingsrätt samt att med bindande verkan träffa kollektivavtal	33
Arbetsmiljö	
Organisera och fatta beslut rörande arbetsmiljöarbetet	34

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

Delegationsbeslut

Typ av ärende	Inkommen	Avslutad	Avsändare/Sökande	Handläggare	Beslut
Färdtjänsthandläggning					
			Förvaras hos färdtjänsthandläggaren		
FT	2016-10-04	2016-10-04	"	AC	Bifall
RF Kälarne	2016-10-04	2016-10-04	"	AC	Bifall
FT	2016-10-04	2016-11-08	"	TN	Avslag
RF Sthlm-regionen	2016-10-04	2016-10-25	"	TN	Bifall
FT	2016-10-04	2017-01-19	"	TN	Avslag
Förl. FT	2016-10-11	2016-10-11	"	TN	Bifall
FT	2016-10-11	2016-10-11	"	TN	Bifall
Förl FT	2016-10-11	2016-10-11	"	TN	Bifall
Förl. FT	2016-10-11	2016-10-13	"	TN	Bifall
Ändr.befint.beslut	2016-10-11	2016-10-13	"	TN	Bifall
RF Sundsvall	2016-10-13	2016-10-13	"	TN	Bifall
Förl FT	2016-10-21	2016-10-27	"	TN	Bifall
Utökad FT	2016-10-21	2016-10-27	"	TN	Bifall
FT	2016-10-21	2016-12-20	"	TN	Bifall
FT+LU	2016-10-21	2016-10-27	"	TN	Bifall
FT+LU	2016-10-21	2017-02-02	"	TN	Avslag
FT+LU	2016-10-21	2016-10-25	"	TN	Bifall
RF	2016-10-21	2016-10-25	"	TN	Avslag
Ledsagare	2016-10-25	2016-11-10	"	TN	Avslag
FT + utredning	2016-10-25	2016-11-10	"	TN	Bifall
RF Kälarne	2016-10-27	2016-11-03	"	AC	Bifall
RF Birsta	2016-11-03	2016-11-03	"	AC	Bifall TÅG
FT	2016-11-03	2016-12-13	"	AC	Bifall
FT	2016-11-08	2016-11-22	"	TN	Bifall
FT	2016-11-08	2016-11-15	"	AC	Bifall
RF Bräcke	2016-11-08	2016-11-10	"	TN	Bifall
RF generell Sundsvall	2016-11-10	2016-11-15	"	AC	Bifall
RF Alnö	2016-11-15	2016-11-17	"	AC	Bifall TÅG
FT	2016-11-15	2016-12-01	"	AC	Bifall
RF	2016-11-17	2016-11-24	"	TN	Bifall
FT	2016-11-17	2016-11-17	"	AC	Bifall

Förl FT	2016-11-17	2016-11-17 "	AC	Bifall
FT+LU	2016-11-22	2016-11-24 "	TN	Bifall
RF Sundsvall	2016-11-24	2016-11-24 "	TN	Bifall
FT+LU	2016-11-24	2016-11-29 "	AC	Bifall
RF Sundsvall	2016-11-24	2016-11-24 "	TN	Bifall
FT	2016-11-24	2016-12-13 "	AC	Avslag
Ändr befintlig beslut	2016-11-29	2016-11-29 "	AC	Bifall
FT	2016-11-29	2016-11-29 "	AC	Bifall
Ändr befintlig beslut	2016-11-29	2016-11-29 "	AC	Bifall
FT	2016-11-29	2016-11-29 "	AC	Bifall
Förl FT	2016-12-01	2016-12-01 "	AC	Bifall
RF Ljusdal	2016-12-01	2016-12-01 "	AC	Bifall
RF Sundsbruk	2016-12-01	2016-12-06 "	TN	Bifall
FT+LU	2016-12-06	2016-12-06 "	TN	Bifall
RF Lucksta	2016-12-06	2016-12-06 "	TN	Bifall
FT	2016-12-06	2016-12-06 "	TN	Bifall
Förl FT	2016-12-06	2016-12-06 "	TN	Bifall
Ändr befintlig beslut	2016-12-06	2016-11-15 "	AC	Bifall
Ändr befintlig beslut	2016-12-06	2016-12-08 "	TN	Avslag
FT	2016-12-08	2016-12-22 "	TN	Bifall
FT	2016-12-13	2016-12-15 "	AC	Bifall
RF Storhullsjövik	2016-12-13	2016-12-15 "	AC	Bifall
FT	2016-12-13	2016-12-15 "	AC	Bifall
Förl FT	2016-12-13	2016-12-13 "	AC	Bifall
FT	2016-12-13	2017-01-03 "	TN	Bifall
FT	2016-12-13	2016-12-20 "	TN	Bifall
RF Kälärne	2016-12-15	2016-12-15 "	AC	Bifall
RF Tandsbyn	2016-12-15	2016-12-15 "	AC	Bifall
Förl FT	2016-12-15	2016-12-15 "	AC	Bifall
FT+LU	2016-12-15	2016-12-20 "	TN	Bifall
RF Birsta	2016-12-15	2016-12-20 "	TN	Bifall TÅG
FT	2016-12-20	2017-01-17 "	TN	Avslag
Ledsagare	2016-12-20	2016-12-22 "	TN	Avslag
FT+LU	2016-12-20	2016-12-22 "	TN	Bifall
förl.FT utökad	2016-12-27	2016-12-27 "	AC	Bifall

FT	2016-12-27	2017-01-10 "	AC	Bifall
förl FT	2016-12-27	2016-12-27 "	AC	Bifall
FT+LU	2017-01-03	2017-01-10 "	AC	Bifall
Ledsagare	2017-01-03	2017-01-10 "	AC	Avslag
FT	2017-01-03	2017-01-03 "	TN	Bifall
RF Hemgården	2017-01-03	2017-01-03 "	TN	Bifall
FT	2017-01-10	2017-01-12 "	AC	Bifall
RF Svall	2017-01-10	2017-10-01 "	AC	Bifall
FT	2017-01-12	2017-01-17 "	TN	Bifall
FT+intyg	2017-01-12	2017-01-12 "	AC	Bifall
FT	2017-01-12	2017-01-17 "	TN	Bifall
FT	2017-01-17	2017-01-19 "	TN	Bifall
Ledsagare	2017-01-17	2017-01-19 "	TN	Avslag
RF Tandsbyn	2017-01-19	2017-01-19 "	TN	Bifall
FT	2017-01-24	2017-02-02 "	TN	Bifall
RF Arlanda	2017-01-24	2017-01-24 "	AC	Bifall
FT	2017-01-26	2017-01-26 "	AC	Bifall
FT	2017-01-31	2017-01-31 "	TN	Bifall
FT	2017-02-02	2017-02-02 "	TN	Bifall
RF Kälarne	2017-02-02	2017-02-07 "	AC	Bifall
RF Tandsbyn och Länstersjön	2017-02-02	2017-02-02 "	TN	Bifall
RF Söråker	2017-02-02	2017-02-07 "	AC	Bifall
Förl FT	2017-02-16	2017-02-16 "	TN	Bifall
Ändr i befint. tillstånd	2017-02-21	2017-02-21 "	AC	Bifall
Ändr i befint. tillstånd	2017-02-21	2017-02-21 "	AC	Bifall
Förl FT	2017-02-28	2017-02-28 "	TN	Bifall
Förl FT	2017-02-28	2017-03-02 "	TN	Bifall
RF Sundsvall/Timrå	2017-02-28	2017-02-28 "	TN	Bifall
Förl FT	2017-02-28	2017-02-28 "	TN	Bifall
Förl FT	2017-03-02	2017-03-02 "	TN	Bifall

FT = Färdtjänst

RF = Riksfärdtjänst

LU = Läkarutlåtande

Protokoll/Skrivelser/Delgivningar



Datum
2017-03-08

Diariernr

Camilla Norberg
070-231 83 20

Typ av handling	Avsändare	Datum	Diarienummer	Ankomstdatum
Protokollsutdrag uppsägning av förbundsordning och samarbetsavtal 2016-09-26	Sundsvalls kommun	2016-09-26	16/00418-6	2016-10-04
Protokollsutdrag avsägelse av uppdrag som ersättare i direktionen för KTM för Cathrine Näsmark	Sollefteå kommun	2016-09-26	14/00378-19	2016-10-10
Protokollsutdrag att välja Knapp Britta Eriksson till ersättare i direktionen	Härnösands kommun	2016-06-20	14/00378-20	2016-10-17
Revisorernas bedömning av delårsrapport per 2016-08-31	Förbundets revisorer	2016-10-25	16/00548-4	2016-10-25
Protokoll årsstämma 2016-10-18	Svensk Kollektivtrafik	2016-10-18	16/00365-4	2016-10-25
Delårsrapport 2016-01-01—2016-08-31	AB Transitio	2016-10-31	16/00056-7	2016-11-02

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

Protokoll/Skrivelser/Delgivningar

Protokollsutdrag uppsägning av förbundsordning och samarbetsavtal 2016-10-24	Ånge kommun	2016-10-24	16/00418-7	2016-11-03
Protokollsutdrag att bevilja Rose-Marie Antoics avsägelse som ersättare och utse Jenny Bjerkås till ny ersättare i direktionen	Sundsvalls kommun	2016-10-31	14/00378-21	2016-11-09
Styrelseprotokoll 2016-11-25	Samtrans AB	2016-11-25	16/00595-2	2016-11-25
Protokollsutdrag att välja John Åberg som ny ersättare i direktionen	Sollefteå kommun	2016-11-28	14/00378-22	2016-12-01
Protokollsutdrag revidering av KTMs förbundsordning och reglemente samt reglemente för revisorer	Ånge kommun	2016-11-28	16/00509-4	2016-12-14
Protokollsutdrag uppsägning av förbundsordning och samarbetsavtal 2016-09-26	Härnösands kommun	2016-09-26	16/00418-9	2016-12-16
Protokollsutdrag uppsägning av förbundsordning och samarbetsavtal 2016-09-26	Kramfors kommun	2016-09-26	16/00418-10	2016-12-16
Protokollsutdrag uppsägning av förbundsordning och samarbetsavtal 2016-09-26	Örnsköldsviks kommun	2016-09-26	16/00418-11	2016-12-16
AB Transitio verksamhetsplan 2017	AB Transitio	2016-12-07	16/00629-1	2016-12-12
Protokollsutdrag uppsägning av förbundsordning 2016-09-26	Sollefteå kommun	2016-09-26	16/00418-12	2016-12-21
Bolagsverket utser Pernilla Löfstrand till likvidator för Samtrans AB	Bolagsverket	2017-01-02	16/00632-2	2017-01-03

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriegatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

Protokoll/Skrivelser/Delgivningar

Styrelseprotokoll Norrtåg AB 2016-12-08	Norrtåg AB	2016-12-08	16/00178-3	2017-01-17
Kallelse till ordinarie årsstämma 2017-05-03	Svensk Kollektivtrafik	2017-02-03	17/00088-1	2017-02-03
Protokoll nr 133, 2016-12-01 för AB Transitio	AB Transitio	2016-12-01	16/00056-8	2017-02-07
Protokoll nr 132, 2016-10-27 för AB Transitio	AB Transitio	2016-10-27	16/00056-8	2017-02-08
Kallelse till AB Transitio årsstämma 2017-06-15	AB Transitio	2017-02-20	17/00129-1	2017-02-20
Anteckningar från möte nr 9 med AB Transitios ägarråd	AB Transitio	2017-02-03	17/00131-1	2017-02-20
Föreläggande Sollefteå Taxi AB ./ KTM angående offentlig upphandling, LOU	Förvaltningsrätten i Härnösand	2017-02-20	17/00130-1	2017-02-20
Framställan om att medlemmarna önskar hålla ett extrainsatt direktionmöte i slutet av september där budget för 2018 fastställs	Anna-Karin Sjölund	2017-02-09	17/00153-1	2017-03-01
Beslut överprövning av avtals giltighet enligt lagen om offentlig upphandling	Förvaltningsrätten i Härnösand	2017-03-01	17/00130-5	2017-03-01
Underrättelse mål nr 634-17. Ni får tillfälle att yttra er över innehållet i bifogade handlingar, aktbilaga 10	Förvaltningsrätten i Härnösand	2017-03-07	17/00130-6	2017-03-07
Dom överklagat tillstånd till riksfärdtjänst, Förvaltningsrätten avslår överklagandet	Förvaltningsrätten i Härnösand	2017-03-06	17/00165-1	2017-03-07

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriegatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se