

PROTOKOLL



Datum
2018-06-05

Diariernr
18/00282-2

Camilla Norberg, 070-231 83 20

Protokoll förbundsdirectionens arbetsutskott 2018-06-05

Tid: 09.10-12.08
Datum: 2018-06-05
Plats: Kansliet, Kramfors

Närvarande ledamöter:

Lars Olof Olsson (S) Jonny Lundin (C)
Folke Nyström (MP) Birgitta Widerberg (C)
Leif Nilsson (S)

Tjänstgörande ersättare:

Sara Nylund (S), avvek under
§ 32.

Närvarande ersättare:

Frånvarande:

Malin Svanholm (S)
Roger Boork (KD)

Justerare:

Birgitta Widerberg (C)

Närvarande tjänstemän:

Camilla Fahlander Hans Fälldin
Camilla Norberg Peter Edin
Pernilla Löfstrand Erik Hedlund

Tid för justering:

2018-06-13 Kansliet, Kramfors

Underskrifter

  
Lars Olof Olsson (S), Birgitta Widerberg (C), justerare Camilla Norberg, vid protokollet
Ordförande

ANSLAG/BEVIS

Justering av arbetsutskottets protokoll har tillkännagivits genom anslag på Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns anslagstavla på www.dintur.se.

Sammanträdesdatum

2018-06-05

Anslaget uppsatt den

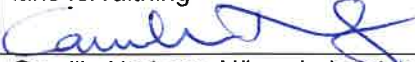
2018-06-13

Anslaget nedtas den

2018-07-07

Förvaringsplats för protokollet

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns förvaltning


Camilla Norberg, Nämndadministratör

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

Protokoll för förbundsdirektionens arbetsutskott 2018-06-05

Bilagor

§ 24. Sammanträdets Öppnande

§ 25. Upprop

Arbetsutskottet beslutar:

att godkänna uppropet av ledamöter.

§ 26. Val av justerare för mötet

Arbetsutskottet beslutar:

att välja Birgitta Widerberg (C) till justerare för sammanträdet.

§ 27. Godkännande av dagordning

Arbetsutskottet beslutar:

att godkänna dagordningen med tillägg om övrig fråga från Sara Nylund (S) och Folke Nyström (MP).

§ 28. Genomgång av föregående protokoll

Protokoll 2018-03-16

Arbetsutskottet beslutar:

att lägga föregående protokoll till handlingarna.

Bakgrund

Protokollet har varit utsänt för påseende.

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.



PROTOKOLL

§ 29. Handlingsplan revisionsrapport**Arbetsutskottet föreslår förbundsdirektionen besluta**

att uppdra till myndighetschef att upprätta handlingsplan för revisionsrapport *Grundläggande granskning år 2017*,

att uppdra till myndighetschef att upprätta handlingsplan för revisionsrapport *Granskning av årsredovisning 2017*,

att handlingsplanerna återredovisas på förbundsdirektionens nästkommande sammanträde.

Bakgrund

Vid direktionens sammanträde 13 juni 2018 redovisar revisorerna sina årliga granskningsrapporter av Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns verksamhet 2017.

Myndighetens bedömning

Förvaltningen bör ges i uppdrag att upprätta handlingsplan för de två revisionsrapporterna 2017. Handlingsplanerna utformas på motsvarande sätt som handlingsplanen efter revisorernas granskning 2016, revisorernas kommentarer, rekommendationer och bedömningar analyseras och sammanställs i nummerordning. Därefter utarbetas förslag på åtgärd och ansvarig för åtgärden samt i tillämpliga delar tidsätts åtgärderna.

Föredragande:

Camilla Fahlander, myndighetschef.

Expedieras till:

Förbundets revisorer.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2018-05-27 Handlingsplan revisionsrapport 2017



PROTOKOLL

§ 30. Delårsrapport Tertial 1 2018

Delårsrapport
Tertial 1 2018

Arbetsutskottet föreslår förbundsdirektionen besluta

att fastställa Tertialrapport april 2018,

att uppdra till myndighetschefen att vidta åtgärder för att hålla beslutad budget för administrativa kostnader 2018 samt att konsekvensbeskriva dem vid förbundsdirektionens möte 21 september,

att uppdra till myndighetschefen att inleda samtal med upphandlande trafikföretag om tillgång till HVO för länets busstrafik över tid.

Bakgrund

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län har tagit fram en tertialrapport för perioden 1 januari till och med 30 april 2018. Rapporten består av verksamhetsuppföljning, ekonomisk analys av utfallet per april samt en årsprognos.

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 fyra övergripande mål och 10 delmål. Delmålen följs upp årligen utifrån indikatorer med målvärden samt utifrån genomförda aktiviteter. I tertialrapporten redovisas en prognos för måluppfyllelsen.

Myndighetens bedömning

Årets första fyra månader visar nettokostnader om 168,6 mnkr mot budgeterade 170,1 mnkr. Nettokostnaderna är således 1,5 mnkr lägre än budget, vilket motsvarar 0,9 procent. Medlemsbidraget under perioden januari till och med april uppgår till 133,0 mnkr och budgeterat medlemsbidrag uppgår till 141,0 mnkr. Budgetavvikelse uppgår till 8,0 mnkr motsvarande 5,7 procent.

Årets första prognos visar nettokostnader om 529,3 mnkr i jämförelse med budgeterade nettokostnader om 525,9 mnkr. Avvikelsen uppgår till 3,3 mnkr, vilket motsvarar 2,0 procent. Medlemsbidraget prognostiseras till 436,3 mnkr och i jämförelse med årets budget om 438,6 mnkr uppgår avvikelsen till 2,3 mnkr.



PROTOKOLL

Prognos för delmålen redovisas i tabellen nedan.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Prognos 2018	Måluppfyllelse	Kommentar om mål
Resenär	Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	Uppfylls ej	Subventioner medför att framförallt resande i tätortstrafiken ökar. Arbete återstår inom områdena trygghet, tidhållning och information.	Mål om god ekonomisk hushållning
Resenär	Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	Uppfylls ej	Ytterligare resurser måste tillföras för att målet ska nås.	
Hållbarhet	Resurseffektiv kollektivtrafik	Uppfylls ej	Andelen färdtjänstresor och sjukresor som är möjliga att samordna kommer att minska och andelen betalande resenärer i den linjelagda kollektivtrafiken kommer att minska.	Finansiellt mål Mål om god ekonomisk hushållning
Hållbarhet	Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	Uppfylls ej	Ytterligare resurser måste tillföras för att målet ska nås. Informationssystemen ombord på bussarna, på bytespunkter och hållplatser måste utvecklas.	
Tillväxt	Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk	Uppfylls ej	En svag resande minskning i prioriterade stråk jämfört med 2017. Vi behöver identifiera rätt indikatorer för att bedöma måluppfyllelsen.	
Tillväxt	Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	Uppfylls ej	Tecknat avtal med X-trafik. Frågan om biljettsamverkan med SJ ligger på Norrtåg AB.	
Medarbetare	Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	Uppfylls ej	Långtidssjukskrivningar påverkar sjuktalet. Friskvårdstimmarna används i alltför liten utsträckning.	
Hållbarhet	Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	Uppfylls	Kommunala subventioner, biljettkontrollanter och resenärsvårdar bidrar till att målet uppnås.	
Hållbarhet	Minskad negativ miljöpåverkan	Uppfylls	Den linjelagda busstrafiken drivs med biodieseln HVO 100.	Mål om god ekonomisk hushållning

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

Medarbetare	Målen är välkända för våra medarbetare	Uppfylls	Målen i det nya Trafikförsörjningsprogrammet kommer att kommuniceras med alla medarbetare under 2018.	
-------------	--	----------	---	--

En första bedömning är att myndigheten inte kommer att uppnå god ekonomisk hushållning då två av delmålen som identifierats som särskilt viktiga för bedömningen av god ekonomisk hushållning inte bedöms uppnås 2018. Dessa är att resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet och resurseffektiv kollektivtrafik. Det tredje delmålet om minskad negativ miljöpåverkan kommer att nås.

Indikatorerna avseende trygghet, tidhållning, information om förändringar och information om oförutsedda händelser når inte satta målvärden. Nödvändiga insatser för att öka antalet nöjda och mycket nöjda resenärer samt för att öka tillgängligheten i kollektivtrafiken är resurskrävande och kommer inte att vara genomförbara inom budget för 2018.

De förändrade hållbarhetskriterierna minskar utbudet av HVO samtidigt som reduktionsplikten leder till ökad efterfrågan på drivmedlet. Det medför en väsentlig risk för att länets bussar inte kan drivas med biodiesel i en nära framtid och att miljömålen inte nås.

Föredragande:

Camilla Fahlander, myndighetschef.
Pernilla Löfstrand, ekonomichef.

Expedieras till:

Förbundets medlemmar
Förbundets revisorer

Beslutsunderlag:

Missiv Delårsrapport Tertial 1 2018

PROTOKOLL

§ 31. Regionalt Trafikförsörjningsprogram 2030 för Västernorrlands länTrafikförsörjnings-
program 2030 för
Västernorrlands län**Arbetsutskottet föreslår förbundsdirektionen besluta****att** anta Regionalt trafikförsörjningsprogram 2030 för Västernorrlands län,**att** Regionala trafikförsörjningsprogrammet gäller från 2018-08-01.**Bakgrund**

Enligt den lag som trädde i kraft den 1 januari 2012 ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län. Syftet med lagstiftningen var bland annat att öka samordningen mellan kollektivtrafiken och annan samhällsplanering men även att förenkla för kommersiella trafikföretag att komma in på marknaden och bedriva kollektivtrafik.

Det ansvar och uppgifter som åligger en regional kollektivtrafikmyndighet är att:

- upprätta ett regionalt trafikförsörjningsprogram,
- besluta om allmän trafikplikt utifrån det regionala trafikförsörjningsprogrammet,
- efter överenskommelse med landstinget och kommunerna i länet upphandla persontransport och samordningstjänster för transportändamål som landstinget och kommunerna ska tillgodose,
- verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper, samt
- verka för tillfredställande taxiförsörjning i hela länet.

Kollektivtrafiklagens formkrav på det regionala trafikförsörjningsprogrammet

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är den politiska viljeinriktningen för utveckling av länets kollektivtrafik.

Trafikförsörjningsprogrammet ska ligga till grund för beslut om allmän trafikplikt och därigenom vara vägledande för den kollektivtrafik som ska upphandlas, alternativt bedöms kunna bedrivas på kommersiell grund. Trafik som inte går att härleda till trafikförsörjningsprogrammet ska inte beslutas med allmän trafikplikt och därigenom inte heller upphandlas.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska beskriva behovet av all kollektivtrafik i länet, såväl upphandlad som kommersiell trafik. Trafikförsörjningsprogrammet ska även innehålla långsiktiga politiska mål med länets kollektivtrafikförsörjning. Trafikförsörjningsprogrammet ska också beskriva de åtgärder som kommer att vidtas inom kollektivtrafiken för att skydda miljön.

Det ska finnas tidsbestämda mål och beskrivning av vilka åtgärder som planeras vidtas för att anpassa kollektivtrafiken till personer med funktionsnedsättningar.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 KramforsBesöksadress:
Viktoriegatan 16Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11Org. nr:
222000-2923Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

PROTOKOLL

Trafikförsörjningsprogrammet ska beskriva vilka bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla.

I de fall där kommunen har överlämnat ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst till kommunalförbundet ska även omfattningen av den trafiken anges och grunderna för prissättning av den.

Processen

I juni 2015 gav förbundsdirektionen myndighetschefen i uppdrag att ta fram ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram. Under vintern 2016 arbetade kommunalförbundets arbetsutskott fram övergripande mål (med utgångspunkt i den Regionala utvecklingsstrategins vision) för länets regionala kollektivtrafik. Målen skickades på remiss till medlemmarna under våren 2016 och de nya målen beslutade av förbundsdirektionen i juni 2016.

Under hösten 2016 fördes dialog mellan kommunerna, landstinget, avtalsbärande trafikföretag och kommunalförbundet med de nya målen som grund. Dialogerna hanterade områdena: *Mål och struktur*, *Behov och utbud*, *Information och marknad* samt *Tillgänglighet*. I dialogen kring tillgänglighet deltog även representanter från handikapporganisationer, Trafikverket och Länsstyrelsen i Västernorrland.

Med dialogerna som utgångspunkt arbetades ett remissutkast fram. Remissomgången resulterade i ett antal synpunkter. Utifrån dem har programmet genomgått omarbetning vilket bland annat innebär att det omstrukturerats för ökad tydlighet och läsbarhet. Även delar av innehållet har omarbetats och fördjupats, till exempel avsnittet om prioriterade stråk.

I samband med omarbetningen har också ett antal fördjupade samråd genomförts kring områdena flygbusstrafik, kompetensförsörjning och etablering, tillgänglighet och kollektivtrafik över länsgränserna.

Revidering

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska enligt styrande lagstiftning revideras regelbundet. En revidering bör övervägas för varje ny mandatperiod. Tiden för att genomföra en revidering måste tas i beaktande och resurser och kompetens bör avdelas som täcker hela revideringsprocessen.

Tidpunkter för revidering:

- Efter val till region eller kommunfullmäktige: Efter ett allmänt val där det bildats nya majoriteter och/eller när det blivit stor omsättning av ledamöter i förbundsdirektionen.
- Inför upphandling av linjelagd busstrafik: Inför en större upphandling av linjelagd trafik bör programmet omarbetas så att det ger den politiska styrning som behövs för att motsvara de politiska förväntningar som gäller för den tidsperiod som upphandlingen omfattar.

PROTOKOLL

- Annan orsak: Om en förändring sker som i väsentlig grad påverkar förbundsregionens styrning av den regionala kollektivtrafiken och som gällande program inte hanterar.

Myndighetens bedömning

I framtagandet av programmet har samråd skett med intressenter i kollektivtrafiken som givit inspel till innehållet. Programmet har skickats ut på remiss till samtliga medlemmar i kommunalförbundet, trafikföretag, trafikverket, handikapporganisationer m fl vilket givit programmet förankring och tydligare utformning och struktur. Slutligen har programmet skickats ut för saklighetsgranskning till medlemmarna för avstämning av det sakliga och faktamässiga innehållet.

Samråd och remissförfarande är en viktig arbetsform som givit programmet fördjupning i väsentliga delar. Programmet har samtidigt fått en viktig förankring hos medlemmarna och andra kollektivtrafikintressenter. Programmet bör betraktas som ett levande dokument som i delar eller i sin helhet kan behöva omarbetas eller revideras under planperioden.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet 2030 för Västernorrlands län lever med sitt innehåll upp till kollektivtrafiklagens formkrav. Det har utarbetats med ett arbetssätt som givit förankring om ambitionen för kollektivtrafiken hur den ska utvecklas i länet. Programmet utgår från de politiskt fattade målen för kollektivtrafiken och anger den politiska viljeinriktningen för länets utveckling av kollektivtrafik fram till 2030.

Föredragande:

Peter Edin, utvecklingschef.

Expedieras till:

Förbundets medlemmar
Trafikföretag
Trafikverket
Transportstyrelsen
Handikapporganisationer
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län
Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län
Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län
Kollektivtrafikmyndigheten i Gävleborgs län
Förbundets revisorer

Beslutsunderlag:

Missiv 2018-05-28 Regionalt trafikförsörjningsprogram 2030 för Västernorrlands län



PROTOKOLL

§ 32. Upphandling av särskild persontrafik och linjelagd kollektivtrafik**Arbetsutskottet föreslår förbundsdirectionen besluta**

att ge myndighetschefen i uppdrag att påbörja förberedelserna inför upphandling av särskild persontrafik och linjelagd trafik, samt organisera en upphandlingsorganisation med en politisk referensgrupp för detta,

att ge myndighetschefen i uppdrag att återrapportera arbetsläget under hösten 2018.

Bakgrund

Upphandlad särskild persontrafik och linjelagd kollektivtrafik av Kommunalförbundet börjar närma sin slutpunkt. För särskild persontrafik (sjukresor för Region Västernorrland och färdtjänst i Ånge, Timrå, Härnösand, Kramfors och Örnsköldsvik) så löper avtalen ut 2021-06-12. Ingen förlängning av avtalen för särskild persontrafik är möjlig. Avtalen för linjelagd kollektivtrafik löper ut 2022-12-10 men här finns möjlighet till förlängning om ett (1) år i taget högst två (2) gånger. Som längst kan alltså avtalen med nuvarande företag gälla tom. 2024-12-10. Vid förlängning ska detta meddelas företaget senast 18 månader innan förlängningen påbörjas, exempelvis så ska förlängning på ett år meddelas företaget juni 2021.

Myndighetens bedömning

I förberedelserna för upphandling behövs en rad moment tydliggöras för att skapa goda förutsättningar för upphandling som sedan gäller i upp till fyra år för särskilda persontrafiken (LOU) och åtta år för linjelagd kollektivtrafik. Strategi för upphandling behöver formuleras för både särskild persontrafik och linjelagd kollektivtrafik. De olika trafikslagen som kollektivtrafik körs med bör samordnas och tänkas ur en helhetsbild för resande i Västernorrland. Strategin behöver en god och bred förankring politiskt vilket blir myndighetens uppgift att uppnå. Ett annat exempel på ett viktigt avgörande är *när* vi avser påbörja ny upphandlad trafik för linjelagd trafik. Alternativen är 2022, -23 eller -24. Utvecklingen av fordon med dess tekniska utformning, digital tillgänglighet och miljöutveckling sker i ett raskt tempo under kommande år. Myndigheten behöver följa utveckling med resurser och brett engagemang bland Kommunalförbundets medlemmar, samverkande myndigheter och civilsamhälle.

Föredragande:

Camilla Fahlander, myndighetschef.

Yrkande:

Sara Nylund (S) yrkar på att lägga till med en politisk referensgrupp i första att-satsen.

Arbetsutskottet beslutade enligt Sara Nylund (S) yrkande.

Beslutsunderlag:

Tjänsteskrivelse 2018-05-14 Upphandling av särskild persontrafik och linjelagd kollektivtrafik i Västernorrland.



PROTOKOLL

§ 33. Benämning och instruktion enligt KL 7 kap 1-2 §§

Arbetsutskottet föreslår förbundsdirektionen besluta

att benämningen ska vara myndighetsdirektör,

att myndighetsdirektören vid sin ledning av myndigheten ska följa de anvisningar som framgår under rubriken *Ledning av förvaltningen* nedan,

att direktören ska verkställa uppdrag beslutade av förbundsdirektionen.

Bakgrund

Av kommunallagen (KL) 7 kapitlet 1-2 §§ framgår att styrelsen för en kommun, som i ett kommunalförbund motsvaras av förbundsdirektion, ska utse en direktör och att direktören ska vara chef för den förvaltning som finns under förbundsdirektion. Direktionen får besluta att direktören har en annan benämning. Direktionen ska i en instruktion fastställa hur direktören ska leda förvaltningen. Instruktionen ska också fastställa direktörens övriga uppgifter.

Bedömning

Benämning

Under förbundsdirektionen finns i dag myndighetschef för ledning av kollektivtrafikmyndigheten. Benämningen på befattningen har betydelse i de sammanhang som samverkan och dialog sker med andra myndigheter och samhällsinstanser.

Mellanstora kommuner har ofta valt titeln kommundirektör. Mindre kommuner har ofta, men inte alltid, titeln kommunchef.

Regionala myndigheter har ofta benämningen direktör på de ledande befattningarna.

För att tydliggöra den högste tjänstepersonens ställning och mandat, och för att markera att det är en befattning med regionalt ansvar, föreslås att benämningen ska vara myndighetsdirektör.

Ledning av förvaltningen

Direktören ska med stöd av en ledningsgrupp, där direktören fattar beslut, leda förvaltningens arbete.

Direktören ska företräda förvaltningen vid rättsliga tvister.

Direktören ska initiera ärenden till ärendeberedning som bör tas upp för politisk prövning

Direktören ska företräda förvaltningen i nationella samverkansorganisationer.

Direktören ska fatta beslut för förbundsdirektionens räkning enligt fastställd delegationsordning, med de begränsningar som framgår av KL kap 7 §38.

Direktören ska besluta om delegationsordning för sina närmaste underlydande chefer.

Övriga uppgifter

Direktören ska verkställa uppdrag beslutade av förbundsdirektionen.

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.

Beslutsunderlag:

Tjänsteskrivelse 2018-05-28 Benämning och instruktion enligt KL 7 kap 1-2 §§.



PROTOKOLL

Informations-
säkerhetspolicy**§ 34. Informationssäkerhetspolicy****Arbetsutskottet föreslår förbundsdirektionen besluta****att** fastställa förslaget på Informationssäkerhetspolicy.**Bakgrund**

GDPR (General Data Protection Regulation) är en EU-lagstiftning som trädde i kraft den 25 maj 2018 i Sverige. Den nya datalagstiftningen kommer att ändra Europas förhållningssätt till sekretess och datasäkerhet. Förutom att ge individen (tex. kunder eller anställda) mer kontroll över sina egna personuppgifter, kommer GDPR innebära betydligt striktare krav för företag i samband med redovisning av dataläckage och reglerna för åtkomst till personuppgifter.

Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns verksamhet genererar och hanterar en omfattande datamängd som är en strategiskt viktig tillgång och som behöver skyddas mot manipulation. Förbundsdirektionen är ansvarig för att en policy fastställs som tillsammans med riktlinjer och anvisningar skapar förutsättningar för att informationssäkerhetsarbetet sker på ett systematiskt sätt och med rätt nivå som svarar upp mot kraven i gällande datalagstiftning.

Myndighetens bedömning

Denna policy kommer att vara vägledande för myndighetens fortsatta informationssäkerhetsarbete. Genom utarbetande av till policyn kopplade riktlinjer och anvisningar kan myndigheten fortsätta att systematiskt arbeta för att skydda informationen och därmed minska risken för störningar samt att skapa förtroende och skydda medborgare och verksamheten.

Föredragande:

Hans Fälldin, administrativ chef.

Beslutsunderlag:

Missiv 2018-05-28 Informationssäkerhetspolicy.



PROTOKOLL

§ 35. Ordförande rapporterar**Arbetsutskottet föreslår förbundsdirektionen besluta**

att anse informationen delgiven.

Bakgrund

Ordförande har fullföljt sina uppdrag som stämmoombud enligt beslut av förbundsdirektionen.

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.

§ 36. Myndighetschefen rapporterar**Arbetsutskottet föreslår förbundsdirektionen besluta**

att anse informationen delgiven.

Bakgrund

Organisationsförändringar hos Din Tur kundcenter

Sobona vår nya arbetsgivarorganisation

- KFS och Pacta
- 100 000 anställda, 1 100 medlemmar, 12 branscher
- Branschråd
- Societas (samhälle) + Bonum (nytta) = Sobona

Föredragande:

Camilla Fahlander, myndighetschef.

§ 37. Hel- och delägda bolag**Arbetsutskottet föreslår förbundsdirektionen besluta**

att anse informationen delgiven

Bakgrund

Årsredovisningar och årsstämmor för hel- och delägda bolag, stämman för Västernorrlands läns Trafik AB kommer att vara den 13 juni.

Missiv är utskickat till alla medlemmar inför bildandet av en gemensam bussgodsorganisation i norr, sista svarsdatum 30 september.



PROTOKOLL

§ 38. Beslutsuppföljning

Beslutsuppföljning

Arbetsutskottet föreslår förbundsdirektionen besluta**att** lägga beslutsuppföljningen till handlingarna.**§ 39. Delegationsbeslut**

Delegationsbeslut

Arbetsutskottet föreslår förbundsdirektionen besluta**att** lägga informationen till handlingarna.**§ 40. Inkomna protokoll/skrivelser/delgivningar**Förteckning över
inkomna
skrivelser/protokoll
och delgivningar**Arbetsutskottet föreslår förbundsdirektionen besluta****att** lägga informationen till handlingarna.**§ 41. Övriga frågor**

Sara Nylund (S) kommer bjuda in Christoffer Petersson till förbundsdirektionens sammanträde den 13 juni.

Folke Nyström (MP) uppmanar att bokning av kompletteringstrafik och bussar som körs tomma ses över inför kommande upphandling.

§ 42. Sammanträdets avslutande

PROTOKOLL



Datum
2018-05-07

Diariensr
18/00226-2

Camilla Norberg, 070-231 83 20

Protokoll förbundsdirectionens arbetsutskott 2018-05-07

Tid: 10.15-12.07
Datum: 2018-05-07
Plats: Kansliet, Kramfors

Närvarande ledamöter:

Lars Olof Olsson (S) Jonny Lundin (C), avvek efter § 15.

Folke Nyström (MP)
Malin Svanholm (S)

Tjänstgörande ersättare:

Sara Nylund (S)
Paul Höglund (C), ankom vid § 6.

Närvarande ersättare:

Frånvarande:

Leif Nilsson (S)
Birgitta Widerberg (C)
Roger Boork (KD)

Justerare:

Malin Svanholm (S)

Närvarande tjänstemän:

Camilla Fahlander Hans Fäldin
Camilla Norberg
Pernilla Löfstrand

Tid för justering:

2018-05-07 Kansliet, Kramfors

Underskrifter


Lars Olof Olsson (S),
Ordförande


Malin Svanholm (S), justerare


Camilla Norberg, vid protokollet

ANSLAG/BEVIS

Justering av arbetsutskottets protokoll har tillkännagivits genom anslag på Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns anslagstavla på www.dintur.se.

Sammanträdesdatum
2018-05-07

Anslaget uppsatt den
2018-05-07

Anslaget nedtas den
2018-05-29

Förvaringsplats för protokollet

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns förvaltning


Camilla Norberg, Nämndadministratör

PROTOKOLL

Protokoll för förbundsdirektionens arbetsutskott 2018-05-07

Bilagor

§ 1. Sammanträdet Öppnande

§ 2. Upprop

Arbetsutskottet beslutar:

att godkänna uppropet av ledamöter.

§ 3. Val av justerare för mötet

Arbetsutskottet beslutar:

att välja Malin Svanholm (S) till justerare för sammanträdet.

§ 4. Godkännande av dagordning

Arbetsutskottet beslutar:

att godkänna dagordningen.

§ 5. Genomgång av föregående protokoll

Protokoll 2018-03-16

Arbetsutskottet beslutar:

att lägga föregående protokoll till handlingarna med tillägg att lägga till fråga om kundbemötande på övriga frågor.

Bakgrund

Protokollet har varit utsänt för påseende.

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.



PROTOKOLL

§ 6. Avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlov

Arbetsutskottet föreslår förbundsdirektionen besluta

att införa ett länsövergripande digitalt sommarlovskort för skolungdom i åk 6-9 i grundskolan och år 1-2 på gymnasiet 2018,

att den digitala produkten är giltig 15 juni – 17 augusti 2018,

att länskortet utgör produktgrund för sommarlovskortet,

att länskortet för denna insats inte får ett värde,

att resande med färdtjänst inte ingår i sommarlovskortet 2018,

att kommunalförbundet tillförs erforderliga resurser,

att eventuella nettokostnader som inte täcks av bidraget fördelas enligt gällande finansieringsmodell samt

att insatsen utvärderas och återrapporteras till förbundsdirektionen under hösten 2018.

Bakgrund

Riksdagen har 12 december 2017 beslutat om ett statligt stöd på 350 mnkr/år under perioden 2018-2020 för att finansiera avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarloven. Målgruppen är de skolungdomar som respektive vårtermin lämnar årskurserna 6-9 i grundskolan samt år 1 och 2 i gymnasieskolan.

Förordningen innehåller bestämmelser om rätt för kollektivtrafikmyndighet att få bidrag för att skapa förutsättningar för att erbjuda skolungdomar att resa avgiftsfritt med linjeförd kollektivtrafik under sommarloven. Bidraget fördelas utifrån en fördelningsnyckel baserad på antalet skolungdomar i de aktuella åldersgrupperna. För Västernorrlands del innebär det ca 17 500 personer och 8,7 mnkr. Den 26 april tog regeringen beslut om förordningen som reglerar stödet. Bidraget söks hos Trafikverket, datum och form för ansökan är ännu ej beslutad.

De grundläggande förutsättningarna är:

- Bidraget ska skapa förutsättningar för att erbjuda alla skolungdomar i den ovan nämnda åldersgruppen och ska även innefatta elever i specialskolan som lämnar årskurs 10.
- Regeringen överlåter till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att i samråd med övriga berörda parter i länet avgöra, i tid och omfattning, vad som i respektive län ska utgöra avgiftsfri kollektivtrafik.
- Det finns inget som hindrar RKM att erbjuda målgruppen lösningar som inom ramen för bidragets avgränsningar skapar förutsättningar för exempelvis ungdomar med färdtjänststillstånd att resa avgiftsfritt med kollektivtrafik. Det kan till exempel gälla att utnyttja kollektivtrafik bl.a. genom att medföljande (ledsagare) också får resa avgiftsfritt.



PROTOKOLL

- Bidraget får sökas av regionala kollektivtrafikmyndigheter.
- En ansökan ska skickas till Trafikverket som prövar ansökan och betalar ut bidraget.
- Trafikverket kommer att lämna information om vilka uppgifter som behöver lämnas för att ansökan ska kunna prövas.
- Trafikverket kommer att ges i uppdrag att följa upp och analysera satsningen för 2018. Utifrån Trafikverkets analys kan därefter vid behov justeringar av förordningen att göras.

Det finns inga krav på att kollektivtrafikmyndigheterna ska utöka befintlig trafik. Regeringen överlåter till kollektivtrafikmyndighet att i samråd med övriga berörda parter i länet avgöra, i tid och omfattning, vad som i respektive län ska utgöra avgiftsfri kollektivtrafik. I förslaget till förordning finns till exempel inga begränsningar för att erbjuda ungdomar med rätt till färdtjänst att resa avgiftsfritt under sommaren. Alla skolformer omfattas av reformen; grundskolan, grundsärskolan, specialskolan och sameskolan samt gymnasieskolan och gymnasiesärskolan.

Myndighetens bedömning

Att erbjuda avgiftsfritt resande för skolungdomar under sommarlov finns inte med i kommunalförbundets budget eller långtidsplan. Insatsen kräver omfattande administration som kan innebära att planerad verksamhet får stå tillbaka. Det finns en betydande ekonomisk risk med satsningen då formerna för att få bidraget ännu ej är utarbetade. Om myndigheten inte får kostnader beviljade betyder det att de fördelas ut på kommunalförbundets medlemmar. Det är också svårbedömt vad gäller nyttjandegrad och därmed ersättningsnivåer till trafikföretag för incitament och tågresor. Satsningen kan kräva att förstärkningstrafik behöver sättas in. Kommunalförbundet förlorar de intäkter som skolungdomar i nämnda kategorier skulle ha genererat om de själva betalade för sina resor. Trots åtgärder för att undanröja möjlighet till fuskåkande så kommer det med all sannolikhet att uppstå.

Myndighetens bedömning är att förbundsdirektionen bör avstå möjligheten att införa en avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdom sommaren 2018 då tiden är allt för kort och förutsättningarna oklara.

Föredragande:

Camilla Fahlander, myndighetschef.



PROTOKOLL

§ 7. Val av stämmoombud samt stämmoinstruktion Bussgods i Norr

Arbetsutskottet föreslår förbundsdirektionen besluta

att utse Lars Olof Olsson (S) till stämmoombud,

att delegera till arbetsutskottet att godkänna instruktioner till stämmoombudet,

att besluten ovan gäller om nödvändiga beslut tas om Bussgods i Norr.

Bakgrund

Av Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns Bolagspolicy framgår att förbundsdirektionen ska fatta beslut om instruktioner till stämmoombud för hel- och delägda bolag. Om myndighetens medlemmar ställer sig positiv till att bilda ett gemensamt bussgodsbolag för Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland i det blivande gemensamma bolaget Bussgods i Norr AB behöver förbundsdirektionen ta beslut om stämmoombud och stämmoinstruktioner till bolagsstämman för Bussgods i Norr.

Myndighetens bedömning

Myndigheten bedömer att instruktionerna kan upprättas när handlingarna till stämmorna gått ut och att beslutet kan fattas av arbetsutskottet samt att besluten ovan tas om nödvändiga beslut om Bussgods i Norr tas innan.

Föredragande:

Camilla Fahlander, myndighetschef.



PROTOKOLL

§ 8. Stämmoinstruktioner Norrtåg AB

Arbetsutskottet beslutar

ge följande instruktioner till stämmoombudet för Norrtåg AB:

att godkänna årsredovisning samt revisionsberättelse för 2017,

att fastställa resultat- och balansräkning,

att godkänna disposition av bolagets vinst enligt den fastställda balansräkningen,

att besluta om ansvarsfrihet för styrelsen och verkställande direktören,

att godkänna förslagen på arvoden till styrelse, revisorer och lekmannarevisorer.

att nominera Elvy Söderström (S) till ordförande,

att nominera Sara Nylund (S) till suppleant i Norrtåg ABs styrelse efter att Erik Lövgren (S) avsagt sig sitt uppdrag.

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.

Expedieras till:

Lars Olof Olsson (S).



PROTOKOLL

§ 9. Stämmoinstruktioner AB Transitio

Arbetsutskottet beslutar

ge följande instruktioner till stämmoombudet för AB Transitio:

att godkänna årsredovisning samt revisionsberättelse för 2017,

att fastställa resultat- och balansräkning,

att godkänna disposition av bolagets förlust enligt den fastställda balansräkningen,

att besluta om ansvarsfrihet för styrelsen och verkställande direktören,

att godkänna förslagen på arvoden till styrelse, revisorer och lekmannarevisorer,

att godkänna föreslagna ägardirektiv,

att nominera föreslagna personer till val av ägarråd och suppleanter,

att nominera föreslagna personer till val av styrelseledamöter och revisionsbolag,

att godkänna föreslagna justeringar i bolagsdokumenten.

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:

Lars Olof Olsson (S).



PROTOKOLL

§ 10. Stämmoinstruktioner Bussgods i Västernorrland AB

Arbetsutskottet beslutar

ge följande instruktioner till stämmoombudet för Bussgods i Västernorrland AB:

att godkänna årsredovisning samt revisionsberättelse för 2017,

att fastställa resultat- och balansräkning,

att godkänna disposition av bolagets förlust enligt den fastställda balansräkningen,

att besluta om ansvarsfrihet för styrelsen och verkställande direktören,

att ersättning till ledamöter i Bussgods Västernorrland ABs styrelse ska följa Landstinget Västernorrlands förslag på arvodesregler för förtroendevalda 2015-2018,

att ordförandes ersättning ska vara oförändrad (4.675:-),

att bolagets auktoriserade revisor skall erhålla arvode enligt fastställd taxa.

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:

Leif Lindholm (S).



PROTOKOLL

§ 11. Stämmoinstruktioner Svensk Kollektivtrafik

Arbetsutskottet beslutar

att hänskjuta beslutet till förbundsdirektionens sammanträde den 18 maj 2018 eftersom handlingarna till stämman inte kommit till kommunalförbundet ännu.

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.

PROTOKOLL**§ 12. Stämmoinstruktioner Västernorrlands läns Trafik AB****Arbetsutskottet beslutar**

ge följande instruktioner till stämmoombudet för Västernorrlands läns Trafik AB:

att godkänna årsredovisning samt revisionsberättelse för 2016,

att fastställa resultat- och balansräkning,

att besluta dispositionera förlusten enligt styrelsens förslag,

att besluta om ansvarsfrihet för styrelsen och verkställande direktören,

att inga styrelsearvoden skall utgå för 2017,

att bolagets auktoriserade revisor skall erhålla arvode enligt fastställd taxa.

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:

Leif Lindholm (S).



PROTOKOLL

§ 13. Stämmoinstruktioner KFS/Pacta

Arbetsutskottet beslutar

att hänskjuta beslutet till förbundsdirektionens sammanträde den 18 maj 2018 eftersom handlingarna till stämman inte kommit till kommunalförbundet ännu.

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.



PROTOKOLL

§ 14. Val av stämmoombud samt stämmoinstruktioner KFS**Arbetsutskottet föreslår förbundsdirektionen besluta**

att utse Lars Olof Olsson (S) till stämmoombud,

att hänskjuta beslutet till förbundsdirektionens sammanträde den 18 maj 2018 eftersom handlingarna till stämman inte kommit till kommunalförbundet ännu.

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.

PROTOKOLL**§ 15. Val av stämmoombud samt stämmoinstruktioner Samtrafiken i Sverige AB****Arbetsutskottet föreslår förbundsdirektionen besluta**

att utse Camilla Fahlander till stämmoombud,

ge följande instruktioner till stämmoombudet för Samtrafiken i Sveriges extra bolagsstämma:

att nominera Göran Hägglund till ny ordförande för Samtrafiken i Sverige AB.

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

Samtrafiken i Sverige AB har kallat in till extra bolagsstämma den 22 maj 2018 med val av ny ordförande.

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.

Expedieras till:

Camilla Fahlander.



PROTOKOLL

§ 16. Ordförande rapporterar**Arbetsutskottet föreslår förbundsdirektionen besluta**

att anse informationen delgiven.

Bakgrund

Ågarråd med Norrtåg AB har genomförts.

Region Västernorrland har fattat beslut om en Kollektivtrafikpolitisk plan och policy.

Föredragande:

Lars Olof Olsson, ordförande.

§ 17. Myndighetschefen rapporterar**Arbetsutskottet föreslår förbundsdirektionen besluta**

att anse informationen delgiven.

Bakgrund

Budgetdialoger med alla medlemmar utom Ånge kommun har genomförts. Kommunerna är införstådda med budget 2019 och utfall 2017.

Myndigheten har påbörjat budgetdialog med regionen, regionen prioriterar finansiering av Norrtågs trafik, samordningstjänst för sjukresor och sjukresor i länet. Enligt budget för 2019 räknar Region Västernorrland ingen uppräknings av administrationskostnaderna. Det kommer att få konsekvenser för myndigheten, samt för de andra medlemmarna.

Föredragande:

Camilla Fahlander, myndighetschef.

§ 18. Hel- och delägda bolag**Arbetsutskottet föreslår förbundsdirektionen besluta**

att anse informationen delgiven

Bakgrund

Bussgods i Norr AB, förbundsdirektionen har beslutat att förbundsdirektionen ställer sig positiv till att bilda ett gemensamt bussgodsbolag för Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland och är beredd att förvärva 33,33 % av aktierna i det blivande gemensamma bolaget Bussgods i Norr AB, myndighetschefen kommer nu att skicka missiv till alla medlemmar.



PROTOKOLL

Regionfullmäktige beslutade om ett utökat borgensåtagande för nya tågset. Vid ägarrådet för Norrtåg AB informerades det om tre nya tåg kommer att komma in under slutet av 2019.

§ 19. Beslutsuppföljning

Beslutsuppföljning

Arbetsutskottet föreslår förbundsdirektionen besluta

att lägga beslutsuppföljningen till handlingarna.

§ 20. Delegationsbeslut

Delegationsbeslut

Arbetsutskottet föreslår förbundsdirektionen besluta

att lägga informationen till handlingarna.

§ 21. Inkomna protokoll/skrivelser/delgivningar

Inkomna protokoll/
skrivelser/delgivningar

Arbetsutskottet föreslår förbundsdirektionen besluta

att lägga informationen till handlingarna.

§ 22. Övriga frågor

Arbetsutskottet beslutar

att Lars Olof Olsson (S) får i uppdrag av arbetsutskottet att svara Hans Jacobsson.

Bakgrund

Det har kommit en skrivelse från Hans Jacobsson till alla i arbetsutskottet, där han informerar att han efter 15 dagar inte fått något svar från responsgruppen.

Föredragande:

Folke Nyström (MP).

§ 23. Sammanträdets avslutande



Datum

2018-06-07

Diariennr

18/00284

Tertialrapport april 2018

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län**

1 januari – 30 april 2018

Förslag till förbundsdirektionen 2018-06-13

Innehåll

Ordförande har ordet.....	3
Vårt uppdrag	4
Beslutat i förbundsdirektionen.....	5
Årets första fyra månader	6
Förvaltningsberättelse.....	7
Omvärldsanalys och förväntad utveckling.....	7
Vision och mål.....	10
Övergripande målområden	10
God ekonomisk hushållning	11
Resenär: Kollektivtrafiken utgår från resenärens behov genom att vara attraktiv och modern	13
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	13
Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	16
Hållbarhet: Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle	18
Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	18
Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	19
Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan.....	20
Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik.....	22
Tillväxt: Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner	25
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk.....	25
Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation.....	27
Medarbetare: Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång	29
Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare.....	29
Delmål: Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	29
Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning	32
Ekonomisk analys.....	34
Periodens resultat.....	34
Verksamhetens nettokostnad	34
Prognos 2018	39
Sammanställd redovisning.....	43
Medarbetare	44
Redovisningsprinciper	45
Ekonomisk ordlista	46

Ordförande har ordet

Nytt år – Nya mål

2018 gäller nya mål för kollektivtrafiken i Västernorrland. Utifrån den regionala utvecklingsstrategins vision och strategiska mål har kommunalförbundet arbetat fram fyra övergripande mål för en kollektivtrafik som utgår från resenärernas behov och bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle med starka arbetsmarknadsregioner. De övergripande målen anger ambitionen för kollektivtrafiken år 2030:

Resenär: Kollektivtrafiken är attraktiv och modern och utgår ifrån resenärens behov

Hållbarhet: Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle

Tillväxt: Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner

Medarbetare: Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång

Samarbete över våra länsgränser är av största vikt när det gäller kollektivtrafiksystemet. I de fyra nordligaste länen har vi kommit långt, vi har väl utvecklade samarbeten när det gäller produktutbud, och regional tåg- och busstrafik. Utöver det har vi en pågående strategisk diskussion om framtiden. Varje år genomförs två presidieträffar där de politiska ledningarna och de högsta tjänstemännen möts. I mars möttes vi i Luleå bland annat för att diskutera vikten av Norrbottenabanan och det kommande samarbetet i Bussgods Norr.

Jag hyser en stor förhoppning om att nya mål och väl fungerande samarbeten ska utgöra grund för våra gemensamma ambitioner för Västernorrlands kollektivtrafik.

Lars Olof Olsson

Ordförande

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Vårt uppdrag

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län bildades av länets sju kommuner och Region Västernorrland 2012 med ansvar för den regionala kollektivtrafiken enligt Lag om Kollektivtrafik (SFS 2010:1065) och EU kollektivtrafikförordning (EG 1370/2007). Kommunalförbundet leds av en förbundsdirektion som består av 22 ledamöter vilka utses av respektive medlems fullmäktige.

Direktionen fastställer vision och mål i ett regionalt trafikförsörjningsprogram samt beslutar om budget för kollektivtrafiken¹ i Västernorrlands län. Direktionen beslutar om allmän trafikplikt inom länet.

Direktionen ansvarar även för att:

- efter överenskommelse med Region Västernorrland 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

I dialog med kommunalförbundets medlemmar definieras behovet av kollektivtrafik och administrativa resurser i en treårig långtidsplan. Direktionen beslutar om budget för nästkommande år grundat på långtidsplanens första år.

Den upphandlade samhällsfinansierade busstrafiken och särskilda persontrafiken i Västernorrland kommuniceras med varumärket Din Tur.

Kommunalförbundet är delägare av Norrtåg AB som upphandlar den regionala tågtrafiken. Övriga bolag i koncernen är Bussgods Västernorrland AB, Samtrans AB, AB Transitio och Samtrafiken i Sverige AB.

¹ 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

§ 6 Trafikbokslut 2017

att anse informationen delgiven

§7 Information från styrgruppen för översyn av styrdokument, ekonomisk fördelningsmodell och organisation

att anse informationen delgiven

§ 13 Långtidsplan 2019-2021

att *Långtidsplan 2019-2021* ska ligga till grund för budgetdialogerna med kommunalförbundets medlemmar inför utarbetandet av Budget 2019

§ 14 Årsredovisning 2017

att fastställa Årsredovisning 2017

§ 15 Avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlov

att uppdra till myndighetschefen att utreda förutsättningarna om införande av avgiftsfri trafik för skolungdomar under sommarlovet 2018 och 2019 inför beslut i direktionen

att förbundsdirektionen kallas till ett extra direktionsmöte för beslut i frågan

§ 16 Timrå kommun subventionerad produkt

att ge kollektivtrafikmyndigheten i uppdrag att från 1/7 2018, och i enlighet med Timrå kommuns begäran, införa avgiftsfria resor på buss för barn- och ungdom 7 – 19 år i Timrå kommun

att utformningen av tid-, resurs- och genomförandeplan sker i samverkan med Timrå kommun

§ 17 Framtidens produkter och system

att myndighetschefen uppdras att utreda och lämna förslag på ett framtida biljett- och betalsystem och produktutbud som ska ersätta nuvarande

att uppdraget om möjligt sker i samverkan med andra kollektivtrafikmyndigheter

att myndighetschefen återredovisar en lägesrapport av ärendet på direktionens sammanträde i september 2018

Årets första fyra månader

Första dagarna i februari drabbades Västernorrland av ett kraftigt snöfall med en klass 2 varning från SMHI. Snöfallet skapade stora problem med snöröjning och under torsdagen den 1 februari gick den inte att upprätthålla kollektivtrafiken i länet utifrån ett säkerhetsperspektiv. All trafik ställdes in i hela länet. Tågtrafiken ställdes in helt under fem dygn då Trafikverket inte hade tillräckliga resurser för att snöröja rälsen på Botniabanan.

Myndigheten var del av den krisorganisation som upprättades under ledning av Länsstyrelsen. Den inställda trafiken testade myndighetens krisledning och gav anledning till reflektion över framförallt vikten av en väl fungerande kommunikation. Det är viktigt att medlemmar, andra organisationer och resenärer känner förtroende för vår hemsida och främst söker aktuell information där. Dialogen med trafikföretagen Nobina och Mittbuss fungerade mycket väl och var en avgörande faktor för att vi kunde hantera krisläget.

Processen med att ta fram nya styrdokument för Kommunalförbundet har intensifierats under årets första månader. Ny förbundsordning och nytt samverkansavtal är utskickade för beslut hos respektive medlem. Styrgruppen avser nu att gå vidare och se över organisering och finansiell modell för kollektivtrafiken i länet.

Arbetet med Regionalt trafikförsörjningsprogram 2030 har fortskridit med fördjupande samråd. Under våren har vi haft samråd om flygbusstrafik, kompetensförsörjning och etablering, tillgänglighet och kollektivtrafik över länsgränserna. Programmet har reviderats utifrån inkomna remissynpunkter.

Verksamheten vid Din Tur kundcenter utvecklas och nya kunder väljer att köpa tjänster av myndigheten. Dalatrafik och X-trafik har skrivit avtal om jourtid på kvällar och helger. Timrå kommun har tagit beslut om att föra över sin färdtjänsthandläggning till kollektivtrafikmyndigheten.

Kollektivtrafikmyndighetens ansvar och insatser i det länsgemensamma projektet KOLL 2020 är omfattande och fokus ligger på att upphandla optiska läsare för att möjliggöra enklare validering av digitala biljetter samt områdena information, marknadsföring och åtgärder inom Mobility Management. Sammantaget bidrar projektet till bättre förutsättningar och utveckling av kollektivtrafik i länet.

Projektet Hållbara Resor går in i slutfasen och myndigheten tittar på olika möjligheter att digitalisera företagskortet. Ett digitalt företagskort skulle ge bestående resultat som underlättar resande för de som reser i tjänsten.

Förvaltningsberättelse

Omvärldsanalys och förväntad utveckling

Hållbarhet

På många håll i landet genomförs en bättre samordning av kollektivtrafik, färdtjänst, skolskjuts och sjukresor. Ökat samarbete ökar rörelsefriheten för skolbarn, äldre, personer med funktionshinder och alla andra som inte har tillgång till eller möjlighet att köra bil, samtidigt som det sparar pengar åt kommun och landsting. Kollektivtrafiken har en positiv påverkan på samhällsekonomin genom sin avgörande betydelse för människors möjlighet att ta sig till sina arbeten. I Västernorrland samordnas resor för färdtjänst och sjukresor på ett framgångsrikt sätt. Inriktningen är att i den mån det är möjligt styra sjukresorna till den allmänna kollektivtrafiken för att skapa resurseffektiva transporter och samtidigt minska taxiberoendet och därmed ytterligare bidra till klimatmålen och att hålla kostnaderna nere.

Regeringen har fattat beslut om etappmål som syftar till att minska utsläppen från vägtrafiken i större tätorter. I enlighet med beslutet ska andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång uppgå till minst 25 procent år 2025 uttryckt i personkilometer. Detta är ett etappmål för att nå det långsiktiga fördubblingsmålet. Regeringens skrivelse – Strategi för levande städer beskriver den politiska målsättningen för en hållbar statsutveckling. Skrivelsen lämnades till riksdagen i april 2018.

Utöver det har regeringen lyft fram kollektivtrafiken som en viktig del av regeringens klimatstrategi. Regeringen anger att det krävs ekonomiska incitament för att styra mot riksdagens klimatmål. Detta framgår i regeringens förslag till klimatstrategi för Sverige som lämnats till riksdagen i april 2018. För att öka andelen kollektivtrafik, gång och cykel behöver dessa alternativ bli mer attraktiva. Satsning på kollektivtrafik och tekniska lösningar, förändrat reseavdrag är exempel på åtgärder. Utöver det krävs insatser för att få en fossilfri fordonsflotta vilket förutsätter en fortsatt positiv utveckling av biogas och höginblandade biobränslen. För att biodrivmedel fortsatt ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ så har de sedan 1 januari 2018 helt befriats från energiskatt.

Reduktionsplikt och minskat utbud av HVO

Regeringen har under april fattat beslut om en förordning om reduktionsplikten. Förordningen kompletterar lag om reduktionsplikt som riksdagen beslutat om 2017. Lagen och förordningen reglerar hur drivmedelsleverantörerna ska minska utsläppen av växthusgaser från bensin och diesel genom att blanda in biodrivmedel. Reduktionsplikten träder i kraft 1 juli 2018. Regeringen har samtidigt skickat ut förslag till ändring av förordningen (2011:1088) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande bränsle på remiss. Enligt förslaget ska råvarorna PFAD, teknisk majsolja och fria fettsyror inte längre betraktas som restprodukter. Detta innebär i praktiken att råvarorna kommer att försvinna från marknaden. I Sverige används PFAD till framställning av biodieseln HVO 100 (HVO). De förändrade hållbarhetskriterierna minskar utbudet av HVO samtidigt som reduktionsplikten leder till ökad efterfrågan på drivmedlet. Det innebär att tillgången på ren HVO kommer att minska kraftigt. Detta påverkar kollektivtrafiken som i huvudsak använder HVO som biodiesel. Båda förordningarna träder i kraft den 1 juli 2018.

I Västernorrland utgör HVO en mycket hög andel av bussarnas drivmedel. Ökande efterfrågan och minskad tillgång riskerar ge prisökningar på drivmedlet. Utöver det minskar förutsättningarna till att uppfylla de långsiktiga klimatmålen. Att skapa goda förutsättningar till en hållbar och energieffektiv kollektivtrafik är angeläget. Det är därför viktigt att avsätta tillräckliga upphandlingsresurser inför kommande trafikupphandling för att säkerställa en fordonsflotta som harmoniserar med de långsiktiga hållbarhetsmålen.

Persontrafik och tillgänglighet

Trafikanalys har fått ett regeringsuppdrag om att redovisa ett uppdaterat kunskapsunderlag om persontrafiksituationen i Sverige. Kunskapsunderlaget ska omfatta de olika trafikslagen och färdställen, såväl nationellt som i storstadsregioner, i små och medelstora städer samt gles och landsbygd. Redovisningen ska omfatta hur resor sker idag och en analys om möjligheterna att resa för olika

grupper i samhället. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 15 december 2018. Det kan antas ge ett kompletterande planeringsunderlag för kollektivtrafiken i länet. Det är angeläget med en väl genomarbetad kollektivtrafikstatistik.

Utöver ovanstående uppdrag har Trafikanalys fått ett regeringsuppdrag om att kartlägga hinder för tillgänglighet och användbarhet inom kollektivtrafiksystemet för personer med funktionshinder. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 29 mars 2019. I förslaget till regionalt trafikförsörjningsprogram har ambitionerna och prioriteringar för att öka tillgänglighet i kollektivtrafiksystemet tydliggjorts. Ökade satsningar på tillgänglighet kommer att ske de närmaste åren. Inom ramen för Koll 2020 sker ett viktigt arbete för att driva arbetet med tillgänglighetsanpassningar framåt med tidshorisonten 2020.

Regionförstoring och vidgade arbetsmarknadsregioner är ett viktigt medel för att skapa tillväxt i Sverige. Ett större upptagningsområde och flexiblere arbetsmarknad säkerställer att företagen kan anställa rätt personer till sin verksamhet. I Västernorrlands län har vi höga ambitioner för att säkerställa god turtäthet och verka för en attraktiv kollektivtrafik som möjliggör arbets- och studiependling. Ambitioner för anpassning av hållplatser och bytespunkter, tillgång till god resenärsinformation ska ge ett bra transportalternativ till bilen.

Kollektivt resande på landsbygd

I regleringsbrevet för 2018 fick Trafikverket ett regeringsuppdrag att redovisa åtgärder som syftar till att stärka möjligheterna till kollektivt resande på landsbygden. Trafikverket ska till följd av regeringens utökade satsningar på främjande av kollektivtrafik i landsbygd under perioden 2018-2020 samråda med regionala utvecklingsansvariga om vad som kan uppnås i respektive län. Uppdraget skulle ha redovisats senast 30 mars 2018. Ett angeläget uppdrag för länet som både har kust- och inlandskommuner där förutsättningarna för kollektivtrafik skiljer sig åt. Uppdraget ligger rätt i tid med hänsyn till kommande trafikupphandling i länet.

Kollektivtrafik och besöksnäring

Utredningen Sveriges besöksnäring föreslår att Tillväxtverket tillsammans med bland annat Trafikverket, företrädare för regioner och besöksnäringen ska undersöka hur kollektivtrafikmyndigheterna bättre kan fånga besöksnäringens behov, samt om det kan ske genom samverkan eller om lagstiftningens tillämpning och utformning behöver ses över.

Ett ytterligare förslag i utredningen är möjligheten att ta med cykel i kollektivtrafiken så långt som möjligt. Vilket bör vara en del av kraven i upphandling av nationell- och regional kollektivtrafik, något även vi behöver klargöra inför kommande upphandling.

Genom en ökad samverkan mellan näringsliv och civilsamhället identifieras olika lösningar för att utveckla tillgängligheten till besöksnäringen i Västernorrland.

Subventionerat resande

En nyligen presenterad rapport från Statens väg- och transportinstitut visar att det är samhällsekonomiskt lönsamt att subventionera kollektivtrafik och öka turtätheten där efterfrågan är hög. Huvudmotivet i rapporten är den välfärdsvinst som uppstår för kollektivtrafikresenärer om pris och frekvens optimeras med hänsyn till väntetider och trängsel i kollektivtrafikfordon. Utöver detta motiv finns det andra som kan motivera ytterligare subventionering av kollektivtrafik. För det första att biltrafik orsakar trängsel, luftföroreningar och buller. För det andra det så kallade optionsvärdet, vilket att de som normalt inte nyttjar kollektivtrafiken regelbundet erbjuds ett attraktivt komplement till bilåkning. Ett tredje motiv gäller positiva effekter på arbetsmarknaden då subventioneringen kan möjliggöra ökade arbetsmarknadsregioner för en ökad grupp av befolkningen. För ett län som Västernorrland förutsätter detta en standardiserad subvention som möjliggör arbetspendling över kommungränser.

Regering och riksdag har fattat beslut om ett statligt stöd på 350 miljoner kronor under 2018-2020 för att finansiera avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet. Målgruppen är de skolungdomar som respektive vårtermin lämnar antingen årskurs 6-9 i grundskolan eller år 1 och 2 i gymnasieskolan. Regeringen överlåter till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att i samråd med

övriga berörda parter i länet, vad som i tid och omfattning ska utgöra avgiftsfri kollektivtrafik i länet.
Insatsen i Västernorrland ska utvärderas hösten 2018.

Vision och mål

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.

Övergripande målområden

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 fyra övergripande målområden arbetats fram. *Resenär, Hållbarhet, Tillväxt* och *Medarbetare*. Inom varje målområde finns ett övergripande mål som anger ett önskat tillstånd 2030.

Kollektivtrafiken i Västernorrland 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.

Tio delmål konkretiserar de övergripande målen. Kopplat till varje delmål har strategiskt viktiga åtgärder identifierats för att de övergripande målen ska uppnås till 2030. Delmålen följs upp årligen. Delmålet om resurseffektiv kollektivtrafik utgör även kommunalförbundets finansiella mål.

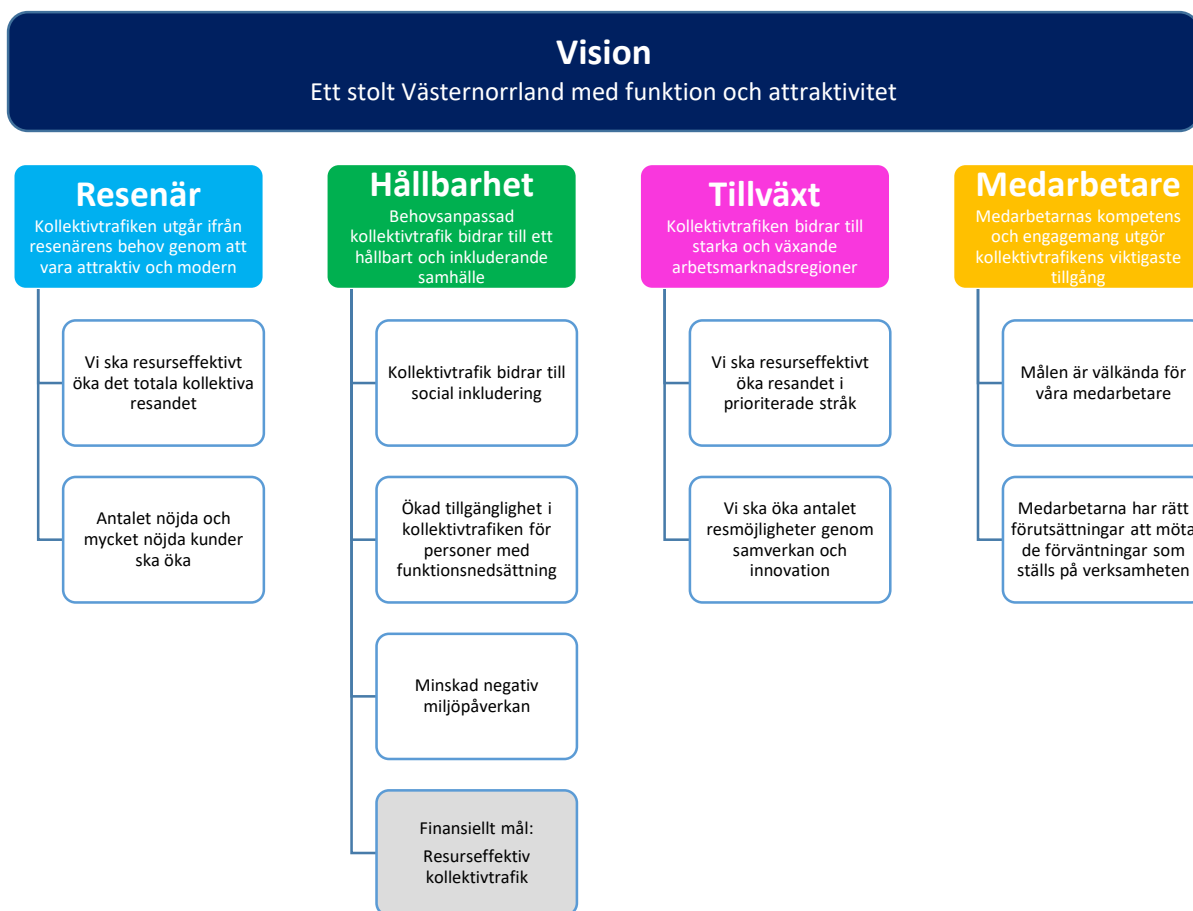


Bild 1: Målbild för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län enligt Dir 17-16 Mål för Kollektivtrafikmyndigheten 2030

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. De delmål som är särskilt betydelsefulla och ska ha uppnått godkänd nivå för att vi ska kunna redovisa att vi uppnått god ekonomisk hushållning är

- Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet
- Minskad negativ miljöpåverkan
- Resurseffektiv kollektivtrafik

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 2018* 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 faktorer betydelse och påverkansbarhet ska värderas för att skapa handlingsberedskap och främja möjligheter för att erhålla god kollektivtrafikförsörjning för vardagsresande.
2. Kommunalförbundets budget ska innehålla delmål och finansiella mål och 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 ska utvärderas utifrån graden av uppfyllande. Indikatorerna ska vara utformade så att de ger svar på uppfyllande av verksamhetsmål och finansiellt mål som sammanfattningsvis ger underlag för målnöjdhetsrapport.

Definition av målnöjdhetsrapport:

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

Under respektive målområde beskrivs de åtgärder som ska genomföras under 2018. Åtgärderna är förankrade med medlemmarna i Långtidsplan och budgetdialog. Uppföljning åtgärder beslutade i budget 2018 sker tertiälsvis efter april, augusti och december månad. Respektive åtgärd erhåller då en status:

Definition av status åtgärder:

- ✓ = Genomförd
- ✗ = Ej genomförd

Kollektivtrafikbarometern

Undersökningsinstrumentet Kollektivtrafikbarometern, Kolbar, används för att mäta ett flertal av de indikatorer som ligger till grund för bedömningen av måluppfyllelsen för delmålen.

Kolbar är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. Undersökningen har gjorts sedan 2001. Genom att använda den som verktyg får många upphandlande bolag och kollektivtrafikmyndigheter ett mätbart, objektivet resultat för kundupplevd kvalitet på sin trafik, både lokalt och regionalt.

Antalet intervjuer har ökat, i år kommer över 70 000 intervjuer att genomföras löpande under hela året via telefon varav cirka 25 000 med kunder (de som reser minst en gång i månaden). De som intervjuas i undersökningen är ett representativt urval av svenska folket mellan 15-75 år, både de som använder kollektivtrafiken och de som inte gör det.

Från och med 2017 ändrades metoden för insamling av data och frågeställningar i Kolbar. Resultatet för våra indikatorer är därför inte jämförbara med tidigare år.

Resenär: Kollektivtrafiken utgår från resenärens behov genom att vara attraktiv och modern

Delmål: Vi ska resurseffektivt 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.

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↓		
Analys Bedömningen är att målet inte uppfylls. Delmålet om att resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet hade i de tidiga resonemangen en stark koppling till självfinansieringsgrad. I Västernorrland görs stora satsningar på att ytterligare subventionera resandet för olika resenärsgupper vilket minskar självfinansieringsgraden, utifrån detta behöver vi identifiera rätt indikatorer för att bedöma måluppfyllelsen och vad som är resurseffektivt resande i länet. Under årets fyra första månader så ställdes ett stort antal turer in i framförallt Sundsvalls tätortstrafik och den regionala tågtrafiken. Detta har haft negativ effekt på resandeutvecklingen i länet. De senaste årens positiva resandeutveckling i tätortstrafik har fortsatt men i länets största trafikområde – Sundsvalls tätort – så har trenden av ökning under vintern 2018 avtagit. Det var alltså i Sundsvall som de största framkomlighetsproblemen under vintern uppstod varför den negativa resandeutvecklingen är väntad. För helåret så bedöms att antalet resande i tätortstrafiken i länet (Örnsköldsvik, Sollefteå, Härnösand och Sundsvall) kommer att öka jämfört tidigare år, särskilt då kommunala och statliga (Sommarlovskortet) biljettsubventioner införs. Landsbygdstrafiken har en mer blandad utveckling. Trafiken i Ådalen fortsätter att minska kopplat till utflyttning från Migrationsverkets boenden, en trend som bedöms kan fortsätta. Även trafikområden i Örnsköldsviks landsbygd minskar, här finns inte samma koppling till flyktingboenden utan skälen till utvecklingen behöver följas upp vidare. En orsak kan vara vinterns snömängder som främst drabbade länets kustområden och försvårade framkomligheten för bussarna. Idag har vi inte tidtabellös kollektivtrafik i länets tätorter. Indikatorerna avseende trygghet, tidhållning, information om förändringar och information om oförutsedda händelser når inte satta målvärden. Insatserna inom dessa områden är omfattande och myndigheten har inte resurser för att nå målvärdena i dessa områden.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2018	Målvärde 2018	Utfall april 2017	Utfall 2017
Kollektivtrafikens marknadsandel i jämförelse med det motoriserade resandet (%)	12	12	-	11
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken	3 771 746	11 550 000	3 820 339	10 631 108
varav buss (Din Tur)	3 618 433	11 000 000	3 637 766	10 093 854
varav tåg (Norrtåg)	153 313	550 000	182 573	537 254

Antalet påbörjade skolkortsresor ²	564 760	1 600 000	632 741	1 543 269
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken exklusive skolkort	3 053 670	9 400 000	3 005 159	8 550 585
<i>varav landsbygdstrafik</i>	<i>718 015</i>	<i>2 820 000</i>	<i>705 654</i>	<i>2 123 334</i>
<i>varav tätortstrafik</i>	<i>2 335 655</i>	<i>6 580 000</i>	<i>2 299 505</i>	<i>6 427 251</i>
Antal resor med företagskort	64 433	200 000	61 169	177 747
<i>varav resor med buss</i>	<i>59 811</i>	<i>170 000</i>	<i>57 003</i>	<i>154 746</i>
<i>varav resor med tåg</i>	<i>4 622</i>	<i>30 000</i>	<i>4 166</i>	<i>23 001</i>
Total omsättning av företagskortet (kr)	2 953 837	10 000 000	2 541 370	8 719 330
Avgångstider: Andelen som instämmer i påståendet ”Avgångstiderna passar mina behov” (%)	62/37 ⁴	60	59/36	-
<i>Nationellt snitt³</i>	<i>68/54</i>		<i>66/50</i>	
Hitta information: Andelen som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att få information om resan (avgångstider, biljettpriser mm) (%)	66/67:	60	63/63:	-
<i>Nationellt snitt</i>	<i>76/75</i>		<i>76 /75</i>	
Enkelhet: Andelen som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att resa med Din Tur” (%)	65/43	60	69/48	-
<i>Nationellt snitt</i>	<i>74/61</i>		<i>74/59</i>	
Trygghet: Andelen som instämmer i påståendet ”Det känns tryggt att resa med Din Tur” (%)	67/57	80	68/62	-
<i>Nationellt snitt</i>	<i>72/67</i>		<i>73 /67</i>	
Tidhållning: Andelen som instämmer i påståendet ”Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med Din Tur” (%)	46/40	60	49/44	-
<i>Nationellt snitt</i>	<i>48/45</i>		<i>52/48</i>	
Information om förändringar: Andelen som instämmer i påståendet ”Informationen vid förändringar av tidtabeller och linjer är bra” (%)	40/41	60	41/40	-
<i>Nationellt snitt</i>	<i>55/54</i>		<i>55/53</i>	
Oförutsedda händelser: Andelen som instämmer i påståendet ”Informationen vid förseningar och stopp är bra” (%)	28/28	50	21/21	-
<i>Nationellt snitt</i>	<i>43/42</i>		<i>44 /43</i>	
Köpa biljetter: Andelen som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att köpa bolagets biljetter och kort” (%)	76/75	60	71/69	-
<i>Nationellt snitt</i>	<i>77/75</i>		<i>71/69</i>	

² De kommunala subventionerna minskar behovet av skolkortsresor

³ Nationellt snitt är medelvärde i Kolbars nationella undersökning av alla medverkande aktörer inom kollektivtrafikområdet

⁴ Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (- xx = antal procent av resenärer - yy = antal procent av allmänheten)

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Utreda möjligheten att skapa anropsstyrd trafik av pluslinjen 630 Beskrivning av aktivitet: Resandet med linje 630 är lågt och kan istället genomföras som anropsstyrd trafik vilken är en mer resurseffektiv trafiklösning.	0,0	Trafik-chef	✗	Ej påbörjad. Utredningen kommer genomföras under året.
Analysera linjenätsutredning i Sundsvalls tätort som genomförs hösten 2017 Beskrivning av aktivitet: Sundsvalls kommun genomförde under 2017 en linjenätsanalys med en utgångspunkt att använda för nytt linjenät.	0,0	Trafik-chef	✗	Påbörjad. Arbetet med Sundsvalls linjenät har pågått under perioden. Arbetet är omfattande och linjenätsanalysen är endast en bidragande faktor till det slutgiltiga linjenätet i Sundsvall. Sundsvalls linjenät förväntas vara planerat under 2018 men ska senare införas som trafik sannolikt i delar för tidtabellskiftet 2019 och lejonparten 2020.
Analysera effekterna av Örnsköldsviks kommuns beslut hösten 2017 om infrastrukturåtgärder och förändringar av linjenätet Beskrivning av aktivitet: Ett förändrat trafikupplägg för Örnsköldsviks tätort genomfördes vid tidtabellskiftet i december 2017. Örnsköldsviks kommun gör en upphandlad analys av effekterna och RKM analyserar även utfallet för trafikupplägget.	0,0	Trafik-chef	✗	Påbörjad. Arbetet med att se över effekterna för Örnsköldsviks tätortstrafik har påbörjats i en arbetsgrupp med kommunen, trafikutförare och RKM. Trafikupplägget är fortfarande nytt och det är för tidigt att dra slutsatser kring dess effekter särskilt då vintern påverkat resandet påtagligt. RKM kommer att färdigställa en analys under slutet av året som kan vara indikativ för eventuella trafikförändringar för 2019 eller 2020.

Antal påstigande i den linjelagda kollektivtrafiken

Tabellen nedan visar antalet påstigande i de olika trafikområdena. De största ökningarna ser vi i S6 på linje 50 mellan Härnösand och Örnsköldsvik. Även 022 Härnösands landsbygd och O18 Sundsvall – Matfors uppvisar en kraftig ökning.

De områden som tappar resande är O2 Höga kusten och tågtrafiken.

Trafikområde	Trafikering	April 2018	April 2017	April 2016	April 2015	Tendens 2018 - 2017
O2	Höga Kusten	26 349	31 882	35 593	29 384	-17%
O3	Sollefteå tätort	30 833	30 409	28 637	24 043	1%
O45	Sollefteå landsbygd	47 009	47 153	50 689	44 152	0%
O6	Örnsköldsviks tätort	463 732	442 454	305 718	289 624	5%
O7	Örnsköldsvik – Husum, Gideå och Trehörningsjö	39 005	42 988	39 734	31 681	-9%
O8	Örnsköldsvik – Solberg, Mellansel och Bredbyn	53 925	53 256	51 143	49 908	1%
O9	Örnsköldsvik – Skorped och Köpmanholmen	52 884	57 250	51 866	54 015	-8%
O10	Härnösands tätort	190 074	179 105	172 600	136 962	6%
O1415	Sundsvalls tätort	1 857 145	1 896 983	1 835 263	1 864 124	-2%

O16	Sundsvall – Holm och Liden	44 654	44 033	46 461	44 102	1%
O1721	Njurunda – Sundsvall – Timrå	405 807	402 965	385 440	372 544	1%
O18	Sundsvall – Matfors	74 209	68 711	65 152	63 231	8%
O20	Sollefteå – Kramfors - Härnösand	126 259	141 330	137 460	116 877	-11%
O22	Härnösand landsbygd	38 860	36 083	37 638	35 004	8%
O23	Ånge landsbygd	59 690	60 071	66 466	62 868	-1%
S3	Tvärflöjten, Ömsköldsvik - Sollefteå – Östersund	8 500	8 546	15 365	11 881	-1%
S4	Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	6 800	6 461	5 621	5 275	5%
S5	Linje 201 Härnösand – Timrå – Sundsvall	76 992	74 392	69 174	70 199	3%
S6	Linje 50 Härnösand-Ömsköldsvik	15 724	13 694	-	-	15%
	Totalt (ej tåg)	3 618 433	3 637 766			-1%
Tågtrafik	Mittbanan och Botniabanan	153 313	182 573	86 584	85 895	-16%

Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda 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.

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad			
Analys Bedömningen är att målet inte uppfylls. Indikatorn ”andelen nöjda och mycket nöjda kunder” har inget mätvärde i Kolbars statistik och redovisas därför ej. Ingen av indikatorerna kommer upp till målvärde för perioden. De beslutade målvärdena är i samtliga fall högre än resultatet av det nationella snittet för indikatorn. Målvärdena är högt ställda i relation till de nationella snittvärdena. Åtgärderna för att förbättra audiellt utrop pågår, men hastigheten i införandet går långsamt. Ytterligare resurser behöver tillföras för att åtgärden ska genomföras under året. Upphandlingsprocessen för optiska läsare har påbörjats. Upphandlingen finansieras av Koll2020. Om upphandlingen kan genomföras enligt plan, kommer 270 optiska läsare installeras i länets bussar med start hösten 2018. Åtgärder för bättre fungerande information på digitala tavlor kommer att genomföras under året. Utfallet visar att Kommunalförbundet måste prioritera medel och resurser för att nå delmålet.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2018	Målvärde 2018	Utfall april 2017	Utfall 2017
Andelen nöjda och mycket nöjda resenärer ⁵ (%)	-	55	-	-

⁵ Kan ej följas upp, saknar mätvärde i Kolbar

Nöjdhet med bolaget (andelen av svarande som är nöjda med Din Tur) (%)	50/396	70	53/40	-
<i>Nationellt snitt</i>	<i>60/53</i>		<i>59/51</i>	
Nöjdhet med senaste resan (andelen av svarande som är nöjda med sin senaste resa med Din Tur) (%)	74/75	85	71/72	-
<i>Nationellt snitt</i>	<i>80/80</i>		<i>76/76</i>	
NPS (Net Promoter Score dvs andel som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med Din Tur) (%)	25/18	55	25/16	-

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Utveckla system för att leverera realtidsinformation och möjlighet till köp av biljetter via mobiltelefon. Beskrivning av aktivitet:	0,4	Adm chef	✗	Nytt utropssystem håller på att implementeras på länets bussar. Installationer har gjorts på bussar i Härnösand. Utprovning av inställningar för bästa hörbarhet i de olika bussmodellerna pågår. Takten i införandet resurskrävande. Utveckling av realtidsfrekvensen med stöd av ny server hos biljettmaskinleverantör för att leverera säkrare realtidsinformation.
Installera optiska läsare till samtliga bussar i den upphandlade i trafiken Beskrivning av aktivitet: 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.		Adm chef	✗	Upphandlingsprocess påbörjad. Installationer beräknas påbörjas under T3

⁶ Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (- xx = antal procent av resenärer - yy = antal procent av allmänheten)

Hållbarhet: Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle

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 relevant 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 trots lågt resande. 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.

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↑		
Analys Bedömningen är att målet uppfylls. Antalet arbetade timmar med biljettkontrollanter har hög uppfyllnadsgrad, verksamheten fungerar väl, men är personalsvag. Ett samarbete med trafikbolagen om personella resurser pågår. Bemötandet ombord på bussarna och kringsservice och information samt enkelheten att köpa färdhandlingar har ett utfall som når målvärdena. Även i jämförelse med de nationella snittvärdena är resultatet bra. Informationssystemen ombord på bussarna behöver utvecklas och klarar inte måtvärdet. Förberedelser för införande av subventionerade produkter riktade till barn och skolor samt seniorer ger ökade förutsättningar för de resenärgrupperna att planera och delta i sociala aktiviteter.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2018	Målvärde 2018	Utfall april 2017	Utfall 2017
Antalet arbetade timmar i trafiksystemet av resenärsvärder	643	1000	0	527
Antalet användare av Din Tur-app		289 800		
Genomsnitt/mån t o m april	25 667	24 150	22 750	23 610
Bemötande ombord: Andel som instämt i påståendet "Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande"	72/72 ⁷ 77/78	60	-	-
Nationellt snitt				
Bemötande kring service/information: Andel som instämt i påståendet "Personalen på kundcenter/kundtjänst/trafikupplysning har ett trevligt bemötande"	70/71 71/70	70	70/69 76/75	
Information ombord: Andel som instämt i påståendet "Jag får den information jag behöver ombord"	63/64 72/72	70	-	-
Nationellt snitt				

⁷ Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (- xx = antal procent av resenärer - yy = antal procent av allmänheten)

Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser mm)"	66/67	70	63/63
<i>Nationellt snitt</i>	76/75		76/75
Köpa färdhandlingar: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort"	76/75	70	71/69
<i>Nationellt snitt</i>	77/75		71/69

Alla planerade åtgärder i budget 2018 bortprioriterades

Uppföljning av åtgärder för måluppfyllnad	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Upprätta handlingsplaner för införandet av kommunala subventionerade produkter i Sundsvall och Härnösand Beskrivning av aktivitet: Enligt beslut i direktionen juni 2017 ska i samverkan med kommunala tjänstemän, trafikföretag och systemleverantörer en tid- och resursplan upprättas som stöd för införandet.	0,0	Adm chef	✓	Förberedelserna går enligt plan för alla inblandade aktörer.
Upprätta handlingsplaner för införandet av kommunala subventionerade produkter i Timrå Beskrivning av aktivitet: Enligt beslut i direktionen 28 mars ska i samverkan med kommunala tjänstemän, trafikföretag och systemleverantörer en tid- och resursplan upprättas som stöd för införandet.	0,0	Adm chef	✓	Förberedelserna går enligt plan för alla inblandade aktörer.
Utarbeta en konsekvensanalys för införandet av Sommarlovskortet Beskrivning av aktivitet: Regeringen har beslutat om att erbjuda de regionala kollektivtrafikmyndigheterna möjligheten att införa ett gratis sommarlovskort för särskild åldersgrupp skolelever.	0,0	Adm chef	✓	Förslag på beslut redovisas för förbundsdirektionen den 18 maj 2018.

Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

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.

	Årsprognos T1		
--	---------------	--	--

Måluppfyllnad	↓		
Analys Bedömningen är att målet inte uppfylls. Nytt teknisk plattform för audiellt utrop är anskaffat och håller på att provas ut i Härnösandskommun. Hörbarheten är beroende av en exakt inställning i varje bussmodell. Kvaliten på högtalarna i bussarna varierar, platsen i bussen avgör dessutom hörbarheten. De visuella utropen består av skyltar ombord på bussar samt på hållplatser och bytespunkter. Den tekniska nivån i bussarna varierar mellan trafikområden vilket påverkar kvaliteten negativt. I nästa bussupphandling är det viktigt att det audiella- och visuella systemet ges särskilt definierade krav så att kvaliteten informationssystemen i länets bussar och på hållplatser och bytespunkter blir jämn. I uppföljningen T1 kan inte andel bussar med audiellt- och visuellt utrop redovisas då underlag för det saknar systemstöd. Ambitionen är att ha relevant underlag till T2.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2018	Målvärde 2018	Utfall april 2017	Utfall 2017
Andel fordon som kontrollerats (%)	19 ⁸	90	18	25
Andel bussar med audiellt utrop (%)	-	95	-	-
Andel bussar med visuellt utrop (%)	-	95	-	-

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Ta fram riktlinjer för hur bytespunkter runt om i länet ska utformas samt var de geografiskt ska placeras Beskrivning av aktivitet: 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.	0,0	Trafikchef	✗	Påbörjad. Regionalt trafikförsörjningsprogram som beslutas i juni 2018 ligger grund för utvecklingen av arbetet avseende riktlinjer för bytespunkter. I Koll 2020 så finns viktiga utredningar såsom om tillgänglighet som kommer att ligga som grund för riktlinjer för bytespunkter. Åtgärden förväntas färdigställas under 2019.
Realisera projektet En kollektivtrafik för alla⁹ under 2020 (Wilhelm och Partners) Beskrivning av aktivitet: Den tillgänglighetsanalys som tagits fram under 2016 realiseras i ett projekt benämnt En kollektivtrafik för alla 2020.	0,0	Utvecklingschef	✗	Aktiviteten är bortprioriterad i slutformandet av trafikförsörjningsprogrammet efter inkomna remissynpunkter och genomförda fördjupade samråd. Arbetet som leddes av Wilhelm och Partners har resulterat i bilagan om tillgänglighet i det kommande trafikförsörjningsprogrammet.

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 resa med kollektivtrafik istället för bilen.

Vi ska fortsätta vårt arbete med att anpassa bussarnas storlek efter transportens behov och därmed

⁸ 57 bussar av 297 är kontrollerade

⁹ Enligt utkast till Regionalt trafikförsörjningsprogram 2030

minska 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 linjelagda kollektivtrafiken.

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad			
Analys Bedömningen är att målet uppfylls. Utsläppen ligger överlag på samma nivå som 2017 allteftersom busstrafiken drivs på biodieseln HVO 100. Jämfört samma period 2017 har andelen biodrivmedel ökat och är nu närmare 100 procent av förbrukningen på den linjelagda trafiken. Den främsta utmaningen nu är att påverka energianvändningen genom miljövänligare körning. På linjer med få resenärer kan det vara möjligt att byta till mindre bussar vilket påverkar utsläppen. De förändrade hållbarhetskriterierna minskar utbudet av HVO samtidigt som reduktionsplikten leder till ökad efterfrågan på drivmedlet. Det medför en väsentlig risk för att länets bussar inte kan drivas med biodiesel i en nära framtid och att miljömålen inte nås.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2018	Målvärde 2018	Utfall april 2017	Utfall 2017
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%)	12	12	-	11
Mängden kväveoxider i linjelagd trafik per förbrukad kilowattimma (g/kWh)	1,29	1,30	1,37	1,34
Energianvändning per produktionskilometer i linjelagd trafik (kWh/km)	3,2	3,1	3,2	3,0
Biodrivmedelsandel per produktionskilometer (%)	99,0	97,0	95,56	98,2
Nettoutsläpp koldioxid för all linjelagd busstrafik (ton) ¹⁰	-	-	-	2 277

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Anskaffning av en el-buss för att trafikera Kramfors centrumlinje Beskrivning av aktivitet: För att minska energianvändningen och bidra till en bättre stadsmiljö har det inkommit önskemål om att anskaffa en el-buss till centrumlinjen i Kramfors.	0,6	Trafik-chef	X	En elbuss är svår att införa in i Kramforstrafikens omlopp då denna måste depålasta och får för kort drifttid. Infrastruktur för en elbuss är omotiverad ur ett kostnadsnyttaperspektiv mot nuvarande HVO-drift. Genomförs ej.
Utveckla dialogen med trafikföretagen inom den särskilda persontrafiken för att öka användningen av fossilfria drivmedel Beskrivning av aktivitet: Mellan 2014-2016 har stort fokus legat på omställning mot mer hållbara drivmedel i den allmänna kollektivtrafiken. Arbetet har påbörjats även i den särskilda	0,0	Trafik-chef	X	Påbörjad. RKM har en dialog med upphandlade företag om möjligheterna att använda fossilfria drivmedel. Härnösands upphandlade särskilda persontrafik har sedan slutet av 2017 50 procent inblandning av fossilfria bränslen.

¹⁰ Redovisas i ÅR 2018

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.					
Trafikföretag som bedriver trafik med fossilfria drivmedel ska lyftas fram som goda exempel	0,0	Trafik-chef	X		Ej genomförd. Informera om goda exempel på Din Tur Facebooksida om trafikföretag inom den särskilda persontrafiken som använder fossilfria bränslen.
Beskrivning av aktivitet: Vi ska lyfta fram goda exempel som ett incitament för omställning.					

Delmål/Finansiellt mål: 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 till exempel handla om att ersätta linjer med anropsstyrd trafik där resenären måste boka sin resa i förväg.

Vi kommer att följa upp vad varje resa kostar för skattebetalaren och analysera möjligheter 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.

	Årsprognos T1		
Måloppfyllnad	↓		
Analys Bedömningen är att målet inte uppfylls. Antalet samordnade resor kommer att minska ytterligare under 2018 då Sollefteå kommun har upphandlat färdtjänst från och med augusti. I det kommande Trafikförsörjningsprogrammet definieras länets prioriterade stråk. En av ansatserna är att öka resandet i dessa stråk samt att identifiera linjer med lågt resande. Linjer med lågt antal resande ska på sikt ersättas med anropsstyrd trafik. Anropsstyrd trafik är kostnadseffektiv för det behov som finns inom områden med lågt antal resande. Av de 103 upphandlade anropsstyrda linjerna i länet används 74, nyttjandegraden är oförändrad. För att öka attraktiviteten behöver tekniska stödsystem utvecklas för att underlätta beställning och betalning av resan. Informationen om den anropsstyrda trafiken måste utvecklas mot de resenärsgupper som är berörda. Antal nyttjade linjer med anropsstyrd trafik har inte ökat under året. Kommunala- och statliga subventioner medför att andelen betalande resenärer i den linjelagda kollektivtrafiken kommer att minska och därmed självfinansieringsgraden.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2018	Målvärde 2018	Utfall april 2017	Utfall 2017
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till motoriserade resande (%)	12	12	-	11
Jämförelse mellan verksamhetens nettokostnader och budget				
<i>avvikelse i procent</i>	0,9%	0	-0,4%	2,8%
<i>avvikelse mnkr</i>	1,5	0	-0,4	14,2

Nettokostnad per resa (kr)	36,1	40	37,5	34
varav landsbygdstrafik	95,3	92	102,5	66
varav tätortstrafik	17,5	28	16,8	17
Nettokostnad per invånare (kr) ¹¹	448	-	410	1316
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ¹² (%)	25,2	22,4	27,3	24,3
varav landsbygdstrafik	19,5	17,0	19,7	18,8
varav tätortstrafik	33,1	30,0	38,4	32,0
Andel trafik kostnad som finansieras av skolkortsintäkt(%)	5,3	5,1	6,1	5,5
varav landsbygdstrafik	7,1	6,6	7,7	7,0
varav tätortstrafik	2,9	3,0	3,6	3,0
Kostnad/sjukresa (kr per resa)	359	362	356	360
Kostnad/färdtjänstresa (kr) Totalt Västernorrland	196	205	202	209
Kostnad/färdtjänstresa (kr) Ånge kommun	302	318	320	321
Andel samordnade sjukresor (%)	60,31	58,00	59,58	59,12
Andel samordnade färdtjänstresor (%) Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun	59,03	59,20	59,84	59,23
Andel samordnade färdtjänstresor (%) Ånge kommun	56,67	53,30	50,33	51,76
Besparing samordnade sjukresor (%)	38,50	36,80	37,90	37,61
Besparing samordnade färdtjänstresor (%) Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun	27,95	28,60	28,9	28,14
Besparing samordnade färdtjänstresor (%) Ånge kommun	44,87	36,50	38,55	37,44
Kostnad per produktionskilometer (kr)	20,32	20,05		
Antalet anropsstyrda linjer i Västernorrland (st)	103	-	103	103
Antalet anropsstyrda linjer där resor bokats i Västernorrland (st)	74	-		
Kassalikviditet (%)	-	100	-	89

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Skapa förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik i glesbygden genom nya och innovativa lösningar	0,0	Trafik-chef	✗	Arbetet pågår med att analysera möjliga kluster där förutsättningar finns för denna form av flextrafik genom Projekt Koll 2020.
Beskrivning av aktivitet: Detta skulle ske genom att öppna upp den särskilda persontrafiken, skolskjutsar för allmänheten mindre flexibla bussar av typen ”byabussen”. Utveckling av tjänster för att underlätta samordning av trafikslag och samåkning. Åtgärden kommer att genomföras inom ramen för Koll 2020 i WP 4- Nya tider.				

¹¹ Nettokostnad per invånare beräknas utifrån den totala nettokostnaden, exklusive tågtrafik, särskild persontrafik, Din Tur kundcenter och subventioner, genom befolkningens mängden 31 mars.

¹² Självfinansieringsgrad är andelen av trafik kostnader, exklusive särskild persontrafik, som täcks av externa biljettintäkter. Skattefinansierade intäkter så som skolkort, skattesubvention kommunkort och medlemsbidrag inräknas ej.

Utveckla trafikbokslutet som ett beslutsunderlag Beskrivning av aktivitet: Trafikbokslutet behöver utvecklas ytterligare för att utgöra ett relevant beslutsunderlag för kommunalförbundet och dess medlemmar. Trafikbokslutet ligger till grund för bland annat medlemmarnas behovsframställan.	0,0	Trafik-chef	✓	Trafikbokslutet har utvecklats under årets första månader, exempelvis genom GIS-analyser av trafiken vilken ger en översiktlig bild som grund för strategiska beslut.
Förstärka ekonomistyrning och intäktsanalys Beskrivning av aktivitet: Myndighetens resurser för ekonomistyrning kommer att behöva förstärkas genom nyrekrytering av en controller. Controllern kommer bland annat att arbeta med att utveckla och anpassa intäktsfördelningssystem. Vi behöver säkerhetsställa intäktsfördelningen gentemot trafikföretag, övriga norrlandslän och medlemmar. Nuvarande intäktsfördelningssystem kan ej uppgraderas och saknar support.	0,7	Ekonomi-chef	✗	Ej genomförd. Rekrytering av controller pågår och beräknas vara klar under hösten 2018.
Överta handläggning av Timrå kommuns färdtjänst Beskrivning av aktivitet: Från och med juni 2018 övertar kommunförbundet handläggningen av färdtjänstresor från Timrå kommun. Fakturering sker enligt avtal.	0,0	Trafik-chef	✗	Alla förberedelser för övertagandet är genomförda. Övertagandet sker per 1 juli 2018.

Tillväxt: Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk

Prioriterade stråk¹³ är de områden i Västernorrland där störst andel av befolkningen är bosatta och arbetar eller studerar i.

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.

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad			
Analys Bedömningen är att målet inte uppfylls. Delmålet om att resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk hade i de tidiga resonemangen en stark koppling till självfinansieringsgrad. I Västernorrland görs stora satsningar på att ytterligare subventionera resandet för olika resenärsgupper vilket minskar självfinansieringsgraden, utifrån detta behöver vi identifiera rätt indikatorer för att bedöma måluppfyllelsen och vad som är resurseffektivt resande i länet. Det viktigt att relatera detta delmål till det övergripande målet om tillväxt där kollektivtrafiken ska bidra till starka och växande arbetsmarknadsregioner. Framgent avser vi att mäta resandet i gruppen vuxna med syfte att identifiera antalet arbetspendlande. Målet att öka det totala antalet resande mellan 2017 och 2018 skulle sannolikt som helhet inte nås med bakgrund av den kraftiga minskningen under vintern 2018. Men då ytterligare kommunal- och statlig subventioneringen av kollektivtrafiken införs under 2018 så kan ökningen av antalet resande ändå ske men till följd av lägre självfinansieringsgrad. Mycket arbete återstår för att kartlägga de åtgärder som krävs för att öka kostnadseffektivitet och för att korta restiderna. Årets första fyra månader visar en minskning på antalet resande längs prioriterade stråk. Den huvudsakliga minskningen består av antalet resande i tågtrafiken, beroende på en stor ökning av inställda och kraftigt försenad trafik under vintern 2018. Busstrafiken har trots den snörika vintern huvudsakligen en stabil trend jämfört 2017. Mer specifikt, linje 50 har ökat med 15 procent vilket är sannolikt kopplat till en överflytt av resenärer mellan trafikslag på grund av många inställda turer i den regionala tågtrafikens sträckning Härnösand Örnsköldsvik. Linje 201 har ökat med 3,5 procent, Matforstrafiken fortsätter öka med ett genomsnitt på 8 procent och linje 120 mellan Njurunda-Sundsvall-Timrå fortsätter också utvecklas med 6 procent. Linje 90 har minskat med 9 procent och linje 191 har minskat med 1,5 procent. Den regionala tågtrafikens resande har minskat med 16,5 procent.			

Indikatorer att följa upp målet	Utfall april 2018	Målvärde 2018	Utfall april 2017	Förändring april 2017 och 2018 (%)	Utfall 2017
Antalet resor i de prioriterade stråken ¹⁴ (nedan sammanslaget)	2 918 804	-	2 944 962	-1	8 283 048

¹³ Prioriterade stråk definieras i det kommande reviderade Regionala trafikförsörjningsprogrammet

¹⁴ Kompletteras efter beslut om Trafikförsörjningsprogram 2030

Landsbygdstrafik (50, 90, 120, 141, 142 191, 201, 611)	444 611	-	422 952	5	1 787 743
Tätortstrafik (Övik och Sundsvall)	2 320 880	-	2 339 437	-1	6 495 305
Regional tågtrafik (Norrtåg alla produkter)	153 313	-	182 573	-16	537 254

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Utreda fortsatt förstärkningstrafik eller ökad turtäthet på linje 120 Beskrivning av aktivitet: Linje 120 är en prioriterad linje med många resenärer. Vi behöver särskilt se över linjen med fokus på att ha god turtäthet och bra restider. Åtgärden kan innebära ökade kostnader på sikt.	0,0	Trafik-chef	✗	Linjen har förstärkts inför sommartidtabell 2018 och kommer även fortsätta ses över i samband med tidtabellskiftet i december 2018. Pågående.
Utreda förstärkt trafik samt snabbare trafik på linje 201 Beskrivning av aktivitet: 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.	0,0	Trafik-chef	✗	Dialog med trafikutförare rörande utveckling är påbörjad. Linjens hållplatslägen och dragning kommer genomlysas under året. Påbörjad.
Delta i arbetet med nytt resecentrum i Sundsvall Beskrivning av aktivitet: Ett nytt resecentrum i Sundsvall kommer att vara en strategiskt viktig nod för kollektivtrafiken i länet.	0,0	Trafik-chef	✓	Planeringen av Sundsvalls resecentrum är genomförd. Projektet går nu mot en genomförandefas vilket innebär endast mindre insatser för RKM.
Delta i arbetet med ombyggnationen av Navet i Sundsvall Beskrivning av aktivitet: 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.	0,0	Trafik-chef	✓	RKM har deltagit styrgrupp och arbetsgrupp för den nya centrala hållplatsen i Sundsvall (hållplats Stenstan). Projektet går under vintern 2019 in i en genomförandefas vilket innebär endast mindre insatser för RKM.
Utreda den regionala trafiken i de prioriterade stråken för att eventuellt förstärka vid behov. Beskrivning av aktivitet: 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. Med stöd av Koll 2020 bör arbetet med att ta fram en stationslägesstrategi återigen prioriteras och medel avsättas.	0,0	Trafik-chef	✗	Ej påbörjad. De prioriterade stråken definieras i det Regionala trafikförsörjningsprogrammet som beslutas i juni 2018. Stationslägesstrategi tas fram 2019 efter att linjenätsanalys är framtagen

Delmål: Vi ska öka antalet 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.

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↓		
Analys Bedömningen är att målet inte uppfylls. Upphandling av optiska läsare påbörjad i maj. Installation beräknas under hösten 2018. Samverkan med X-trafik är inledd för att vidareutveckla biljett- och trafiksamverkan utifrån nuvarande samverkansavtal. Utöver det har en gemensam projektledare rekryterats i samarbetet för att ta fram en plan för nästa generations biljett- och betalsystem tillsammans med de övriga fyra länen. Utöver det har åtgärder påbörjats men ännu inte nått resultat. Av de indikatorer som följs upp når vi därmed inte upp till målvärdena för 2018. Bedömningen är att det endast är indikatorn för användare av Din Tur-app som når målvärdet.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2018	Målvärde 2018	Utfall april 2017	Utfall 2017
Utbudsförändring genom biljettsamverkan				
<i>SJ Mittbanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	0	2 ¹⁵	0	0
<i>SJ Botniabanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	0	4		
<i>X-trafik (antal dubbelturer tåg och buss /må-fre)</i>		17		
Andel bussar med installerade optiska läsare (%)	0	95	0	0
Andel produkter som är digitaliserade ¹⁶ (%)	20	80	20	20
Antalet användare av Din Tur-app		289 800		
Genomsnitt/mån t o m april	25 667	24 150	22 750	23 610

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Ta fram en plan för nästa generations biljett- och betalsystem i samverkan med de fyra nordligaste länen Beskrivning av aktivitet: Åtgärden kan innebära en investerings- och driftskostnad på sikt.	0,0	Adm chef	X	Ej genomförd. Projektledare rekryterad. Projektorganisationen organiserad och arbetet påbörjat. Förstudien har påbörjats. Projektet bedöms vara avslutat före årsskiftet.
Investera nya biljettmaskiner	0,6	Adm chef	X	

¹⁵ I budgetskrivelse uttrycks mätvärdet som 6000 för SJ (9 dubbelturer per dygn=9*2*365) och 30 000 för X-trafik avgångar per år. Det bedöms inte vara ett funktionellt indikatorvärde för uppföljning av målet.

¹⁶ Produktutbud: Periodkort/Reskassa, Enkelbiljett, Företagskort, Skolkort, Barnkort (gratis), totalt fem, varav enkelbiljett är digitaliserad T1 18

Beskrivning av aktivitet: 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.	Ej påbörjat. Behov att förnya biljettmaskinparken då de nuvarande modellerna är på väg ut ur marknaden. Säkrare analys av tidpunkt för införande ges i T2.
Investera biljettautomater i Sundsvall 0,1 Adm chef X Beskrivning av aktivitet: 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.	Ej genomförd. Offert inkommit som underlag för analys av möjlighet av införande. Kostnaden för anskaffning överstiger budgeterade medel. Projekteringsanalys påbörjad i samverkan med Sundsvalls kommun.
Utveckla samverkan med X-trafik avseende biljetter och trafik. Aktiviteten påbörjas redan under 2017 0,5 Adm chef X Beskrivning av aktivitet: I dag trafikerar X-trafik med både buss- och tågtrafik till Sundsvall. Det ekonomiska värdet för Västernorrland för trafiken uppgår till ca 2,0 mnkr. Nuvarande avtal reglerar både kostnader och biljettgiltigheter. Ersättningen för 2018 uppgår till 1 mnkr och kommer successivt att öka till 2 mnkr till 2020. Dialog med X-trafik har inletts om en fortsättning på nuvarande samverkansavtal.	Ej genomförd. Dialog med X-trafik genomförd under våren. Planering pågår tillsammans med X-trafik för att utarbeta ett nytt samverkansavtal som ersätter nuvarande från kommande årsskifte.
Utveckla biljettsamverkan med kommersiella aktörer 0,0 Adm chef X Beskrivning av aktivitet: Norrtåg kommer att inleda en dialog om biljettsamverkan med SJ.	Ej genomförd. I ansvarsfördelning mellan kollektivtrafikmyndigheten och Norrtåg har det beslutats att det är Norrtågs styrelse som ansvarar för dialogen med SJ om en biljettsamverkan.

Medarbetare: Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång

Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare

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

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↑		
Analys Bedömningen är att målet uppfylls. Målen i det nya Trafikförsörjningsprogrammet kommer att kommuniceras med alla medarbetare under 2018. I medarbetarsamtal och lönesamtal med närmaste chef utvärderas förmågan att nå Kollektivtrafikmyndighetens mål och mål nedbrutna på individnivå. Indikatorerna följs upp i medarbetarenkät hösten 2018.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2018	Målvärde 2018	Utfall april 2017	Utfall 2017
Andelen medarbetare som upplever att målen genomsyrar hela myndigheten (%) Benchmark 62% ¹⁷	-	62	-	42
Andelen medarbetare som upplever att de har mål kopplat till sitt arbete (%) Benchmark myndigheter 74%	-	100	-	72

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Att införa en verksamhetsplaneringsprocess Beskrivning av aktivitet: Arbetet med att införa en verksamhetsledningsprocess kommer att slutföras under 2018.	0,0	Ekonomi-chef	✗	Arbetet påbörjades under sista halvåret 2017 och kommer att slutföras under 2018.
Årlig personaldag med fokus på mål och verksamhetsstyrning Beskrivning av aktivitet: Personaldag med fokus på mål, verksamhetsstyrning och området feedback som identifierats i handlingsplanen för bättre arbetsmiljö.	0,0	HR-chef	✗	Genomförs den 26 maj.

Delmål: 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

¹⁷ Benchmarking mäts i eNPS (Employee Net Promotor Score) som är ett mätverktyg som utvärderar alla branscher i Sverige

bidra till måluppfyllelsen. Uppdraget till myndigheten utgår från kommunalförbundets styrdokument och direktionens beslutade ambitionsnivå.

Utfallet på indikatorn Medarbetarindex, avseende arbetsklimat, ledarskap, organisation och visioner och mål, i medarbetarundersökningen 2017 var 56 procent.

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↓		
Analys Bedömningen är att målet inte uppfylls. Medarbetarindex bedöms uppnå målvärdet 62 procent. Sjuktalet kommer inte att minska till 3,7 procent då två heltidssjukskrivna medarbetare bidrar till ett ökat sjuktal totalt. Friskvårdstimmar beräknas inte uppnå målvärdet då en ökning av andelen medarbetare som använder sig av friskvårdstimmen och friskvårdsbidraget är lågt.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2018	Målvärde 2018	Utfall april 2017	Utfall 2017
Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (MI) (%)	-	62	-	56
Sjuktal (%)	8,1	3,7	-	4,8
Antalet friskvårdstimmar registrerade i Agda (h)	71	1 400 ¹⁸	-	-
Andelen av medarbetare som utnyttjar friskvårds bidrag (%)	18	50	16	16

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Utveckla verksamhetsplaneringsprocessen Beskrivning av aktivitet: Budgetbeslutet ska brytas ner i en verksamhetsplan som beskriver ansvar och medel för att uppnå ambitionen i budgeten.	0,0	Ekonomi-chef	✗	Arbetet påbörjades under sista halvåret 2017 och kommer att slutföras under 2018.
Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning Beskrivning av aktivitet: Under hösten 2018 genomförs en medarbetarundersökning riktad till alla medarbetare vid myndigheten. Indexområdena är Ledarskap, Organisation, Mål-och vision samt Arbetsmiljö. Undersökningen möjliggör att vi får fram ett medarbetarindex som kan jämföras med förgående år samt med andra arbetsplatser.	0,0	HR-chef	✗	Medarbetarindex redovisas efter genomförd medarbetarundersökning hösten 2018.
Följa upp handlingsplan som har utarbetats från resultaten av 2017 års medarbetarenkät	0,0	HR-chef	✓	Fyra förbättringsområden ledarskap, arbetsmiljö/arbetsklimat, organisation och vision

¹⁸ Antalet friskvårdstimmar kan mätas för medarbetare som arbetar dagtid vardagar. Medarbetare som arbetar skift kan inte utöva friskvård under arbetstid. Tidregistrering av friskvårdstimmar i tidsystemet Agda påbörjades 2018.

Beskrivning av aktivitet: Handlingsplanen följs upp under årets fyra skyddskommittémöten i samverkan med arbetsplatsernas skyddsombud samt på personalmöten, enhetsmöten, och verksamhetsmöten.

och mål ligger till grund för uppföljning i handlingsplanen.

Handlingsplanen finns tillgänglig för medarbetarna på intranätet.

Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning

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. De delmål som är särskilt betydelsefulla och ska ha uppnått godkänd nivå för att vi ska kunna redovisa att vi uppnått god ekonomisk hushållning är

- Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet
- Minskad negativ miljöpåverkan
- Resurseffektiv kollektivtrafik

En första bedömning är att myndigheten inte kommer att uppnå god ekonomisk hushållning då två av delmålen som identifierats som särskilt viktiga för bedömningen av god ekonomisk hushållning inte bedöms uppnås 2018. Dessa är att resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet och resurseffektiv kollektivtrafik. Det tredje delmålet om minskad negativ miljöpåverkan kommer att nås.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Prognos 2018	Måloppfyllelse	Kommentar om mål
Resenär	Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	Uppfylls ej	Subventioner medför att framförallt resande i tätortstrafiken ökar. Arbete återstår inom områdena trygghet, tidhållning och information.	Mål om god ekonomisk hushållning
Resenär	Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	Uppfylls ej	Ytterligare resurser måste tillföras för att målet ska nås.	
Hållbarhet	Resurseffektiv kollektivtrafik	Uppfylls ej	Andelen färdtjänstresor och sjukresor som är möjliga att samordna kommer att minska och andelen betalande resenärer i den linjelagda kollektivtrafiken kommer att minska.	Finansiellt mål Mål om god ekonomisk hushållning
Hållbarhet	Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	Uppfylls ej	Ytterligare resurser måste tillföras för att målet ska nås. Informationssystemen ombord på bussarna, på bytespunkter och hållplatser måste utvecklas.	
Tillväxt	Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk	Uppfylls ej	En svag resande minskning i prioriterade stråk jämfört med 2017. Vi behöver identifiera rätt indikatorer för att bedöma måloppfyllelsen.	
Tillväxt	Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	Uppfylls ej	Tecknat avtal med X-trafik. Frågan om biljettsamverkan med SJ ligger på Norrtåg AB.	
Medarbetare	Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	Uppfylls ej	Långtidssjukskrivningar påverkar sjuktalen. Friskvårdstimmar används i alltför liten utsträckning.	
Hållbarhet	Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	Uppfylls	Kommunala subventioner, biljettkontrollanter och resenärsvårdar bidrar till att målet uppnås.	
Hållbarhet	Minskad negativ miljöpåverkan	Uppfylls	Den linjelagda busstrafiken drivs med biodieseln HVO 100.	Mål om god ekonomisk hushållning
Medarbetare	Målen är välkända för våra medarbetare	Uppfylls	Målen i det nya Trafikförsörjningsprogrammet kommer att kommuniceras med alla medarbetare under 2018.	

En första bedömning är att myndigheten inte kommer att uppnå god ekonomisk hushållning då två av delmålen som identifierats som särskilt viktiga för bedömningen av god ekonomisk hushållning inte bedöms uppnås 2018. Dessa är att resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet och resurseffektiv kollektivtrafik. Det tredje delmålet om minskad negativ miljöpåverkan kommer att nås.

Ekonomisk analys

Periodens resultat

Årets första fyra månader visar nettokostnader om 168,6 mnkr. Vid en jämförelse med föregående år är verksamhetens nettokostnader 11,1 mnkr högre. Främsta orsaken till kostnadsökningen är indexutvecklingen. Utfallet för de kommunala biljettsubventionerna är 35,6 mnkr jämfört med föregående år då kommunala biljettsubventioner uppgick till 32,9 mnkr. Periodens medlemsbidrag uppgår till 133,0 mnkr och är 8,4 mnkr högre än föregående år.

Belopp, mnkr	Utfall april 2018	Utfall april 2017	Avvikelse mellan åren	Avvikelse mellan åren (%)
Verksamhetens intäkter	51,4	51,7	-0,3	-1%
Verksamhetens kostnader	-219,0	-208,0	-11,0	5%
Jämförelsestörande poster	0,0	0,0	0,0	-
Avskrivningar	-1,1	-1,2	0,1	-10%
Verksamhetens nettokostnad	-168,6	-157,5	-11,1	7%
Kommunala biljettsubventioner	35,6	32,9	2,7	8%
Medlemsbidrag	133,0	124,6	8,4	7%
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	-

Budgetföljsamhet

Verksamhetens intäkter uppgår till 51,4 mnkr avvikelsen mot budget uppgår till 4,2 mnkr motsvarande mnkr. Intäkterna är 3 procent högre än vad som budgeterats. Kostnaderna uppgår till 219 mnkr och ligger i paritet med budget med en avvikelse om 0,5 procent.

Kommunal biljettsubvention är 6,5 mnkr högre än budget, motsvarande 22 procent. Periodens medlemsbidrag uppgår till 133 mnkr och budgeterat medlemsbidrag uppgår till 141 mnkr.

Belopp, mnkr	Utfall april	Budget april	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)
Verksamhetens intäkter	51,4	47,2	4,2	3%
Verksamhetens kostnader	-219,0	-215,8	-3,2	0,5%
Jämförelsestörande poster	0,0	0,0	0,0	-
Avskrivningar	-1,1	-1,5	0,4	-9%
Verksamhetens nettokostnad	-168,6	-170,1	1,5	-1%
Kommunala biljettsubventioner	35,6	29,1	6,5	22%
Medlemsbidrag	133,0	141,0	-8,0	-6%
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	-

Verksamhetens nettokostnad

Verksamhetens nettokostnad uppgår till 168,6 mnkr och budgeterade nettokostnader är 167,7 mnkr. Budgetavvikelsen är 1,5 mnkr vilket motsvarar knappt 1 procent lägre nettokostnad än vad som budgeterats. Föregående år uppgick nettokostnaderna till 157,5 mnkr vilket innebär att nettokostnaderna har ökat med 11,1 mnkr motsvarande 7 procent.

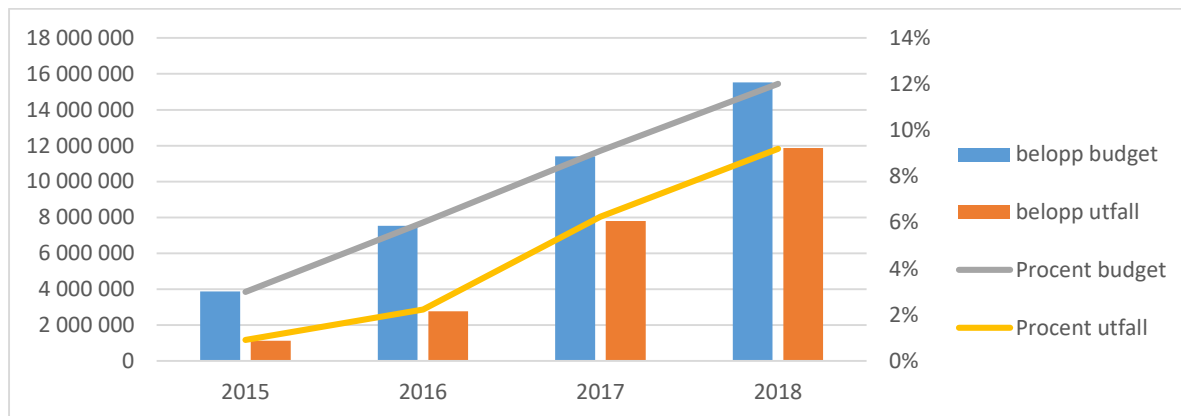
Nettokostnader, mnkr	Utfall april	Budget april	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall april 2017	Avvikelse april 2018-2017	Avvikelse april 2018-2017 %
Landsbygdstrafik	-60,1	-63,0	2,9	-5%	-56,8	-3,3	6%
varav intäkter	25,0	23,6	1,4	6%	24,2	0,8	3%

därav skolkortsintäkter	6,1	6,7	-0,6	-9%	6,3	-0,2	-3%
varav kostnader	-85,1	-86,6	1,5	-2%	-81,0	-4,0	5%
Tätortstrafik	-39,1	-38,4	-0,7	2%	-32,6	-6,5	20%
varav intäkter	21,9	23,6	-1,7	-7%	23,6	-1,7	-7%
därav skolkortsintäkter	1,8	2,2	-0,4	-19%	2,0	-0,3	-14%
varav kostnader	-61,0	-62,0	1,0	-2%	-56,2	-4,8	9%
Särskild persontrafik	-37,1	-36,2	-0,9	2%	-36,3	-0,8	2%
varav färdtjänst	-12,9	-13,1	0,2	-1%	-13,0	0,0	0%
varav sjukresor	-24,1	-23,1	-1,0	5%	-23,3	-0,8	4%
Tågtrafik	-15,5	-15,5	0,0	0%	-15,0	-0,5	4%
Biljettsystem (avskrivning)	-0,1	-0,1	0,0	-39%	-0,2	0,2	-76%
Stationsavgifter	-0,6	-0,6	0,0	-7%	-0,6	0,0	-5%
Förvaltningskostnader	-10,4	-10,5	0,1	-1%	-10,6	0,3	-2%
Din Tur kundcenter	-5,9	-5,8	0,0	0%	-5,4	-0,5	8%
Verksamhetens nettokostnad	-168,6	-170,1	1,5	-0,9%	-157,5	-11,1	7%
Kommunal biljettsubvention	35,6	29,1	6,5	22%	32,9	2,7	8%
Medlemsbidrag	133,0	141,0	-8,0	-6%	124,6	8,4	7%
Periodens resultat	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	-

Kostnader för landsbygds- och tätortstrafik

Traffikkostnaderna är 2,5 mnkr lägre än budget för perioden januari till och med augusti. Det beror främst på att kostnaden för indexuppräknings är 11,9 mnkr jämfört med budgeterad indexuppräknings på 15,5 mnkr. Budgetavvikelsen är således 3,6 mnkr. Indexförändringen drygt 9 procent från basåret 2013 jämfört med budgeterad uppräknings om 12 procent. Under perioden har en genomlysning skett av turjämförelser för tim- och kilometerproduktionen på den linjelagda trafiken.

Indexutvecklingen per april



Kostnaderna för tätortstrafiken är 1,1 mnkr lägre än budget. Kostnaderna för index under perioden är 2,0 mnkr lägre än budget. Förstärkningskostnaderna för tätort är i nivå med budget. Kostnaderna för resandeincitament ligger på samma nivå vid jämförelse mellan 2017 och 2018. I jämförelse samma period 2017 är kostnaderna 4,7 mnkr högre och det beror bland annat på en kostnadsreducering om 1,8 mnkr som påverkade första tertialen 2017 men som återfördes under sista tertialen 2017. Ytterligare orsaker till avvikelsen är att resandeincitamentet ger en viss kostnadsökning jämfört med utfall 2017 samt effekten av den utökade trafiken i O6 Örnsköldsviks tätort med trafikstart i december 2017.

Störst avvikelse återfinns under landsbygdstrafik med 1,6 mnkr i förhållande till budget. Kostnaden för indexuppräknings är 7,3 mnkr jämfört med budget på 9,0 mnkr. Förstärkningstrafiken har ett

högre utfall än budget med 0,2 mnkr, bland annat till följd av utökad tur linje 90 samt 201 och förstärkning linje 41 samt 215.

Kostnad, mnkr	Utfall april	Budget april	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2017 april	Avvikelse april 2018-2017	Avvikelse april 2018-2017 %
Tätortstrafik	-60,4	-61,4	1,1	-2%	-55,7	-4,7	0,1
varav index ¹⁹	-4,6	-6,5	2,0	-30%	-3,5	-1,1	0,3
varav resandeincitament	-2,2	-1,9	-0,3	17%	-	-	-
varav förstärkning	-0,4	-0,4	0,0	-12%	-0,1	-0,3	4,6
Landsbygdstrafik	-84,0	-85,6	1,6	-2%	-80,3	-3,8	0,0
varav index	-7,3	-9,0	1,7	-19%	-4,3	-3,0	0,7
varav resandeincitament	-0,8	-0,2	-0,6	354%	-	-	-
varav förstärkning	-1,1	-0,9	-0,2	23%	-1,5	0,4	-0,3
varav komplettering, anropsstyrd taxi	-0,5	-0,5	0,1	-12%	-0,4	-0,1	0,1
varav kompletteringstrafik, linjelagd taxi	-0,3	-0,2	0,0	9%	-0,2	-0,1	0,3
varav biljettsamverkan X-trafik	-0,3	-0,3	0,0	0%	0,0	-0,3	-
Försäljningsprovision	-0,9	-0,9	-0,1	6%	-0,8	-0,1	0,2
Bankkostnader m m	-0,7	-0,6	-0,1	12%	-0,5	-0,2	0,3
Summa	-146,0	-148,5	2,5	-2%	-137,2	-8,8	0,1

Särskild persontrafik

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 37,1 mnkr per april och budgeten motsvarande period uppgår till 35,3 mnkr. Största budgetavvikelsen finns under sjukresor, med en budgetavvikelse om 1,0 mnkr. Nettokostnaden för färdtjänst är 12,9 mnkr och budgeten är 12,2 mnkr. Föregående år uppgick kostnaderna till 13,0 mnkr.

Belopp, mnkr	Utfall april	Budget april	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2017 april	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 %
Region Västernorrland	-24,1	-23,1	-1,0	5%	-23,3	-0,8	4%
Ånge kommun	-1,0	-1,1	0,1	-12%	-1,1	0,1	-11%
Sundsvalls kommun	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	-
Timrå kommun	-1,5	-1,4	-0,1	7%	-1,4	-0,1	4%
Härnösands kommun	-1,8	-1,3	-0,5	34%	-1,3	-0,5	40%
Kramfors kommun	-3,2	-3,5	0,4	-10%	-3,5	0,4	-10%
Sollefteå kommun	-2,0	-1,1	-0,9	82%	-1,9	0,0	1%
Örnsköldsviks kommun	-3,5	-3,7	0,2	-5%	-3,6	0,1	-3%
Summa	-37,1	-35,3	-1,8	5%	-36,3	-0,8	2%

¹⁹ 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 (konsumtprisindex), AKI (arbetskostnadsindex) samt PPI (oljepreisindex). Procentfördelningen mellan olika index i indexkorgen varierar mellan trafikavtalen.

Förvaltningskostnader

Förvaltningskostnaderna redovisar ett resultat som är 0,1 mnkr lägre än budget. Största avvikelsen är personalkostnader med 0,3 mnkr, vilket bland annat beror på att tjänsten som controller inte ännu är tillsatt.

Nettokostnader (mnkr)	Utfall april	Budget april	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2017 april	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 %
Personal	-4,9	-5,2	0,3	-7%	-5,1	-0,2	5%
Externt	-1,3	-1,1	-0,2	21%	-1,4	-0,1	6%
Biljettkontroll	-0,2	-0,2	0,0	7%	0,0	0,2	-521%
Hållbara Resor	-0,1	-0,1	0,0	0%	0,0	0,0	-254%
Koll 2020	0,0	0,0	0,0	-2%	0,0	0,0	-
Förbundsdirektion	-0,2	-0,3	0,1	-22%	-0,2	0,0	11%
Ekonomienheten	0,0	0,0	0,0	-	-0,2	-0,2	100%
Utvecklingsenheten	0,0	0,0	0,0	-67%	0,0	0,0	93%
Hållplatsarbete	0,0	0,0	0,0	-1%	0,0	0,0	25%
Marknad	0,0	0,0	0,0	15%	0,0	0,0	-472%
Biljettmaskiner (drift och underhåll)	-1,8	-1,7	0,0	3%	-1,6	0,1	-9%
IT och telefoni	-1,8	-1,8	0,0	2%	-2,0	-0,1	6%
Summa	-10,4	-10,5	0,1	-0,5	-10,6	-0,3	3%

Din Tur kundcenter

Kostnaderna per april ligger i nivå med budget. I jämförelse mellan utfall april 2018 och 2017, utgör ökningen av personalkostnaden med 0,6 mnkr av tillkommande tjänster under tertial 1. Avseende externa kostnader är, den ombyggnaden av lokaler Ånge slutförd 2017, varför dessa kostnader inte berör 2018.

Nettokostnader (mnkr)	Utfall april	Budget april	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2017 april	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 %
Personal	-4,8	-4,7	-0,1	2%	-4,2	-0,6	11%
Externt	-0,2	-0,2	0,0	-1%	-0,4	0,1	100%
Marknad	-0,1	-0,1	0,0	27%	-0,1	0,0	0%
IT och telefoni	-0,8	-0,9	0,1	-11%	-0,8	0,1	0%
Summa	-5,9	-5,8	0,0	0%	-5,4	-0,5	-7%

Sammanställning medlemsbidrag

Utfallet för medlemsbidraget per april är 133,0 mnkr och budget motsvarande period är 141,0 mnkr. Den största procentuella avvikelsen har Sundsvalls kommun och medlemsbidraget är 5,9 mnkr lägre än budget. Det beror främst på högre intäkter för subventioner samt lägre kostnader för indexutveckling. Vid en jämförelse med föregående år har Örnsköldsviks kommun störst avvikelse med 2,4 högre medlemsbidrag.

Region Västernorrland har ett medlemsbidrag som är 1,4 mnkr lägre än budget för perioden och det beror till största del på att biljettintäkter och intäkter för kommunala subventioner är högre än budgeterat.

Medlemsbidrag (mnkr)	Utfall april	Budget april	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2017 april	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 %
Region Västernorrland	71,0	72,3	-1,4	-2%	68,8	2,1	3%
Ånge kommun	3,3	3,5	-0,1	-4%	3,4	-0,1	-2%
Sundsvalls kommun	17,9	23,8	-5,9	-25%	15,7	2,2	14%
Timrå kommun	6,5	6,2	0,3	5%	5,8	0,7	12%
Härnösands kommun	9,6	9,4	0,2	2%	8,8	0,8	9%
Kramfors kommun	8,3	8,6	-0,3	-4%	8,5	-0,2	-3%
Sollefteå kommun	6,4	5,6	0,8	14%	6,0	0,4	7%
Örnsköldsviks kommun	10,0	11,6	-1,5	-13%	7,6	2,4	32%
Summa	133,0	141,0	-8,0	-5,7%	124,6	8,4	7%

Prognos 2018

Vid tertialuppföljning per april görs årets första helårsprognos och vid tertialuppföljning per augusti görs kommunalförbundets andra helårsprognos. Prognossäkerheten är en viktig förutsättning för att kunna korrigera eventuella fluktuationer under året och även inför arbetet med budget kommande år.

Verksamhetens nettokostnader

Årets första helårsprognos visar en avvikelse om 3,3 mnkr, vilket motsvarar 2 procent. Prognosen för verksamhetens nettokostnader uppgår till 529,3 mnkr och budgeterade nettokostnader uppgår till 525,9 mnkr. De kommunala biljettsubventionerna prognostiseras till 93 mnkr och budgeten är 87,3 mnkr. Prognosen för medlemsbidraget är 436,3 mnkr och det budgeterade medlemsbidraget uppgår till 438,6 mnkr. Budgetavvikelsen för medlemsbidraget är 2,3 mnkr lägre medlemsbidrag än budget. Avvikelsen motsvarande knappt 2 procent.

Nettokostnader, mnkr	Års-prognos	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2017	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 %
Landsbygdstrafik	-190,4	-192,4	2,0	-3%	-175,1	-15,3	9%
varav intäkter	70,0	67,9	2,1	9%	72,0	-1,9	-3%
därav skolkorts-intäkter	16,0	17,2	-1,2	-20%	17,7	-1,7	-10%
varav kostnader	-260,4	-260,3	-0,1	0%	-247,1	-13,3	5%
Tätortstrafik	-129,3	-124,9	-4,3	11%	-112,3	-17,0	15%
varav intäkter	57,6	61,4	-3,8	-17%	64,7	-7,1	-11%
därav skolkorts-intäkter	4,7	5,6	-0,9	-48%	5,8	-1,0	-18%
varav kostnader	-186,9	-186,3	-0,5	1%	-177,0	-9,9	6%
SÄKO	-107,0	-106,9	-0,1	0%	-107,7	0,7	-1%
varav färdtjänst	-37,0	-36,9	-0,1	1%	-40,0	3,0	-8%
varav sjukresor	-70,0	-70,0	0,0	0%	-67,7	-2,3	3%
Tågtrafik	-46,4	-46,4	0,0	0%	-36,6	-9,8	27%
Biljettsystem (avskrivning)	-1,2	-1,6	0,4	-706%	-0,7	-0,5	68%
Stationsavgifter	-1,8	-1,9	0,1	-21%	-1,8	0,1	-5%
Förvaltningskostnader	-35,5	-34,2	-1,3	13%	-33,7	-1,9	6%
Din Tur kundcenter	-17,7	-17,5	-0,1	2%	-17,4	-0,3	2%
Verksamhetens nettokostnad	-529,3	-525,9	-3,3	2%	-485,3	-44,0	9%
Kommunal biljettsubvention	93,0	87,3	5,7	16%	89,2	3,8	4%
Medlemsbidrag	436,3	438,6	-2,3	-2%	396,1	40,2	10%
Årets resultat	0	0	0	-	0	0	-

Kostnader för landsbygds- och tätortstrafik

Kostnaderna för landsbygds- och tätortstrafiken prognostiseras till totalt 447 mnkr. Budget för året uppgår till 446,4 mnkr vilket medför en avvikelse om 0,6 mnkr.

En orsak till budgetavvikelsen är att indexuppräknningen prognostiseras bli lägre än vad som budgeterats vilket gynnar kommunalförbundet med lägre kostnader. För tätortstrafiken prognostiseras indexkostnaderna 2,0 mnkr lägre än budget och för landsbygdstrafiken är motsvarande avvikelse 1,5 mnkr lägre kostnader än budget. De olika indexkorgarnas utveckling påverkas framförallt av höjda drivmedelspriser under 2018 vilket medför att diskrepansen mellan indexutfall och budgeterad indexuppräknning kommer att minska under 2018.

För tätortstrafiken prognostiseras kostnaderna bli 0,4 mnkr högre än budget. I prognosen ligger bland annat en utökning av trafiken i Örnköldsvik som beslutades efter budgetbeslutet i september, bli 0,7 mnkr högre. Ett budgetfel för O14/15 Sundsvall ger en påverkan med 0,9 mnkr. Resandeincitamentet prognostiseras landa på 1,6 mnkr högre än budget. Miljöincitamentet ligger kvar på samma nivå som budget. Prognosen för förstärkningstrafiken landar inom budget.

Vid jämförelse mellan prognosen och utfallet 2017 ökar kostnaderna med 10,6 mnkr och det är indexutvecklingen som är främsta orsaken. I övrigt är det dels trafikområde O6 Örnsköldsviks tätort där trafikförändring och en ökad resandeincitamentsersättning ger ökade kostnader om 0,9 mnkr och dels trafikområde O14/15 Sundsvalls tätort med ökad resandeincitamentsersättning med 3 mnkr.

Prognosen för landsbygdstrafiken visar kostnader för 257,3 mnkr vilket är 0,1 mnkr högre än budget. Utvecklingen av resandeincitamentet ger en effekt med 1,5 mnkr högre kostnader än budget. Miljöincitamentet ligger kvar på samma nivå som budget. I förstärkningstrafiken ligger en prognos på behov utökad tur linje 90 samt 201 och förstärkning linje 41 samt 215.

Belopp, mnkr	Års-prognos	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2017	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 %
Tätortstrafik	-185,0	-184,6	-0,4	0,2%	-174,4	-10,6	6%
varav index ²⁰	-17,6	-19,6	2,0	-10,1%	-9,7	-7,9	-%
varav resandeincitament	-7,1	-5,6	-1,6	27,9%	-	-	-
varav förstärkning	-1,1	-1,2	0,0	-3,9%	-0,8	-0,3	5%
Landsbygdstrafik	-257,3	-257,4	0,1	0%	-239,2	-18,1	-%
varav index	-25,4	-26,9	1,5	-6%	-15,1	-10,3	68%
varav resandeincitament	-2,0	-0,5	-1,5	291%	-	-	-
varav förstärkning	-2,7	-2,6	0,0	1%	-2,9	0,2	-8%
varav komplettering, anropsstyrd taxi	-1,5	-1,6	0,2	-12%	-1,3	-0,2	12%
varav kompletteringstrafik, linjelagd taxi	-0,8	-0,7	-0,1	10%	-0,6	-0,2	29%
varav biljettsamverkan X-trafik	-1,0	-1,0	0,0	0%	-0,5	-0,5	100%
Försäljningsprovision	-2,8	-2,6	-0,3	10%	-1,9	-0,9	47%
Bankkostnader m m	-1,9	-1,8	-0,1	6%	-2,4	0,5	-19%
Summa	-447,0	-446,4	-0,6	0,1%	-413,6	33,4	8%

Särskild persontrafik

Prognosen för särskild persontrafik är i paritet med budget och den prognostiserade avvikelsen uppgår till 0,1 mnkr.

Belopp, mnkr	Års-prognos	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2017	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 %	Budget 2017
Region Västernorrland	-70,0	-70,0	0,0	0%	-67,7	-67,7	-2,3	3%
Ånge kommun	-3,1	-3,5	0,4	-12%	-3,4	-3,4	0,4	-10%
Sundsvalls kommun	0,0	-0,1	0,0	-14%	-0,1	-0,1	0,0	-25%
Timrå kommun	-4,5	-4,1	-0,4	9%	-4,4	-4,3	-0,2	4%
Härnösands kommun	-6,0	-4,1	-1,9	46%	-4,7	-4,9	-1,1	22%
Kramfors kommun	-9,1	-10,7	1,6	-15%	-10,2	-10,1	1,1	-10%
Sollefteå kommun	-3,3	-3,3	0,0	0%	-5,8	-5,8	2,5	-43%
Örnsköldsviks kommun	-11,1	-11,2	0,1	-1%	-11,5	-11,4	0,4	-3%
Summa	-107,0	-106,9	-0,1	0%	-107,7	-107,7	0,7	-1%

²⁰ Trafikavtalen, vilka utgör grunden för majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen med ett indextal. 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.

Förvaltningskostnader

Förvaltningskostnader redovisar prognostiserade kostnader som är 0,5 mnkr högre än budget.

Störst avvikelse inom förvaltningskostnader finns under drift och underhåll inom biljettmaskiner. Kostnaderna prognostiseras till 1,0 mnkr högre än budget, varav 0,6 mnkr avser högre fasta avtalskostnader än budgeterat. Fler enheter av optiska läsare kommer att köpas in senare under året motsvarande 0,1 mnkr.

Inom externa kostnader prognostiseras 0,4 mnkr högre kostnader än budget orsakerna är dels revisionskostnader för åren 2017 och 2018 samt för högre kostnader än budget för stöd av juridik- och upphandlingstjänster.

Vid jämförelse med föregående år prognostiseras personalkostnaderna 1,1 mnkr högre. Främsta orsakerna är rekrytering av controller samt gruppchef inom IT.

Nettokostnader, mnkr	Års-prognos	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2017	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 %
Personal	-16,1	-16,1	0,0	0%	-15,0	-1,1	-7%
Externt	-3,6	-3,2	-0,4	11%	-4,7	1,5	31%
Biljettkontroll	-0,6	-0,6	0,0	0%	-0,5	-0,1	-29%
Hållbara Resor	-0,3	-0,3	0,0	0%	0,0	-0,3	-
Koll 2020	-0,9	-0,9	0,0	0%	0,0	-0,9	-
Förbundsdirection	-0,8	-0,8	0,0	0%	-0,9	0,1	8%
Ekonomienheten	-0,7	-0,7	0,0	0%	-0,4	-0,4	-107%
Utvecklingsenheten	-0,2	-0,2	0,0	-21%	-0,2	0,0	-26%
Hållplatsarbete	-0,1	-0,1	0,0	0%	-0,1	0,0	-10%
Marknad	-0,7	-0,7	0,0	0%	-0,5	-0,1	-25%
Biljettmaskiner (drift och underhåll)	-6,2	-5,1	-1,0	20%	-5,7	0,5	9%
IT och telefoni	-5,4	-5,4	0,0	0%	-5,8	0,4	7%
Summa	-35,6	-34,2	-1,4	4%	-33,7	-0,5	-2%

Din Tur kundcenter

Din Tur kundcenter prognostiserar 0,1 mnkr högre kostnader än budget. Avvikelsen återfinns inom personalkostnader och består av en tillkommande särskild pensionskostnad om 0,1 mnkr. Vid en jämförelse med 2017 har rekrytering av gruppchefer genomförts vilket medför högre kostnader än föregående år.

Externa kostnader minskas 2018 då den ombyggnad som genomfördes 2017 i Ånge, inte belastar innevarande år.

Nettokostnader, mnkr	Års-prognos	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2017	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 %
Personal	-14,1	-14,0	-0,1	-1%	-13,7	-0,3	-2%
Externt	-0,7	-0,7	0,0	0%	-0,9	0,2	20%
Marknad	-0,2	-0,2	0,0	0%	-0,2	0,0	-7%
IT och telefoni	-2,6	-2,6	0,0	0%	-2,6	-0,1	-2%
Summa	-17,7	-17,6	-0,1	-1%	-17,4	-0,2	-1%

Sammanställning medlemsbidrag

Det prognostiserade medlemsbidraget är 2,4 mnkr lägre än budget, vilket motsvarar knappt 1 procent.

Medlemsbidrag (mnkr)	Års-prognos	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2017	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 %
Region Västernorrland	220,5	220,6	-0,1	0%	200,5	20,0	10%
Ånge kommun	10,2	10,5	-0,3	-3%	10,5	-0,2	-2%
Sundsvalls kommun	76,8	80,3	-3,4	-4%	66,6	10,3	15%
Timrå kommun	20,3	19,0	1,3	7%	18,0	2,3	13%
Härnösands kommun	30,5	28,9	1,6	5%	28,6	1,8	6%
Kramfors kommun	24,8	26,2	-1,4	-5%	24,9	-0,1	-1%
Sollefteå kommun	17,3	17,1	0,2	1%	18,5	-1,2	-7%
Örnsköldsviks kommun	35,9	36,0	-0,2	0%	28,6	7,3	25%
Summa	436,3	438,6	-2,4	-1%	396,1	40,1	10%

Sammanställd redovisning

Utöver kärnverksamheten har kommunalförbundet intressen i andra bolag som på något sätt bidrar till att utveckla länets kollektivtrafik. Nedan ges en kortfattad beskrivning av de bolag där ägarandelen uppgår till fem procent eller mer. Kommunalförbundet avger en sammanställd redovisning per sista augusti och per sista december.

Bussgods i Västernorrland AB

Bussgods i Västernorrland AB är från och med 2017 ett helägt dotterbolag. Verksamheten bedrivs i egen regi på tre godsterminaler. Bussgods har ett 40-tal in- och utlämningsställen i länet.

Efter ett inriktningsbeslut i kommunalförbundets direktion inleddes en process som syftade till att bilda en gemensam bussgodsorganisation i de fyra nordliga länen. I november 2017 beslöt Region Jämtland Härjedalen att avveckla bussgodsverksamheten under Länstrafiken i Jämtland. Efter tydliga politiska indikationer tog direktionen ett nytt inriktningsbeslut i december om att fortsätta arbetet med att bilda ett gemensamt bussgodsbolag med tre ägare, Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland. Arbetet beräknas vara klart under hösten 2018. Det nya bolaget kommer att heta Bussgods i Norr AB.

Ett gemensamt bussgodsbolag möjliggör bättre samordning och bättre förutsättningar på en större marknad. Politiskt är det viktigt att tillgodose att gods når och kan skickas från hela regionen. En ny affärsmodell är nödvändig för fortsatt godshantering i kollektivtrafik i Västernorrland.

Norrtåg AB

Kommunalförbundet 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.

Samtrans AB

Samtrans AB är ett helägt dotterbolag som sköter administrativa uppdrag åt ett fåtal trafikföretag. Under 2016 inleddes processen att likvidera bolaget, vilket beräknas slutföras våren 2018. Processen har dragit ut på tiden då bolaget haft gamla fodringar som kommunalförbundet önskat reglera innan likvidation.

Västernorrlands läns Trafik AB

Västernorrlands läns Trafik AB är ett helägt vilande dotterbolag vars syfte är behålla varumärket i kommunalförbundets ägo samt att administrera trafikavtalet för Linje 40 som är tecknat i bolagets namn.

Medarbetare

Hälsa och sjukfrånvaro

Utbildning i hjärt- och lungräddning (HLR) och hjärtstartare har i samarbete med företagshälsovården planerats och kommer att utföras i Kramfors i juni 2018, på Din Tur Kundcenter under hösten 2018.

Löne- och medarbetarsamtal

Lönesamtalen påbörjades 27 april 2018 och ska vara färdigställda senast 13 juni 2018.

Jämställdhet och mångfald

Arbetet med jämställdhetsplanen är påbörjad färdigställandet har flyttats fram till hösten 2018.

Personal

Under tertial 1 har två tjänster tillsatts en utvecklingschef och en projektledare. En internrekrytering av en tjänst som färdtjänsthandläggare i 50 procent tillsattes på Din Tur kundcenter.

Kompetensutveckling

I medarbetarsamtalen hösten 2017 konstaterades att ett flertal medarbetare saknar relevant Excelutbildning för sina uppdrag. Utbildning startar under hösten 2018.

Policys och handlingsplaner

Handlingsplan efter medarbetarundersökningen 2017 för bättre arbetsmiljö följs upp enligt fastlagd plan. Arbetet med en ny gemensam personalhandbok för båda arbetsplatserna har utvärderats under våren 2018 och ett personalsystem från Tholín & Larsson tas i bruk hösten 2018.

Antal årsarbetare

Könsfördelning (antal)	April 2018	2017	2016	2015	2014
Kvinnor	32	32	30	32	33
Män	18	16	15	17	18
Summa²¹	50	48	45	49	51

²¹ Antal anställda oavsett anställningsform vid aprils utgång.

Redovisningsprinciper

Kommunalförbundets tertialrapport tillika delårsbokslut är upprättad enligt lagen om kommunal redovisning. Kommunalförbundet tillämpar de rekommendationer som lämnats av Rådet för kommunalredovisning och strävar i övrigt efter att följa god redovisningssed. För tertialrapporten tillämpar vi samma grundläggande redovisningsprinciper och beräkningsmetoder som vid upprättandet av den senaste årsredovisningen, med undantag av sammanställd redovisning.

Intäkter

Intäkter redovisas i den omfattning det är sannolikt att de ekonomiska tillgångarna kommer att tillgodogöras kommunalförbundet och om intäkterna kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.

Periodiseringar

Periodisering av inkomster och utgifter sker enligt god redovisningssed. Det innebär att inkomster och utgifter bokförs på de perioder de intjänats respektive förbrukats.

Fordringar

Fordringar upptas till de belopp de beräknas inflyta med.

Jämförelsestörande poster

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

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. Huvudsakligen tillämpas följande linjära avskrivningstider:

	Antal år
Bussar	5
Inventarier	5
Biljettmaskiner	5
Datorer	3

RKR:s rekommendation 11,4 om materiella anläggningstillgångar innehåller explicit krav på komponentavskrivning tillämpas ej, då kommunalförbundet inte har tillgångar vars restvärde överstiger 1 mkr, eller där kvarvarande nyttjandeperioden är på mer än 10 år.

Gränsdragning mellan kostnad och investering

Tillgångar som är avsedda för stadigvarande bruk eller med en nyttjandeperiod på minst tre år, klassificeras som anläggningstillgång. Inventarier vars värde understiger ett halvt basbelopp direktavskrivs.

Leasing

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

Sammanställd redovisning

I tertialbokslutet upprättas inte någon sammanställd redovisning utan den görs i samband med årsredovisningen.

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).

Budget

En budget är en specificerad sammanfattning av sannolika intäkter och kostnader för en viss period. Det övergripande syftet med budgetering är att ge en prognos av kostnader och intäkter, som kan ligga till grund för att användas som verktyg för beslutsfattning

Eget kapital

Skillnaden mellan tillgångar och skulder.

Finansiella kostnader & intäkter

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

Intäkt

En intäkt är en periodiserad inkomst. Det vill säga, inkomsten är fördelad till den eller de perioder som den faktiskt avser.

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.

Kostnader

En kostnad är en periodiserad utgift. Det vill säga, utgiften är fördelad till den eller de perioder som den faktiskt avser.

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).



DIN TUR



Framtidens kollektivtrafik i Västernorrlands län

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2030

Förslag till förbundsdirektionen 2018-06-13

Dnr 16/00285



Tillsammans reser vi smartare

Inledning

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län är länets regionala kollektivtrafikmyndighet. Medlemmar är länets samtliga kommuner och Region Västernorrland. Kommunalförbundet bedriver ingen kollektivtrafik i egen regi. All trafik som beslutas med allmän trafikplikt upphandlas av kommunalförbundet under varumärket Din Tur eller av Norrtåg AB under varumärket Norrtåg. I länet består transportsystemet av busstrafik, tågtrafik, särskild persontrafik och upphandlad och kommersiell trafik. Alla delar är viktiga för att uppnå ett utvecklat och sammanhållet transportsystem som ger fullgod service åt länets samtliga medborgare.

För att uppnå en så resurseffektiv kollektivtrafik som möjligt är kollektivtrafiken upphandlad i avtal som sträcker sig över flera år. Den linjelagda busstrafiken är dessutom upphandlad i olika avtalsområden som finansieras av flera medlemmar vilket innebär att förändringar inte kan göras utan att det påverkar en annan medlem ekonomiskt. Finansieringsmodellen ställer höga krav på långsiktig planering och finansieringsåtagande hos samtliga medlemmar.

Det ansvar och uppgifter som åligger en kollektivtrafikmyndighet enligt lag är bland annat att upprätta ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet ska ligga till grund för beslut om allmän trafikplikt, beskriva behovet av kollektivtrafik i länet, innehålla långsiktiga politiska mål för länets kollektivtrafikförsörjning och beskriva åtgärder som vidtas inom kollektivtrafiken för att skydda miljön. Programmet ska vidare innehålla mål och åtgärder för att anpassa kollektivtrafiken till personer med funktionsnedsättningar och beskriva bytespunkter och linjer som ska vara tillgängliga för alla.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands trafikförsörjningsprogram med målhorisont år 2030 har sin utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin med den länsgemensamma visionen ”Ett stolt Västernorrland med funktion och attraktivitet” och de strategiska målen som sammanfattat innebär att Västernorrland ska ha en positiv befolkningstillväxt, ökad tillgänglighet och en starkt innovationsförmåga. Utifrån denna vision och strategiska mål har kommunalförbundet arbetat fram fyra övergripande mål för en kollektivtrafik som ska utgå från resenärernas behov och bidra till ett hållbart och inkluderande samhälle med starka arbetsmarknadsregioner.

Ambitionen är att vi fram till år 2030 har en kollektivtrafik som uppnår följande:

- För området resenär målet om en kollektivtrafik som är attraktiv och modern och utgår från resenärens behov. Målet ska uppnås genom att på olika sätt arbeta för att på ett resurseffektivt sätt öka det totala kollektiva resandet och få fler nöjda kunder.
- För området hållbarhet målet om en behovsanpassad kollektivtrafik som bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle. Målet ska nås genom aktivt arbete för en kollektivtrafik som bidrar till social inkludering, ger ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning, ger en minskad miljöpåverkan och bedrivs på ett resurseffektivt sätt.
- För området tillväxt målet om en kollektivtrafik som bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner. Målet nås genom aktivt arbete för att på ett resurseffektivt sätt öka resandet i prioriterade stråk och genom samverkan och innovation öka antalet resmöjligheter.
- För området medarbetare målet om att medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång. Målet nås genom att kommunalförbundets mål ska vara väl kända för medarbetarna och medarbetarna ska ha rätt förutsättningar för att möta de krav som ställs på vår verksamhet.

Kollektivtrafiken med buss och tåg i länet delas in i prioriterade stråk och grundläggande trafik. De prioriterade stråken har två nivåer: starka respektive medelstarka stråk/trafikområden. Grunden till uppdelningen är befintlig arbets- och studiependling samt potentialen för pendling. I bedömningen är möjligheten att resa kollektivt på restider som kan konkurrera med restider med bil en viktig faktor.

Kommunalförbundet har många gemensamma processer med de övriga fyra norrlandslänen. Tillsammans har vi ett gemensamt produktutbud som är giltigt inom och över länsgränserna med en gemensam prissättning. Under perioden fram till år 2030 är ambitionen att utveckla biljettsamarbetet med fler aktörer, både kommersiella aktörer och med andra regioner. Tillsammans med kollektivtrafikmyndigheterna i Jämtland/Härjedalen, Västerbotten och Norrbotten pågår ett utvecklingsarbete med målet att utforma ett gemensamt biljett- och betalsystem.

Lars Olof Olsson
Ordförande

Innehållsförteckning

1. Ett regionalt trafikförsörjningsprogram	5
1.1 Process och metod	5
1.2. Från trafikförsörjningsprogram till verksamhetsplan	6
1.3 Kollektivtrafikens organisation, ansvar och roller	7
2. Västernorrlands förutsättningar för kollektivtrafik	9
2.1 Befolkningsutveckling	9
2.2 Åldersstruktur	11
2.3 Arbetsmarknad	12
2.4 Utbildning	14
3. Övergripande mål och delmål för kollektivtrafiken	15
3.1 Resenär: Kollektivtrafiken är attraktiv och modern och utgår ifrån resenärens behov	16
3.2 Hållbarhet: Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle	17
3.3 Tillväxt: Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner	19
3.4 Medarbetare: Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång	21
4. Planeringsförutsättningar för kollektivtrafik i Västernorrlands län	22
4.1 Prioriterade stråk och trafikområden	22
4.2 Grundläggande trafik	24
5. Bytespunkter	25
5.1 Kategori 1	25
5.2 Kategori 2	25
5.3 Kategori 3	26
5.4 Målpunkter	26
6. Intäkts- och kostnadsutveckling	27
6.1 Intäkter	28
6.2 Kostnader	29
6.3 Åtgärder för att främja en resurseffektiv kollektivtrafik	32
Bilagor	
A. Trafikutbud	
B. Kundnöjdhet	
C. Produkter och prissättning	
D. Tillgänglighet	
E. Bytespunkter	
F. Omvärldsfaktorer	
G. Remissvar och fördjupade samråd	
H. Planeringsprocessen	

1. Ett regionalt trafikförsörjningsprogram

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är den politiska viljeinriktningen för utveckling av länets kollektivtrafik fram till år 2030.

Trafikförsörjningsprogrammet ska ligga till grund för beslut om allmän trafikplikt¹ och därigenom vara vägledande för den kollektivtrafik som ska upphandlas, alternativt bedöms kunna bedrivas på kommersiell grund. Trafik som inte går att härleda till trafikförsörjningsprogrammet ska inte beslutas med allmän trafikplikt och därigenom inte heller upphandlas.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska beskriva behovet av all kollektivtrafik i länet, såväl upphandlad som kommersiell trafik². Trafikförsörjningsprogrammet ska även innehålla långsiktiga politiska mål med länets kollektivtrafikförsörjning. Trafikförsörjningsprogrammet ska också beskriva de åtgärder som kommer att vidtas inom kollektivtrafiken för att skydda miljön.

Det ska finnas tidsbestämda mål och beskrivning av vilka åtgärder som planeras vidtas för att anpassa kollektivtrafiken till personer med funktionsnedsättningar. Trafikförsörjningsprogrammet ska beskriva vilka bytespunkter³ och linjer⁴ som ska vara fullt tillgängliga för alla.

I de fall där kommunen har överlämnat ansvaret för färdtjänst och riksferdtjänst till kommunalförbundet ska även omfattningen av den trafiken anges och grunderna för prissättning av den.

Kollektivtrafiklagen

Enligt den lag som trädde i kraft den 1 januari 2012 ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län. Syftet med lagstiftningen var bland annat att öka samordningen mellan kollektivtrafiken och annan samhällsplanering men även att förenkla för kommersiella trafikföretag att komma in på marknaden och bedriva kollektivtrafik.

Det ansvar och uppgifter som åligger en regional kollektivtrafikmyndighet är att:

- upprätta ett regionalt trafikförsörjningsprogram,
- besluta om allmän trafikplikt utifrån det regionala trafikförsörjningsprogrammet,
- efter överenskommelse med landstinget och kommunerna i länet upphandla persontransport och samordningstjänster för transportändamål som landstinget och kommunerna ska tillgodose,
- verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper, samt
- verka för tillfredställande taxiförsörjning i hela länet.

1.1 Process och metod

I juni 2015 gav förbundsdirektionen myndighetschefen i uppdrag att ta fram ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram. Under vintern 2016 arbetade kommunalförbundets arbetsutskott fram övergripande mål (med utgångspunkt i den Regionala utvecklingsstrategins vision) för länets regionala kollektivtrafik. Målen skickades på remiss till medlemmarna under våren 2016 och de nya målen beslutades av förbundsdirektionen i juni 2016.

¹ Ett beslut som fattas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna om trafik som är av så stort värde att den ska upphandlas men som inte bedöms vara kommersiellt intressant

² Kollektivtrafik som utförs av trafikföretag men som inte är upphandlad och skattefinansierad. Trafiken finansieras endast av biljettintäkter.

³ Ett samlingsnamn för hållplatser och resecentrum. En utpekad plats för på-, av- och omstigning mellan ett eller flera varianter av transporter inom kollektivtrafiken.

⁴ En förutbestämd sträcka som kontinuerligt trafikeras av ett förutbestämt antal turer/dag.

Under hösten 2016 fördes dialog mellan kommunerna, landstinget, avtalsbärande trafikföretag och kommunalförbundet med de nya målen som grund. Dialogerna hanterade områdena: *Mål och struktur, Behov och utbud, Information och marknad* samt *Tillgänglighet*. I dialogen kring tillgänglighet deltog även personer från funktionshindersrörelsen, Trafikverket och Länsstyrelsen i Västernorrland.

Med dialogerna som utgångspunkt arbetades ett remissutkast fram. Remissomgången resulterade i ett stort antal synpunkter. Utifrån dem har programmet genomgått omfattande omarbetning vilket bland annat innebär att det omstrukturerats för ökad tydlighet och läsbarhet. Även delar av innehållet har omarbetats och fördjupats, till exempel avsnittet om prioriterade stråk.

I samband med omarbetningen har också ett antal fördjupade samråd genomförts kring områdena flygbusstrafik, kompetensförsörjning och etablering, tillgänglighet och kollektivtrafik över länsgränserna.

Dokumentets struktur

Programmet har fokus på ambitioner och åtgärder som ska utveckla länets regionala kollektivtrafik fram mot år 2030 och programmets disposition ska stödja dokumentets läsbarhet. Kapitlen med mål och delmål samt ekonomi ligger tidigt i programmet. Övriga delar har indelats i bilagor för att underlätta vidareutveckling och bearbetning av programmets olika delar.

Revidering

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska enligt styrande lagstiftning revideras regelbundet. I den utformning dokumentet nu har – med huvuddokument och bilagor – underlättas omarbetning av programmets olika delar.

En revidering bör övervägas för varje ny mandatperiod. Tiden för att genomföra en revidering måste tas i beaktande och resurser och kompetens bör avdelas som täcker hela revideringsprocessen.

Tidpunkter för revidering:

- Efter val till region eller kommunfullmäktige: Efter ett allmänt val där det bildats nya majoriteter och/eller när det blivit stor omsättning av ledamöter i förbundsdirektionen.
- Inför upphandling av linjelagd busstrafik: Inför en större upphandling av linjelagd trafik bör programmet omarbetas så att det ger den politiska styrning som behövs för att motsvara de politiska förväntningar som gäller för den tidsperiod som upphandlingen omfattar.
- Annan orsak: Om en förändring sker som i väsentlig grad påverkar förbundsdirektionens styrning av den regionala kollektivtrafiken och som gällande program inte hanterar.

1.2. Från trafikförsörjningsprogram till verksamhetsplan

De åtgärder som görs av Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län⁵ ska bidra till att uppnå nationellt uppsatta mål, eller åtminstone inte motverka dessa mål som berör den regionala kollektivtrafikens planering och genomförande. Som exempel ska det transportpolitiska målet *År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta oberoende av fossila bränslen* vara vägledande för planeringsperioden.

Under planeringsperioden kan nationella och regionala mål förändras vilket ska beaktas när den regionala kollektivtrafiken planeras och genomförs.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet definierar länets gemensamma politiska ambition för kollektivtrafiken. Här fastställs vision och mål för den regionala kollektivtrafiken.

⁵ I det följande benämnd kommunalförbundet.

För att konkretisera trafikförsörjningsprogrammet bryts det ner till en treårig långtidsplan. Planen beskriver de politiska prioriteringarna för de kommande tre åren och prioriteringarnas ekonomiska konsekvenser. Efter beslut i förbundsdirektionen ligger långtidsplanen till grund för budgetdialoger med medlemmarna.

I budgetdialogerna diskuteras budgetförutsättningar tillsammans med medlemmarna. Utifrån budgetdialogerna sammanställs ett förslag på budget som beslutas av förbundsdirektionen.

Budgeten bryts ner till en detaljerad verksamhetsplan.

Figur 1: Beskrivning av styrdokumentens relation till varandra



1.3 Kollektivtrafikens organisation, ansvar och roller

Hösten 2011 beslutade samtliga kommuner och Landstinget i Västernorrland⁶ att bilda *Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län* med ansvaret att vara en regional kollektivtrafikmyndighet.

Ett kommunalförbund är en offentligrettslig juridisk person med egen rättskapacitet. Kommunalförbundet har övertagit uppgifter och beslutanderätt från sina medlemmar och blev i och med bildandet huvudman för verksamheten med egen budget och räkenskaper. Kommunalförbundet styrs av sina medlemmar genom regler i förbundsordningen. Region Västernorrland och kommunerna har inget juridiskt ansvar för de uppgifter som överlåtits till förbundet. Däremot är medlemmarna ytterst politiskt och finansiellt ansvariga för verksamheten.

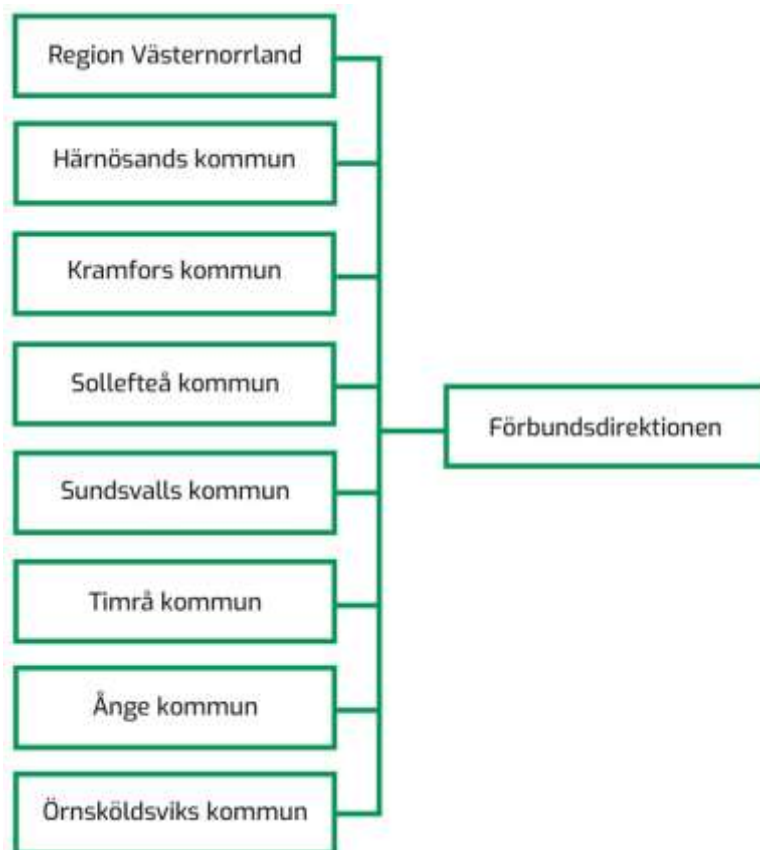
I och med bildandet fastställdes ett samarbetsavtal som reglerar relationen mellan medlemmarna och kommunalförbundet. I samarbetsavtalet framgår det att utöver de uppgifter som regleras i lagen ska

⁶ Från 2018-02-01 Region Västernorrland

Kommunalförbundet även fastställa taxor för trafik med trafikplikt, utom i de fall där nettoavtal och tjänstekoncession tillämpas.

Förbundsordningen reglerar att kommunalförbundet ska styras av en förbundsdirektion där ledamöterna utses av respektive fullmäktige.

Figur 2: Organisationsskiss Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län



1.3.1 Medlemmarna

Kommunerna och Region Västernorrland utgör kommunalförbundets medlemmar.

Medlemmarnas uppgift utöver att utse ledamöter till förbundsdirektionen är att:

- Varje år ange sitt behov av kollektivtrafik som underlag till kommunalförbundets planering och beslut om allmän trafikplikt.
- Ingå avtal med kommunalförbundet om den trafik som ska bedrivas inom respektive område.
- Kommunerna ansvarar för anläggande och drift av hållplatser⁷, bussterminaler och resecentra. I ansvaret ligger också väderskydd⁸, hållplatsstolpe och motsvarande utrustning.

Ansvaret för finansieringen av länets kollektivtrafik delas mellan medlemmarna och regleras i samarbetsavtalet.

Kommunalförbundet bedriver ingen kollektivtrafik i egen regi. All trafik som beslutas med allmän trafikplikt upphandlas av kommunalförbundet under varumärket Din Tur eller av Norrtåg AB under varumärket Norrtåg.

⁷ En plats märkt med en stolpe med toptavla eller ett väderskydd som anvisar på- och avstigning i busstrafiken.

⁸ En hållplats med tre väggar som skyddar mot regn, snö och vind.

För att uppnå en så resurseffektiv kollektivtrafik som möjligt är kollektivtrafiken upphandlad i avtal som sträcker sig över flera år. Den linjelagda busstrafiken är dessutom upphandlad i olika avtalsområden som finansieras av flera medlemmar vilket medför att förändringar inte kan göras utan att det påverkar en annan medlem ekonomiskt. Den här finansieringsmodellen ställer höga krav på långsiktig planering och finansieringsåtagande hos samtliga medlemmar.

1.3.2 Nationell samverkan

Kommunalförbundet har många gemensamma processer med de övriga norrlandslänen så som Norrtåg AB, gemensamma produkter, samverkande trafiksystem och ambitionen att bilda ett gemensamt bussgodsbolag. För framtiden planeras för en gemensam biljettmotor för alla produkter vilket på sikt kommer att leda till lägre IT-kostnader. Utifrån dessa samarbeten möts företrädare för myndigheter och bolag frekvent i samverkansgrupper. Politiker och de högsta tjänstemännen möts två gånger per år i presidieträffar.

Svensk Kollektivtrafik, Sveriges kommuner och landsting och Samtrafiken AB är alla viktiga arenor för samverkan. Svensk Kollektivtrafik är en branschorganisation som stödjer sina medlemmar i arbetet med att utveckla kollektivtrafiken. De arbetar för att stärka kollektivtrafikens varumärke, driver nätverk, svarar på remisser, skapar debatt och omvärldsbevakar. Inom Sveriges kommuner och landsting arbetar man för att bevaka trafikhuvudmännens intressen. Vid avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad finns bland annat en expert på kollektivtrafik och särskild persontrafik. Avdelningen driver också ett antal forsknings- och utvecklingsprojekt inom området. Samtrafiken AB är en samverkansarena för både trafikhuvudmän och trafikföretag. Genom kommunalförbundets ägande ges tillgång till produkt- och tjänsteutveckling inom kollektivtrafikområdet. Stort fokus ligger på den digitala utvecklingen och dess möjligheter.

1.3.3 Ägarstyrning

Kommunalförbundet har ett antal hel- och delägda bolag. Bussgods i Västernorrland AB, Norrtåg AB, AB Transitio och Samtrafiken AB är del av koncernen. Kommunalförbundet är en aktiv ägare som tar ansvar för både uppdrag och uppföljning.

1. Västernorrlands förutsättningar för kollektivtrafik

En regional kollektivtrafik som tidsmässigt kan konkurrera med restiden för bil och i bästa fall generera snabbare restider skapar möjligheter för större arbetsmarknadsregioner och en mer varierad arbetsmarknad. Det i sin tur kan bidra till ökad sysselsättning, förbättrad löneutveckling och mer skatteintäkter för att utveckla och skapa ett attraktivare län för både invånare och näringsliv.

Västernorrlands geografiska struktur är gynnsam för en effektiv planering av den regionala kollektivtrafiken. De allra flesta människorna bor utmed kusten i kommunerna Örnsköldsvik, Kramfors, Härnösand Timrå och Sundsvall. Länet har två inlandskommuner Ånge och Sollefteå.

Västernorrland är ett glesbefolkat län. Över 90 procent av befolkningen har tillgång till minst en bil i hushållet. I många kommuner är det avgiftsfritt eller förenat med låg kostnad att parkera centralt. För att kollektivtrafiken ska växa krävs politiska prioriteringar av bland annat strategiska infrastruktursatsningar och ett förändrat förhållningssätt till bilåkandet samt en ökad biljettsamverkan mellan de operatörer som bedriver kollektivtrafik i eller i anslutning till Västernorrland.

1.1 Befolkningsutveckling

En positiv befolkningsutveckling är viktig för länets tillväxt och utveckling. I slutet av 2017 uppgick länets befolkning till drygt 246 000 invånare det vill säga drygt 2,4 procent av Sveriges befolkning. Länet omfattar 5,3 procent av landets yta.

Tabell 1: Folkmängd i Västernorrland per 31 december 2017 (SCB)*

Kommun	Kategori	Antal invånare 2017
Ånge	Glesbygdskommun	9 480
Sundsvall	Större stad	98 810
Timrå	Förortskommun till större stad	18 030
Härnösand	Kommun i glesbefolkad region	25 190
Kramfors	Kommun i glesbefolkad region	18 610
Sollefteå	Glesbygdskommun	19 709
Örnsköldsvik	Större stad	56 139

* Kommungrupper enligt Sveriges Kommuner och Landstings indelning från och med 2011.

Glesbygdskommun: Kommun med tätortsgrad understigande 70 procent och mindre än åtta invånare per kvadratkilometer.

Större stad: Kommuner med 50 000 – 200 000 invånare samt en tätortsgrad överskridande 70 procent.

Förortskommun till större stad: Kommuner där mer än 50 procent av nattbefolkningen pendlar till arbetet i annan kommun.

Kommun i glesbefolkad region: Kommuner med mindre än 300 000 personer inom en radie av 112,5 km.

Diagram 1: Befolkningsutveckling per kommun 2012 – 2017 (SCB)

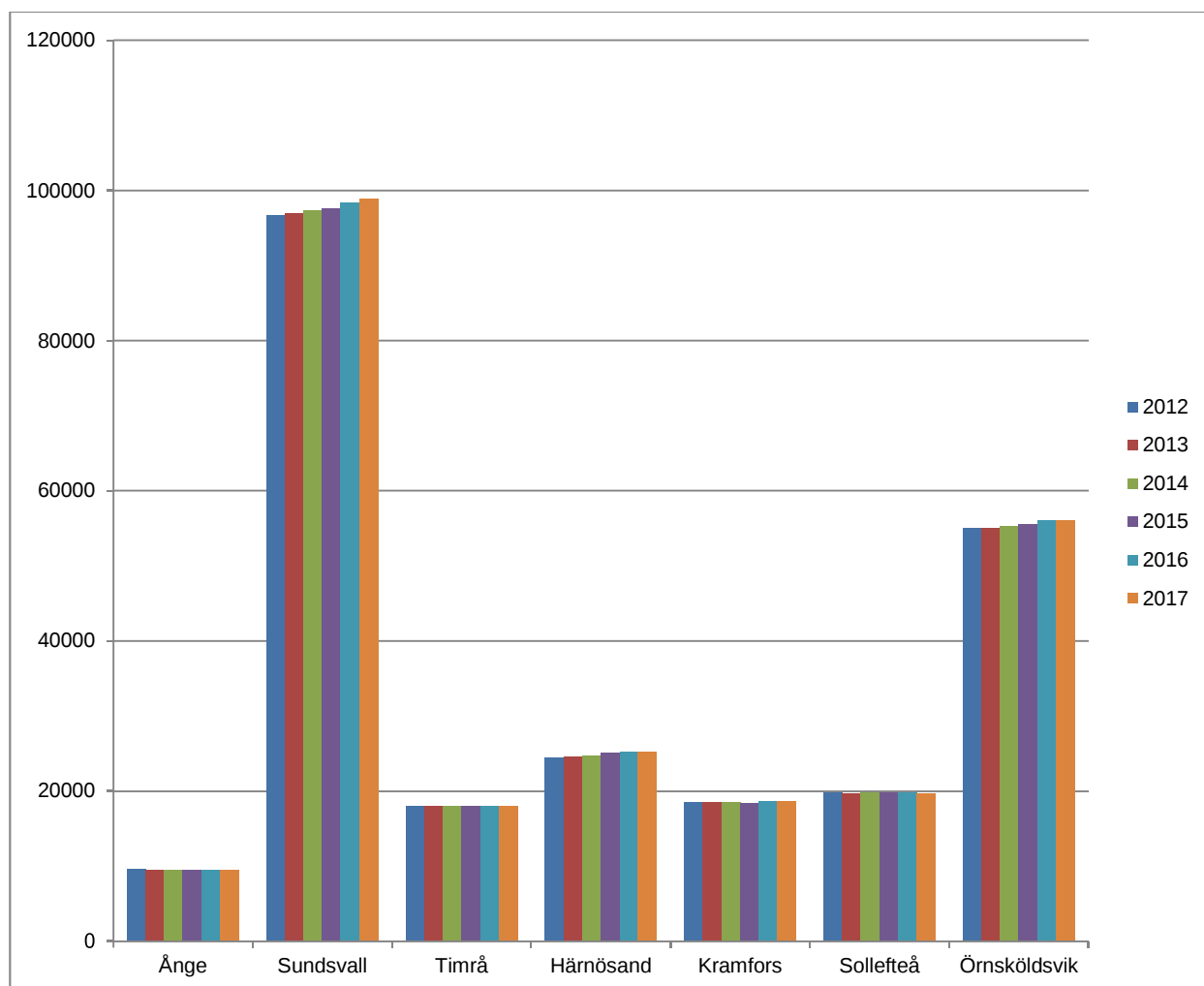
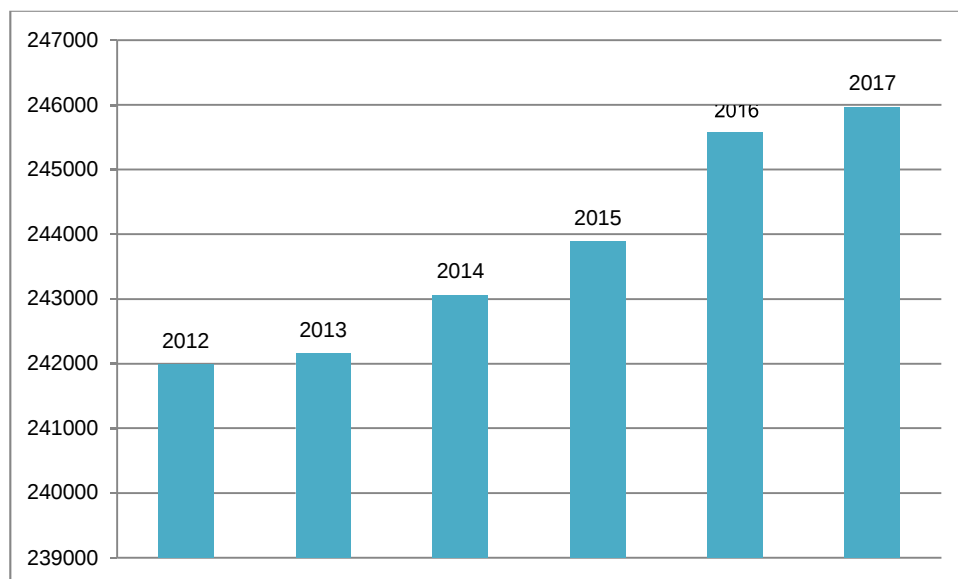


Diagram 2: Befolkningen i Västernorrlands län åren 2012 – 2017 (SCB)



Befolkningsutvecklingen under åren 2015-2016 berodde till stor del på inflyttning till länet av personer födda utanför Sveriges gränser och fick uppehållstillstånd.

1.2 Åldersstruktur

Medelåldern i länet ligger betydligt högre än riksgenomsnittet. Samtliga kommuner ligger över riksgenomsnittet. Även om kommunerna jämförs med kommuner inom samma kategori är medelåldern högre än i övriga kommuner i landet.

Andelen över 65 år är betydligt högre i Västernorrland än i övriga Sverige. Högst medelålder är det i Kramfors, Ånge och Sollefteå. Västernorrland behöver fler invånare som är under 44 år för att åldersbalansen ska bli bättre och för att länet ska utvecklas genom ett positivt födelsenetto samt ökade skatteintäkter genom högre andel förvärvsarbete.

Tabell 2: Åldersfördelning i Västernorrlands län per 31 december 2017 (SCB)

Område	Antal invånare	Ålder 0-17	Ålder 18-64	Ålder 65+	Medelålder
Hela riket	10 120 242	21	59,2	19,8	41,2
Västernorrlands län	245 968	19,9	56,3	23,8	43,5
Ånge	9 480	17,1	55,7	27,1	46,5
Sundsvall	98 810	20,5	58,1	21,3	42,2
Timrå	18 030	20,6	56,6	22,8	43,0
Härnösand	25 190	19,9	54,5	25,6	44,1
Kramfors	18 610	17,4	54,1	28,4	46,7
Sollefteå	19 709	18,9	53,7	27,4	45,7
Örnsköldsvik	56 139	20,3	55,5	24,1	43,6

1.3 Arbetsmarknad

I länet finns ett trettiotal privata företag eller kommunalägda bolag med fler än 200 anställda. Omkring tjugo av företagen och bolagen har sitt huvudsäte i Sundsvall eller Timrå.

Tabell 3: Privata företag/ bolag i Västernorrlands län med fler än 200 anställda (SCB 2018)

Arbetsgivare	Antal anställda	Besöksort
SCA Graphic Sundsvall aktiebolag	1075	Sundsvall
Samhall aktiebolag	975	Sundsvall
Metsä board Sverige AB	775	Husum
BAE Systems Hägglunds aktiebolag	675	Örnsköldsvik
Folksam ömsesidig sakförsäkring	675	Kramfors
Postnord Sverige AB	675	Sundsvall
Coop Nord ekonomisk förening	625	Örnsköldsvik
Telia Sverige AB	575	Sundsvall
Bosch Rexroth AB	475	Mellansel
Byberg & Nordins busstrafik AB	475	Timrå
Com Hem AB	475	Härnösand
Kubikborg aluminium AB	475	Sundsvall
Akzo Nobel Pulp and performance	425	Sundsvall
Domsjö fabriker AB	425	Domsjö
Valmet AB	425	Sundsvall
SCA Timber AB	375	Bollstabruk
IF Skadeförsäkring AB	325	Sundsvall
Mondi Dynäs AB	325	Väja
Frösunda omsorg AB	275	Sundsvall
IKEA svenska försäljnings AB	275	Sundsvall
Nobina Sverige AB	275	Sundsvall
Nordea Bank AB	275	Sundsvall
SCA Skog AB	275	Sundsvall
HSB Södra Norrland ekonomisk förening	225	Sundsvall
Manpower AB	225	Sundsvall
Norrlands miljövård AB	225	Sundsvall
Permobil AB	225	Timrå
R.I.K. Assistans AB	225	Härnösand
SJ AB	225	Sundsvall
Tidningstjänst AB	225	Härnösand
Willys AB	225	Sundsvall
Västernorrland Utveckling & Omvårdnad AB	225	Sundsvall

Den största arbetsgivaren i varje kommun är kommunen själv. Sundsvalls kommun är den största arbetsgivaren i länet med flest anställda.

Tabell 4: Offentliga arbetsplatser (kommuner, landsting, statliga enheter etc.) med fler än 100 anställda (SCB 2018)

Arbetsgivare	Antal anställda	Besöksort
Sundsvalls kommun	8325	Sundsvall
Region Västernorrland	6775	Härnösand
Örnsköldsviks kommun	6275	Örnsköldsvik
Kramfors kommun	2525	Kramfors
Härnösands kommun	2475	Härnösand
Sollefteå kommun	2075	Sollefteå
Timrå kommun	1675	Timrå
Försäkringskassan	1375	Sundsvall
Ånge kommun	1125	Ånge
Mittuniversitetet	625	Sundsvall
Bolagsverket	575	Sundsvall
Polismyndigheten	575	Sundsvall
Telia Sverige AB	575	Sundsvall
Arbetsförmedlingen	525	Sundsvall
Centrala studiestödsnämnden	375	Sundsvall
Kriminalvården	375	Härnösand
Skatteverket	375	Sundsvall
Statens tjänstepensionsverk	275	Sundsvall
Länsstyrelsen i Västernorrlands län	225	Härnösand
Sveriges domstolar	225	Sundsvall
Trafikverket	225	Härnösand
Migrationsverket	175	Sundsvall
Medelpads räddningstjänstförbund	125	Sundsvall
Riksarkivet	125	Fränsta
Systembolaget	125	Sundsvall

De allra flesta förvärvsarbetande över 16 år pendlar inom den egna kommunen. Det är endast i Timrå kommun som majoriteten pendlar över en kommungräns, vilket förklaras av det korta avståndet till Sundsvall. Utöver vad som redovisas i nedanstående tabell kan noteras en relativt stor pendling från Sollefteå kommun till grannkommunerna i Jämtlands län: Ragunda (57 personer) och Strömsund (63 personer) .

Tabell 5: Dag- och nattbefolkning/förvärvsarbetande pendlare 16+ över kommungräns 2016⁹ (SCB)⁹

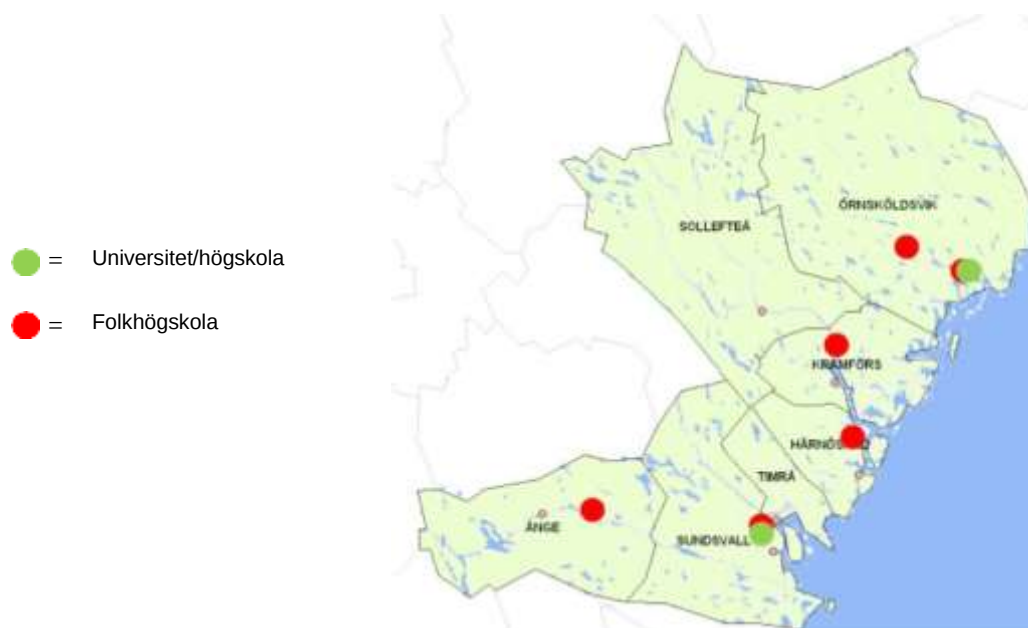
Arbetsort	Bostadsort									
	Hudiksvall	Ånge	Sundsvall	Timrå	Härnösand	Kramfors	Sollefteå	Örnsköldsvik	Östersund	Umeå
Hudiksvall	14 874	8	111	5	9	4	4	13	8	23
Ånge	0	3 559	250	13	4	0	1	3	37	3
Sundsvall	211	521	42 699	4 219	1 166	141	135	211	206	139
Timrå	9	31	1 810	3 637	188	11	11	28	5	14
Härnösand	7	12	690	299	8 574	362	84	125	15	47
Kramfors	6	5	65	17	460	6 827	364	206	19	45
Sollefteå	6	6	47	8	49	273	7 675	69	31	40
Örnsköldsvik	21	13	77	15	57	240	75	24 802	25	351
Östersund	15	59	109	15	24	9	45	25	27 364	66
Umeå	19	6	113	20	38	32	31	431	74	57 213

1.4 Utbildning

Universiteten och folkhögskolorna utgör viktiga målpunkter för länets kollektivtrafik eftersom de säkerställer att länets invånare har tillgång till utbildningsmöjligheter trots boende i en annan kommun.

I Västernorrlands län finns Mittuniversitetet med omkring 13 600 studenter. Campus ligger i Sundsvall och Östersund. Mittuniversitetet är ledande på distansutbildningar i Sverige. I Örnsköldsvik har Umeå universitet verksamhet. I länet finns också kvalificerade yrkesutbildningar och folkhögskoleutbildningar.

Figur 3: Universitet och folkhögskolor i länet



⁹ Statistik som omfattar 2017 finns tillgänglig i november 2018.

2. Övergripande mål och delmål för kollektivtrafiken

Den vision som kommunalförbundet arbetar mot är den länsgemensamma vision som anges i den regionala utvecklingsstrategin (RUS):

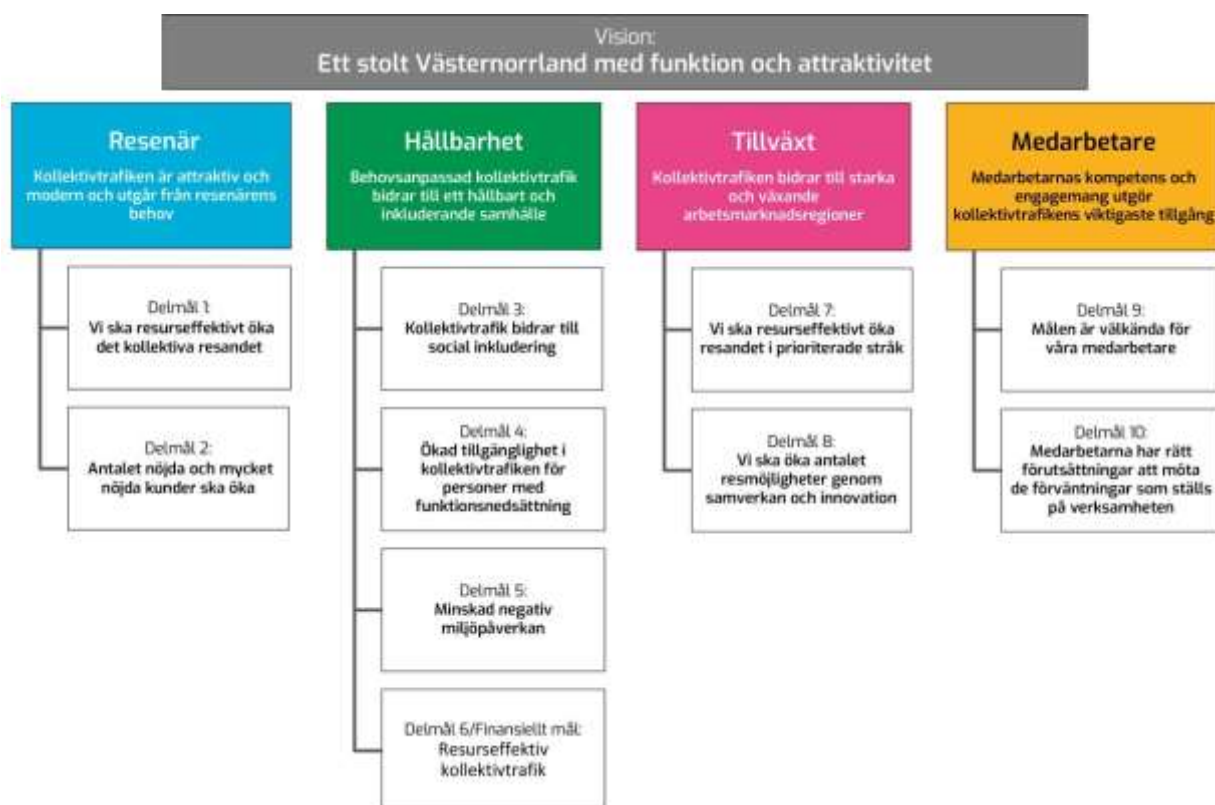
Ett stolt Västernorrland med funktion och attraktivitet.

De strategiska mål som anges i RUS innebär sammanfattningsvis att Västernorrland ska ha en positiv befolkningstillväxt, ökad tillgänglighet och en stärkt innovationsförmåga.

Utifrån RUS vision och strategiska mål har kommunalförbundet arbetat fram fyra övergripande mål för en kollektivtrafik som ska utgå från resenärernas behov och bidra till ett hållbart och inkluderande samhälle med starka arbetsmarknadsregioner.

De övergripande målen anger ambitionen för kollektivtrafiken år 2030. Ett antal delmål konkretiserar de övergripande målsättningarna. Delmålet om resurseffektiv kollektivtrafik utgör även kommunalförbundets finansiella mål. I avsnitt 3.1 – 3.4 beskrivs de fyra övergripande målen och de tio delmålen samt ambitioner för att uppnå dem. (Åtgärderna beskrivs på mer konkret nivå tillsammans med indikatorer för uppföljning i långtidsplanerna.)

Figur 4: Övergripande mål och delmål



2.1 Resenär: Kollektivtrafiken är attraktiv och modern och utgår ifrån resenärens behov

Resenärernas behov står i fokus och vi ligger i framkant i utvecklingen. För att göra det krävs omvärldskunskap, mod att våga välja och långsiktighet i besluten.

Det ska vara enkelt att resa med kollektivtrafiken. Resenärerna erbjuds en kollektivtrafik med god komfort anpassad för arbets- och studiependling. Produktutbudet är enhetligt, enkelt att förstå och relevant i hela länet. Produkterna ska också kunna användas för resor över länsgränserna. För att hela resan ska vara möjlig är det centralt att bil, gång och cykel planeras för att fungera tillsammans med kollektivtrafiken. Det ska vara enkelt att ta steget att börja resa kollektivt. Vi arbetar strategiskt och långsiktigt med beteendepåverkande insatser för att få fler bilister att börja resa kollektivt.

Genom anropsstyrd trafik eller samordning med den särskilda persontrafiken kompletteras den allmänna kollektivtrafiken och ger sammantaget en grundläggande tillgänglighet och kollektivtrafik i länet.

Delmål 1: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030:

- Vi erbjuder en hög turtäthet i tätortstrafiken.
- Den regionala kollektivtrafiken kan konkurrera tidsmässigt med bilen. Med rätt utrustning i fordonen ger kollektivtrafiken möjlighet till effektivare tidsanvändning för resenären.
- Resenärer och potentiella resenärer får relevant och lättillgänglig information i prioriterade kanaler och vi arbetar ständigt för en förbättra vår information och kommunikation.
- Turer och linjer med lågt resande och låg resandepotential ersätts med anropsstyrd trafik. Lågt resande definieras som trafik med färre än fem resenärer/tur under en vanlig arbetsvecka.
- Bytespunkterna i länet är utformade på ett sätt som garanterar en trygg av-, på- och omstigning.
- Det kollektiva resandet¹⁰ ska öka med 1 procent årligen fram till år 2030.

Delmål 2: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030:

- Bytespunkterna håller en hög kvalitet i utformning, tillgänglighet och information, är inbjudande och trygga. För att hela resan ska vara möjlig är det centralt att bil, gång och cykel planeras för att fungera tillsammans med kollektivtrafiken. För att nå en hög kvalitet behövs dialog med kommunerna och Trafikverket.
- Genom digitalisering och en ständig utveckling av våra kommunikationskanaler minimeras risken för att resenärerna ska nås av felaktig information.
- Kollektivtrafiken har en god tidhållning och resenären kan lita på att bussar och tåg kommer fram i tid.
- Vi upphandlar tekniska system med öppna gränssnitt och öppen data och främjar kunddriven teknikutveckling.

¹⁰ Mätt i antal påstigande

- Vår avtalsuppföljning säkerställer upphandlade kvalitetskrav.
- Det är snabbt och enkelt både för resenären att föra fram synpunkter till kommunalförbundet och för oss att återkoppla till resenärerna. Utvecklade digitala kanaler och resenärsvårdar är exempel på viktiga faktorer för enkel och snabb kommunikation.

2.2 Hållbarhet: Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle

Planeringen av den regionala kollektivtrafiken beaktar resandet ur ett socialt, jämställdhets och icke-diskriminerande perspektiv. Den allmänna kollektivtrafiken ska vara tillgänglig och trygg för alla resenärsgupper.

Ingen diskrimineras från att resa kollektivt. Däremot kan inte all linjelagd kollektivtrafik¹¹ anpassas för alla. Den särskilda persontrafiken kompletterar den allmänna kollektivtrafiken för personer med särskilda behov. Den linjelagda kollektivtrafiken kombinerad med anropsstyrd trafik och särskild kollektivtrafik ger en grundläggande tillgänglighet och trafikförsörjning i hela länet.

Att öka tillgängligheten i kollektivtrafiken bidrar till att göra den inkluderande och användarvänlig för alla resenärer oavsett funktionsförmåga. På så sätt bidrar insatserna till att göra kollektivtrafiken till ett mer attraktivt resealternativ.

Kollektivtrafiken i Västernorrland ska vara tillgänglig utifrån fyra perspektiv: fysisk tillgänglighet, social tillgänglighet, tillgänglig information samt geografisk tillgänglighet.¹² Åtgärder inom ramen för dessa fyra perspektiv beskrivs i bilaga D.

Kollektivtrafiken är socialt inkluderande¹³ vilket bland annat kan handla om att trafikera områden som inte alltid är ekonomiskt bärande och att vi kan erbjuda ett produktutbud som är relevant och som alla kan ta del av och förstå. En busslinje kan vara ekonomiskt försvarbar ur ett samhällsperspektiv trots ett lågt resande. En relevant kollektivtrafik påverkar människors möjlighet till sysselsättning. Därför går det inte endast att mäta antalet resande och kostnaden för kollektivtrafik för att värdera kollektivtrafikens samhällsnytta. Däremot är det hela tiden viktigt att värdera alternativa lösningar som kan vara mer kostnadseffektiva men ändå fylla samma behov. Tillsammans med våra medlemmar konsekvensbeskriver vi åtgärder i kollektivtrafiken ur ett socialt perspektiv.

Resenärer ska bemötas på ett serviceinriktat och respektfullt av de som arbetar inom kollektivtrafiken och kollektivtrafiken ska vara trygg. Genom samverkan med offentliga aktörer bidrar vi till en tryggare miljö i och omkring kollektivtrafiken.

Infrastrukturåtgärder stärker kollektivtrafiken. För att maximera effekten ska åtgärderna identifieras i ett tidigt skede tillsammans med trafikföretag, Trafikverket och kommunerna.

Vi arbetar med att skapa en kollektivtrafik som minimerar negativ miljöpåverkan och satsar på fossilfria och energieffektiva drivmedel. Vår strävan är en helt fossilfri linjelagd kollektivtrafik och en SÄKO-trafik som till 50 procent drivs med fossilfria drivmedel.¹⁴

¹¹ Kollektivtrafik som körs enligt förutbestämd tidtabell.

¹² Fysiskt tillgänglighet = anpassning av fordon och infrastruktur med hänsyn till personer med olika funktionsnedsättningar. Social tillgänglighet = bemötande samt anpassning av miljöer som bidrar till inkludering och trygghet för alla människor. Tillgänglig information = information som anpassas utifrån funktionsnedsättningar, läsförmåga och språkkunskaper. Geografisk tillgänglighet = tillgänglighet utifrån ett geografiskt perspektiv samt ett tidsperspektiv (närhet och utbud).

¹³ Med social inkludering menas att människor kan ta del av viktiga samhällsfunktioner oavsett ekonomiska, fysiska eller psykiska förutsättningar.

¹⁴ Fördjupning kring miljökrav kommer att tas upp i detta dokumentets kommande revidering.

Delmål 3: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030:

- Alla barn upp till 19 år i länet erbjuds ett gemensamt och kraftigt reducerat periodkort som är giltigt i hela länet i linjelagd buss- och tågtrafik.
- Väl fungerande digitala system och kanaler ger resenären ökad frihet att planera, betala och genomföra resor med kollektivtrafiken efter sina egna förutsättningar.
- Resenärer över 80 år reser avgiftsfritt i den linjelagda busstrafiken i hela länet.
- Resenärer med färdtjänsttillstånd reser avgiftsfritt i den linjelagda busstrafiken i hela länet.
- Resenärer med barn i vagn reser avgiftsfritt i den linjelagda busstrafiken i hela länet.
- Fler har möjlighet att göra sina sjukresor och färdtjänstresor med den linjelagda kollektivtrafiken. En högre grad av samordning innebär att andelen ensamåkande vid färdtjänst- och sjukresor minskar.

Delmål 4: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030:

- Tekniska system som realtidssystem, audiell och visuell information underlättar resan och ger ökad tillgänglighet i all trafik.
- Vi samverkar kring tekniska system med andra kollektivtrafikmyndigheter för att säkerställa tillgänglighet för funktionshindrade.
- Den regionala tågtrafiken är fullt tillgänglig. (se definition bilaga D)
- Tåortstrafiken i Sundsvall och Örnsköldsvik är fullt tillgänglig i enlighet med fastställda prioriteringsnivåer (se avsnitt 4.1).
- Vi har lättillgänglig och tydlig information om hur man reser och nivån av tillgänglighet vilket gör det enklare att både planera och genomföra en resa i kollektivtrafiken.
- Prioriterade stråk¹⁵ i den regionala kollektivtrafiken är fullt tillgänglighetsanpassade i enlighet med fastställda prioriteringsnivåer (se avsnitt 4.1).

Delmål 5: Minskad negativ miljöpåverkan

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030:

- Det kollektiva resandet ska öka med 1 procent årligen fram till år 2030. Varje resa som görs med kollektivtrafik istället för med bil är positivt för miljön och miljöeffekterna marknadsförs i arbetet med att få andelen bilresor att minska.
- Företag erbjuds ett välfungerande koncept för att kunna använda kollektivtrafiken för tjänsteresor inom och i anslutning till länet.
- Fordonens storlek anpassas efter transportens behov vilket leder till minskad total energianvändning i kollektivtrafiken.

¹⁵ Hållplatser med minst 20 påstigande per dag i de prioriterade stråken.

- Omställning till fossilfria drivmedel inom all kollektivtrafik är genomförd. En omställning behöver ske för att nå det nationella målet om minskade utsläpp av växthusgaser med 70 procent i transportsektorn fram till år 2030.
- Fler har möjlighet att göra sina sjukresor i den linjelagda kollektivtrafiken och fler resenärer flyttas över från ensamåkande sjuk- och färdtjänstresor till en högre grad av samordning. Högre grad av samordning är möjlig eftersom den centrala bedömningen av sjukresor flyttats över till kommunalförbundet.

Delmål 6: Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030:

- Åtgärder i trafiken kombineras med strategisk marknadsföring för att skapa beteendeförändringar vilket leder till ökat nyttjande av kollektivtrafikutbudet. Biljettintäkter säkerställs genom korrekt biljettering och kontinuerliga biljettkontroller.
- Kollektivtrafiken bedrivs utifrån de behov som finns. Turer och linjer med lågt resande och låg resandepotential prioriteras bort och ersätts med anropsstyrd trafik. Lågt resande definieras som linjelagd kollektivtrafik med i genomsnitt färre än fem resenärer/tur under vanlig arbetsvecka.
- Vi har en god budgetföljsamhet där vi strävar efter minsta möjliga avvikelse mellan budget och utfall.
- Vid budgetavvikelse upprättar vi en handlingsplan med åtgärder
- Upphandling och handläggning har överlåtits från medlemmarna till kommunalförbundet vilket ger en ökad samordning i den särskilda persontrafiken.
- Kommunalförbundet har en god kompetens och tillgång till resurser vid upphandling.
- För att nödvändiga åtgärder ska identifieras i ett tidigt stadium planeras kollektivtrafiken i nära samverkan med Trafikverket, medlemmarna och trafikföretagen.

2.3 Tillväxt: Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner

En väl fungerande kompetensförsörjning beror av tillgången till bostäder, en väl utbyggd infrastruktur och goda pendlingsmöjligheter. Dessa faktorer ökar förutsättningarna för att skapa attraktiva regioner där konkurrenskraftiga företag kan och vill verka. Kollektivtrafiken spelar en viktig roll för integreringen av arbetsmarknadsregioner. Förbättrad kollektivtrafik i form av kortare restider, ökad turtäthet eller fler linjer medför ökad tillgänglighet till arbetsplatser, lärosäten och service. En ökad rörlighet på arbetsmarknaderna och bättre kompetensförsörjning stärker företagens och offentliga sektorns möjligheter att hitta lämplig arbetskraft.

Kollektivtrafiken ger möjligheter till arbetspendling och arbetsresor. Arbetspendlare har tillgång till goda regionala pendlingsmöjligheter vilket gör att de känner sig trygga med att ta ett arbete på en annan ort. Därigenom skapas bättre förutsättningar för regionens utveckling. Möjligheterna till arbetsresor med kollektivtrafik marknadsförs och genom riktat arbete mot företag och organisationer ökar andelen tjänsteresor med kollektivtrafik.

Arbetsmarknadsregioner är inte alltid förenliga med administrativa gränser och för resenären är det viktigt att ta sig från en ort till en annan, inte vem som bedriver trafiken. Kommunalförbundet skapar samverkan med angränsande län och strävar mot enhetliga regelverk.

Att skapa goda pendlingsmöjligheter förutsätter en ändamålsenlig infrastruktur. Kommunalförbundet deltar i arbetet för infrastrukturförändringar som underlättar och förbättrar det kollektiva resandet i länet.

Delmål 7: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk¹⁶

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030:

- Den linjelagda kollektivtrafiken ska tidsmässigt konkurrera med bilen i de prioriterade stråken.
- För tågtrafikens del ska vi fram till år 2030 verka för att hålla en hastighet som möjliggör snabba restider med tåg än med bil.
- Åtgärder som leder till minskad restid på Mittbanan skapar kortare restid på sträckan Östersund – Sundsvall till två timmar och skapar förutsättningar för ökat resande.
- Dubbelspår på Ostkustbanan är en förutsättning för en utökad arbetsmarknadsregion kring Sundsvall och minskade restider inom länet mellan Hämsand – Sundsvall.
- Persontrafik på norra Ådalsbanan skapar nya resmöjligheter och bidrar till regionens tillväxt.
- Bytespunkter i starka- och medelstarka stråk och trafikområden har hög kvalitet avseende tillgänglighet, information och komfort.

Delmål 8: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030:

- Vi samverkar med angränsande län kring produktutbud, teknikutveckling och kommunikation.
- Gemensamma biljett- och betalsystem med öppna gränssnitt och öppen data har undanröjt tekniska hinder för resande över länsgränser.
- Genom biljettsamverkan med andra kollektivtrafikaktörer utanför Din Tur och Norrtåg AB ökar antalet resmöjligheter.
- Vi har en kunddriven teknikutveckling där vi i upphandling av tekniska system strävar efter gränslösa tekniska lösningar, öppna gränssnitt och öppen data.
- Genom en ökad samverkan mellan näringsliv och civilsamhället identifieras möjliga lösningar för att utveckla tillgängligheten till besöksnäringen.

¹⁶ För definitioner av prioriterade stråk se kapitel 4.

2.4 Medarbetare: Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång

Tydliga roller och rätt förutsättningar ger en hållbar arbetsmiljö. En arbetsmiljö som främjar hälsa bidrar till att verksamhetens mål nås. Vi strävar efter ett aktivt medarbetarskap där medarbetarna tar ett eget ansvar för verksamhetens utveckling.

Delmål 9: Målen är välkända för våra medarbetare

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030:

- Målen i trafikförsörjningsprogrammet är vägledande för kommunalförbundet och dess medlemmar.
- Vi har en verksamhetsplan som leder till uppfyllnad av de övergripande målen.

Delmål 10: Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten

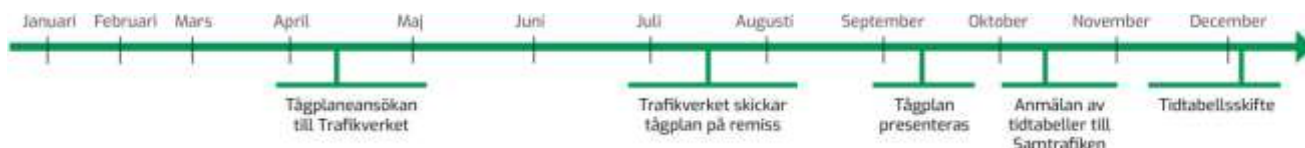
Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030:

- Kommunalförbundet är en attraktiv arbetsgivare. Genom att erbjuda stimulerande och utvecklande arbetsuppgifter, god arbetsmiljö, kompetensutveckling, flexibla arbetsvillkor och friskvård kan vi rekrytera och behålla medarbetare med hög kompetens.
- Förväntningarna på kommunalförbundet ska balanseras mot tilldelade resurser.
- Beredning före beslut gör att medarbetarna kan leverera ett resultat av hög kvalitet.
- Medarbetarna ska utrustas med de tekniska lösningar som arbetsuppgifterna kräver och myndigheten ska verka för en flexibel och mobil kontorslösning.
- Kommunalförbundet ska underlätta kollektivt arbetspendlande.

4. Planeringsförutsättningar för kollektivtrafik i Västernorrlands län

Hela Europas transportsystem hänger ihop och därför finns det tydliga hålltider i planeringsåret som kommunalförbundet måste förhålla sig till. Först planeras det europeiska stomlinjenätet för tågtrafik och därefter planeras det nationella stomlinjenätet. Utifrån det nationella stomlinjenätet får den regionala tågtrafiken tider på järnvägen vilket sedan är grunden för planeringen av den regionala busstrafiken. Den regionala busstrafiken planeras även utifrån de kommunala och regionala transportbehoven inom länet.

Figur 5: Kollektivtrafikens planeringsförutsättningar



Den regionala kollektivtrafiken ger möjligheter till arbetspendling och arbetsresor. Arbetspendlare har tillgång till goda regionala pendlingsmöjligheter vilket gör att de känner sig trygga med att ta ett arbete på en annan ort. Därigenom skapas bättre förutsättningar för regionens utveckling. Möjligheterna till arbetsresor med kollektivtrafik marknadsförs och genom riktat arbete mot företag och organisationer ökar andelen tjänsteresor med kollektivtrafik.

Arbetsmarknadsregioner är inte förenliga med administrativa gränser och för resenären är det viktigt att ta sig från en ort till en annan, inte vem som bedriver trafiken. Kommunalförbundet samverkar med angränsande län och strävar mot enhetliga regelverk.

Att skapa goda pendlingsmöjligheter förutsätter en ändamålsenlig infrastruktur. Kommunalförbundet deltar i arbetet för infrastrukturförändringar som underlättar och förbättrar det kollektiva resandet i länet.

Som stöd för samordningen med andra aktörer för att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar i Västernorrland krävs en prioriteringsordning för utvecklingsarbetet.

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.

4.1 Prioriterade stråk och trafikområden

I Västernorrland har vi valt att dela upp prioriterade stråk och trafikområden i starka- och medelstarka stråk/trafikområden. Prioriteringen lägger grunden till vilket trafikutbud och vilken tillgänglighetsnivå som ska finnas på respektive sträcka/trafikområde senast år 2030. Uppdelningen grundar sig på befintlig arbets- och studiependling samt potentialen för pendling med kollektivtrafik mellan länets kommuncentra. Möjligheten att resa kollektivt på restider som kan konkurrera med restider med bil är också en viktig faktor. Nedan följer beskrivning av de olika nivåerna samt listor på stråkens och trafikområdenas trafikutbud.

4.1.1 Starka stråk

De stråk som bedöms ha störst resandepotential sträcker sig mellan Umeå i norr och Hudiksvall i söder. Utmed stråket ligger länets största befolkningscentra, arbetsmarknader och universitet. De starka stråken ska ha ett attraktivt utbud av trafik som möjliggör arbetspendling/studiependling, samhällsbetalda resor och fritidsresor. Tillgänglighetsnivån i de starka stråken ska vara mycket hög. Stråket har idag en kombination av tågtrafik och busstrafik som gör inom- och utomregional pendling möjlig och restiden mellan kommuncentra understiger en timme. Tågtrafiken och resecenter har idag en god tillgänglighet.

En ombyggnad med dubbelspår av ostkustbanan från Härnösand och söderut skulle starkt förbättra möjligheterna till inom- och utomregionalt pendlande och är därför en förutsättning för en utökad arbetsmarknadsregion kring Sundsvall och minskade restider inom länet mellan Härnösand och Sundsvall.

Definition av starka stråk:

- Starka arbetsmarknadsregioner.
- Hög resandepotential (befolkningsmängd).
- Sammanbinder kommuncentra.
- Maximalt 1 timmes pendling mellan kommuncentra med kollektivtrafik.
- Stort antal avgångar vardagar kl. 05.00 – kl. 22.00.
- Helgtrafik kl. 07.00 – 22.00 som medger grundläggande arbetspendling och fritidsresor.
- Full tillgänglighet för resor mellan kommuncentra.
- Full tillgänglighet vid bytespunkter kategori 1 och 2 (se 5. Bytespunkter)

Tabell 6: Kollektivtrafikutbud och infrastruktur i starka stråk

Sträcka:	Infrastruktur:	Busslinjer:	Tågtrafik:
Sundsvall-Timrå-Härnösand	E4/järnväg	120, 201, 98, 100, 611	Norrtåg, SJ
Härnösand-Kramfors-Örnsköldsvik	E4/Rv90/järnväg	50, 90, 98, 100	Norrtåg, SJ
Örnsköldsvik-Umeå	E4/järnväg	100	Norrtåg, SJ
Hudiksvall-Sundsvall	E4/järnväg	329, 98, 100	Norrtåg, SJ, X-trafik
Matfors-Sundsvall	E14/järnväg	141, 142, 191	-

4.1.2 Starka trafikområden

Stadstrafiken i två av våra städer bedöms ha en mycket hög potential för kollektivt resande. I dessa städer ska det finnas ett attraktivt utbud av trafik som möjliggör arbetspendling/studiependling, samhällsbetalda resor och fritidsresor. Tillgängligheten i dessa trafikområden ska vara mycket hög.

Definitioner för starka trafikområden:

- Mycket hög resandepotential.
- Attraktiva restidskvoter för kollektivtrafik kontra bil
- Stort antal avgångar vardagar 05:00 – 22:00
- Helgtrafik 07:00-22:00 som möjliggör grundläggande arbetspendling och fritidsresor
- Nattrafik
- Full tillgänglighet

Tabell 7: Stadstrafik i Sundsvall och Örnsköldsvik

Område:	Busslinjer:
Sundsvalls stadstrafik (stomlinjer)	1 - 5
Örnsköldsviks stadstrafik	401 - 410

4.1.3 Medelstarka stråk

Sträckan Sollefteå – Kramfors trafikeras med buss. Sträckan har ett stort antal avgångar och möjliggör arbets- och studiependling med en restid som understiger en timme. Befolkningsmängd och arbetsmarknadspotential ger relativt sett en lägre resandepotential. Stråket är viktigt för arbets- och studiependling mellan kommuncentra och ger möjlighet till fortsatt resa på det starka stråket.

Persontrafik på norra Ådalsbanan skulle stärka stråket och bidra till regionens tillväxt.

Sträckan Ånge – Sundsvall trafikeras med både tåg och buss. Restiden mellan kommuncentra överstiger 1 timme. Då sträckan trafikeras med tåg erbjuder det ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Bussen är ett viktigt komplement till tåget för att skapa möjlighet till pendling från Ånge och orterna efter väg E45 till Sundsvall. Åtgärder för att minska pendlingstiden mellan Ånge och Sundsvall till högst en timme skulle göra ökad arbetspendling med kollektivtrafik mer attraktiv.

Stråken har en lägre prioritet för tillgänglighetsanpassning av hållplatser och bytespunkter jämfört med de starka stråken.

Medelstarka stråk:

- Hög resandepotential.
- Attraktiva restidskvoter för kollektivtrafik kontra bil
- Maximalt 1 timmes pendling mellan kommuncentra¹⁷
- Helgtrafik
- Full tillgänglighet för resor mellan kommuncentra

Tabell 8: Kollektivtrafikutbud och infrastruktur i medelstarka stråk

Sträcka:	Infrastruktur:	Busslinjer:	Tågtrafik:
Kramfors - Sollefteå	RV90/järnväg	90, 98	-
Ånge – Matfors - Sundsvall	E14/järnväg	191	Norrtåg

4.2 Grundläggande trafik

All övrig linjelagd trafik i länet går under benämningen grundläggande trafik. Den omfattar såväl regionala linjer, landsortstrafik som stadstrafik. Utbudet varierar beroende av resandepotentialen i det specifika området. Tillgänglighetsnivån för den grundläggande trafiken är generellt lägre än för prioriterad trafik men varierar mellan områden och kommuner.

För den grundläggande trafiken ska särskilt beaktas trafiksäkerheten på busshållplatser som används av skolbarn och inte prioriteras genom tillgänglighetsanpassningar. För dessa hållplatser ska en särskild kartläggning och prioritering genomföras med fokus på förbättringar av trafiksäkerhet. Regionala medel avsätts för trafiksäkerhetsanpassningar av hållplatser.

¹⁷ Restid om en timme mellan Ånge och Sundsvall uppnås inte idag men är ett långsiktigt infrastrukturellt mål för projekt Mittstråket.

Tabell 9: Busslinjer i den grundläggande trafiken

Område/sträcka:	Busslinjer:
Östersund-Sollefteå-Örnsköldsvik	40
Sollefteå-Timrå-Sundsvall	331
Landsortstrafik Ånge kommun	190, 192-199
Landsortstrafik Sundsvalls kommun	28, 30, 121, 123-126, 128, 129, 132-135, 143
Landsortstrafik Timrå kommun	607, 610, 611, 631, 633-636
Landsortstrafik Härnösands kommun	14, 227, 228, 230, 511-513, 516-521
Landsortstrafik Kramfors kommun	202, 211-219, 221, 225-230, 263
Landsortstrafik Sollefteå kommun	39, 41, 211, 214, 215, 225, 312, 313, 315
Landsortstrafik Örnsköldsviks kommun	42, 43, 412, 413, 417, 419, 421, 422, 438, 442
Stadstrafik Sollefteå	45, 62
Övrig stadstrafik Sundsvall	65, 70, 71, 73-76, 78, 80, 81, 84, 85

Tabell 10: Busslinjer i Härnösands och Sollefteås stadstrafik

Område:	Busslinjer:
Härnösands stadstrafik	24, 25, 39, 58, Plus
Sollefteå stadstrafik	45, 62

5. Bytespunkter

En bytespunkt är en hållplats eller station där resenären kan byta mellan olika trafikslag. Byten kan ske mellan olika kollektivtrafiklinjer (buss och tåg) men även från bil och cykel till kollektivtrafik. Bytespunkter är en förutsättning för en fungerande kollektivtrafik och flera parter delar på ansvaret för dem. Kommunalförbundet ansvarar för och säkerställer att det finns bytespunkter utmed de regionala kollektivtrafikstråken. Trafikverket finansierar och ansvarar för markarbete, plattform inklusive ledstråk, kontrastmarkering, yta för cykelparkering och vägen till och från hållplats på statligt vägnät. Kommunerna finansierar och ansvarar för väderskydd, snöröjning och drift utmed kommunala vägar.

Bytespunkterna är uppdelade i olika kategorier och redovisas i bilaga E. Nedan presenteras den målbild som finns för samtliga bytespunkter fram till år 2030.

5.1 Kategori 1

I denna kategori ryms större järnvägs- och busstationer i samtliga kommuncentra. Kraven på dessa bytespunkter är höga vad det gäller tillgänglighet och tillgång till information, se specifikation i bilaga D.

5.2 Kategori 2

I denna kategori ryms övriga bytespunkter där byten kan ske mellan olika kollektivtrafiklinjer och där det är fler än 20 påstigande resenärer per dygn. Även övriga järnvägsstationer ligger i kategori 2.

För bytespunkter i kategori 2 är kraven på tillgänglighet och tillgång till information höga men lägre än för kategori 1, se specifikation i bilaga D.

5.3 Kategori 3

I denna kategori återfinns de bytespunkter som har färre än 20 påstigande resenärer per dygn men som ändå är en knutpunkt mellan olika kollektivtrafiklinjer alternativt är en möjlighet att byta från bil eller cykel till buss eller tåg. Kraven på tillgänglighet i kategori 3 är lägre än för kategori 2, se specifikation i bilaga D.

5.4 Målpunkter

En målpunkt är ett viktigt resmål som inte är en utpekad bytespunkt.

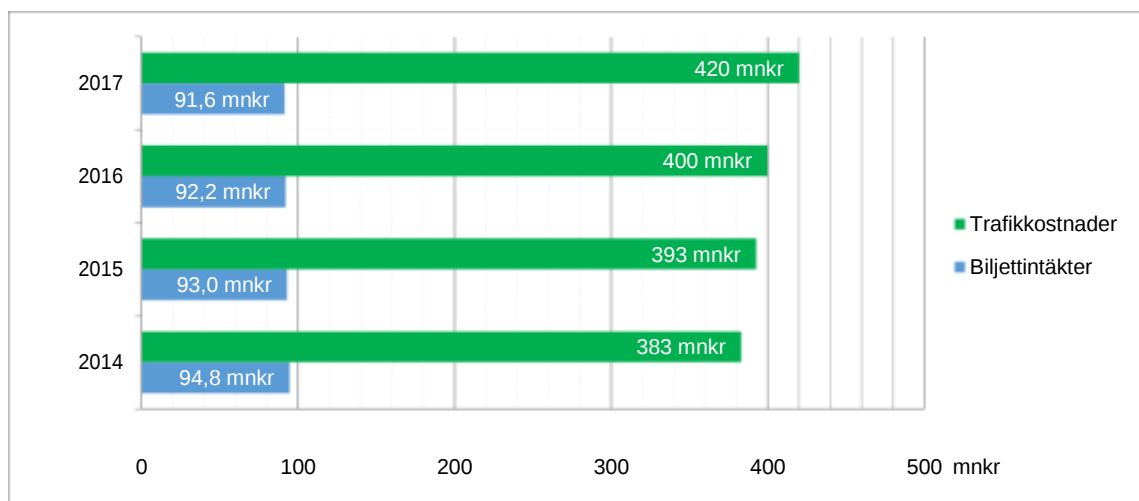
Utvalda målpunkter i länet ska prioriteras utifrån trafikeringsutbud och tillgänglighetsnivå.

6. Intäkts- och kostnadsutveckling

Ansvar för finansiering av länets kollektivtrafik delas mellan kommunalförbundets medlemmar och regleras i samarbetsavtal.

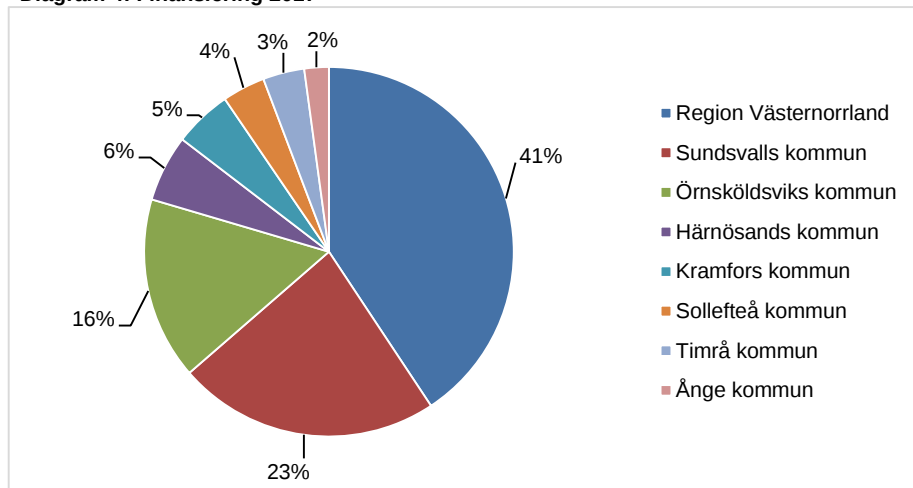
Trafikkostnaderna för den linjelagda busstrafiken har ökat med 20 miljoner kronor till 420 miljoner kronor mellan åren 2016 och 2017. Sett under en fyraårsperiod har kostnaden ökat med 37 miljoner kronor samtidigt som biljettintäkterna har minskat med 0,6 miljoner kronor under samma period.

Diagram 3: Trafikkostnader och biljettintäkter 2014 - 2017



Diagrammet nedan visar hur finansieringen procentuellt fördelades mellan kommunalförbundets medlemmar för 2017 års verksamhet.

Diagram 4: Finansiering 2017

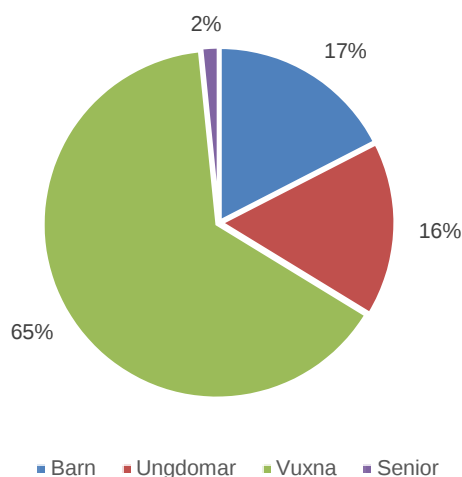


6.1 Intäkter

Kommunalförbundets totala intäktsmassa består av biljettintäkter och övriga intäkter som bland annat omfattar Bussgods och reklamintäkter. Biljettintäkterna justeras årligen genom att produktpriserna räknas upp utifrån KPI (konsumentprisindex). Om KPI är negativt uteblir prisökning.

I diagrammet nedan synliggörs att den största andelen av biljettintäkterna genereras från vuxna resenärer. Barn 0-19 år genererar 17 procent av biljettintäkterna och är den grupp som föreslås få kraftigt subventionerade biljettpriser. Ambitionen att erbjuda personer över 80 år att resa avgiftsfritt i den linjelagda busstrafiken utgör en mindre del av gruppen seniorer. Denna grupp står för en mycket liten del av biljettintäkterna.

Diagram 5: Intäktsfördelning per ålderskategori 2017



I följande tabell synliggörs förändringen av biljettintäkterna i de olika avtalsområdena.

Biljettintäkterna har minskat från 94,7 miljoner kronor 2014 till 91,6 miljoner kronor 2017. Intäkterna förväntas fortsätta minska till följd av beslut om subventioner.

Tabell 15: Biljettintäktsutveckling för busstrafiken per avtalsområde 2014-2017 (kronor)

Område	Förändring 2016 -2017	2017	2016	2015	2014
Linje 10	-2 377 233	0	2 377 233	2 419 017	3 066 067
Linje 40 /Tvärflöjten	-130 267	961 029	1 091 296	1 210 492	1 192 495
Höga Kusten	-208 932	1 053 907	1 262 839	1 118 739	904 881
Sollefteå	-195 101	2 468 902	2 664 003	2 428 488	2 274 730
Örnsköldsvik tätort	-1 186 846	6 258 937	7 445 783	7 693 110	7 660 317
Husum	-224 208	1 265 606	1 489 814	1 440 933	1 386 767
Bredbyn	-159 840	1 644 036	1 803 876	1 888 267	1 816 541
Köpmanholmen	20 605	1 408 957	1 388 352	1 444 156	1 567 333
Härnösand	248 761	2 894 102	2 645 341	2 474 995	2 652 266
Sundsvall tätort	-117 900	40 067 933	40 185 832	42 094 671	42 116 704
Nordvästra	-29 241	1 159 914	1 189 154	1 176 207	1 082 210
Timrå/Njurunda	1 118 951	12 874 550	11 755 599	11 333 891	12 751 962
Matfors	495 206	2 370 615	1 875 409	2 045 207	2 103 484

Ådalen	612 467	5 765 232	5 152 765	4 596 062	4 635 316
Ljungandalen	-615 510	1 553 357	2 168 867	2 150 788	1 871 583
Linje 331	-54 287	620 377	674 664	699 308	703 613
Linje 201	1 009 862	8 034 110	7 024 248	6 812 931	6 988 005
Linje 50	1 226 057	1 226 057			
Summa	-567 454	91 627 620	92 195 074	93 027 262	94 74 274

6.2 Kostnader

6.2.1 Busstrafik

Kostnaderna för kollektivtrafiken ökar i Västernorrland och i övriga landet¹⁸. Indexutvecklingen är den främsta orsaken till kostnadsökningen vilket innebär att även utan trafikförändringar bedöms kostnaden för busstrafiken i länet öka tre procent årligen.

Nu gällande trafikavtal för linjelagd busstrafik sträcker sig fram till december år 2022 med två optionsår.

De närmaste åren planeras trafikförändringar främst i Sundsvalls tätort. Förändringarna har föregåtts av en linjenätsanalys. Trafiken i länets tätorter behöver ses över kontinuerligt för att vara relevant och attraktiv för resenärerna. Vissa delar i den regionala trafiken, bland annat mellan Sundsvall och Härnösand, är i behov av en översyn för att nå målet att resurseffektivt öka resandet i prioriterat stråk. Trafikförändringar som medför ökad kilometerproduktion innebär kostnadsökningar.

Tabell 16: Kostnader busstrafik 2013 – 2017, (antal miljoner kronor)

Kostnader (mnkr)	2017	2016	2015	2014	2013
Landsbygdstrafik	245,6	233,6	227,2	226,9	233,2
Tätortstrafik	175,5	163,3	161,8	134,1	107,9
Summa	421,1	396,9	389,0	361,0	341,1

6.2.2 Regional tågtrafik

Resandet med den regionala tågtrafiken utvecklas kraftigt och det finns politiska ambitioner om att den utvecklingen ska fortsätta då tågtrafiken är viktig för länets tillväxt och kompetensförsörjning.

Norrtåg AB har behov av fler tågset för att säkra driften och för att utveckla trafiken i norra Sverige. Den trafikutveckling som kan vara aktuell i Västernorrland på tre till fem års sikt är: Umeå-Örnsköldsvik där en ökad turtäthet är aktuell på grund av stor efterfrågan samt Sundsvall-Östersund-Storlien där en förtätning av trafiken är aktuell som följd av regionens starka utveckling.

De totala kostnaderna för tågtrafiken i de fyra norrlandslänen budgeteras till drygt 140 miljoner kronor år 2018. Kostnaderna fördelas på samtliga ägare och Västernorrland bekostar 34,6 procent av Norrtåg ABs totala kostnader vilket motsvarar 46,4 miljoner kronor.

Tågtrafiken beräknas med en årlig kostnadsökning med 5 procent vilket motsvarar cirka 2 miljoner kronor per år för Västernorrland.

Tabell 17: Prognostiserad kostnadsutveckling för tågtrafiken till och med år 2021

Kostnader, mnkr	Utfall 2017	Budget 2018	Budget 2019	Plan 2020	Plan 2021
Tågtrafik	36,6	46,4	48,2	50,6	53,1

¹⁸ Öppna jämförelser 2016

Kostnadsutvecklingen efter år 2021 är svår att förutse med hänsyn till vilken fordonsstrategi som länen gemensamt tar. Det finns en ambition att anskaffa fler ERTMS utrustade fordon för att kunna förtäta trafik i framtiden.

Totalt uppgick det statliga bidraget tillsammans med fordonstödet till 71 miljoner kronor år 2017. För 2018 förväntas bidraget uppgå till 63,2 miljoner kronor och för år 2019 till 55,7 miljoner kronor. Efter år 2021 ska delar av det statliga stödet omförhandlas och utfallet av de förhandlingarna är idag svåra att förutse.

Den upphandlade tågtrafiken sträcker sig fram till december år 2025.

6.2.3 Särskild persontrafik

Kostnaderna bedöms öka årligen beroende på en åldrande befolkning med behov av särskilda persontransporter. Kostnaderna påverkas av hur många färdtjänstillstånd som beviljas samt behov och ersättningsnivå för sjukresor.

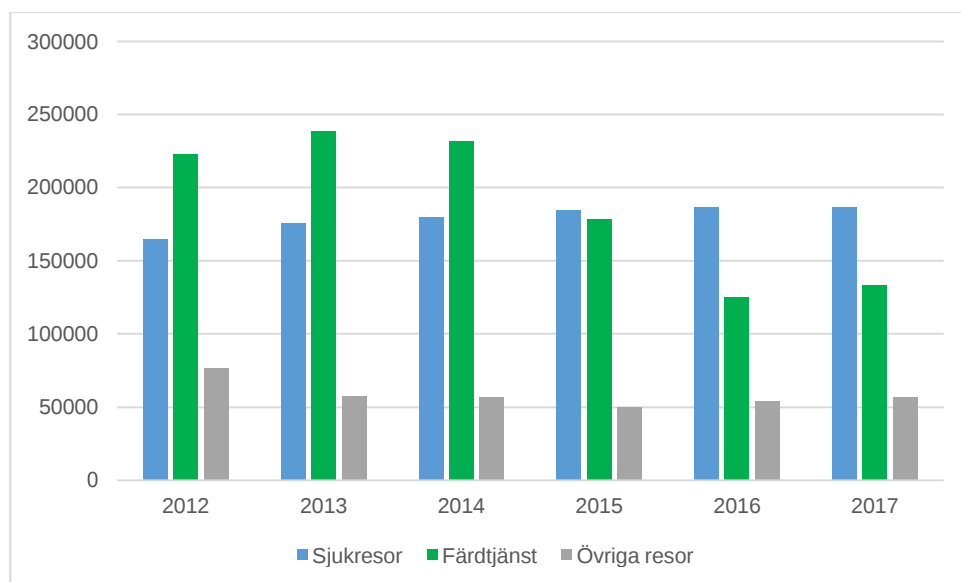
Kommunalförbundets kostnader för sjukresor 2017 uppgår till 67,7 miljoner kronor och för färdtjänst 40,1 miljoner kronor.

Avtalen för de särskilda persontransporterna sträcker sig fram till och med år 2021.

Kommunalförbundet har uppdrag att samordna resor i den särskilda persontrafiken. En samordnad resa är när flera resenärer åker i samma fordon på hela eller del av sträckan. När en kommun inte överlåter upphandling av färdtjänstresor till kommunalförbundet innebär det att möjligheten till samordning av sjukresor och färdtjänst uteblir. Det medför att kostnaderna för både kommuner och Region Västernorrland ökar.

Diagrammet nedan visar hur antalet färdtjänstresor och sjukresor möjliga att samordna har utvecklats sedan år 2012. Under år 2015 skedde ett trendbrott då Sundsvalls kommun upphandlade färdtjänst.

Diagram 6: Antal resor i särskild persontrafik möjliga att samordna för kommunalförbundet



6.2.4 Index

Kostnader och biljettpriser justeras årligen efter förutbestämd indexmodell. I nuvarande trafikavtal, både inom de särskilda persontransporterna och i den linjelagda trafiken, regleras hur index ska beräknas.

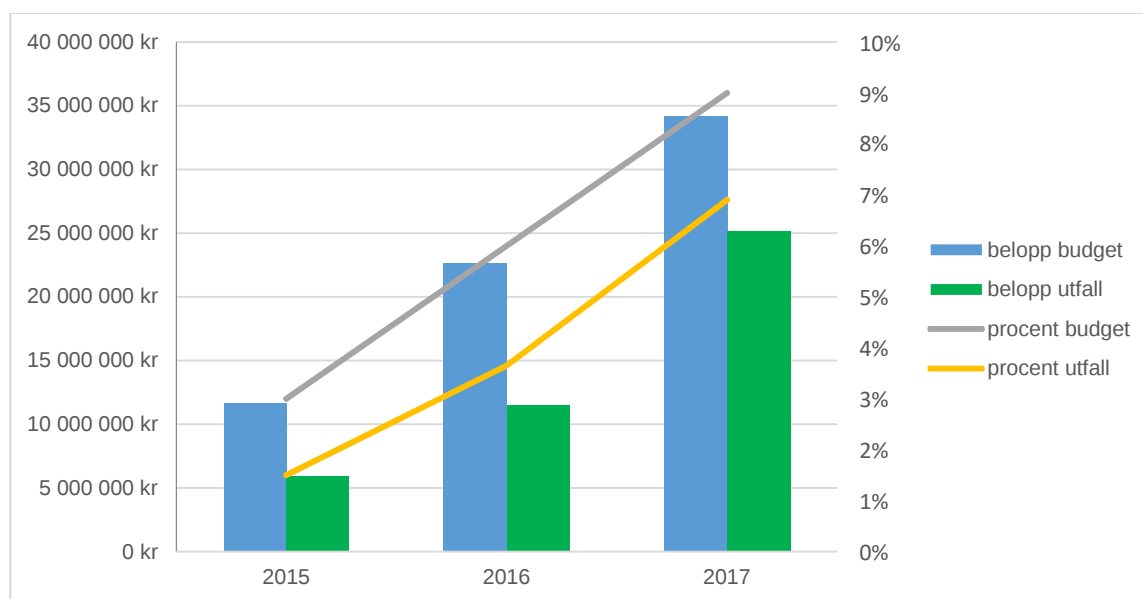
Tabell 18: Förteckning över de index som ligger till grund för årliga kostnads- och prisjusteringar

Index	(%)
Trafikkostnader (AKI, PPI/HVO, ITPI, KPI, STIBOR 3M)	Ca 3,0
Taxi-index	Ca 2,0
Biljettintäkter (KPI)	Ca 2,0

Den totala kostnadsökningen för den upphandlade busstrafiken mellan åren 2015-2017 uppgår till 32,1 miljoner kronor varav indexuppräknings utgör 19,3 miljoner kronor.

Indexmodellen består bland annat av; AKI (arbetskostnadsindex), HVO (index för hydrerad vegetabilisk olja), KPI (konsumentprisindex), ITPI 29-30 (prisindex för inhemsk tillgång) samt PPI (oljeprisindex). Indexförändringen från basåret 2013 till och med 2017 är 6,4 procent. Då budget för trafik kostnaderna räknas upp med index på tre procent årligen innebär det en uppräknings med 9 procent till och med 2017. Kostnaden för index är 25 miljoner kronor för 2017 jämfört med en budget om 34 miljoner kronor.

Diagram 7: Indexutveckling budget och utfall 2015-2017



6.2.5 Incitament

I Västernorrland har vi fram till år 2022 två typer av incitamentavtal för den linjelagda busstrafiken. De avser insatser för minskad miljöpåverkan och ökat antal resenärer. Syftet med incitamentsavtalen är att skapa drivkraft för trafikföretagen att vidta åtgärder i trafiken som leder till ökat resande eller främjar minskad användning av fossila drivmedel.

Fem trafikområden har resandeincitamentsavtal. Det innebär att utifrån förändringen av antalet resor jämfört med basåret (2015) erhåller trafikföretagen ett resandeincitament. Incitamentet är konstruerat på ett sådant sätt att det inte ska överstiga de biljettintäkter som en resandeökning innebär. En resandeminskning innebär en minskad ersättning till trafikföretaget. När resandeökningen beror på

kraftigt subventionerade biljettpriser medför ett resandeincitamentsavtal ökade kostnader.

6.2.6 Administrativa kostnader

De administrativa kostnaderna för kommunalförbundet utgörs i huvudsak av kostnader för personal, IT, marknadsföring och biljettmaskiner. Mellan åren 2014 och 2017 har de administrativa kostnaderna ökat med 10 miljoner. Under åren 2013 och 2014 genomfördes den nu gällande upphandlingen av den linjelagda trafiken med höga uppstartskostnader.

Tabell 19: Förändring av administrativa kostnader åren 2013-2017

Belopp (mnkr)	2017	2016	2015	2014	2013
Administrativa kostnader	52,4	49,5	46,7	49,3	42,4

Kommunalförbundets ambitionshöjning inom främst strategisk kollektivtrafikplanering, fördjupad analys och ökad tillgänglighet medför ett ökat resursbehov. De stödsystem som används för biljettering, trafikanalys, ekonomistyrning och HR är eftersatta och i stort behov av att uppdateras för att utarbeta relevanta analyser och rapporter samt för att minska den tekniska sårbarheten. För det krävs investeringsmedel.

Tillsammans med norrlandslänen i Norrtågssamarbetet arbetar kommunalförbundet för biljett- och betallösningar som är gränsöverskridande med öppen data för att möta framtidens behov av ett enkelt produktutbud och tillförlitlig resandestatistik. Ett nytt leverantörsberoende system förväntas leda till högre frihetsgrader och lägre kostnader. Ett nytt system bör vara färdigställt innan nästa trafikupphandling.

Trafikavtalen för den linjelagda busstrafiken löper ut år 2022 (med två optionsår) och för den särskilda persontrafiken 2021. Detta medför att arbetet med nästa upphandling kommer att starta under 2018. Dessa upphandlingar kommer att kräva stora resurser.

6.3 Åtgärder för att främja en resurseffektiv kollektivtrafik

Priserna för kommunalförbundets produkter räknas årligen upp enligt KPI. Kostnaderna i trafikavtalen räknas upp utifrån indexmodeller. För att reducera gapet mellan kostnader och biljettintäkter krävs insatser för att öka antalet betalande resenärer eller beslut om att höja priserna i paritet med kostnadsutvecklingen. Utöver dessa insatser finns ett antal åtgärder för att öka intäkterna och hålla kostnaderna nere.

Det är viktigt att hitta en balans mellan målen i trafikförsörjningsprogrammet. Delmålen under resenär och tillväxt om att resurseffektivt öka det kollektiva resandet och erbjuda fler resmöjligheter kan antas leda till högre kostnader. Samtidigt finns utmaningen under hållbarhet att kollektivtrafiken ska bidra till social inkludering vilket kan tala för ökad subventionsgrad.

I Västernorrland väljer vi att bland annat subventionera resandet för barn vilket sannolikt kommer att leda till ökat resande och bättre förutsättningar för social inkludering men också till högre kostnader. Ett enhetligt produktutbud för barn minskar de administrativa kostnaderna för IT, marknadsföring och ekonomi.

De positiva effekterna av att erbjuda resenärer över 80 år, resenärer i rullstol och resenärer med barn i vagn möjlighet till avgiftsfritt resande överväger förluster av intäkter för dessa resenärer. Behovet av att investera i viseringslösning även för den bakre ingången i buss kan anstå till kommande upphandling och därmed minskar investeringsbehovet.

En resurseffektiv kollektivtrafik med fokus på prioriterade stråk kräver väl underbyggda analyser och beslut för att avveckla turer med lågt resande. Dessa åtgärder leder till kostnadsbesparingar men kan också skapa utrymme för utökad trafik i prioriterade stråk.

Genom investeringar i infotainmentsystem och andra kommunikationsytor ombord på buss kan reklamintäkterna öka.

Över 90 procent av kommunalförbundets kostnader ligger på trafikproduktion och är reglerade i trafikavtal. Därför är upphandlingsprocessen helt avgörande för den framtida kostnadsutvecklingen för kollektivtrafiken. På många håll i Sverige är anbuderna få och priserna höga och det kan mycket väl bli scenariot även i Västernorrland. Under åren 2018 till 2022 kommer många stora bussupphandlingar att ske vilket kan leda till att förhållandevis små områden som Västernorrland inte får tillräckligt många anbud. Dialog med trafikföretag och tydlighet i förfrågningsunderlaget kan bidra till anbuderna blir tillräckligt många och relevanta. Att arbeta för att jämma ut resandet över dagen och komplettera med anropsstyrd trafik med små fordon kommer att vara viktiga insatser för att sänka kostnaderna.

En viktig åtgärd för att hålla nere kostnadsutvecklingen för den särskilda persontrafiken är att i så hög utsträckning som möjligt samordna dessa resor. Om kommunalförbundets medlemmar även fortsättningsvis överlåter upphandling av färdtjänst och sjukresor till myndigheten så kommer andelen resor som är möjliga att samordna att fortsätta öka och därmed den möjliga kostnadsbesparingen.

Regionen har uttryckt intresse för att flytta över handläggning av sjukresor till Din Tur kundcenter. Vid en eventuell överflyttning av bedömningen av sjukresor från regionen uppskattas kostnaden minska då fler resor flyttas över till den allmänna kollektivtrafiken.

Projektfinansiering kan vara aktuellt för att utveckla olika områden inom till exempel digitalisering, systemutveckling och analys.

BILAGOR

A.Trafikutbud

Bilagan omfattar det bedömda behovet av linjelagd kollektivtrafik i Västernorrlands län för perioden fram till 2022, särskild persontrafik fram till 2021 samt regional tågtrafik fram till 2026. Behovet efter ovan angivna årtal definieras inför kommande upphandlingar avseende de olika trafikslagen.

A.1 Regional kollektivtrafik

Lag (2010:1065) om kollektivtrafik definierar regional kollektivtrafik som sådan kollektivtrafik som äger rum inom ett län. Det kan också handla om kollektivtrafik som sträcker sig över flera län, om trafikutbudet huvudsakligen är ägnat att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande, och att det med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser det behovet.

Den regionala kollektivtrafiken i Västernorrlands kollektivtrafiksystem består av interregional buss- och tågtrafik, regional buss- och tågtrafik, anropsstyrd trafik, skoltrafik, särskild persontrafik och kommersiell buss- och tågtrafik. Alla delar är viktiga för att uppnå ett utvecklat och sammanhållet transportsystem som ger fullgod service åt länets samtliga medborgare.

Interregional buss- och tågtrafik

Den upphandlade interregionala trafiken erbjuder vardaglig pendling över länsgränserna. Den interregionala trafiken består i huvudsak av tågtrafik, men även bussar passerar länsgränserna och är en viktig del av människors vardagsresande.

För att den interregionala trafiken ska fungera smidigt, med resenären i fokus, krävs ett gott samarbete med de angränsande länens kollektivtrafikmyndigheter.

Tabell 20: Interregional kollektivtrafik i Västernorrlands län

Sträcka	Trafikslag	Linje	Antalet turer
Sundsvall – Hudiksvall	Buss	L 329	10
Sundsvall – Hudiksvall	Tåg		7
Sundsvall – Östersund	Tåg	42	9
Sundsvall - Umeå	Buss	100	2
Sundsvall - Umeå	Tåg		11
Sundsvall - Stockholm	Buss	100	2
Sundsvall – Stockholm	Tåg		10
Örnsköldsvik – Umeå	Tåg	35	15
Sollefteå – Östersund	Buss	L 40	4

Regional busstrafik

Den regionala busstrafiken upphandlas av kommunalförbundet under varumärket Din Tur. Busstrafiken är upphandlad i 18 trafikområden i nuvarande trafikavtal som sträcker sig fram till 2022 (med möjlighet till två års förlängning). Den regionala busstrafiken är uppdelad på tätortstrafik och landsbygdstrafik¹⁹.

¹⁹ Trafikering med buss mellan kommuner eller mellan landsbygd och tätort. Fordonen har högre komfort och stannar vid färre hållplatser än tätortstrafiken.

Figur 7: Avtalsområdesindelning för upphandlad busstrafik i Västernorrlands län*



* Kommun, trafikområde och entreprenör:

Örnsköldsviks kommun

O06 Stadstrafik Örnsköldsvik: *Nobina*
O07 Husum/Björnatrafiken: *Mittbuss*
O08 Anundsjötrafiken: *Mittbuss*
O09 Skorped, Sidensjö, Holmen: *Mittbuss*

Sollefteå kommun

O345 Sollefteåtrafiken: *Mittbuss*

Kramfors kommun

O02 Höga Kustentrafiken: *Mittbuss*
O20 Ådalstrafiken + linje 90: *Mittbuss*
Härnösands kommun
O10/22 Härnösandstrafiken: *Mittbuss*

Timrå kommun

O17/21 Njurunda/Timråtrafiken: *Nobina*

Sundsvalls kommun

O14/15 Stadstrafik Sundsvall: *Nobina*
O16 Nordvästrafiken: *Mittbuss*
O17/21 Njurunda/Timråtrafiken: *Nobina*
O18 Matforsstrafiken: *Nobina*

Ånge kommun

O23 Ljungandalen: *Mittbuss*

Tabell 21: Regional kollektivtrafik med beslut om allmän trafikplikt

Avtalsområde	Stråk	Starttid	Sluttid	Optionsår	Avtalspart
O02	Höga kusten	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O03	Sollefteå stadstrafik	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O04/O05	Sollefteå landsbygd	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O06	Örnsköldsvik tätortstrafik	2014-06-15	2022-12-10	2	Nobina
O07	(Örnsköldsvik) Husum-Björna	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O08	(Örnsköldsvik) Anundsjö	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O09	(Örnsköldsvik) Sidensjö - Bjästa	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O10	Härnösands stadstrafik	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O14/O15	Sundsvalls stadstrafik	2014-06-15	2022-12-10	2	Nobina
O16	(Sundsvall) Nordvästra	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O17/21	Timrå – Njurunda	2014-06-15	2022-12-10	2	Nobina

O18	(Sundsvall) Matfors	2014-06-15	2022-12-10	2	Nobina
O20	Ådalen	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O22	Härnösand landsbygd	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O23	(Ånge) Ljungandalen	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
S3	Östersund - Örensköldsvik	2012-06-17	2018-12-08	2	KR trafik
S4	Sundsvall – Sollefteå	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
S5	Sundsvall – Härnösand	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
S6	Härnösand – Örensköldsvik	2016-12-11	2022-12-10	2	Nobina

Landsbygdstrafiken

Med landsbygdstrafik avses all linjelagd busstrafik som inte är tätortstrafik. I stort sett all landsbygdstrafik upphandlades med trafikstart i juni 2014. Det är endast linje 50, inom avtalsområde S6, som upphandlats senare med trafikstart december 2016.

Tabell 22: Landsbygdstrafik

Avtalsområde	Stråk	Linjer
O02	Höga kusten	216-218, 221, 225-230
O04/O05	Sollefteå landsbygd	39, 41, 312
O07	(Örensköldsvik) Husum-Björna	417, 419
O08	(Örensköldsvik) Anundsjö	42, 43, 438
O09	(Örensköldsvik) Sidensjö – Bjästa	412, 413, 421, 422
O16	(Sundsvall) Nordvästra	28, 30, 132-134
O1721	Timrå – Njurunda	120, 123-126, 128, 129, 609, 611, 630-634, 636
O18	(Sundsvall) Matfors	141, 142, 143
O20	Ådalen	90, 202, 211-215, 219, 263, 521
O22	Härnösand landsbygd	511-513, 516-518, 520
O23	(Ånge) Ljungandalen	190-197, 199
S4	Sundsvall – Sollefteå	331
S5	Sundsvall – Härnösand	201
S6	Härnösand – Örensköldsvik	50

Antalet utbudskilometrar har sedan trafikstart i juni 2014 varit relativt stabil utan några större utökningar eller minskningar. Den största förändringen har gjorts inom avtalsområde S5 och inom Norrtåg AB som ökat med drygt 10 procent. Det beror på öknings på linje 201 som trafikerar mellan Sundsvall och Härnösand.

Tabell 23: Utbudskilometer per avtalsområde, landsbygdstrafiken

Avtalsområde	Förändring i procent	2017	2016	2015	2014
O20	16	1 253 403	1 076 242	1 073 022	1 040 650
S3	-1	564 585	568 271	572 363	568 783
S4	-1	135 195	136 112	136 272	135 489
L 50	-32	503 142	745 269	728 390	824 000
O2	-4	346 263	360 998	360 818	353 767
O4/5	-	445 497	445 010	436 296	442 715
O7	1	418 824	415 722	402 349	399 496
O8	-1	445 655	449 080	447 308	444 368
O9	-1	389 769	395 273	390 772	389 252

O1721	4	1 610 203	1 548 517	1 558 278	773 500
O16	-2	460 450	468 871	464 002	464 174
O18	18	590 555	497 260	484 395	490 000

S5	-1	618 353	623 054	564 607	309 057
O3	1	123 652	122 983	123 434	125 058
O6	-3	958 610	985 166	973 911	911 184
O10	-1	301 772	305 547	311 454	297 104
O22	-1	460 319	464 736	443 659	465 788
O23	-3	615 250	631 437	617 226	647 386
O1415	-	3 278 327	3 291 105	3 258 469	3 213 976

Tätortstrafiken

Med tätortstrafik avses linjelagd busstrafik som trafikerar inom en tätort. I länet har vi tätortstrafik i Sollefteå, Örnsköldsvik, Härnösand och Sundsvall. Tätortstrafiken i Sundsvall är det största trafikområdet avseende både utbudskilometrar och antalet resande. All tätortstrafik upphandlades med trafikstart i juni 2014. Inga större utbudsförändringar har skett sedan trafikstarten.

Tabell 24: Trafikområden och linjer i länet, tätortstrafiken.

Avtalsområde	Sträcka	Linjer
O03	Sollefteå stadstrafik	45, 65
O06	Örnsköldsvik tätortstrafik	1-8, 20-24
O10	Härnösands stadstrafik	14, 24, 25, 39, 58, Plusbussen
O14/O15	Sundsvalls stadstrafik	1- 5, 65, 70-74, 76, 78, 80, 81, 84, 85

Tabell 25: Utbudskilometer per avtalsområde, tätortstrafiken

Avtalsområde	Förändring i procent	2017	2016	2015	2014
O3	1	123 652	122 983	123 434	125 058
O6	-3	958 610	985 166	973 911	911 184
O10	-1	301 772	305 547	311 454	297 104
O1415	-	3 278 327	3 291 105	3 258 469	3 213 976

Regional tågtrafik

Den regionala tågtrafiken i länet bedrivs under varumärket Norrtåg och upphandlas av Norrtåg AB som ägs gemensamt av kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i de fyra nordligaste länen. De fyra landstingen/regionerna i de nordligaste länen finansierar Norrtåg AB. Utbudet i tågtrafiken ökade i och med trafikstart av nya trafikavtal i augusti 2016.

Tabell 26: Antalet turer i tågtrafiken

Bana	Sträcka	Antalet turer
------	---------	---------------

Mittbanan	Sundsvall – Ånge – Östersund	7
Botniabanan	Sundsvall – Örnsköldsvik – Umeå (Örnsköldsvik – Umeå)	9 (14)

Tabell 27: Utbudskilometer per avtalsområde, tågtrafiken

Avtalsområde	Förändring i procent	2017	2016	2015	2014
Norrtåg	6	2 050 160	1 932 934	1 769 000	1 769 000

Anropsstyrd trafik

Med anropsstyrd trafik avses trafik som beställs i förväg och endast avgår om resande finns. Den anropsstyrda trafiken är upphandlad med taxibilar. Syftet med den anropsstyrda trafiken är att erbjuda en grundläggande trafik i områden där den linjelagda busstrafiken har svårt att bära sig ekonomiskt eller att resandet är allt för lågt under vissa tider på dygnet.

Tabell 28: Anropsstyrd trafik i länet per kommun

Kommun	Antal turer	Antal resor	Kostnad
Ånge	1	23	5 093 kr
Sundsvall	13	677	-
Timrå	6	466	103 317 kr
Härnösand	3	374	108 318 kr
Kramfors	10	1214	239 614 kr
Sollefteå	21	642	151 451 kr
Örnsköldsvik	16	2255	541 536 kr

Skoltrafik

Kommunerna är skyldiga att anordna skolskjutsar enligt särskild lagstiftning (Skollagen 4 kap § 7). Kommunalförbundet kan genom medlemmarnas uppdrag och finansiering stödja kommunernas behov av skolskjutsar i sin upphandling av linjelagd trafik för att det ska vara möjligt för andra resenärer att använda skolskjutsarna med Din Turs produktutbud. Prioriteten med dessa turer är kollektivtrafik till och från skolan vilket får till följd att trafiken inte alltid är anpassad efter andra behov som exempelvis arbetspendling eller anslutning till annan regional kollektivtrafik.

Kommersiell trafik

Kollektivtrafiklagen innebär att trafikföretag har rätt att etablera kollektivtrafik på kommersiell grund. Målen i trafikförsörjningsprogrammet avser all regional kollektivtrafik oavsett om trafiken är upphandlad eller kommersiell. Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för att värdera samhällsnyttan och ska besluta om vilken trafik som samhället behöver handla upp för att motsvara invånarnas behov. Kommunalförbundet följer Svensk kollektivtrafiks *Allmän trafikplikt: En vägledning* för att möjliggöra kommersiell trafik i länet.

Västernorrlands län har kommersiell tåg- och busstrafik. Företaget Y-buss trafikerar mellan Sollefteå-Stockholm samt Umeå – Stockholm genom linje 98 och linje 100. SJ trafikerar mellan Umeå – Örnsköldsvik med 4 turer per dag.

Sedan den nya lagen trädde i kraft har kommunalförbundet haft biljettsamverkan med Y-buss. Det innebär att hela Din Turs produktutbud är giltigt ombord på linje 98 och linje 100.

Tabell 29: Kommersiell trafik i Västernorrlands län

Sträcka	Trafikslag	Trafikföretag	Antal avgångar	Biljett-samverkan
Umeå – Stockholm	Buss	Y-buss	2-5 turer/dag	Ja
Umeå – Stockholm	Tåg	SJ	Upp till 5 turer/dag	Nej
Sollefteå – Stockholm	Buss	Y-buss	1-2 turer/dag	Ja
Hemavan – Stockholm	Buss	Vilhelmina Taxi		

I Din Turs nuvarande regionala turutbud är det endast linjen mellan Härnösand och Sundsvall, som har högst självfinansieringsunderlag, som möjligen lämpar sig för kommersiell trafik. Övriga linjer har en så pass hög subventioneringsgrad som inte ger förutsättningar för att drivas kommersiellt. Det kan finnas en kommersiell möjlighet att driva kommersiell trafik mellan Sundsvall- Härnösand och Sundsvall Timrå Airport. Kommunalförbundet kan stödja kommersiella företag med underlag till sin bedömning av sin möjlighet att bedriva trafik. I övrigt kommer kommunalförbundet inte att vidta några åtgärder för att driva kommersiell trafik. På Din Turs hemsida finns information om tillvägagångssätt för att lämna in anmälan om att driva kommersiell trafik.

A.2 Särskild persontrafik

Den särskilda persontrafiken omfattas av färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor samt övriga kommunresor som särskola och resor till och från daglig verksamhet. Den särskilda persontrafiken är ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken för personer med särskilda behov.

Samordningen av den särskilda persontrafiken utförs av Din Tur Kundcenter på uppdrag av kommunalförbundets medlemmar. I och med att Sundsvalls kommun valde att upphandla sina resor bokas endast resorna hos kundcenter medan samordningen av resorna sker hos trafikföretaget som utför resorna. Sollefteå kommun har upphandlat sina resor med trafikstart i augusti 2018. De resorna kommer att bokas och samordnas via Din Tur Kundcenter men när ingen samordning sker med sjukresorna medför det högre kostnader.

I kvalitetsmätningen ANBARO²⁰ mäts kundnöjdheten i länet för både sjukresor och färdtjänst. I sammanfattande betyg angav 90 procent av de tillfrågade att de var nöjda med resan både när det gäller beställning och genomförande. Resultatet är något högre än för riket som helhet där andelen nöjda för samma period låg på 89 procent.

Färdtjänst och riksfärdtjänst

Den särskilda kollektivtrafiken regleras i Lag (1997:736) om färdtjänst och Lag (1997:735) om riksfärdtjänst. Lagarna innebär att kommunerna ansvarar för att anordna färdtjänst åt sina invånare. En kommun kan välja att överlämna det ansvaret till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, vilket Ånge kommun gjorde år 2013 och Timrå kommun gör från juni 2018. I Ånge kommun har antalet tillstånd minskat från 514 i samband med övertagandet till 422 stycken vilket motsvarar 4 procent av befolkningen. Under 2017 genomfördes 5819 färdtjänstresor och 182 riksfärdtjänstresor i Ånge kommun.

I de fall där den färdtjänstberättigade har möjlighet att resa med den allmänna kollektivtrafiken tillsammans med en ledsagare, får ledsagaren följa med kostnadsfritt.

²⁰ Barometern för anropsstyrd trafik.

En kommun ska utifrån de villkor som anges i lagen om riksfärdtjänst lämna ersättning för reskostnader för personer med långvarig funktionsnedsättning. Rätten till riksfärdtjänst prövas vid varje enskilt fall.

Grund för prissättning av färdtjänst och riksfärdtjänst

Färdtjänsttaxan är 1,5 gånger taxan för motsvarande sträcka med den regionala kollektivtrafiken för de kommuner som har överlåtit upphandlingen samt bokning och samordning av färdtjänstresor till kommunalförbundet. Taxan för riksfärdtjänst baseras på Lag (1997:335) om riksfärdtjänst. Ersättning för riksfärdtjänstresa lämnas med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan reskostnaden och egenavgiften. Egenavgiften motsvarar den normala reskostnaden med allmänna färdmedel.

Sjukresor

Grunderna för sjukresor styrs av Lag (1991:419) om reskostnadsersättning vid sjukresa. Beställning av sjukresa med taxi eller multifordon beställs via Din Turs Kundcenter. I övrigt får den som reser med den allmänna kollektivtrafiken ersättning för biljettkostnaden av Region Västernorrland.

I länet finns linjelagda sjukresor. Från Ånge, Timrå och Veda går det år 2018 dagligen linjelagda sjukresor till och från Sundsvalls sjukhus. Linjen mellan Ånge och Sundsvalls sjukhus är öppen för allmänheten som på linjen betalar samma biljettpreis som i den regionala kollektivtrafiken.

För de medlemmar kommunalförbundet ges uppdrag att upphandla och samordna färdtjänst och sjukresor fördelas kostnaderna mellan kommunerna och regionen.

Övriga kommunresor

För de medlemmar kommunalförbundet ges uppdrag att upphandla och samordna färdtjänst kan uppdraget även omfatta att upphandla resor till och från daglig verksamhet och särskola.

A.3 Resandemönster

Resandemönstret i Västernorrland är att kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet ligger på drygt 10 procent. Det finns förutsättningar att öka kollektivtrafikens andel genom en samordning av alla samhällsaktörers satsningar på infrastruktur och tillgänglighetsförbättringar och genom en utveckling av kollektivtrafikplaneringen.

Att öka kollektivtrafikens marknadsandel på bekostnad av biltrafikens marknadsandel skapar stora nyttor i samhället ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Det minskar bland annat utsläpp, buller och trängsel.

För den årliga uppföljningen och som underlag för planeringen kommande år ska Trafikbokslut tas fram och redovisas samtidigt som årsredovisningen.

Tabell 30: Total resandeutveckling åren 2014 – 2017

Transportslag	Förändring i procent	2017	2016	2015	2014
Busstrafik (Din Tur)	6	10 093 854	9 561 680	9 187 591	9 342 828
Tågtrafik (Norrtåg)	4	537 254	518 028	503 025	468 028
Summa	5	10 631 108	10 079 708	9 690 616	9 810 856

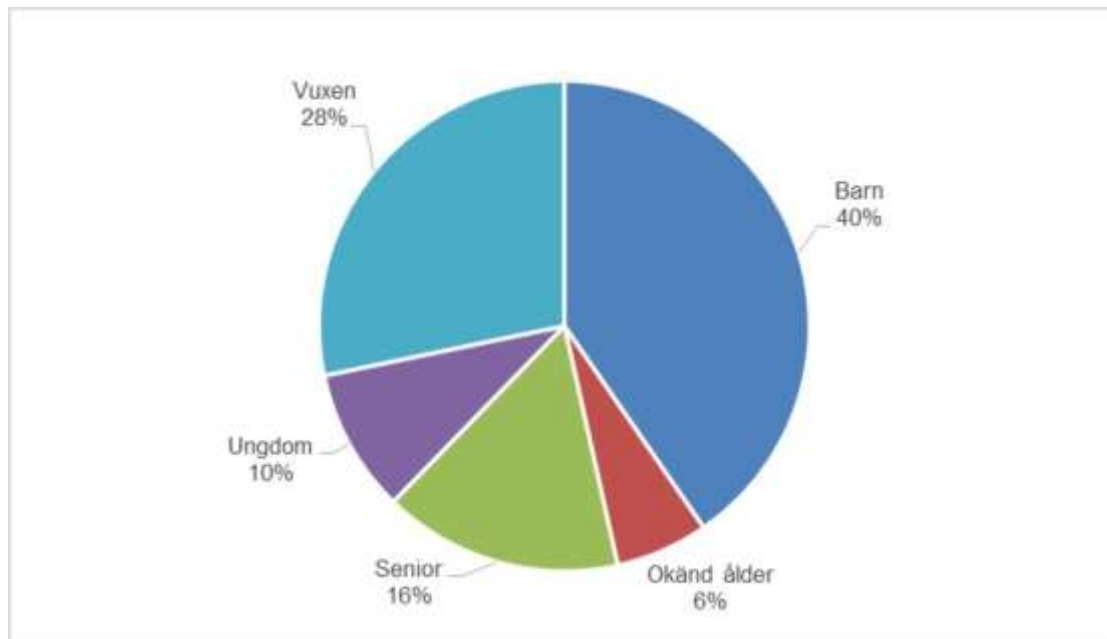
Tabell 31: Resandeutveckling per avtalsområde

Trafik- område	Trafikering	Förändring i procent 2016 - 2017	2017	2016	2015	2014
O2	Höga Kusten	-22	78 083	99 843	90 268	69 598
O3	Sollefteå tätort	4	72 411	69 906	61 703	59 766
O45	Sollefteå landsbygd	-7	124 747	134 579	118 883	119 962
O6	Örnsköldsviks tätort	26	1 148 670	911 055	739 323	733 806
O7	Örnsköldsvik – Husum, Gideå och Trehörningsjö	6	115 022	108 339	89 465	89 536
O8	Örnsköldsvik – Solberg, Mellansel och Bredbyn	5	147 938	140 861	135 774	129 891
O9	Örnsköldsvik – Skorped och Köpmanholmen	2	148 986	145 822	140 756	146 875
O10	Härnösands tätort	12	494 883	440 559	372 488	320 986
O1415	Sundsvalls tätort	4	5 304 841	5 090 788	5 118 808	5 135 519
O16	Sundsvall – Holm och Liden	-4	116 711	121 420	118 398	113 151
O1721	Njurunda – Sundsvall – Timrå	5	1 187 011	1 135 558	1 100 570	1 294 670
O18	Sundsvall – Matfors	11	202 554	182 358	180 114	189 979
O20	Sollefteå – Kramfors - Härnösand	1	379 091	374 478	338 149	321 182
O22	Härnösand landsbygd	7	104 904	98 303	92 227	98 367
O23	Ånge landsbygd	-4	166 469	173 187	165 138	167 944
S3	Tvärflöjten, Örnsköldsvik - Sollefteå – Östersund	-28	23 865	33 216	30 607	28 970
S4	Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	15	19 641	17 115	16 938	15 054
S5	Linje 201 Härnösand – Timrå – Sundsvall	7	215 006	200 542	195 504	206 970
S6	Linje 50 Härnösand-Örnsköldsvik		43 021	1 380 ²¹	-	-
S6	Linje 10 Härnösand-Örnsköldsvik		„22	82 371	82 478	100 602
	Totalt antal påstigande i linjelagd busstrafik	6	10 093 854	9 561 680	9 187 591	9 342 828
Tågtrafik	Resande med Din Turs produkter	-38	89 851	145 027	142 220	-

²¹ Trafikstart december 2016

²² Trafiken avvecklades i december 2016.

Diagram 8: Fördelning av resenärer per ålderskategori, 2017



Tabell 32: Fördelning av resenärer per ålderskategori och avtalsområde, 2017

Område	Barn 0-19 år	Okänd ålder	Senior från 65 år	Ungdom 20 – 25 år	Vuxen 26 – 65 år	Totalt
O02	46 517	3 335	1 732	8 441	18 058	78 083
O03	34 426	2 724	7 823	6 552	20886	72 411
O04/05	85 838	1 773	2 833	9 459	24844	124 747
O06	708 028	25 140	63 732	78 737	273033	1 148 670
O07	77 469	1 349	2 508	9 804	23892	115 022
O08	102 747	1 623	4 263	13 215	26090	147 938
O09	100 245	1 340	4 397	9 526	33478	148 986
O10	125 101	254 333	19 676	23 512	72261	494 883
O14/O15	1 566 604	220 304	1 285 153	550 612	1 682 168	5 304 841
O16	79 177	1 396	11 689	4 172	20 277	116 711
O17/O21	569 588	43 933	120 253	129 585	323 652	1 187 011
O18	102 961	4 657	29 537	13 668	51 731	202 554
O20	195 870	23 805	11 117	49120	99 179	379 091
O22	80 274	3 572	3 422	5 283	12 353	104 904
O23	118 682	1 427	11 228	9 475	25 657	166 469
S3/Tvärflöjten	12 702	2 450	1 146	2 435	5 132	23 865
S4	6 020	4792	1 230	2 439	5 160	19 641
S5	46 358	12 728	8 717	26 384	120 819	215 006
S6	16 959	7 453	2 510	3 344	12 755	43 021
Totalt	4 075 566	618 052	1 592 966	955 763	2 851 425	10 093 854

Barn: omfattar biljettkategorierna barn, ej fungerande skolkort, grundskola, skolelever samt ungdomskortet i Örensköldsviks kommun.

Okänd ålder: omfattar biljettkategorierna cykel, färdtjänst, nattaxa, paket, resplus, SMS, VPL-resa, X-trafik, övergång, övrigt

Senior: omfattar biljettkategori senior.

Ungdom: omfattar biljettkategorierna ungdom samt minus ungdomskortet i Örensköldsviks kommun.

Vuxen: omfattar biljettkategori vuxen.

Val av färdmedel för pendling

I Västernorrland har bilen en dominerande ställning. Ungefär 90 procent av befolkningen har tillgång till minst en bil och har tillgång till subventionerad parkering i anslutning till arbetsplatsen.

För att öka kollektivtrafikens attraktionskraft för arbets- och studiependling måste restiderna minska och tillgängligheten med kollektivtrafiken öka i de prioriterade stråken.

Tabell 33: Restid med olika färdmedel i urval av relationer

Sträcka	Restid med bil	Restid med buss	Restid med tåg
Sundsvall - Ånge	73 min	120 min	76 min
Sundsvall - Härnösand	37 min	52 min	53 min
Härnösand – Örnsköldsvik	79 min	105 min	67 min
Kramfors - Örnsköldsvik	68 min	92 min	41 min
Kramfors - Sollefteå	34 min	45 min	-
Örnsköldsvik - Umeå	79 min	97 min	56 min

Pendling med kollektivtrafik

Tabell 34: Dag- och nattbefolkning/förvärvsarbetande pendlare 16+ över kommungräns 2016²⁶ (SCB)²³

Arbetsort	Bostadsort									
	Hudiksvall	Ånge	Sundsvall	Timrå	Härnösand	Kramfors	Sollefteå	Örnsköldsvik	Östersund	Umeå
Hudiksvall	14 874	8	111	5	9	4	4	13	8	23
Ånge	0	3 559	250	13	4	0	1	3	37	3
Sundsvall	211	521	42 699	4 219	1 166	141	135	211	206	139
Timrå	9	31	1 810	3 637	188	11	11	28	5	14
Härnösand	7	12	690	299	8 574	362	84	125	15	47
Kramfors	6	5	65	17	460	6 827	364	206	19	45
Sollefteå	6	6	47	8	49	273	7 675	69	31	40
Örnsköldsvik	21	13	77	15	57	240	75	24 802	25	351
Östersund	15	59	109	15	24	9	45	25	27 364	66
Umeå	19	6	113	20	38	32	31	431	74	57 213

²³ Statistik som omfattar 2017 finns tillgänglig i november 2018.

B. Kundnöjdhet

Kommunalförbundet deltar tillsammans med ett tjugotal andra organisationer i *Kollektivtrafikbarometern* som är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. Undersökningen riktar sig till allmänheten mellan 15 – 85 år och mäter vad ett slumpmässigt urval av befolkningen – både de som reser med kollektivtrafik och de som inte gör det - anser om kollektivtrafiken.

B.1 Övergripande resultat över riket

Nästan hälften av allmänheten reste under 2017 regelbundet med kollektivtrafiken. Bland personer som reser med bil och sällan reser kollektivt är det hälften som övervägt att resa mer med kollektivtrafiken. Personer som är 65 – 85 år, kvinnor och resenärer som har studier som mål med resan överväger i högre grad än genomsnittet att nyttja kollektivtrafiken mer.

De vanligaste anledningarna att resa kollektivt anges vara att slippa parkera, att det är miljövänligt och att personen saknar körkort eller tillgång till bil. Bland personer som inte reser kollektivt är de vanligaste skälen till det att man föredrar bli och att avgångstiderna inte passar.

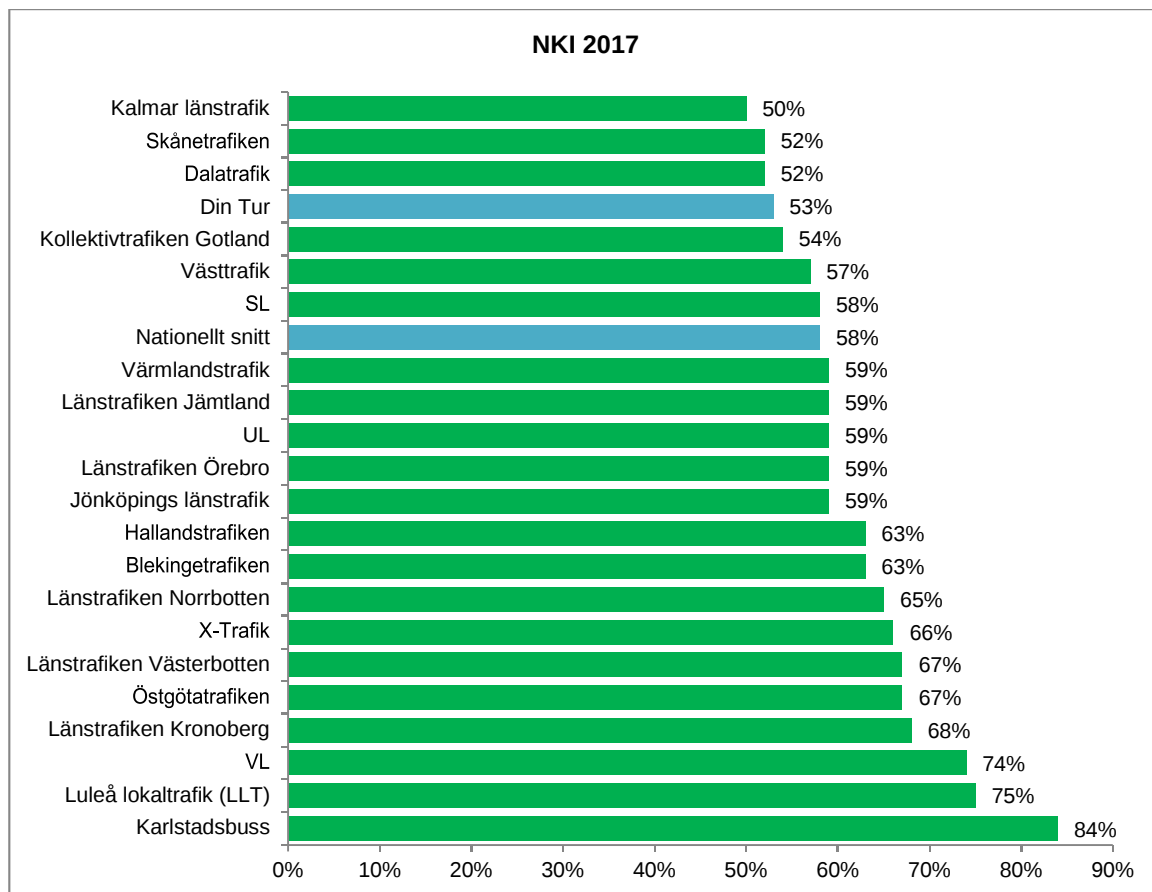
Andelen kunder som är nöjda med sitt kollektivtrafikbolag är i Kollektivtrafikbarometern 2017 58 procent. 32 procent av kunderna klassas som "ambassadörer" det vill säga en grupp som i hög grad kan tänka sig att rekommendera även andra att resa kollektivt. Den här gruppen är överlag mer nöjd med förutsättningarna för att resa kollektivt, framförallt vad gäller att det är enkelt att resa, att man sparar tid genom att resa kollektivt samt att avgångarna passar kundens behov.

I 80 procent av kollektivtrafikresorna kommer resenären fram i tid till sitt resmål. 3 procent av alla resor är försenade med mer än 15 minuter. Andelen som anser att de kommer fram i tid till resmålet ökar med stigande ålder. Resultatskillnaderna utifrån ålder beror delvis på vilka kollektiva färdmedel som används och vilka ärenden resenärerna har.

B.2 Sammanfattande nöjdhet med bolaget

Andelen personer som sammanfattningsvis är nöjda med kollektivtrafikbolaget i sin region/sitt län definieras i Kollektivtrafikbarometern som NKI (Nöjd Kundindex). Sett till hela riket är 51 procent av allmänheten nöjda med kollektivtrafikbolaget och 58 procent av kunderna är nöjda. Bland deltagande organisationer i Kollektivtrafikbarometern varierar andelen kunder som är sammanfattningsvis nöjda med bolaget mellan 50 och 84 procent. Förutsättningarna att bedriva kollektivtrafik och förväntningar hos resenärer varierar i olika delar av landet vilket påverkar resultatet.

Diagram 9: NKI 2017 Kollektivtrafikbarometern



B.3 Att arbeta för ökad kundnöjdhet

I Kollektivtrafikbarometern har olika faktorer som rör förutsättningarna för att resa kollektivt, ombordupplevelsen och service och information analyserats och prioriterats²⁴ utifrån vad som gör resenärerna nöjda med kollektivtrafikaktören och vad som kan bli bättre.

Faktorerna delas in i fyra fält:

- Vårda (grönt fält): faktorerna har ett starkt samband med NKI och den höga andelen positiva svar gör att de här frågorna har en positiv inverkan på resenärernas helhetsattityd.
- Förbättra (rött fält): Faktorerna har ett starkt samband med NKI men det låga resultatet gör att de här frågorna har en negativ inverkan på helhetsattityden. De definieras därför som förbättringsområden.
- Kan bli bättre (gult fält): Faktorerna har svagare samband med NKI men det låga resultatet visar att det finns förbättringspotential inom de här områdena. De är dock inte lika högt prioriterade som faktorer som hamnar under "Förbättra".
- Bevaka (blått fält): Faktorerna har svagt samband med NKI idag och ett högt resultat. Här krävs inga direkta åtgärder men det är viktigt att faktorerna ändå bevakas.

²⁴ Prioriteringarna baseras på korrelationen mellan varje faktor och den sammanfattande nöjdheten med bolaget (NKI) samt andelen resenärer som ger ett positivt omdöme till faktorn.

Tabellen nedan visar Din Turs resultat. Frågorna är indelade efter de fyra grupperna och sorterade efter korrelation i fallande ordning. Sammanställningen kan ge vägledning kring vilka faktorer och områden som är viktiga att prioritera för att öka resenärernas sammanfattande nöjdhet med Din Tur.

Tabell 35: Faktorer att prioritera för ökad kundnöjdhet

Fält:	Fråga i Kollektivtrafikbarometern
Vårda	Det känns tryggt att resa med Din Tur.
Förbättra	Det är enkelt att resa med Din Tur.
	Din Tur hanterade synpunkten på ett bra sätt.
	Avgångstiderna passar mina behov.
	Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med bolaget.
	Det är prisvärt att resa med Din Tur.
	Det finns fördelar att åka med Din Tur jämfört med att åka med bil.
Kan bli bättre	Informationen vid förändringar av tidtabeller och linjer är bra.
	Jag kan använda Din Tur för de flesta resor jag gör.
	Jag sparar tid genom att resa med Din Tur.
	Informationen vid förseningar och stopp är bra.
Bevaka	Personalen på kundcenter/kundtjänst/trafikupplysning har ett trevligt bemötande.
	För de flesta resor jag gör, vet jag hur jag kan åka med Din Tur.
	Jag har nära till hållplatser och stationer för de flesta resor jag gör.
	Jag får den information jag behöver ombord.
	Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort.
	Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser mm)
	När jag reser i kollektivtrafiken är det viktigt att jag samtidigt bidrar till en bättre miljö.
	Det är bekvämt ombord.
	Det är rent och snyggt i fordonen.
	Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande.

En viktig faktor att vårda är att det känns tryggt att resa med Din Tur. Den har stor inverkan på NKI och ligger på en förhållandevis hög nivå. Viktiga förbättringsområden är att det ska vara enkelt att resa med Din Tur, att Din Tur hanterar synpunkter på ett bra sätt, att avgångstiderna passar resenärens behov, att man kan lita på att komma fram i tid, att det är prisvärt samt att det finns fördelar att åka kollektivt jämfört med att åka bil. De här faktorerna har stor inverkan på helhetsintrycket av Din Tur och andelen nöjda ligger idag på lägre nivåer.

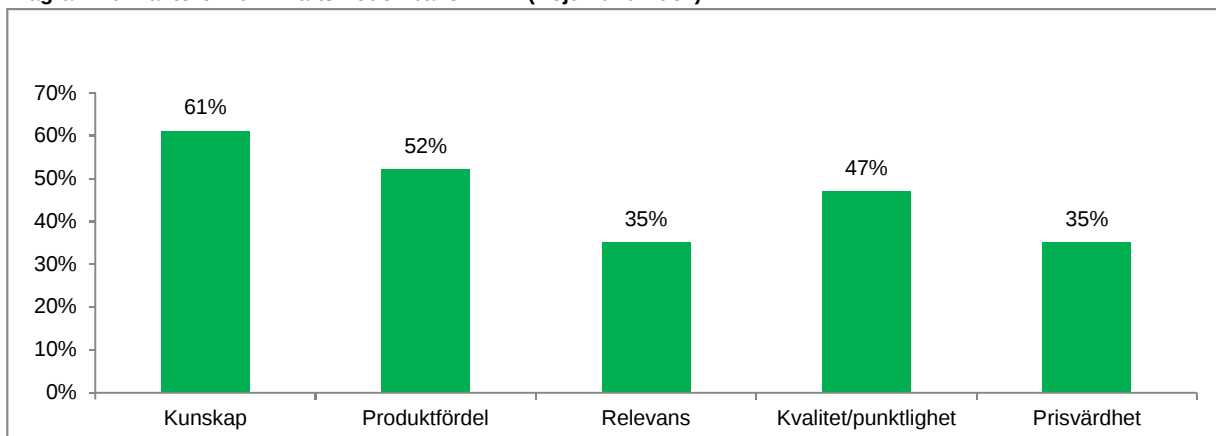
B.4 Drivkrafter

Följande fem faktorer beskriver olika dimensioner av varumärket och utgör tillsammans en drivkraftsmodell.

Tabell 36: Drivkraftsmodell

Faktor:	Fråga i Kollektivtrafikbarometern
Kunskap	"För de flesta resor jag gör vet jag hur jag kan åka med Din Tur"
Produktfördel	"Det finns fördelar med att åka med Din Tur jämfört med att åka bil."
Relevans	"Jag kan använda Din Tur för de flesta resor som jag gör."
Kvalitet/punktlighet	"Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag åker med Din Tur."
Prisvärdhet	"Det är prisvärt att åka med Din Tur."

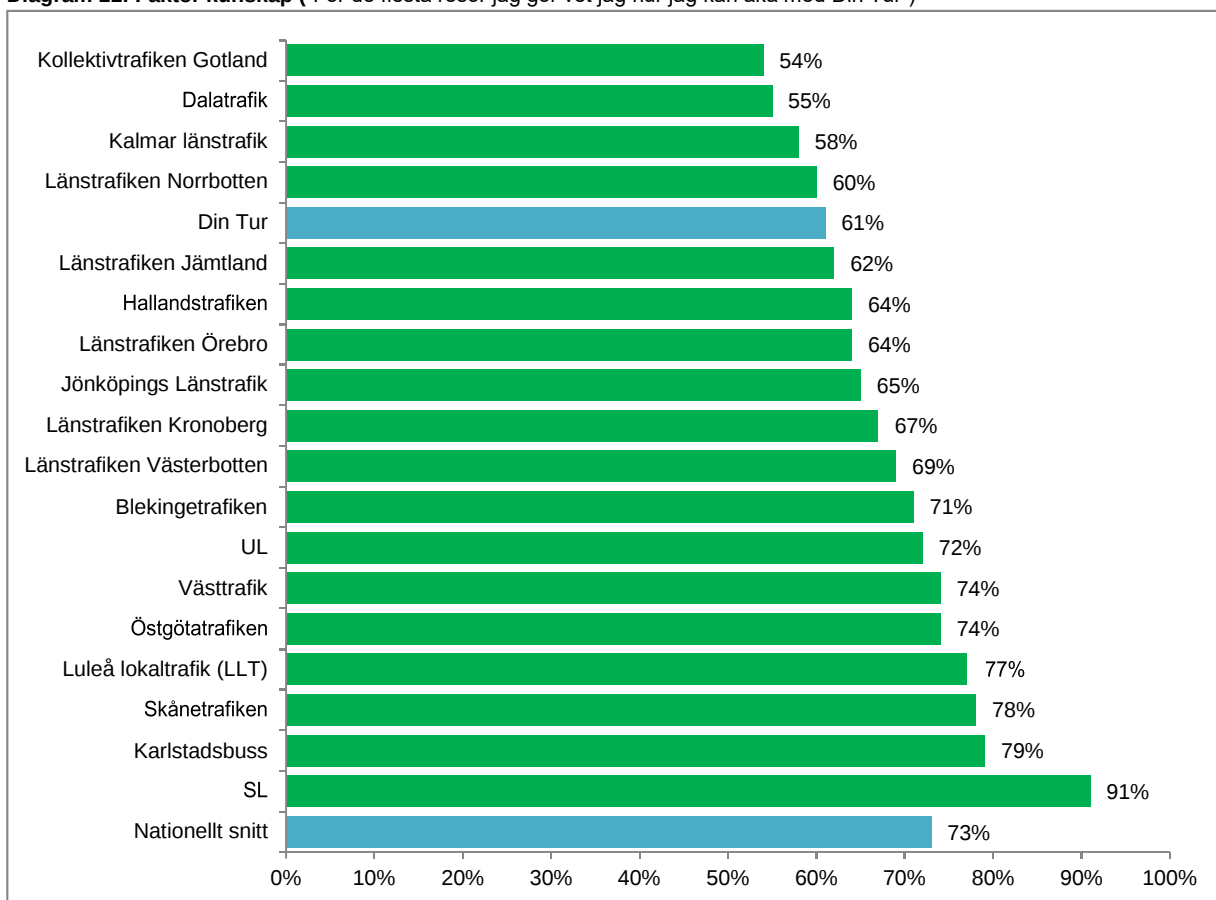
Diagram 10: Faktorer i drivkraftsmodell bakom NKI (Nöjd kundindex)



B.5 Jämförelser över riket för de fem faktorerna

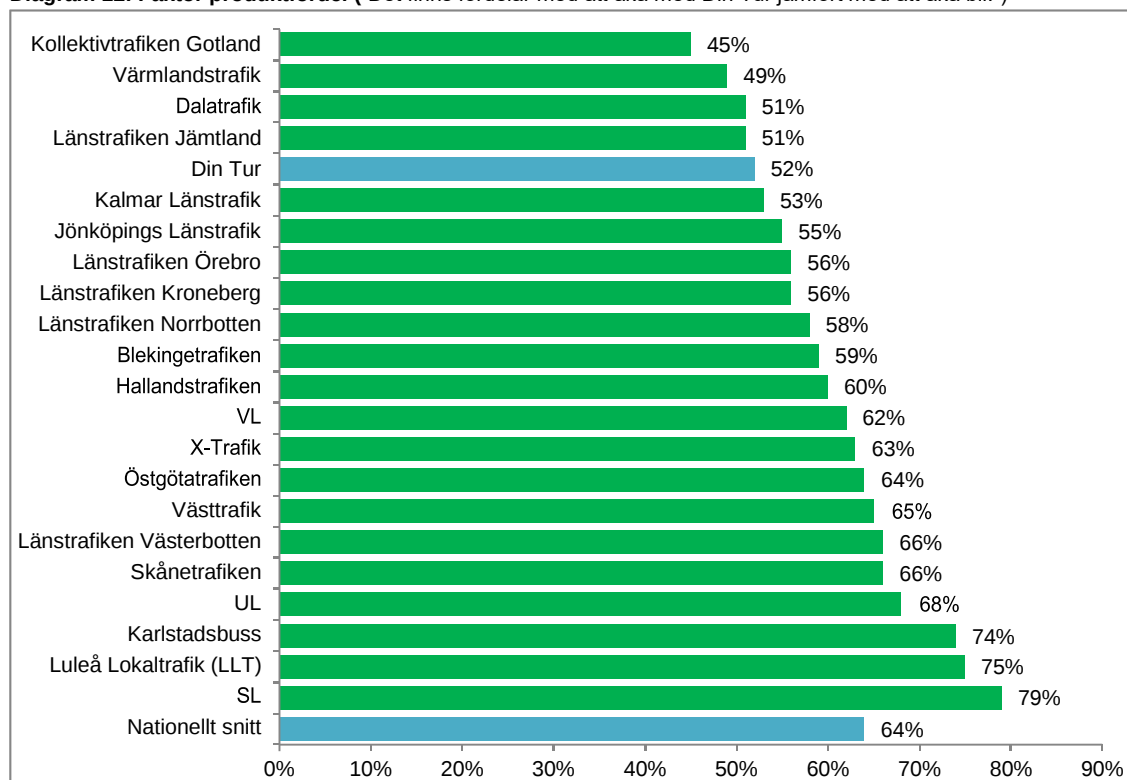
B.5.1 Kunskap

Diagram 11: Faktor kunskap ("För de flesta resor jag gör vet jag hur jag kan åka med Din Tur")



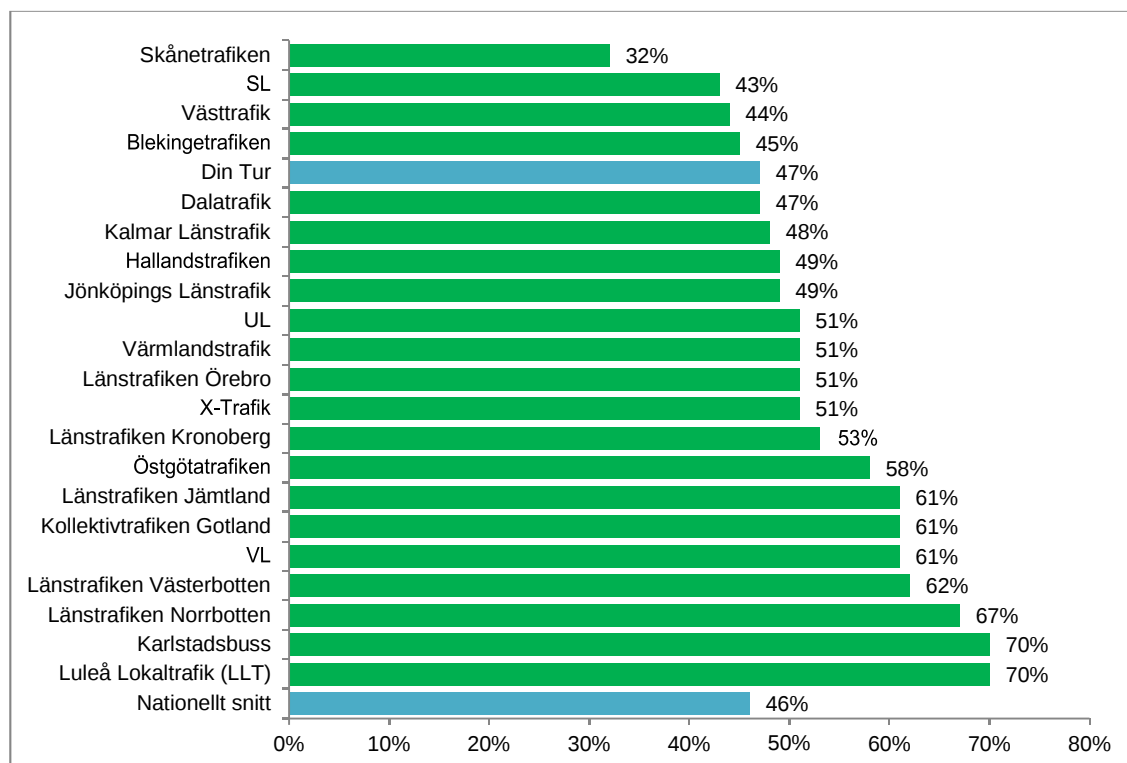
B.5.2 Produktfördel

Diagram 12: Faktor produktfördel ("Det finns fördelar med att åka med Din Tur jämfört med att åka bil.")



B.5 3 Relevans²⁵

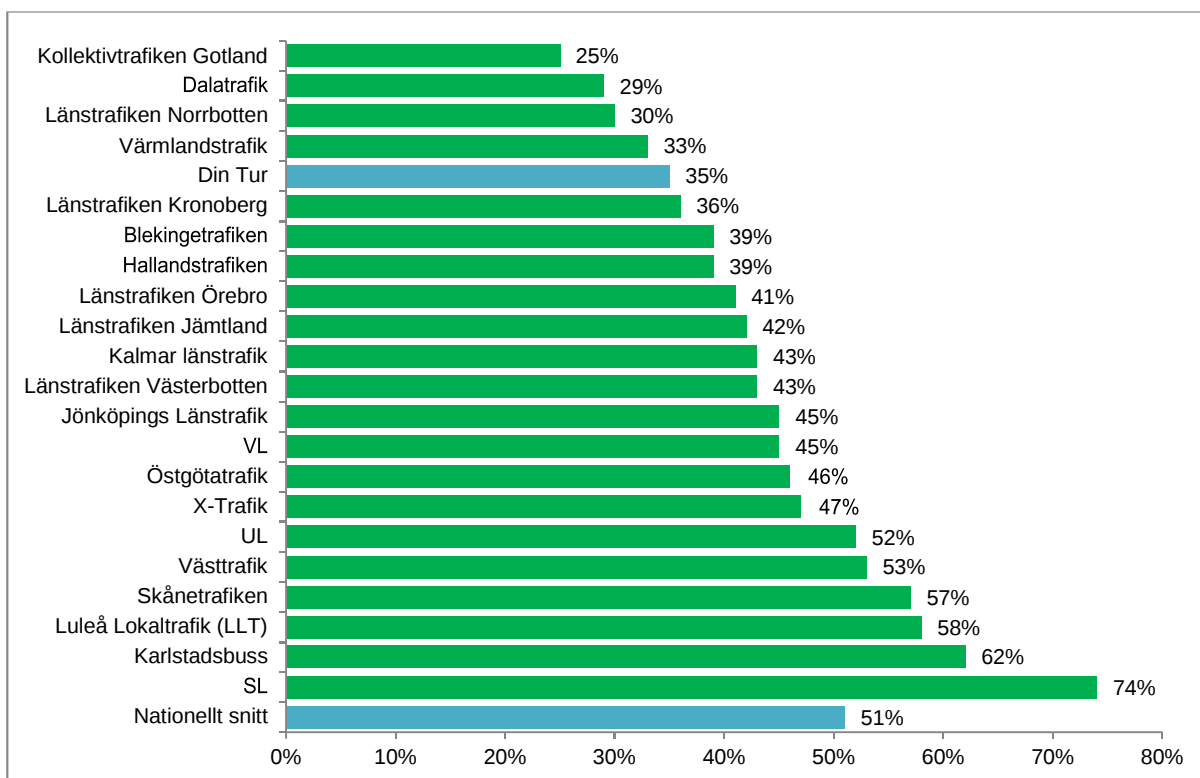
Diagram 13: Faktor relevans ("Jag kan använda Din Tur för de flesta resor som jag gör.")



²⁵ En relevant kollektivtrafik stämmer överens med resenärens behov. En hög relevans uppnås genom hög turtäthet och snabb kollektivtrafik.

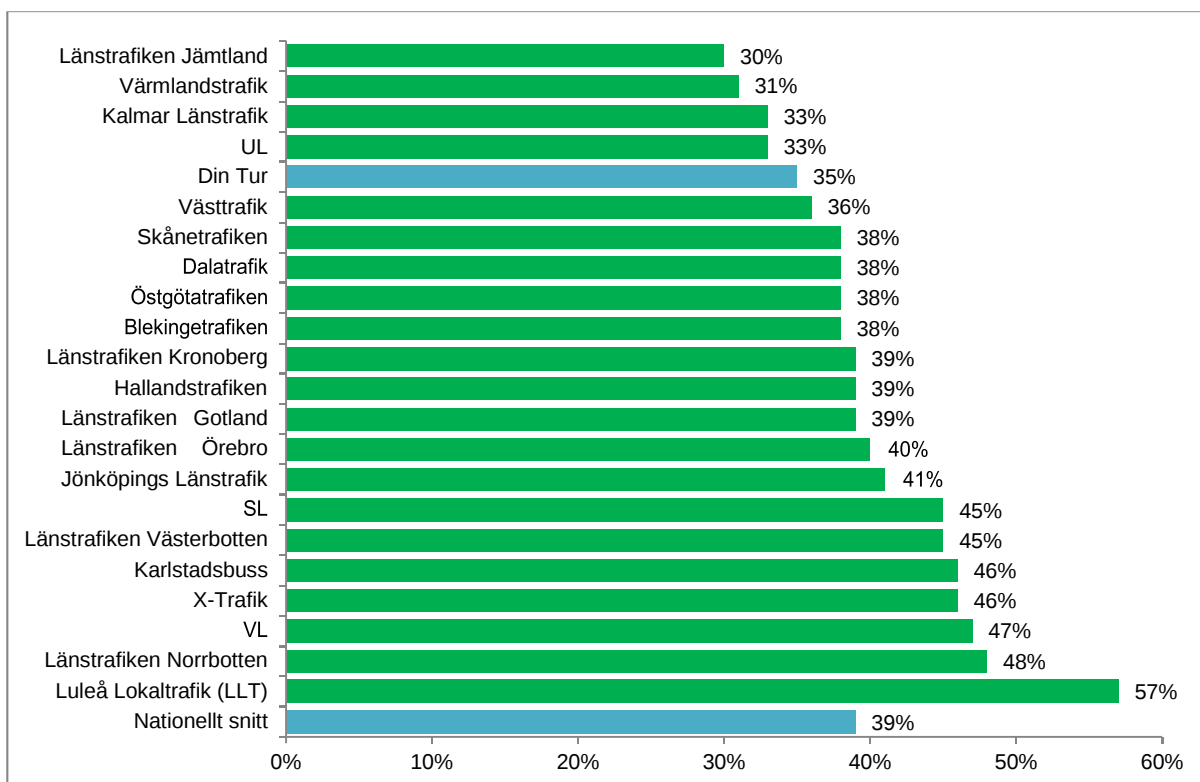
B.5.4 Kvalitet/punktlighet

Diagram 14: Faktor kvalitet/punktlighet ("Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag åker med Din Tur.")



B.5.5 Prisvärdhet

Diagram 15: Faktor prisvärdhet ("Det är prisvärt att åka med Din Tur.")



C. Produkter och prissättning

Tillsammans med de fyra nordligaste länen har vi ett gemensamt produktutbud som är giltigt inom och över länsgränserna med en gemensam prissättning. Produktutbudet är giltigt i all upphandlad trafik som körs under varumärket Din Tur eller Norrtåg om inte undantag angivits. Din Turs produktutbud är även giltigt inom länet med Y-bussarna. Personer som reser med X-trafiks biljetter kan göra ett tilläggsköp till sitt periodkort för att på så vis kunna resa inom Sundsvalls tätort. Under perioden till år 2030 är ambitionen att utveckla biljettsamarbetet med fler aktörer, både kommersiella aktörer och med ytterligare regioner.

Under inledningen av perioden ska ett ny biljett- och betalsystemstandard införas. Tillsammans med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Jämtland/Härjedalen, Västerbotten och Norrbotten pågår ett utvecklingsarbete som ska redovisa ett förslag på ny standard. Målet är att utforma ett biljett- och betalsystem som är gemensamt hela Västernorrland och ger alla som reser kollektivt samma förutsättningar.

Gällande produkter och betalmedel²⁶ fastställs i särskilt beslut av förbundsdirektionen. För att öka attraktivitet, enkelhet och effektivitet ska produkter och betalmedel successivt förnyas i takt med den tekniska utvecklingens möjligheter.

²⁶ Ett färdbevis där varje enskild resa betalas i förväg för varje enskilt tillfälle som resan utförs. Resan kan betalas i förväg eller i efterhand.

D. Tillgänglighet

Kollektivtrafiken i Västernorrland ska vara tillgänglig utifrån fyra perspektiv: fysisk tillgänglighet, tillgänglig information, social tillgänglighet samt geografisk tillgänglighet. Som grund för beslut om åtgärder för ökad tillgänglighet inom alla fyra perspektiven ska en tillgänglighetsanalys genomföras inom ramen för samverkansprojektet Koll2020.

Att öka tillgängligheten i kollektivtrafiksystemet är ett långsiktigt arbete som måste ske i bred samverkan med andra aktörer. Långsiktigheten är en följd av avtalsperioderna och ledtiderna för investeringar i infrastruktur.

Definition av full tillgänglighet

Full tillgänglighet innebär i Din Turs trafik att fordon, informationssystem, bytespunkter och hållplatser med fler än 20 påstigande/dygn är tillgänglighetsanpassade.

I de stråk och trafikområden som definieras som starka, ska full tillgänglighet råda 2030.

Följande ska vara möjligt för alla kollektivresenärer i Västernorrlands län och definierar full tillgänglighet 2030:

- planera resan
- köpa och använda biljett
- ta sig till station eller hållplats
- vistas i, orientera sig på och ta till sig information på station eller hållplats
- kliva på fordonet, finna en plats samt kliva av fordonet.

D 1. Fysisk tillgänglighet

Bytespunkter och hållplatser

Endast ett fåtal av bytespunkterna är idag tillgänglighetsanpassade enligt Trafikverkets krav för vägars och gators utformning (VGU). Hållplatser som ligger i tätorterna upplevs generellt fungera tillfredställande för personer med funktionsnedsättning. Hållplatserna på landsbygden har större tillgänglighetsbrister.

Åtgärder:

- Tillgänglighetsanpassa bytespunkter/hållplatser med mer än 20 påstigande/dygn senast år 2026 i de stråk och trafikområden som definierats som starka.

Regional tågtrafik och resecentra

Den regionala tågtrafiken är redan idag till stor del anpassad för personer med funktionsnedsättning. Tågtrafiken utgör därför grunden för att personer med funktionsnedsättning ska kunna resa regionalt. År 2030 ska den regionala tågtrafiken och länets resecentra och tågstationer vara fullt tillgängliga.

Åtgärder:

- Ersättningsfordon ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning senast år 2026.
- Genomföra en översyn och åtgärder av samtliga stationer/resecentra utifrån tillgänglighet senast år 2024.

Linjelagd busstrafik

Ambitionen för 2030 är att den linjelagda trafikens bussar har en gemensamt utformad standard som underlättar för personer med funktionsnedsättning att orientera sig. På- och avstigning samt möjlighet till visering ska vara möjlig från både främre och bakre ingång i bussen.

I ambitionen att minska kollektivtrafikens klimatavtryck kan elbussar bli aktuella. Dessa avger ett lägre ljudavtryck, vilket kan försvåra för personer med syn- och hörselnedsättning att uppmärksamma bussarna. Ett utvecklat signalsystem ska stödja funktionshindrades möjlighet att orientera sig i kollektivtrafiksystemet.

Den regionala busstrafiken delas upp i starka stråk, medelstarka stråk och grundläggande trafik. I de starka stråken ska full tillgänglighet råda år 2026. För de medelstarka stråken och den grundläggande trafiken ska en handlingsplan för ökad tillgänglighet arbetas fram senast 2020. I handlingsplanen prioriteras anpassningar i de medelstarka stråken.

Tätortstrafiken är redan idag i hög utsträckning anpassad för personer med funktionsnedsättningar. I Sundsvalls och Örnsköldsviks tätortstrafik ska full tillgänglighet gälla år 2030. Det innebär att såväl fordon som infrastruktur ska anpassas så att personer med funktionsnedsättning kan planera och genomföra resor. För Härnösand och Sollefteå ska en handlingsplan för ökad tillgänglighet arbetas fram senast 2020.

Åtgärder:

- Upprätta handlingsplan för ökad tillgänglighet i den linjelagda busstrafiken senast år 2020. Handlingsplanen ska ligga till grund för kommande upphandling av den linjelagda busstrafiken.
- Införa audiovisuellt utrop av hållplatser senast år 2024.
- Upphandla fordon anpassade för personer med funktionsnedsättning senast år 2024 (starka stråk och trafikområden).
- Möjliggöra visering i både främre och bakre ingång på buss i tätortstrafik senast efter nästa upphandling.
- Tillgänglighetsanpassa hållplatser och bytespunkter med minst 20 påstigande/dygn i starka stråk och trafikområden.

D 2. Tillgänglig information

Med tillgänglig information avses information och kommunikation via olika typer av kanaler såväl digitala kanaler som olika former av tryckt information.

Digital information

Viktiga komponenter är webbplatserna och apparna Din Tur och Norrtåg. Dessa ska ge stöd för alla moment i resandet så som resandeinformation, reseplanering, biljettköp realtidsinformation, störningsinformation, tillgänglighetsnivå med mera. Utveckling ska ske för ökat informationsutbud samt ökad läsbarhet och förståelse. Även digitala skyltar och utrop på bytespunkter och fordon räknas in under digital tillgänglighet och ska utvecklas kontinuerligt fram till 2030.²⁷

Ny teknik kan komma på marknaden under planeringsperioden. Därför ska en aktiv omvärldsbevakning av området göras för att kunna dra fördel av utvecklingen.

Utrop på hållplatser, i och utanpå bussar samt informationsskyltar med trafikinformation under hela resan behövs som stöd för resandet för alla resenärsggrupper.

Information på webbplatsen och appen Din Tur samt skyltar på bytespunkter ska utvecklas för ökad läsbarhet och förståelse.

Tryckt information

Hållplatsskyltar, orienteringstavlor med mera är en viktig del i systemet. Ambitionen för 2030 är att hela länet ska ha en gemensam nivå och utformning för tryckt information.

Åtgärder för digital och tryckt information:

- Utveckla realtidsinformation på webbplats och i app 2019.
- Utveckla realtids- och störningsinformation på skyltar i prioriterade stråk 2019.
- Installera alla bussar med audiovisuellt utrop i och utanpå alla bussar 2019.
- Informera enhetligt med digital hänvisning och till Din Tur Kundcenter på hållplatser 2020.
- Informera tydligt om tillgänglighetsnivå för hela resan år 2020.
- Utveckla enhetlig nivå och layout på hållplatsskyltar, informationstavlor och orienteringstavlor senast 2030.

D 3. Social tillgänglighet

Den sociala tillgängligheten innebär att det ska vara tryggt och enkelt att utföra en resa med den linjelagda kollektivtrafiken. Att kunna resa gör möten mellan människor möjliga och ger förutsättningar att delta i sociala sammanhang. Vid planering av trafik ska perspektiven jämställdhet och icke diskriminering beaktas.

För att underlätta den sociala tillgängligheten behöver kollektivtrafiken vara förutsägbar. Det ska vara enkelt att förstå var bussen befinner sig och hur man kommer ombord på bussen vid en bytespunkt eller hållplats.

Det är av stor betydelse att all personal verksam inom kollektivtrafiken utbildas för att bemöta alla människor utifrån deras behov. All personal ska känna till de mål och riktlinjer som beslutats samt hur dessa ska uppnås.

²⁷ Krav enligt kommande webbdirektiv beaktas vid programmets kommande revidering.

För att öka den sociala tillgängligheten ska i samverkan med ansvariga kommuner stödet av och informationen om stöd genom ledsagning förbättras.

En viktig del för social tillgänglighet är att de anställda i kollektivtrafiksystemet har en god kännedom om förutsättningarna att leva med funktionsnedsättning samt de riktlinjer som satts upp för att nå ökad tillgänglighet.

Åtgärder:

- Genomför kontinuerlig uppföljning genom resenärsundersökningar.
- Beakta funktionshinder och behov vid planering av kollektivtrafikförändringar.
- Beakta jämställdhets- och icke diskrimineringsfrågor vid planering av kollektivtrafik.
- Utbilda samtlig personal i kollektivtrafiksystemet kopplat till tillgänglighet och icke diskriminering.

D 4. Geografisk tillgänglighet

Kollektivtrafik ska erbjudas till så många av länets innevånare som möjligt i balans med målet om resurseffektiv kollektivtrafik. Utbudet anpassas utifrån behov och resandepotential.

I starka- och medelstarka stråk/trafikområden ska utbudet vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Det ska utöver det möjliggöra såväl arbets- och studiependling som sociala resor.

I övrig grundläggande trafik ska utbudet bibehållas och om möjligt öka den geografiska tillgängligheten. Arbets- och studiependling ska möjliggöras. En handlingsplan för ökad geografisk tillgänglighet i landsbygdstrafiken kommer att arbetas fram.

Åtgärder:

- Införa digital teknik som stödjer planering och köp av en kollektivtrafikresa var man än befinner sig år 2022.
- Ta fram handlingsplan för geografisk tillgänglighet inför upphandling av nya trafikavtal.

E. Bytespunkter

Tabell : Bytespunkter kategori 1

Station:	Antal bussresenärer:	Antal tågresenärer*:	Busslinjer:	Tåg:
Sundsvalls resecentrum*	-	400	-	Norrtåg, SJ, X-trafik
Hållplats Stenstaden**	9036	-	1, 2, 3, 4, 5, 28, 30, 65, 70, 71, 80, 84, 85, 98, 99, 120, 132, 133, 141, 142, 191, 201, 331, 611, 644, 701, 703	-
Timrå station	-	17	-	Norrtåg, SJ
Härnösands central	464	138	50, 90, 98, 99, 201, 230, 511, 512, 513, 516, 518, 520, 521, 522, 524, 525, 539, 558, 560, 702,	Norrtåg, SJ
Kramfors resecentrum	502	141	90, 98, 202, 211, 212, 213, 214, 216, 217, 218, 219, 225, 250, 263, 705, 706	Norrtåg, SJ
Sollefteå station	322	-	39, 40, 41, 90, 98, 211, 215, 312, 331, 340, 362, 706	-
Örnsköldsviks resecentrum	266	332	40, 42, 43, 50, 99, 401, 407, 412, 413, 417, 419, 421, 422, 442, 451, 455, 457, 704	Norrtåg, SJ
Örnparken	2085	-	42, 43, 50, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 412, 413, 417, 419, 421, 422, 442, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458,	-
Ånge station	109	88	191, 192, 196	Norrtåg, SJ

*Endast resandestatistik från Norrtåg är inräknat.

** Sundsvalls centralstation kommer att byggas om 2019-2021 och byta namn till Sundsvalls Resecentrum. I samband med detta kommer flera busslinjer att börja angöra denna bytespunkt. Sundsvalls busstation kommer att byggas om 2018-2019 och byta namn till Hållplats Stenstaden.

Tabell: Bytespunkter kategori 2

Hållplatsnummer:	Hållplatsnamn:	Antal bussresenärer:	Antal tågresenärer:	Kommun:	Linjer:
1898	Härnösands centrum	654	-	Härnösand	201, 511, 512, 513, 514, 516, 518, 520, 524, 539, 558, 560
1336, 80211	Ålandsbro (E4+centrum)	55	-	Härnösand	50, 90, 98, 100
82221	Lunde	40	-	Kramfors	90, 98, 202, 215, 216, 217, 218, 225, 228, 229
82048	Ullånger Busstation	74	-	Kramfors	50, 202, 216, 217, 218, 221, 100 (K:275-276)

1059	Nordingrå vallen	20	-	Kramfors	217, 218, 221, (K: 270, 271, 272)
-	Väster Aspby	-	16	Kramfors	Flyg, tåg
741	Bollstabruk busstation	178	-	Kramfors	90, 98, 211, 212, 213, 214, 706
83012	Junsele busstation	41	-	Sollefteå	41, (K: 360-364, 366-368, 375, 388)
1118	Ramsele busstation	30	-	Sollefteå	39, 313
83019	Långsele Köpmangatan	81	-	Sollefteå	39, 40, 331
81191	Stöde Grillen E14	25	-	Sundsvall	191, (K: 162-167)
81025	Birsta E4	171	-	Sundsvall	120, 201, 611, 98, 100
81480	Njurunda församlingsgård	249	-	Sundsvall	120, 126, 128, 129
956	Kvissleby centrum	196	-	Sundsvall	120, 121, 123, 124, 125
81599	Matfors busstation	68	-	Sundsvall	141, 142, 143 (K: 153-159)
253	Bragegatan	321	-	Sundsvall	1, 4, 5, 120, 201, 611, 644
81096	Birstatunneln	39	-	Sundsvall	2, 5
8001	Vi centrum	361	-	Sundsvall	1, 73, 74, 75
81914	Vi Brovägen	86	-	Sundsvall	1, 74
-	Stöde station	-	27	Sundsvall	Tåg
-	Sundsvall Västra	-	50	Sundsvall	Tåg, 65
978	Liden	72	-	Sundsvall	30, (K: 168, 169, 171)
81112	Kovlands kiosk	35	-	Sundsvall	28, 30, 133-135, (K: 170)
1685	Sörberge Norra	105	-	Timrå	120, 331, 610, 611, 630, 633, 634, 636
1251, 62254	Timrå (E4+Skogsvägen)	161	-	Timrå	201, 331, 611, 120, 607, 630, 631, 636, 98, 100
60276	Ljungaverk skola	31	-	Ånge	190, 191, 192, 194, 195
812	Fränsta bussterminal	92	-	Ånge	190, 191, 192, 193, 194, 197, 198
1235	Torpshammar konsum	49	-	Ånge	191, 192, 193, 194, 197, 198
-	Torpshammar stn	-	28	Ånge	Tåg
-	Fränsta stn	-	37	Ånge	Tåg
-	Ljungaverk stn	1	14	Ånge	Tåg, 191 (Ljungaverk Västerhångsta)
-	Erikslunds stn	0	15	Ånge	Tåg, 192
734	Bjästa busstation	153	-	Örnsköldsvik	413, 421, 422, 801, 808
745	Bredbyn busstation	72	-	Örnsköldsvik	42, 43, 438, (K: 860)
84083, 737	Björna + Björna centrum	63	-	Örnsköldsvik	417, 442, (K: 834, 840, 841, 842, 843, 844)
1025	Mellansel station	85	-	Örnsköldsvik	42, 43
9003	Husum station	16	111	Örnsköldsvik	Tåg, 417, (K: 823, 824, 825, 835)
84455	Örnsköldsvik norra	43		Örnsköldsvik	Tåg, 43, 401, 406, 408, 412, 419, 421, 442, (K: 820)

Tabell: Bytespunkter kategori 3

Hållplatsnummer:	Hållplatsnamn:	Antal resenärer:	Kommun:	Linjer:
705	Antjärn E4	9	Härnösand	201, 520
80212	Veda Väg 90	15	Härnösand	227, 228, 230, 521, 90
82259	Gallsäter	5	Kramfors	202, 216, 217, 218, 229
82041	Kläpp	4	Kramfors	202, 215, 216, 217, 225
83365	Näsåker hotellet	11	Sollefteå	41, 315
1238, 62011	Torsboda (E4+Rigstavägen)	18	Timrå	201, 611, 633, 635
84023	Gideå livs	8	Örnsköldsvik	442, 419, 417, (K: 833)
84096	Kubbe	7	Örnsköldsvik	42, 43, 438
1155, 84004, 84095	Sidensjö	17	Örnsköldsvik	40, 412, 413, (K: 803)
1166	Skorped	5	Örnsköldsvik	412, 413, (K: 805, 806, 807)
1368, 84418	Överhörnäs (+Granitvägen)	11	Örnsköldsvik	42, 43, 412, 413, 421
1240	Trehörningsjö	19	Örnsköldsvik	442, (K: 847-849)

Tabell: Målpunkter

Målpunkt:	Trafikering:
Sundsvalls sjukhus	4, 85, 120, 191, 201
Sollefteå sjukhus	39, 40, 62, 90, 312, 331
Örnsköldsviks sjukhus	43, 401, 403-406, 408, 410, 417, 419, 421, 442
Sundsvall-Timrå Airport	201, 611
Örnsköldsviks flygplats	-
Västerasby	Definieras som hållplats, kategori 2
Birsta (flera hållplatser)	2, 5

F. Omvärldsfaktorer

F.1 Finansiering

Regeringen har tillsatt en utredning för att se över systemet för kostnadsutjämning för kommuner och landsting (Dir 2016:91). Kostnadsutjämningen består av tretton delmodeller varav en avser kollektivtrafik.

Enligt SKL:s rapport om kollektivtrafikens kostnadsutveckling²⁸ 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 åren 2011 – 2015. De ökade kostnaderna ökar pressen på offentliga resurser och ställer krav på högre effektivisering och alternativa finansieringslösningar.

Kostnaderna för kollektivtrafik är höga men enligt Svensk Kollektivtrafiks rapport²⁹ bidrar kollektivtrafiken till samhällsnytta för betydligt mer än de 14 miljarder kronor som investeras varje år.

Kommunalförbundet har för de kommande åren ekonomiska utmaningar som innebär behov av ökad resurseffektivitet och behov av att söka extern finansiering för utvecklingsprojekt.

Förhandlingar om stärkt fortsatt statlig finansiering av den regionala tågtrafiken pågår. Om den statliga finansieringen minskar måste kommunalförbundet skjuta till ytterligare medel alternativt anpassa Norrtågs verksamhet.

Fortsatt utveckling av signalsystemet ERTMS kräver stora investeringskostnader och är en förutsättning för att både gods och persontrafik ska kunna utvecklas med järnvägens transportpotential. Företrädare för den regionala trafiken har framfört att de anser att Sverige precis som Danmark ska ta ett större statligt ansvar för ERTMS-systemets utvecklingskostnader.

F.2 Regionalisering

En ökad samverkan med angränsade län är viktig för att öka samsynen om framtida prioriteringar och delade system- och utvecklingskostnader.

Arbetsmarknadsregionernas utveckling kan stärkas genom biljettsamverkan och välutvecklade förbindelser.

F.3 Infrastruktur

Planeringen i den nationella transportplanen ger förhoppningar om en utbyggnad av transportsystemet under perioden 2018-2029 genom Norrbottenbanan norr om Umeå och investeringar i dubbelspår mellan Sundsvall-Dingersjö och Gävle-Kringlan. Utöver dessa satsningar planeras för en upprustning av Ådalsbanan med syftet att stärka godstransporterna. De investeringar som föreslås i den nationella planen är viktiga men fortfarande återstår många satsningar i Västernorrland för att tågen fullt ut ska kunna använda transportsystemets möjligheter.

Inom projekt Mittstråket planeras åtgärder för minskad restid på järnväg på sträckan Sundsvall – Trondheim. Satsningen bedöms leda till ett ökat regionalt och interregionalt resande. En översyn av stationslägena längs Mittstråket behöver genomföras för att öka de positiva resandemöjligheterna.

²⁸ Kollektivtrafikens kostnadsutveckling – en överblick, SKL, 2017

²⁹ Kollektivtrafikens samhällsnytta – rapport åt Svensk Kollektivtrafik, WSP Analys & Strategi, 2017

I den regionala transportplanen föreslås en satsning på förbättrad tillgänglighet för persontransporter som kollektivtrafikåtgärder, cykelinfrastruktur och vägförbättringar i utpekade prioriterade stråk. Region Västernorrland har det regionala utvecklingsansvaret för infrastrukturplanering, att arbeta fram den regionala utvecklingsstrategin och att fördela statliga tillväxtmedel.

Att arbeta för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken är en viktig och omfattande uppgift. I arbetet är vi flera huvudmän som delar på ansvaret och åtgärder som görs måste samverka.

F.4 Digitalisering

Digitalisering kan på många sätt bidra till att det blir enklare att resa kollektivt. Genom digitalisering skapas nya möjligheter för biljetthantering och kommunikation. Samtliga produkter ska finnas tillgängliga för våra resenärer via appen Din Tur. I samverkan mellan Norrbotten, Västerbotten, Jämtland och Västernorrland sker en gemensam utveckling av teknik och produkter

F.5 Trafikutveckling

Trafikverkets prognos³⁰ visar att behovet av persontransporter beräknas öka betydligt fram till år 2030. Behovet kommer att vara störst i storstadsregionerna och enligt prognosen kommer bilresorna fortsatt att dominera.

Den långsiktiga utvecklingen är att storstäderna växer och att de mindre kommunerna tappar i befolkning vilket leder till att ökningen av antalet resenärer är störst i tätortstrafiken.

Begreppet kombinerad mobilitet bygger på tanken att människors resande kan innehålla ett flertal olika transportslag. Swedish Mobility Program är kollektivtrafikbranschens gemensamma bidrag i det arbetet. Tanken är att möjliggöra framväxten av den nya tidens kombinerade mobilitetstjänster med digitala lösningar som underlättar för resenären både i stad och på landsbygd att med olika transportsätt ta sig från en plats till en annan.

F.6 Särskild persontrafik

Kostnaderna för sjukresor kommer att öka i och med en åldrande befolkning med ökat vårdbehov och längre avstånd till specialiserad vård.

En möjlighet till en ökad effektivisering och lägre kostnadsutveckling är att medlemmar ger myndigheten i uppdrag att handlägga färdtjänst, riksferdtjänst och sjukresor. Din Tur kundcenter i Ånge utför tjänster åt övriga kollektivtrafikmyndigheter i de nordligaste länen.

F.7 Miljö

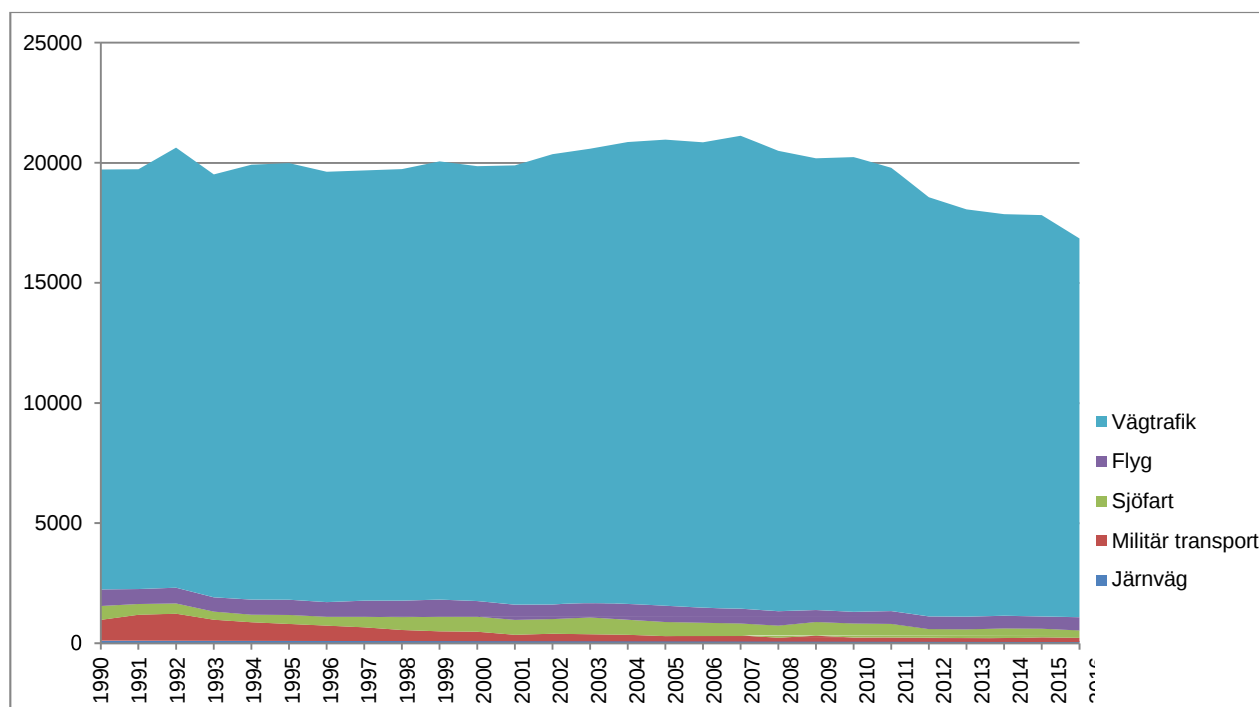
Energimyndigheten har tillsammans med Boverket, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen tagit fram en strategisk plan för omställning till en fossilfri transportsektor³¹. Planen ska bidra till att målet om minst 70 procents minskning av växthusgasutsläppen mellan 2010 och 2030 samt målet om klimatneutralitet år 2045 nås.

Under sommaren 2018 träder det takdirektiv som EU:s ministerråd fattade beslut om år 2016 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.

³⁰ Prognos för personresor 2030, Trafikverket, 2015

³¹ Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet, ER2017:07

Diagram 16: Utsläpp av växthusgaser (ton) för inrikes transporter under åren 1990 – 2016 (Naturvårdsverket)



All upphandlad linjelagd kollektivtrafik i länet fram till år 2022 drivs i huvudsak med el-drift och hydrerad vegetabilisk olja (HVO). I tätortstrafiken körs vissa bussar som rena el-bussar eller el-hybrider. El-hybriderna drivs delvis på HVO. Det innebär att kollektivtrafiken i Västernorrland har en mycket låg andel fossilbaserade bränslen. De kommande upphandlingarna av den linjelagda busstrafiken ska fortsatt medverka till omställning till hållbar utveckling och minskad negativ miljöpåverkan.

Den särskilda persontrafiken är än så länge inte fossilfri men det förs dialog med de trafikföretag som kör den särskilda persontrafiken och ambitionen är att på sikt även klara av en omställning till fossilfritt drivmedel för de särskilda persontransporterna.

F.8 Organisation

I början på 2020-talet löper avtalen om linjelagd kollektivtrafik och de särskilda persontransporterna ut. Upphandling om ny trafik kommer att påbörjas under 2019. Det är stora och komplexa upphandlingar som kommer att kräva resurser både internt och externt. I länet råder svag konkurrens inom buss- och taxibranschen vilket innebär att kostnadsläget kan bli högt vid nästa upphandling. Kommunalförbundet behöver även innan de nya trafikupphandlingarna påbörjas utreda förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik i egen regi.

En ny organisation, Bussgods Norr AB, bildas gemensamt av Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten.

Översyn av nuvarande organisation av den regionala kollektivtrafikmyndigheten kan leda till en ny organisationsmodell under början på perioden.

G. Remissvar och fördjupade samråd

Följande instanser har lämnat yttranden över Regionala Trafikförsörjningsprogrammet 2030:s remissversion:

- Härnösands kommun
- Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län
- Kramfors kommun
- Region Västernorrland
- Länsstyrelsen Västernorrland
- Region Jämtland Härjedalen
- Region Västerbotten
- Sollefteå kommun
- Sundsvalls kommun
- Synskadades riksförbund
- Timrå kommun
- Trafikverket
- Ånge kommun
- Örnsköldsviks kommun
- BAE Systems
- Mittbuss AB
- SCA
- Sundsvall Timrå Airport
- Höga Kusten destinationsutveckling
- Nobina

Fördjupade samråd har genomförts med:

- Trafikverket
- HälsosamY (där föreningarna Synskadades Riksförbund Västernorrland, Epilepsiföreningarna i Västernorrland och DHR Västernorrland deltog)
- Sundsvall Timrå Airport
- Region Västernorrland
- Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten, Kollektivtrafikmyndigheten Jämtland/Härjedalen, Kollektivtrafikmyndigheten Västerbotten, Länstrafiken Västerbotten, Norrtåg AB: samtliga vid presidieträff 2018-03-12

H. Planeringsprocessen

Datum	Möte	Deltagare
2016-05-31	Arbetsgruppsmöte område O23, Mittbanan, O16, O18, S3	Peder Tarberg (Mittbuss), Jan Röhlander (Ånge kommun), Helen Lundahl (Sundsvalls kommun), Andreas Pettersson (Sundsvalls kommun), Gabriel Lundgren (Sundsvalls kommun), Markus Henningsson (Nobina), Jerker Sjödin (RKM ³²), Marika Bystedt (RKM), Erik Hedlund (RKM), Hans Fälldin (RKM)
2016-05-31	Arbetsgruppsmöte område S%, O17/O21, O14/15	Ingrid Hassel (Timrå kommun), Peder Tarberg (Mittbuss), Helen Lundahl (Sundsvalls kommun), Andreas Pettersson (Sundsvalls kommun), Gabriel Lundgren (Sundsvalls kommun), Markus Henningsson (Nobina), Jerker Sjödin (RKM), Marika Bystedt (RKM), Erik Hedlund (RKM), Hans Fälldin (RKM)
	Arbetsgruppsmöte område O345, O2, O20, O10/22	Ulla Ullstein (Sollefteå kommun), Peder Tarberg (Mittbuss), Ulf Andersson (Härnösands kommun), Henrik Fuchs (Landstinget Västernorrland, Jerker Sjödin (RKM), Marika Bystedt (RKM), Erik Hedlund (RKM), Hans Fälldin (RKM)
2016-06-02	Arbetsgruppsmöte område O345, O2, O20, O10/22	Ulla Ullstein (Sollefteå kommun), Peder Tarberg (Mittbuss), Ulf Andersson (Härnösands kommun), Henrik Fuchs (Landstinget Västernorrland, Jerker Sjödin (RKM), Marika Bystedt (RKM), Erik Hedlund (RKM), Hans Fälldin (RKM)
2016-06-02	Arbetsgruppsmöte område O6, O7, O8, O9, S4	Kjell Yngvér (Örnsköldsviks kommun), Martina Hanell (Örnsköldsviks kommun), Henrik Fuchs (Landstinget Västernorrland), Peder Tarberg (Mittbuss), Stellan Johansson (Nobina), Jerker Sjödin (RKM), Erik Hedlund (RKM), Hans Fälldin (RKM)
2016-09-06	Arbetsmöte	Andreas Pettersson (Sundsvalls kommun), Henric Fuchs (Landstinget Västernorrland), Jan Rylander (Ånge kommun), Ingrid Hassel (Timrå kommun), Lotta Isaksson (Nobina), Örjan Gustad (Nobina), Jerker Sjödin (RKM), Hans Fälldin (RKM), Erik Hedlund (RKM)
2016-09-08	Arbetsmöte Samråd TFP 2030	Jerker Sjödin (RKM), Hans Fälldin (RKM), Stefan Välijesiö (RKM), Peder Tarberg (Mittbuss), Therese Väinönpää (Mittbuss), Kjell Yngvér (Örnsköldsviks kommun), Martina Hanell (Örnsköldsviks kommun), Ulla Ullstein (Sollefteå kommun)
2016-09-27	Workshop om tillgänglighet med FFS-nätverket	Thomas Wilhelm och Tomas Anglevik (Wilhelm & Partners, kursledare), Ingela Öhling (Trafikverket), Britt-Inger Pettersson (Trafikverket), Erika Nordin (Örnsköldsviks kommun), Ingrid Hassel (Timrå kommun), Anette Lehnberg (Timrå kommun), Henric Fuchs (Landstinget Västernorrland), Stina Pettersson (Länsstyrelsen Västernorrland), Roger Wetterstrand (Länsstyrelsen Västernorrland), Gunnar Holmgren (Länsstyrelsen Västernorrland), Helén Lundahl (Sundsvalls kommun), Stina Feil (Sundsvalls kommun), Jörgen Wärme (Nobina), Emelie Algotsson (Norrtåg AB), Jerker Sjödin (RKM)
2016-09-28	Workshop om tillgänglighet med arbetsgruppen	Thomas Wilhelm och Tomas Anglevik (Wilhelm & Partners, kursledare), Kjell Yngvér (Örnsköldsviks kommun), Andreas Pettersson (Sundsvalls kommun), Peder Tarberg (Mittbuss), Christer Berglund (Kramfors), Nils Modin (Sollefteå kommun), Maria Thid (Beställningscentralen), Sandra Ericson (Norrtåg AB), Erik Hedlund (RKM), Jerker Sjödin (RKM)
2016-10-03	Arbetsgruppsmöte ang behov och utbud	Camilla Nordlund (Nobina), Helén Lundahl (Sundsvalls kommun), Henric Fuchs (Landstinget Västernorrland), Ingrid Hassel (Timrå kommun), Charlotta Isaksson (Nobina), Hans Fälldin (RKM), Stefan Välijesiö (RKM), Jerker Sjödin (RKM)
2016-10-04	Arbetsgruppsmöte ang behov och utbud	Henric Fuchs (Landstinget Västernorrland), Martin Söderström (Kramfors kommun), Peder Tarberg (Mittbuss), Ulf Andersson (Härnösands kommun), Stefan Välijesiö (RKM), Jerker Sjödin (RKM)
2016-10-05	Arbetsgruppsmöte ang behov och utbud	Henric Fuchs (Landstinget Västernorrland), Kjell Yngvér (Örnsköldsviks kommun), Martina Hanell (Örnsköldsviks kommun), Stellan Johansson (Nobina), Erik Hedlund (RKM), Jerker Sjödin (RKM)

³² RKM = förkortning för Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

2017-06-28	Remisskonferens	Åsa Sjöden, Direktionen, Henrietta Philip, Länsstyrelsen, Peter Zakrisson, Örnsköldsviks kommun, Kjell Yngvér, Örnsköldsviks kommun, Ulla Ullstein, Sollefteå kommun, Paul Höglund, Direktionen, Maria Thid, RKM, Erik Hedlund, RKM, Christina Viklund, RKM, Camilla Fahlande, RKM, Hans Fälldin, RKM, Pernilla Löfstrand, RKM, Marika Bystedt, RKM, Mikael Andersson, RKM, Ola Berg, RKM, Kamal Suleimani, SRF, Fredrik Lundström, ledsagare till Kamal, Rolf Andersson, direktionen, Roger Wetterstrand, Landstinget, Eva Andersson, Landstinget, Anna-Karin Sjölund, Direktionen, Britt-Inger Gustafsson, Trafikverket, Daniel Fahlander, Länsstyrelsen
2017-10-24	Samverkansmöte	Ingrid Hassel (Timrå kommun), Roger Wetterstrand (Landstinget Västernorrland). Ulf Andersson (Härnösands kommun), Birgitta Åström (Örnsköldsviks kommun), Staffan Östman (Kramfors kommun), Stefan Välijeesiö (Kramfors kommun), Nina Loberg (Landstinget Västernorrland), Torsten Berglund (Landstinget Västernorrland), Helen Lundahl (Sundsvalls kommun), Hans Fälldin (RKM), Erik Hedlund (RKM)
2018-03-02	Samråd med Region Västernorrland	Mathias Sundin (Region Västernorrland), Nina Loberg (Region Västernorrland), Erik Hedlund (RKM), Hans Fälldin (RKM), Peter Edin (RKM)
2018-03-12	Samråd med norrlandslänen	Maria Stenberg (ordförande RKM, Norrbotten), Margaretha Rönngren (ordförande RKM, Västerbotten), Lars-Olof Olsson (ordförande RKM Västernorrland), Elisabeth Sjöström (ordförande RKM, Jämtland Härjedalen), Folke Nyström (1:e vice RKM Västernorrland), Camilla Fahlander (myndighetschef RKM, Västernorrland), Heidi Thörnberg (myndighetschef RKM, Västerbotten), Kenneth Johansson (myndighetschef RKM Norrbotten), Ruth Eriksson (myndighetschef RKM, Jämtland Härjedalen), Harriet Söder (VD Länstrafiken Västerbotten), Elvy Söderström (ordförande Norrtåg AB), Tomas Andersson (Region Jämtland /Härjedalen, vice ordförande Norrtåg AB), Hans Fälldin (adm chef, RKM, Västernorrland), Anders Sellström (Region Västerbotten), Charlotte Reinholdt (RKM Norrbotten), Elise Wikén (Region Jämtland /Härjedalen), Jörgen L. Larsson (Region Jämtland /Härjedalen), Lenita Ericson (RKM Norrbotten), Maria Kristoffersson (RKM Norrbotten), Peter Olofsson (RKM Västerbotten)
2018-03-18	Samråd med Trafikverket	Karin Persson (Trafikverket), Katarina Lind (Trafikverket), Britt-Inger Gustavsson (Trafikverket), Ingela Öhrling (Trafikverket), Erik Hedlund (RKM), Peter Edin (RKM)
2018-03-23	Samråd med Hälsosam Y	Hans Fälldin (RKM), Peter Edin (RKM), Peter Tjärnberg (Synskadades Riksförbund Västernorrland), Örjan Wiklund (Epilepsiföreningarna i Västernorrland), Simon Åström (DHR Västernorrland), Jonas Sjögren (DHR Västernorrland)
2018-04-06	Samråd ang flygbusstrafik	Frank Olofsson (Sundsvall Timrå Airport), Sara Rylander (Sundsvall Timrå Airport), Erik Hedlund (RKM), Peter Edin (RKM)

INFORMATIONSSÄKERHETSPOLICY

Informationssäkerhetspolicy fastställd av:
*Förbundsdirection för Kommunalförbundet
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län*
Behandlad vid:
Direktionens sammanträde 2018-06-13

Dokument:
Informationssäkerhetspolicy

Informationssäkerhetspolicyn träder ikraft:
Efter justering av direktionens sammanträdesprotokoll 2018-06-20



Innehållsförteckning

Giltighet.....	2
Syfte	3
Kollektivtrafikmyndighetens policy för informationssäkerhetsarbetet ...	3
Styrning av informationssäkerheten.....	3
Omfattning	4

Giltighet

Denna informationssäkerhetspolicy är fastställd av förbundsdirektionen för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (nedan kallad Kollektivtrafikmyndigheten) den 13 juni 2018, för att gälla tillsvidare.

Syfte

Informationssäkerhetspolicyen redovisar förbundsdirektionens övergripande viljeinriktning och mål för informationssäkerhetsarbetet. Då Kollektivtrafikmyndigheten bedriver en samhällsviktig funktion tillåts inte störningar. Därför ska nödvändiga styrdokument upprättas för dess bedrivande.

Denna policy tillsammans med kompletterade styrdokument, riktlinjer och anvisningar, skapar förutsättningar och säkerställer att informationssäkerhetsarbetet sker på ett systematiskt sätt till rätt nivå, ge ett ökat förtroende för verksamheten, både inom verksamheten och från allmänheten.

Kollektivtrafikmyndighetens policy för informationssäkerhetsarbetet

Kollektivtrafikmyndighetens samlade tillgängliga information är en strategiskt viktig tillgång och skall skyddas mot manipulation och ligga till grund för allt fortsatt informationssäkerhetsarbete.

Informationssäkerhet syftar till att ge informationen rätt skydd mot hot för att minimera störningar och omfattar, tillgänglighet, riktighet, sekretess och spårbarhet.

Informationen som hanteras av Kollektivtrafikmyndigheten och externa partner är en strategisk viktig tillgång som skapar förutsättning att bedriva verksamheten. Kollektivtrafikmyndigheten bedriver en digitaliserad verksamhet där behovet av att informationen är skyddad, spårbar, korrekt och finns tillgänglig är ett krav. Arbetet ska skapa förtroende och skydda medborgare, medarbetare och verksamheten.

Tillgänglighet: Informationen måste alltid vara tillgänglig när du behöver den

Riktighet: Du måste kunna lita på att informationen alltid är korrekt

Sekretess: Endast behöriga personer skall ha tillgång till informationen

Spårbarhet: Säkerställa vem som har gjort vad och när det utfördes

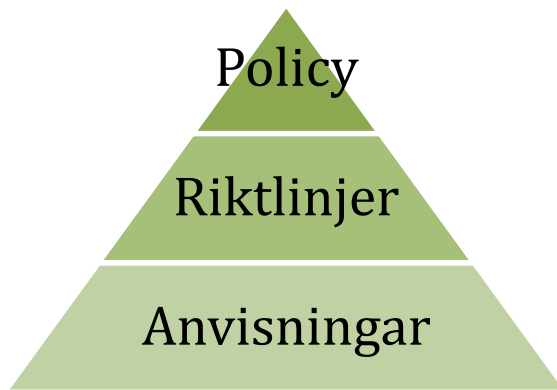
Informationssäkerhet kan delas upp i administrativ- och teknisk säkerhet, där den tekniska IT-säkerheten är en begränsad del av informationssäkerhetsarbetet.

- **Administrativ säkerhet**, där säkerheten hanteras genom rätt styrning via organisation, roller, ansvar och processer.
- **Teknisk säkerhet**, som återspeglas generellt som IT-säkerhet. Att tekniskt och fysiskt skydda informationen med t.ex. programvaror som finns på servrar, arbetsstationer och nätverk etc.

Styrning av informationssäkerheten

Informationssäkerhetspolicyen är det övergripande dokumentet som är vägledande för beslut och styrning och beskriver varför ett systematiskt säkerhetsarbete ska bedrivas. Policy bryts ner i riktlinjer. Riktlinjerna beskriver vad som ska göras för att uppfylla gällande policy. Baserat på riktlinjerna utformas anvisningar som konkretiseras för att kunna tillämpas i verksamheten.

Dokumentationen i form av policy, riktlinjer och anvisningar tillsammans med arbetet som bedrivs utgör ett ledningssystem för informationssäkerhet, LIS.



Figur 1.
Policy beskriver varför.
Riktlinje beskriver vad.
Anvisningarna beskriver på vilket sätt, hur och av vem.

Omfattning

Policyn omfattar alla informationstillgångar och informationsbearbetningssystem. Med informationstillgång avses all information oavsett om den behandlas för hand på ett utskrivet papper, i ett telefonsamtal, eller i ett IT-system.

Samtliga anställda inom ansvarsområdet och externa partner omfattas av denna informationssäkerhetspolicy och dess underliggande riktlinjer och anvisningar. Informationssäkerhetsarbetet omfattar Kollektivtrafikmyndighetens ansvarsområde. Myndighetschefen ansvarar för att tydliggöra organisation, roller och ansvar.

BESLUTSUPPFÖLJNING



Datum
2018-05-25

Diariennr

Camilla Norberg, 070-231 83 20

Beslutsuppföljning

Ärende	Beslut	Möte	Ansvarig	Status	Tidsplan
Politik					
Direktion					
Sammanträdesplan 2018	att godkänna förslag till sammanträdesplan 2018 med ändringar efter att Region Västernorrland fastslagit deras mötesplan: Mötesdagarna för förbundsdirektionen blir 28 mars, 13 juni, 21 september, 19 oktober och 13 december 2018. Mötesdagarna för arbetsutskottet blir 16 mars, 5 juni, 11 oktober och 30 november 2018. att ett extra sammanträde för budgetbeslut kommer att bli den 21 september 2018.	Dir 34-17 2017-10-26	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

BESLUTSUPPFÖLJNING

Revision					
Styrdokument					
Administration					
Policys					
Internkontroll					
Internkontroll 2018	att utföra internkontroll 2018 på hur myndighetens förvaltningsverksamhet är uppbyggd, genomgång policy och instruktioner, och vilka driftsavtal som löper för myndighetens verksamhetssystem och applikationer, att utföra internkontroll 2018 på hur myndigheten följer upprättad policy och riktlinjer kring inköpsrutiner, direktupphandling och upphandling enligt LOU samt LUF, att uppdra till myndighetschef att återredovisa resultatet av	Dir 41-17 2017-12-15	Camilla Fahlander	Återredovisning av internkontroll för 2018 till förbundsdirektionens första sammanträde 2019.	

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

BESLUTSUPPFÖLJNING

	internkontrollpunkterna 2018 till förbundsdirektionens första sammanträde 2019.				
Ekonomi					
Trafik					
Biljettsamverkan					
	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.	Dir 16-17 2017-03-31	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

BESLUTSUPPFÖLJNING

Trafikförändringar					
Avtalsuppföljning					
Upphandling					
Utvecklingsprojekt					
Framtidens produkter och system	<u>att</u> myndighetschefen uppdras att utreda och lämna förslag på ett framtida biljett- och betalsystem och produktutbud som ska ersätta nuvarande, <u>att</u> uppdraget om möjligt sker i samverkan med andra kollektivtrafikmyndigheter, <u>att</u> myndighetschefen återredovisar en lägesrapport av ärendet på direktionens sammanträde i september 2018.	§ 17 2018-03-28	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

BESLUTSUPPFÖLJNING

Strategi					
Taxor					
Subventionerade produkter					
Timrå kommun	att ge kollektivtrafikmyndigheten i uppdrag att från 1/7 2018, och i enlighet med Timrå kommuns begäran, införa avgiftsfria resor på buss för barn- och ungdom 7 – 19 år i Timrå kommun, att utformningen av tid-, resurs- och genomförandeplan sker i samverkan med Timrå kommun.	§ 16 2018-03-28	Hans Fäldin		
Avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlov	att införa ett länsövergripande digitalt sommarlovskort för skolungdom i åk 6-9 i grundskolan och år 1-2 på gymnasiet 2018, att den digitala produkten är giltig 15 juni – 17 augusti 2018, att länskortet utgör produktgrund för sommarlovskortet,	§ 36 2018-05-18	Camilla Fahlander	Återrapportering hösten 2018	

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

BESLUTSUPPFÖLJNING

	att länskortet för denna insats inte får ett värde, att resande med färdtjänst inte ingår i sommarlovskortet 2018, att kommunalförbundet tillförs erforderliga resurser, att eventuella nettokostnader som inte täcks av bidraget fördelas enligt gällande finansieringsmodell samt att insatsen utvärderas och återrapporteras till förbundsdirektionen under hösten 2018, att paragrafen direktjusteras, att inför sommaren 2019 utreda hur färdtjänstresor kan ingå i systemet.				
	att ej för tillfället införa Privatkort gällande som betalmedel för resor inom Västernorrlands län enligt tidigare beslut (dir 15/00005),	Dir 18-16 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

BESLUTSUPPFÖLJNING

	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.				
Långtidsplan					
	att <i>Långtidsplan 2019 – 2021</i> ska ligga till grund för budgetdialogerna med kommunalförbundets medlemmar inför utarbetandet av Budget 2019.	§ 13 2018-03-28	Peter Edin		
Regionalt trafikförsörjningsprogram					
	att godkänna reviderad projektplan för Regionalt trafikförsörjningsprogram 2030, att fortsätta uppdra åt arbetsutskottet att vara politisk styrgrupp till arbetet med framtagande av ett regionalt trafikförsörjningsprogram enligt tidigare beslut Dir 39-15.	Dir 36-17 2017-12-15	Hans Fälldin Erik Hedlund		

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

BESLUTSUPPFÖLJNING

	att godkänna remissutkast till Regionalt trafikförsörjningsprogram 2030, samt att remissutkastet skickas till organisationer enligt Bilaga 2 och att remissvar ska inkommit till kommunalförbundet senast 15 oktober 2017.	Dir 22-17 2017-06-14	HansFälldin Erik Hedlund		Remissvar ska ha inkommit till kommunalförbundet senast 15 oktober 2017
Bolag					
Bussgods	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.	§ 23 2018-03-28	Camilla Norberg		
Bussgods	att godkänna förslaget till ny bolagsordning, att nominera Åke Söderberg till lekmannarevisor för Bussgods i Västernorrland AB,	Dir 38-17 2017-12-15	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

BESLUTSUPPFÖLJNING

	att §8 i förslag till ny bolagsordning om lekmanarevisor börjar gälla verksamhetsåret 2018.				
Bussgods	att förbundsdirektionen ställer sig positiv till att bilda ett gemensamt bussgodsbolag för Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland och är beredd att förvärva 33,33 % av aktierna i det blivande gemensamma bolaget Bussgods i Norr AB, att det gemensamma bolaget Bussgods i Norr grundas med tidigare Bussgods i Västerbotten AB som plattform för kommande fusion, att ge det gemensamma bolaget Bussgods i Norr AB tillåtelse att förvärva Bussgods i Västernorrland AB och Bussgods i Norrbotten AB och därefter genomföra en formell fusion, att Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län som blivande ägare är beredd att tillskjuta ytterligare aktiekapital till det gemensamma bussgodsbolaget Bussgods i Norr AB, att Kollektivtrafikmyndigheten i	Dir 37-17 2017-12-15	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

BESLUTSUPPFÖLJNING

	Västernorrlands län som blivande ägare är beredd att teckna ett borgensåtagande för checkkredit till det gemensamma bussgodsbolaget Bussgods i Norr AB, att godkänna att ovanstående åtaganden gäller under förutsättning att samtliga medlemmar i Kommunalförbundet beslutar anta dem, att paragrafen direktjusteras.				
Bussgods	att fastställa att Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län köper 25 procent av aktierna för Bussgods Västerbotten AB (under namnändring) av Länstrafiken i Västerbotten till en kostnad av 102 250 kr, att fastställa att köpeskillingen på 102 250 kr för 25 procent av aktierna i Bussgods Västerbotten AB regleras genom försäljningsvärdet från Bussgods Västernorrland AB, att fastställa att Bussgods i Västerbotten AB (under namnändring) förvärvar Bussgods i Västernorrland AB och Bussgods i Norrbotten AB, att fastställa att Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län tillskjuter ett aktieägartillskott till Bussgods i	Dir 24-17 2017-06-14	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

BESLUTSUPPFÖLJNING

	Västerbotten AB (under namnändring) om 1 000 000 kr, <u>att</u> fastställa att aktieägartillskottet regleras genom försäljningsvärdet från Bussgods Västernorrland AB, <u>att</u> fastställa att Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län ingår ett borgensåtagande avseende checkräkningskredit på 2 500 000 kr för Bussgods i Västerbotten AB (under namnändring), <u>att</u> ställa sig bakom bolagsordning för Bussgods Västerbotten AB (under namnändring), <u>att</u> ställa sig bakom ägardirektiv för Bussgods Västerbotten AB (under namnändring), <u>att</u> ställa sig bakom aktieägaravtal för Bussgods Västerbotten AB (under namnändring), <u>att</u> utse myndighetschef Camilla Fahlander och trafikchef Erik Hedlund till ledamöter i styrelsen för Bussgods Västerbotten AB (under namnändring), <u>att</u> utse Lars Olof Olsson till stämmoombud för stämman i Bussgods Västerbotten AB (under namnändring),				
--	---	--	--	--	--

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

BESLUTSUPPFÖLJNING

	att ovanstående beslut gäller om erforderliga beslut tas i alla instanser, hos kommunalförbundets medlemmar samt i de nordliga länen.				
Bussgods	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.	Dir 11-17 2017-03-31	Camilla Fahlander		
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	Dir 28-16 2016-10-21	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

BESLUTSUPPFÖLJNING

	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.				
Norrtåg AB	<u>att</u> utse Lars Olof Olsson (S) till stämmoombud, <u>att</u> delegera till arbetsutskottet att godkänna instruktioner till stämmoombudet.	§ 20 2018-03-28	Camilla Norberg		
Norrtåg AB	<u>att</u> ställa sig bakom Norrtåg ABs intresseanmälan om utökad fordonsflotta.	Dir 40-17 2017-12-15	Camilla Fahlander		
Västernorrlands läns Trafik AB	<u>att</u> utse Leif Lindholm (S) till stämmoombud, <u>att</u> nominera Leif Lindholm (S) till ordförande på bolagsstämman, <u>att</u> delegera till arbetsutskottet att godkänna instruktioner till stämmoombudet.	§ 21 2018-03-28	Camilla Norberg		
AB Transitio	<u>att</u> utse Lars Olof Olsson (S) till stämmoombud,	§ 22 2018-03-28	Camilla Norberg		

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

BESLUTSUPPFÖLJNING

	<u>att</u> delegera till arbetsutskottet att godkänna instruktioner till stämmoombudet.				
Svensk Kollektivtrafik	<u>att</u> utse Lars Olof Olsson (S) till stämmoombud, <u>att</u> delegera till arbetsutskottet att godkänna instruktioner till stämmoombudet.	§ 24 2018-03-28	Camilla Norberg		

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

DELEGATIONSBeslut



Camilla Norberg
070-231 83 20

Datum
2018-05-25

Diariernr
17/00040

Datum	Beslutande	Rubrik	Beslut	Beslut enligt delegationsordningspunkt *
2018-05-14	Myndighetschefen	Fullmakt Nordea	Fullmakt gällande behörighet till Internetbanken Företag Nordea för Anna Appelbrant	1
2018-04-23	Myndighetschefen	Vikarier	Två visstidsanställningar Din Tur Kundcenter Ånge	26

Delegationsordning beslutad 2016-06-17	* Beslut enligt delegationsordningspunkt	Återredovisas ej
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	X
Omprövning av beslut. Förvaltningslag (1986:223)	4	
Yttrande över remisser	5	
Övriga yttranden	6	
Gallring av handlingar	7	X
Myndighetsbeslut om färdtjänst och riksferietjänst	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	X
Avyttra gamla eller uttrangerade inventarier eller andra kommunalförbundet tillhörande föremål	13	X
- högst 2 prisbasbelopp		
- mer än 2 prisbasbelopp		
Attestering av löner och ersättningar till förtroendevalda	14	X
Upphandling och inköp		
Tecknande av ramavtal	15	X
Antagande av anbud avseende upphandling av varor och tjänster inom beslutad budget	16	X
Utbildning, tjänsteresor, konferenser mm.		
Förtroendevaldas deltagande i kurs, konferens eller utlandsresa	17	

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

Investeringar		
Beslut om ianspråktagande av medel för investeringar överstigande 20 basbelopp inom fastställd plan och budget	18	X
Besluta om ianspråktagande av medel för investeringar understigande 20 basbelopp inom fastställd plan och budget	19	X
Representation		
Representation och externa uppvaktningar	20	X
- högst 12 000 kronor per tillfälle		
- högst 6 000 kronor per tillfälle		
- högst 2 000 kronor per tillfälle		
H/R		
Anställning av chefer inom myndigheten, förutom myndighetschef	21	
Personalärenden		
Inrätta/dra in befattningar	22	
Återbesättande av ledig befattning	23	X
Omplacera	24	X
Tillsvidareanställning inkl. lönesättning samt förkortning av uppsägningstid		
Annan personal än myndighetschef inom ramen för budget	25	
Vikarier	26	
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	X
Beviljande föräldraledighet, övrig personal (utanför avtal)	31	X
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	X
Arbetsmiljö		
Organisera och fatta beslut rörande arbetsmiljöarbetet	34	X

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 färdtjänst

Typ av ärende	Inkommen	Avslutad	Avsändare/Sökande	Handläggare	Beslut
Färdtjänsthandläggning			Förvaras hos färdtjänsthandläggaren		
FT	2018-05-08	2018-05-08	"	JE	Bifall
Ändr.av bef.tillstånd	2018-05-15	2018-05-15	"	TN	Bifall
RF Lubban, Njurunda	2018-05-17	2018-05-17	"	AC	Bifall

FT = Färdtjänst

RF = Riksfärdtjänst

LU = Läkarutlåtande

Protokoll/Skrivelser/Delgivningar



Camilla Norberg
070-231 83 20

Datum
2018-05-25

Diariennr

Typ av handling	Avsändare	Datum	Diarienummer	Ankomstdatum
Protokollsutdrag Timrå kommunfullmäktige förbundsordning, samarbetsavtal, reglemente för förbundsdirektionen och reglemente för revisorerna	Timrå kommun	2018-04-23	16/00418-33	2018-04-27
Protokollsutdrag Timrå Kommunfullmäktige Regler och riktlinjer gällande färdtjänst och riksfärdtjänst	Timrå kommun	2018-04-23	18/00241-1	2018-04-27
Kallelse till extra bolagsstämma i Samtrafiken i Sverige AB	Samtrafiken i Sverige AB	2018-04-27	18/00243-1	2018-04-27
Protokollsutdrag Sundsvalls kommunfullmäktige förbundsordning och samarbetsavtal avseende KTM	Sundsvalls kommun	2018-04-23	16/00418-34	2018-05-02
Protokollsutdrag Sundsvalls kommunfullmäktige MRP uppdrag, bättre och tillgängligare kollektivtrafik, subventionerat kort 0-19 år samt sänkt nattaxa	Sundsvalls kommun	2018-04-23	17/00326-31	2018-05-03
Protokollsutdrag Sundsvalls kommunstyrelse, KTM förslag till reviderad förbundsordning och reglemente. Framtaget pga revisionsanmärkningar 2013 och senare. Ersätter av kommunalförbundet tidigare tillbakadraget förslag 2015	Sundsvalls kommun	2018-04-09	16/00509-6	2018-05-03

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

Kallelse årsstämma i AB Transitio 2018-05-24	AB Transitio	2018-05-04	18/00080-2	2018-05-04
Underrättelse Konkurrensverket./. KTM angående upphandlingsskadeavgifter	Förvaltningsrätten i Härnösand	2018-05-07	18/00154-6	2018-05-11
Protokollsutdrag Ånge kommunfullmäktige, nya styrande dokument för KTM förbundsordning och reglemente samt reglemente för revisorer	Ånge kommun	2018-04-23	16/00418-35	2018-05-04
Protokollsutdrag Sollefteå Kommunfullmäktige, beslut om nya styrande dokument för KTM	Sollefteå kommun	2018-04-23	16/00418-36	2018-05-22
Protokollsutdrag Regionstyrelsen samt Regionfullmäktige, utökat borgensåtagande för tågfordon	Region Västernorrland	2018-04-10 2018-04-25-- 26	17/00575-6	2018-05-22
Protokoll vid styrelsesammanträde nr 142 o AB Transitio	AB Transitio	2018-04-12	18/00112-3	2018-05-25

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