

Pernilla Löfstrand  
073-275 19 39

**Datum**  
2017-06-07

**Diariernr**  
17/00271

# Tertialrapport 1 2017

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i  
Västernorrlands län**

**1 januari – 30 april 2017**

## Innehåll

Myndighetschefen har ordet .....	3
Vårt uppdrag .....	4
Beslutat i förbundsdirektionen.....	5
Årets fyra första månader .....	7
Omvärldsanalys .....	8
Vision och mål.....	10
God ekonomisk hushållning .....	11
Måluppfyllelse .....	12
Ekonomisk analys .....	25
Resultat per april.....	25
Prognos 2017 .....	31
Medarbetare .....	37
Förväntad utveckling .....	38
Redovisningsprinciper .....	41
Ekonomisk ordlista .....	42

## Myndighetschefen har ordet

Vid direktionsmötet sista mars lades Årsredovisning för 2016 och Långtidsplan för åren 2018 till 2020 fram till direktionen. Långtidsplanen återremitterades till mötet i juni där vi kommer att redovisa de ekonomiska konsekvenserna av medlemmarnas föreslagna åtgärder fördelade per medlem. Vi kommer också att ge en tydlig beskrivning av hur medlemmarnas förslag till åtgärder har hanterats under arbetet med planen.

Vi har arbetat fram ett Trafikbokslut där vi analyserar kollektivtrafiken i Västernorrland. Trafikbokslutet är ett värdefullt instrument för fortsatt planering och optimering av de produktionskilometrar som vi upphandlar. Trafikbokslutet kommer att göras tillgängligt både externt och internt.

Budgetprocessen för 2018 har startat med budgetdialoger. Tillsammans med medlemmarnas politiker och tjänstemän går vi igenom åtgärder för kommande år och de årliga uppräkningsarna av trafikavtal, personalkostnader och intäkter. Efter medlemmarnas önskemål senarelades budgetbeslutet för 2018 till ett extrainsatt direktionsmöte i september.

Årets första månader har bland annat präglats av den översyn av förbundsordning och andra styrande dokument som förbundets medlemmar tagit initiativ till. Syftet är att förbättra planeringsprocessen, förändra finansieringsmodellen och att stärka medlemmarnas inflytande. Arbetet förväntas leda till att en ny förbundsordning skickas ut på remiss under året.

Arbetet med att realisera direktionens inriktningsbeslut om en gemensam bussgodsorganisation i norr fortskrider. Kommunalförbundet äger nu alla aktier i Bussgods Västernorrland och vi arbetar vidare med att få medlemmarnas godkännande av de beslut som måste tas för att det gemensamma bolaget ska kunna bildas. Tanken med ett gemensamt bolag är att stärka Bussgods för framtiden och säkra godsleveranser i hela länet.

I februari genomfördes en medarbetarenkät med en god svarfrekvens på 81 procent. Resultatet visar att vi behöver vidta åtgärder inom indexområdena arbetsklimat, ledarskap, organisation samt visioner och mål. Åtgärderna kommer att preciseras i en handlingsplan.

Beställningscentralen i Ånge är under förändring med ett nytt namn - Din Tur kundcenter och ny organisation. I den nya organisationen förstärks driften med två gruppchefer som fokuserar på optimering och kvalitetsutveckling.

Medlemsbidraget under perioden januari till och med april uppgår till 124,6 mnkr och budgeterat medlemsbidrag uppgår till 124,2 mnkr. Budgetavvikelse uppgår således till 0,4 mnkr motsvarande 0,4 procent, vilket innebär en mycket god budgetföljsamhet.

Prognos för målen om miljö, tillgänglighet och varumärke är att de kommer att nås under 2017. Målen om kundnöjdhet och resurseffektiv kollektivtrafik nås med vissa brister. Trots en resandeökning kommer vi inte att uppnå målet om resande, då detta mål syftar till ett fördubblat resande.

Årets första helårsprognos för medlemsbidraget är 396,6 mnkr och det budgeterade medlemsbidraget uppgår till 387,7 mnkr. Budgetavvikelsen för medlemsbidraget är 8,9 vilket motsvarar 2 procent.

*Camilla Fahlander*  
*Myndighetschef*

## Vårt uppdrag

Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län bildades av länets sju kommuner och Landstinget Västernorrland 2012 med ansvar för den regionala kollektivtrafiken enligt Lag om Kollektivtrafik SFS 2010:1065 och EU kollektivtrafikförordning (EG) 1370/2007. Kommunalförbundet fastställer i ett regionalt trafikförsörjningsprogram mål samt beslutar om budget för kollektivtrafiken<sup>1</sup> i Västernorrlands län. Kommunalförbundet beslutar om allmän trafikplikt inom länet.

Kommunalförbundet ansvarar även för att:

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

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

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

Den av kommunalförbundet upphandlade samhällsfinansierade busstrafiken och särskilda kollektivtrafiken (SÄKO) i Västernorrland körs under varumärket Din Tur.

Kommunalförbundet är delägare av Norrtåg AB som upphandlar den regionala tågtrafiken.

Kommunalförbundet har 57 tillsvidareanställda medarbetare i Kramfors och Ånge och omsätter ca 600 mnkr.

---

<sup>1</sup> Med regional kollektivtrafik avses kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller sträcker sig över flera län. Detta med avseende på att trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov.

## Beslutat i förbundsdirektionen

Under första tertialet 2017 har ett (1) ordinarie direktionsmöte hållits, den 18 mars. Förbundsdirektionen har bland annat beslutat:

### **Dir 01-17 Årsredovisning 2016**

**att** fastställa Årsredovisning 2016,

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

### **6. Trafikbokslut 2016**

**att** anse informationen delgiven.

### **Dir 02-17 Långtidsplan 2018-2020**

**att** *Långtidsplan 2018 – 2020* återremitteras,

**att** medlemmarnas synpunkter ska antingen inarbetas eller bemötas i förslaget,

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

### **Dir 03-17 Extrainsatt förbundsdirektionssammanträde i september**

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

### **Dir 04-17 Ledamöter ägarråd Norrtåg AB**

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

### **Dir 11-17 Åtgärder införibildandet av gemensamt Bussgods Norr**

**att** medlemmarna i kommunalförbundet genom sina representanter i förbundsdirektionen godkänner förvärvet av 52,9 procent 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 12-17 Extrainsatt bolagsstämma för Bussgods Västernorrland AB**

**att** utse Lars Olof Olsson till stämмоombud,

**att** extra bolagsstämma skall hållas 2017-03-31,

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

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

**att** nominera Folke Nyström till ordförande för Bussgods Västernorrland AB,

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

**att** paragrafen direktjusteras,

**att** beslutet ska delges medlemmarna.

#### **Dir 14-17 Internkontroll 2016**

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

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

#### **Dir 16-17 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.

## Årets fyra första månader

Utformning av ett nytt Trafikförsörjningsprogram har påbörjats för politiskt beslut vid förbundsdirektionens sammanträde i december 2017.

Kommunalförbundet deltar med två tjänstemän i den tjänstemannagrupp som under den politiska styrgruppen ser över kommunalförbundets styrdokument. Vid arbetsgruppsmötet den 16 april redovisade kommunalförbundet ÅR 16 som grund för beskrivning av fördelningsmodellen.

Arbetet med att realisera förbundsdirektionens inriktningsbeslut avseende en gemensam bussgodsorganisation i norr fortskrider. Medlemmarna förväntas godkänna att kommunalförbundet köper 25 procent av aktierna i Bussgods Västerbotten. Bussgods Västerbotten kommer att utgöra grunden för bildandet av det gemensamma bolaget.

Förberedelser för att överta realtidsavtalet från Sundsvalls kommun pågår. Sundsvalls kommun har godkänt ett övertagande. Förbundsdirektionen återremitterade ärendet vid sitt sammanträde 31 mars.

Dialog pågår med Nobina AB för beräkning av incitamentsättning för utförd trafik i Örnsköldsviks kommun, med anledning av ungdomskortets införande.

Resmönstret för samhällsbetalda transporter i Sollefteå kommun har förändrats. Det sker fler och längre resor jämfört med det uppskattade behovet vid trafikstart 2015. Det ökade resbehovet har lett till en tillgänglighetsbrist på SÄKO-fordon. Kommunalförbundet har förhandlat om delar av avtalet, med följd att fler stora multifordon i nu finns disponibla. Med anledning av det förändrade resmönstret har beslut fattats om att genomföra en ny konkurrensutsatt upphandling i trafikområde 60 och 61 i Sollefteå kommun, med trafikstart 2018.

Samtal har förts med upphandlade utförare av samhällsbetalda transporter i Härnösands kommun om att de avser börja köra på miljöbränsle på 50 procent av tankad volym.

Under årets inledande fyra månader fortsatte rekryteringar för att fullfölja bemanningen den beslutade organisationen samt för att bemanna tjänster som ledigförklarats. Den nyinrättade tjänsten som Resenärsvärd med ansvar för biljettkontrollverksamheten och för försäljningsverksamheten av Din Tur reskort tillträdde den 10 april.

En ny organisation med byte av namn på Beställningscentralen till Din Tur Kundcenter är framförhandlad. En ledningsorganisation med två teamledare under enhetschef införs.

Medarbetarenkät inom kommunalförbundet har genomförts under våren 2017. Enkätresultatet återkopplas till alla medarbetare. Medarbetarenkäten ligger till grund för att upprätta en handlingsplan med åtgärder för att förbättra arbetsmiljön.

Ansökan om projektmedel via Koll 2020 tillsammans med Landstinget Västernorrland, länets kommuner, Länsstyrelsen samt Trafikverket inlämnades 16 mars till Tillväxtverket.

Beslut om projektansökan väntas den 14 juni. Maximalt sökbart belopp är 26,5 mnkr enligt förhandsbesked från partnerskapet. Kommunalförbundet kan erhålla ca 9 mnkr i projektmedel med en egeninsats om 2,1 mnkr.

## Omvärldsanalys

### **Finansiering**

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

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

I budgetpropositionen presenterade regeringen förslag på att en översyn ska göras av kollektivtrafiklagstiftningen något som inte omnämns i vårbudgeten. Däremot lyfter regeringen fram att det är viktigt att samhällsplaneringen främjar en samhällsstruktur med goda möjligheter till kollektivt resande. Svensk kollektivtrafik håller på att ta fram två rapporter som hänger ihop med de frågor som utredningen ska besvara. Den ena rapporten som belyser kollektivtrafikens samhällsnytta ska presenteras under Almedalsveckan. Den andra rapporten som belyser mer kollektivtrafik och samhällsnytta för pengarna kommer att presenteras i slutet av augusti.

I vårbudgeten presenterade regeringen att ytterligare 500 mnkr till 1,2 mdkr ska satsas på *Klimatklivet* för att öka omställningen till ett fossilfritt Sverige. Syftet med *Klimatklivet* är att stärka kommunala och regionala klimatinvesteringar.

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

Trafikverket bör verka för att införandet av ERTMS sker samordnat med Sveriges grannländer och i nära samråd med branschaktörerna där järnvägens totala funktionssätt beaktas. ERTMS med tillhörande uppdateringar har bidragit till högre kostnader och driftsstörningar för tågtrafiken i länet.

### **Trafikutveckling**

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

Samtrafiken utreder möjligheterna till att skapa en mobilitetslösning där flera olika transportlösningar samlas i en tjänst ut mot kund. Det handlar om att samla allt från samåkningstjänster som exempelvis Uber, regional- och interregional kollektivtrafik, taxitjänster, osv i en och samma lösning. Trafikanalys varnar för att lösningen kan bidra till mer bilåkande om inte mobilitetslösningarna styrs mer mot klimatsmart och kollektivt resande. Svensk kollektivtrafik anser att det är viktigt att de nya mobilitetstjänsterna kompletterar och inte konkurrerar med kollektivtrafiken.

### **Särskild persontrafik**

I oktober beslutade regeringen att det skulle tillsättas en utredning för att analysera reglerna för särskilda persontransporter. Trafikanalys har i en förstudie om lagstiftningen för särskilda



persontransporter pekat på att regelverket för färdtjänst, riksferdtjänst, sjukresor och skolskjuts är invecklat med splittrat huvudmannaskap, ökade kostnader, sjunkande produktivitet och en långsiktig utveckling som inte är hållbar. Utredningen ska därför analysera regelverket i syfte att identifiera hinder för kommunala och regionala myndigheter att åstadkomma en effektiv samordning och föreslå ändrade eller nya regler för att undanröja hinder. Uppdraget ska redovisas senast den 30 november 2017.

## **Hållbarhet**

I mars lade regeringen fram en proposition om ett klimatpolitiskt ramverk. Ramverket innehåller klimatmål, en klimatlag, planerings- och uppföljningssystem, klimatsredovisningar samt klimatpolitiska handlingsplaner. För transportsektorn innebär målet att växthusgasutsläppen ska minskas med minst 70 procent 2030 med 2010 som bas.

I regeringens vårbudget presenteras att transporter ska styras mot att bli mer klimatsmarta för att klara utsläppsmålen. Det ska göras genom miljöskatterna. Åtgärden kommer inte drabba de som tankar sitt fordon utan vänder sig mot bränsledistributörerna som succesivt ska blanda in mer biodrivmedel i bensinen och dieseln. Bränslebytet ska kompletteras med fortsatt skattebefrielse för vissa drivmedel.

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

Svensk kollektivtrafik har sedan 2016 uppvaktat regeringen om att se över regelverket kring reseavdraget. I januari 2016 förslog en parlamentarisk utredning att reseavdraget bör ses över. I slutbetänkandet föreslås att reseavdraget ska göras avståndsbaseerat. Naturvårdsverket fick i sitt regleringsbrev i uppdrag att se över miljöfarliga subventioner. Uppdraget ska redovisas i maj 2017.

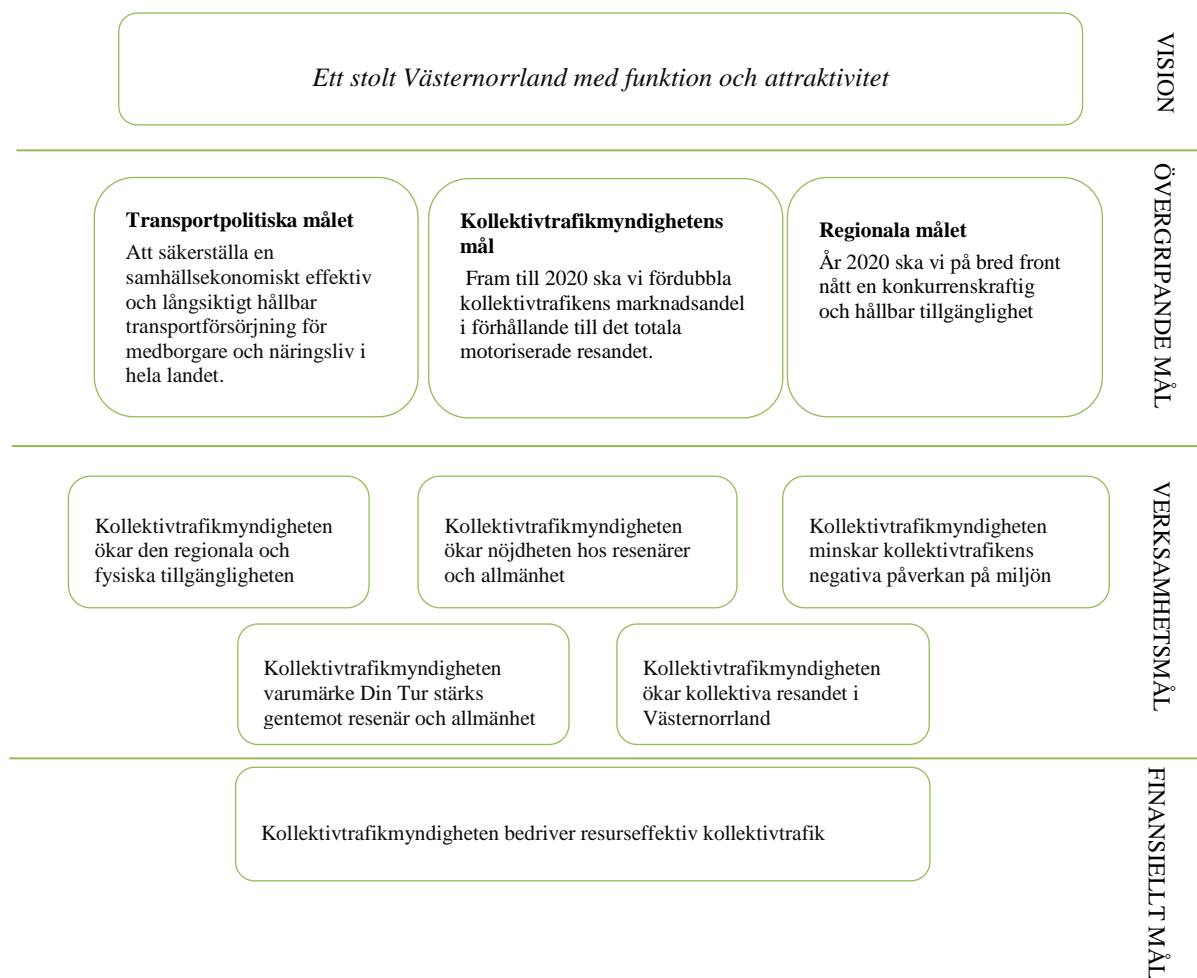
## **Organisation**

Under de senaste decennierna har den offentliga sektorn genomgått en rad reformer som kallas *New public management* och innebär att den offentliga sektorn har influerats av den privata sektorn avseende produktivitet och effektivitet. Bland annat genom ett större kundfokus, minskad byråkrati och minskad hierarkisk styrning genom att delegera ansvar och befogenheter nära verksamheten. Senare påbörjades även viss offentlig verksamhet att konkurrensutsättas. Vissa forskare pratar nu om en återgång av den offentliga sektorn till en återcentralisering som exemplifieras av Polismyndigheten och Försäkringskassan som tidigare organiserats i länsvisa organisationer men som nu centraliserat sin organisation. En annan utveckling som kan ses inom den offentliga sektorn är ett fokus på nätverk och samverkan med såväl privata som andra offentliga aktörer. Denna utveckling kallas för *governance* eller interaktiv samhällsstyrning. Intentionen och ambitionen är att dela på resurser och skapa ett värde för allmänheten genom förbättrad samordning.

## Vision och mål

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

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



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

## **God ekonomisk hushållning**

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

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

## **Riktlinjer för god ekonomisk hushållning**

Riktlinjer för god ekonomisk hushållning beslutades i och med att *Budget 2017* antogs av förbundsdirektionen.

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

## **Metod**

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

## Måluppfyllelse

En samlad bedömning om god ekonomisk hushållning redovisas i Tertialrapport 2 och i Årsredovisning 2017.

Miljöpåverkan är det målområde som har bäst utveckling men även mål om varumärket förväntas uppnås utifrån indikatorns utfall samt de aktiviteter som ska genomföras under året. Mål om kundnöjdhet utvecklas inte lika starkt men kan fortfarande nås.

Samma utveckling gäller för mål om tillgänglighet, där tester för realtidssystemet pågår och kan vara driftsatt under hösten.

Prognosen för mål om resurseffektiv kollektivtrafik är att målet inte kommer att uppfyllas under året.

Under 2017 förändrades Kollektivtrafikbarometerens (KOLBAR) metod för mätning. Indikatorerna mäts därför inte längre av KOLBAR vilket gör att resultaten inte är fullt jämförbara med tidigare år. Analys för måluppfyllnad istället grundar sig på genomförda och planerade aktiviteter.

Beslut om kollektivtrafikåtgärder som fattas av medlemmarnas politiska församlingar överensstämmer inte alltid med kommunalförbundets övergripande mål.



Bild 2: Måluppfyllelse för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Definition av måluppfyllnad:

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

<b>Kollektivtrafikmyndigheten ökar den regionala och fysiska tillgängligheten</b>					
<b>Prognos måluppfyllnad</b>	↑				
<p><b>Analys</b></p> <p>Vi bedömer att målet kommer att uppnås då flera åtgärder som förbättrar tillgängligheten som kommer att genomföras senare under året.</p> <p>Utfallet för indikatorerna planerad och oplanerad information är lägre än målvärdet, men med anledning av planerade åtgärder bedömer vi att målet kommer att nås.</p> <p>Vi kommer att förbättra audiellt och visuellt hållplatsutrop enligt gällande trafikavtal.</p> <p>Vi genomför ett antal systemanpassningar för att kunna införa visering av digitala biljetter.</p> <p>Vi fortsätter att utveckla riktad information till resenärer.</p> <p>I och med att realtidsinformationen kommer att fungera allt bättre bedömer vi att upplevelsen över den oplanerade informationen kommer att förbättras.</p> <p>Under senare delen av året kommer vi att höja lägsta nivå för att fylla på reskortet vilket kommer att leda till snabbare ombordstigning och därmed kortare restider.</p> <p>För god måluppfyllnad är det av stor vikt att medel beviljas för projekt Koll 2020.</p>					
<b>Indikatorer</b>	Utfall april 2017	Utfall april 2016	Utfall april 2015	Utfall 2016	Mål 2017
<b>Kundnöjdhet för planerad information (%)</b> <i>Resenärer</i>	41 <sup>2</sup>	30	31	34	50
<b>Kundnöjdhet för oplanerad information (%)</b> <i>Resenärer</i>	21 <sup>3</sup>	21	15	21	25
<b>App "Din Tur" antal sökningar – jmf apr<sup>4</sup></b>	447 378	289 814	215 445	-	-
<b>App "Din Tur" antal användare – jmf apr</b>	23 575	16 908	16 870	-	-
<b>Hemsida – antal besök</b>	139 283	-	-	-	-
<b>Åtgärder för restidsförbättringar (antal nya)</b>	1	3	9	7	10
<b>Åtgärder för tillgänglighetsförbättringar (antal nya)</b>	1	-	-	21	15
<b>Uppföljning av aktiviteter beslutad i budget 2017</b>					
<b>Förbättra den sociala tillgängligheten genom förbättrad kollektivtrafik till länets asylboenden</b>					
<p>Vi ska öka den sociala tillgängligheten genom att utreda möjligheterna för trafiklösningar när kortsiktiga behov uppstår med kort varsel. Åtgärden genomförs under förutsättning att medel beviljas för samverkansprojekt.</p> <p><i>Medel beslutas för Koll 2020 under juni 2017</i></p>					
<p>Vi ska säkerställa att det finns god information om det kollektiva resandet i Västernorrland med Din</p>					

<sup>2</sup> Under 2017 förändrades Kollektivtrafikbarometerns (KOLBAR) metod för mätning. Vilket gör att resultaten inte är jämförbara med tidigare år.

<sup>3</sup> Under 2017 förändrades Kollektivtrafikbarometerns (KOLBAR) metod för mätning. Vilket gör att resultaten inte är jämförbara med tidigare år.

<sup>4</sup> Statistik från Infospread – jämförelsemånad april, för år utfall jämförelsemånad december

---

Tur och Norrtåg på flera språk. Vi ska även informera om detta behov i dialog med kommersiella trafikföretag

*Åtgärden är genomförd 2015, genom att vi har tagit fram en broschyr på olika språk. Broschyren finns tillgänglig på hemsidan.*

---

Vi ska med Migrationsverket avtala om att det finns produkter som är anpassade för asylsökandes behov.

*Migrationsverket utvärderar försöket i Kalmar innan några nya överenskommelser görs avseende produkter i kollektivtrafiken.*

---

Vi ska säkerställa att det finns produkter som är pris- och funktionsmässigt anpassade för asylsökandes behov.

*Migrationsverket utvärderar försöket i Kalmar innan några nya överenskommelser görs avseende produkter i kollektivtrafiken.*

---

Ett fungerande realtidssystem ökar informationen om kollektivtrafikens status för alla resandegrupper.

*Realtidssystemet fungerar i större delar av länets kollektivtrafik. Realtidssystemet har inte full täckning geografiskt i landsbygdstrafiken. Avtalet med leverantör är ännu inte överfört från Sundsvalls kommun till Kollektivtrafikmyndigheten.*

---

Vi ska möta upp behovet av trafik som uppstår i och med asylboenden på landsbygden. Kostnaden bedömdes till 5,0 mnkr men har efter dialog med kommunerna justerats ner till 1,0 mnkr.

*På grund av minskade behov har förstärkningstrafik och förändrad trafik inte genomförts enligt plan.*

---

#### **Underlätta utvecklingen av utökade arbetsmarknadsregioner genom förbättrad samverkan med trafikföretag utanför trafikavtal**

---

I december 2016 utökar SJ sina avgångar utmed Botniabanan från tre till fyra dubbelturer. Det finns ett pendlarkort som är framtaget av SJ och Botniatåg som endast fungerar i tågtrafiken. Vi har, utan framgång, fört en dialog med SJ om att detta kort ska få giltighet även i upphandlad busstrafik. Genom att Botniatågs avtal upphör i augusti 2016, upphör även pendlarkortet med giltighet på snabb- och regionaltågen.

Det finns även behov av biljettsamverkan med X-trafik för ökad tillgänglighet söderut.

Vi avser att arbeta fram ett samverkansavtal med främst SJ och X-trafik till 2017.

*Under hösten 2016 lyftes ett förslag på biljettsamverkan till direktionen som avlogs. Frågan lyftes åter i mars 2017 för vägledning kring biljettsamverkan med X-trafik. Då aktualiserades önskan om biljettsamverkan med SJ och direktionen har gett myndighetschefen i uppdrag att föra dialog med SJ kring biljettsamverkan.*

*Dialog med X-trafik har inletts under våren 2017 och ett avtal håller på att upprättas där X-trafik succesivt kommer att få ökad ersättning från Kollektivtrafikmyndigheten. Kollektivtrafikmyndigheten kommer också få ersättningar från X-trafik för resor inom Sundsvalls tätort.*

---

För att vi ska få till stånd biljettsamverkan krävs att vi utvecklar ett viseringssystem som möjliggör att det går att visa våra kort på trafik som inte har vårt biljettmaskinsystem. För att kunna möjliggöra en biljettsamverkan krävs att systemet finns att tillgå under början av 2017 och att det upphandlas under 2016.

*En analys har gjorts för att utreda behov och möjligheter för digitalisering av produkter. Målsättningen är att tekniken ska vara i drift i slutet av 2017.*

---

Vi ser ett behov av att ta fram en strukturbild för att förbättra bilden av hur kollektivtrafiken kan utveckla arbetsmarknadsregionerna samt skapa bättre möjligheter för arbetspendling i hela länet och till angränsade län. Det är viktigt att se över utvecklingen av Ådalsbanan, Botniabanan, Ostkustbanan och Mittbanan. Denna strukturbild måste tas fram i dialog med kollektivtrafikmyndigheter och planupprättare i hela Norrland. Arbetet kommer att påbörjas under 2017. Länsstyrelsen i Västernorrland kommer att ansvara för framtagandet. Åtgärden genomförs under förutsättning att

---

---

medel beviljas för samverkansprojekt.

*Medel beslutas för Koll 2020 under juni 2017.*

---

Under 2009 genomfördes en effektanalys, *Från räls till resande*. Effektanalysen presenterade beräknade effekter i samband med tågtrafik på Botniabanan. Det finns ett behov av att göra ytterligare en effektanalys som dels utvärderar *Från räls till resande*, men också blickar framåt. Länsstyrelsen i Västernorrland kommer att ansvara för framtagandet. Åtgärden genomförs under förutsättning att medel beviljas för samverkansprojekt.

*Medel beslutas för Koll 2020 under juni 2017.*

---

Bättre tillgänglighet kan uppnås genom bättre samverkan med kommersiella aktörer. En undersökning hur denna samverkan ska se ut finns behov av att utreda och ta fram modell för samverkan.

Länsstyrelsen i Västernorrland kommer att ansvara för framtagandet. Åtgärden genomförs under förutsättning att medel beviljas för samverkansprojekt.

*Medel beslutas för Koll 2020 under juni 2017.*

---

### **Översyn av bytespunkter i länet**

Genomföra en åtgärdsvalsstudie med syfte att skapa en gemensam prioritering av åtgärder avseende bytespunkter i Västernorrlands län. Länsstyrelsen i Västernorrland kommer att ansvara för framtagandet. Åtgärden genomförs under förutsättning att medel beviljas för samverkansprojekt.

*Medel beslutas för Koll 2020 under juni 2017.*

---

Översyn av ansvar för pendelparkeringar. Åtgärden genomförs under förutsättning att medel beviljas för samverkansprojekt.

*Medel beslutas för Koll 2020 under juni 2017.*

---

### **Kontinuerlig avstämning av vår verksamhet utifrån särskilda behov främst för personer med funktionsnedsättning**

Vi ska genom politisk representation vid intresse delta i de kommunala handikappråden samt HälsosamY.

*Vi har deltagit med tjänstemannarepresentation på tillgänglighetsrådet i Timrå kommun.*

---

Vi ska aktivt delta på Svensk kollektivtrafiks konferenser om tillgänglighet.

*Konferenser kring tillgänglighet brukar ligga under hösten.*

---

### **Bedriva regional tågtrafik genom Norrtåg AB för att öka arbetsmarknadsregionerna och minska restiden i och vid anslutning till länet**

Från och med augusti 2016 tar Tågkompaniet över trafikavtalet och bedriver tågtrafik under varumärket Norrtåg. Från och med januari 2017 kommer kostnaderna för tågtrafiken att justeras något i jämförelse med budget 2016.

*Genomfört*

---

### **Övriga aktiviteter genomförda för måluppfyllnad**

Destinationsskyltar i trafikområde Sundsvall ger utförligare information genom att tidigare tekniska problem lösts

Projekt genomförd för att testa plattform för realtidpresentation för hela länets behov.

Riktad kommunikation till resenärer genom vår app ”Din Tur” om restidsförändringar. (T)

Förbättrad trafik Matfors-Sundsvall linje 141. (R)

---

## Kollektivtrafikmyndighetens varumärke Din Tur stärks gentemot resenärer och allmänheten

Prognos måluppfyllnad



### Analys

Indikatorn mäts inte längre av KOLBAR vilket gör att analys för måluppfyllnad grundar sig på genomförda och planerade aktiviteter.

Vår bedömning är att vi uppnår målet genom en rad förbättringar av riktad marknadsföring som når fler än tidigare.

Under slutet av 2016 återgick vi till tidigare bemanning inom informationsområdet vilket ger effekt under årets inledning.

Indikatorer	Utfall april 2017	Utfall april 2016	Utfall april 2015	Utfall 2016	Mål 2017
Kunskap om vem som ansvarar för kollektivtrafiken (%)	-	52	45	52	52

### Uppföljning av aktiviteter beslutad i budget 2017

#### Synliggöra varumärket Din Tur

Vi ska genom att arrangera Bussens dag och Trafikantveckan synliggöra varumärket Din Tur tillsammans med Trafikföretagen

*Kommer att genomföras under senare delen av året.*

Vi ska marknadsföra trafikstarten av ny trafik utmed Höga kusten.

*Genomfört.*

Stärka och synliggöra varumärket genom koordinerad marknadsföring tillsammans med trafikbolagen.

*Genomförs kontinuerligt genom de lokala marknadsföringsplanerna.*

Förstärkt och förbättrad samt mer aktiv marknadsföring och information till resenärer och allmänhet.

*Nya former har utvecklats för marknadsföringsinsatser genom riktad och kostnadseffektiva metoder. Exempelvis genom sms via vår app "Din Tur".*

#### Övriga aktiviteter genomförda för måluppfyllnad

Under fem veckor genomfördes en digital kampanj med syftet att få fler att arbetspendla med Linje 90 Härnösand- Kramfors- Sollefteå. Kampanjen var geografiskt styrd till att bara visas för mottagare i områden där linjen går. Från digitala annonsen gick det att klicka sig direkt till tidtabellen på [dintur.se](http://dintur.se).

Under två veckor genomfördes en digital kampanj med budskapet att välja bussen till kvällsnöje och shopping. Kampanjen var geografiskt styrd till att bara visas för mottagare i områden i och kring Sundsvall och Örnsköldsvik. Denna kampanj riktades mot sällan-resenärer med en uppmaning att välja bussen. Ett delsyfte var att få fler att upptäcka vår app "Din Tur" och genom att klicka på annonsen kom mottagarna till en informationssida på Din Turs webbplats [www.dintur.se](http://www.dintur.se), där appen beskrevs.

Under en vecka genomfördes en kampanj med geografiskt riktad annons i Västernorrland med 20 000 visningar per dag. Totalt 120 000 visningar med budskap att se saldo och ladda sitt reskort direkt i Din Tur webbshop. Kampanjen riktade sig främst till befintliga resenärer. Syftet var att få fler att upptäcka Din Turs webbshop och ladda sitt reskort innan man kliver ombord på bussen.

Genomfört pendlarkampanj i januari då Din Tur bjöd alla som morgonpendlade med linje 201 mellan Härnösand och Sundsvall på morgonfika.



## Kollektivtrafikmyndigheten ökar nöjdheten över kollektivtrafiken hos resenärer och allmänheten

Prognos måluppfyllnad



### Analys

Vår bedömning är att vi når målet med vissa brister. Indikatorernas utfall når inte upp till målvärdet. De åtgärder vi planerar att genomföra bedömer vi ha positiv effekt på indikatorerna.

Genom att vi anställt en resenärsvärd som kommer att öka vår närvaro, utöver förarna, och möta resenärerna bedömer vi att nöjdheten och lojaliteten bland resenärerna att öka. Även biljettkontroller har varit efterfrågat hos resenärerna och vi bedömer att utvecklingen av denna verksamhet kommer att leda till positiva effekter.

För att öka nöjdheten bland allmänheten behöver vi jobba med mediebilderna genom att ytterligare utveckla bemötandet av insändare och artiklar.

Indikatorer <sup>5</sup>	Utfall april 2017	Utfall april 2016	Utfall april 2015	Utfall 2016	Mål 2017
Sammanfattande nöjdhet (%) <i>Allmänheten</i>	40	45	41	43	55
Sammanfattande nöjdhet (%) <i>Resenärer</i>	53	66	59	63	71
Lojalitet (%) <i>Resenärer</i>	54	75	66	73	79
Lyhördhet (%) <i>Allmänheten</i>	40	21	22	20	29

### Uppföljning av aktiviteter beslutad i budget 2017

#### Utveckla system för att förbättra informationen och möjligheten till köp av biljetter

Vi planerar även att införa realtidssystem i mobilen för att öka tryggheten hos resenären.

*Under framtagande.*

#### Åstadkomma snabbare informationsvägar genom bättre samverkan mellan kommunens planerare, trafikföretagens planerare och kommunalförbundet

Upprätthålla arbetet med samverkansavtalen i dialog med medlemmarna och trafikföretagen. Genom dessa arbetsgrupper ska även långtidsplan arbetas fram.

*Samverkansavtalen är under utarbetande och beakta arbetet med översynen av styrdokumenterna.*

#### Öka tryggheten och attraktiviteten i kollektivtrafiken genom förbättrad information och reseservice

Vi ska införa resevärdar som kommer att säkerställa intäkter och finnas tillgängliga för att skapa trygghet hos resenärerna. Kostnaden finns inarbetad i Budget 2016 som fastställdes 2015-12-18.

*Anställt en resenärsvärd, som ansvarar för att genomföra biljettkontroller och ansvarar för utveckling av försäljningsverksamheten samt att utveckla dialogen med resenärer och allmänhet.*

Genom att testa nya kanaler för bemannade resecentrum, ökad möjlighet att kommunicera med exempelvis genom videolänk med kundservice, ökar vi attraktiviteten och förbättrar servicen. Åtgärden genomförs under förutsättning att medel beviljas för samverkansprojekt.

*Medel beslutas för Koll 2020 under juni 2017.*

<sup>5</sup> Under 2017 förändrades Kollektivtrafikbarometerns (KOLBAR) metod för mätning. Vilket gör att resultaten inte är jämförbara med tidigare år

---

**Förbättra kunskapen om resenärernas behov av kollektivtrafik**

---

Genom att kontinuerligt genomföra resvaneundersökning kan vi få en fördjupad bild över resenärernas beteende och genom detta förbättra och kollektivtrafiken utifrån resenärens faktiska behov. Länsstyrelsen i Västernorrland kommer att ansvara för framtagandet. Åtgärden genomförs under förutsättning att medel beviljas för samverkansprojekt.

*Medel beslutas för Koll 2020 under juni 2017.*

---

**Övriga aktiviteter genomförda för måluppfyllnad**

---

Inom projekt Hållbara resor har digitalisering av företagskortet påbörjats genom att kartlägga nödvändig organisation för att kunna hantera en digitalisering.

---

Ny organisation är planerad och två teamledare är rekryterade till Din Tur kundcenter.

---

<b>Kollektivtrafikmyndigheten ökar det kollektiva resandet i Västernorrland</b>					
<b>Prognos måluppfyllnad</b>	↓				
<p><b>Analys</b></p> <p>Vår bedömning är att målet inte uppfylls. Målet om att öka det kollektiva resandet i Västernorrland har en stark koppling till det övergripande målet om att kommunalförbundet fram till 2020 ska fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet. Målet antogs år 2012 i det första Trafikförsörjningsprogrammet. Utgångspunkten var det dåvarande dryga 10 miljoner resor som genomfördes i Västernorrland</p> <p>Vi bedömer dock, att de åtgärder som genomförs bör leda till en resandeökning som även bidrar till ökad marknadsandel. Den resandeökning vi har idag är starkt kopplad till ungdomskortet i Örnsköldsviks kommun och bidrar inte till ökad marknadsandel för kollektivtrafiken.</p> <p>I budget 2017 planerades för en förändring av tätortstrafiken Örnsköldsvik som skulle leda till ökat resande och attraktivare kollektivtrafik. I och med förändrade ekonomiska förutsättningar kan ambitionsnivån komma att minska avsevärt och därigenom uteblivet ökat resande bland bilister som följd.</p>					
<b>Indikatorer</b>	<b>Utfall april 2017</b>	<b>Utfall april 2016</b>	<b>Utfall april 2015</b>	<b>Utfall 2016</b>	<b>Mål 2017</b>
<b>Kollektivtrafikens marknadsandel</b> (procent jämfört med det totala motoriserade resandet) <sup>6</sup>	Följs upp i T2	Följs upp i T2	10	8	12
<b>Antalet påbörjade kollektivtrafikresor</b> <sup>7</sup>	3 830 052	3 571 848	3 400 000	10 079 708	10 800 000
varav buss (Din Tur)	3 641 010	3 390 532	-	9 561 680	
varav tåg (Norrståg) <sup>8</sup>	189 042	181 316	-	518 028	
<b>Antalet påbörjade skolkortsresor</b>	575 041	797 512	800 000	1 789 051	2 500 000
<b>Antalet påbörjade kollektivtrafikresor exklusive skolkort</b>	2 689 801	2 647 609	2 700 000	7 772 629	8 300 000
<i>Landsbygdstrafik</i>	634 910	628 546	600 000	1 960 929	1 700 000
<i>Tätortstrafik</i>	2 054 891	2 011 964	2 000 000	5 811 700	6 000 000
<b>Totala omsättningen av företagskortet (kr)</b>	2 437 734	3 704 907	3 183 864	9 280 515	9 500 000
<b>Antalet resor med företagskort</b>	60 696	69 584	70 113	181 150	0
<i>varav resor med buss</i>	55 016	63 333	62 041	156 679	0
<i>varav resor med tåg</i>	5 680	6 251	8 072	24 471	0
<b>Uppföljning av aktiviteter beslutad i budget 2017</b>					
<b>Linjeomläggning i tätortstrafiken med förbättrade möjligheter för resande.</b>					

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

<sup>7</sup> Resandet mäts utifrån antalet påstigande i lokal- och regional kollektivtrafik. Ombord på tågen registreras endast de resenärer som använder Din Turs produkter, vilket betyder att produkter från SJ och Norrtåg inte finns med i statistiken. Samtliga påstigningar (avgiftsbelagda och kostnadsfria) per år redovisas

<sup>8</sup> Statistik från Norrtåg AB, omfattar alla påstigande i Västernorrlands län oavsett biljettyp, utfall 2014 och 2015 justerat med samtliga påstigande samt reseprodukter för tåg inkluderat.

Under 2014 påbörjades en översyn av trafiken i Örnsköldsviks tätort. Syftet med översynen är främst att snabba upp och effektivisera trafiken för att öka resandet och attraktiviteten. Vid en översyn är det viktigt att även påbörja investering i infrastrukturen för att uppnå maximal effekt på åtgärden.

*Pågående. Sedan 2014 har en 50 procent av en heltid lagts på planerandet av ny tätortstrafik för att öka resandet och attraktiviteten i Örnsköldsviks kommun. Det nya trafikupplägget är inte längre aktuellt på grund av förändrade ekonomiska prioriteringar av Örnsköldsviks kommun. Nu ambitionsnivå är ännu inte beslutad av Örnsköldsviks kommun. Trafikstart sker december 2017.*

En översyn har även påbörjats inom Sundsvall och det finns ett behov av att genomföra en linjenätsanalys. Länsstyrelsen i Västernorrland kommer att ansvara för framtagandet. Åtgärden genomförs under förutsättning att medel beviljas för samverkansprojekt.

*Sundsvalls kommer under 2017 att genomföra en linjenätsanalys. Personalresurser från kollektivtrafikmyndigheten krävs för att detta ska vara möjligt. Åtgärden kommer inte att finansieras av koll 2020.*

### **Öka mobiliteten hos länets ungdomar**

Införa subventionerat resande i Sundsvall för skolungdomar.

*Arbete pågår i Sundsvalls kommun för att utreda subvention av kommunkortet med stöd av kollektivtrafikmyndigheten.*

Införa avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar i Örnsköldsvik.

*Genomfördes under hösten 2016.*

### **Utveckling av företagsrådgivning**

Vi ska fortsatt jobba med konceptet företagsrådgivning och öka resandet med företagskortet.

*Ett koncept och resvaneundersökning har jobbats fram och kommer att användas i besök hos arbetsgivare senare under året. Under första månaderna har sju företag besökts.*

Vi ska utveckla företagskortet till en mer flexibel lösning, exempelvis mobillösning.

*Inom projekt Hållbara resor har digitalisering av företagskortet påbörjats genom att kartlägga nödvändig organisation för att kunna hantera en digitalisering. Upphandling av faktureringsjänst har påbörjats.*

### **Övriga aktiviteter genomförda för måluppfyllnad**

Under fem veckor genomfördes en digital kampanj med syftet att få fler att arbetspendla med Linje 90 Härnösand- Kramfors- Sollefteå. Kampanjen var geografiskt styrd till att bara visas för mottagare i områden där linjen går. Från digitala annonsen gick det att klicka sig direkt till tidtabellen på [dintur.se](http://dintur.se).

Under två veckor genomfördes en digital kampanj med budskapet att välja bussen till kvällsnöje och shopping. Kampanjen var geografiskt styrd till att bara visas för mottagare i områden i och kring Sundsvall och Örnsköldsvik. Denna kampanj riktades mot sällan-resenärer med en uppmaning att välja bussen. Ett delsyfte var att få fler att upptäcka vår app "Din Tur" och genom att klicka på annonsen kom mottagarna till en informationssida på Din Turs webbplats [www.dintur.se](http://www.dintur.se) där appen beskrevs.

Under en vecka genomfördes en kampanj med geografiskt riktad annons i Västernorrland med 20 000 visningar per dag. Totalt 120 000 visningar med budskap att se saldo och ladda sitt reskort direkt i Din Tur webbshop. Kampanjen riktade sig främst till befintliga resenärer. Syftet var att få fler att upptäcka Din Turs webbshop och ladda sitt reskort innan man kliver ombord på bussen.

Genomfört pendlarkampanj i januari då Din Tur bjöd alla som morgonpendlade med linje 201 mellan Härnösand och Sundsvall på morgonfika.

## Antalet påstigande i den linjelagda kollektivtrafiken

Trafikområde	Trafikering	April 2017	April 2016	April 2015	Tendens
O2	Höga Kusten	33 990	35 593	29 384	↓
O3	Sollefteå tätort	30 409	28 637	24 043	↑
O45	Sollefteå landsbygd	53 697	50 689	44 152	↑
O6	Örnsköldsviks tätort	440 862	305 718	289 624	↑
O7	Örnsköldsvik – Husum, Gideå och Trehörningsjö	42 885	39 734	31 681	↑
O8	Örnsköldsvik – Solberg, Mellansel och Bredbyn	53 186	51 143	49 908	↑
O9	Örnsköldsvik – Skorped och Köpmanholmen	57 051	51 866	54 015	↑
O10	Härnösands tätort	179 092	172 600	136 962	↑
O1415	Sundsvalls tätort	1 910 407	1 835 263	1 864 124	↑
O16	Sundsvall – Holm och Liden	45 386	46 461	44 102	↓
O1721	Njurunda – Sundsvall – Timrå	403 141	385 440	372 544	↑
O18	Sundsvall – Matfors	68 711	65 152	63 231	↑
O20	Sollefteå – Kramfors - Härnösand	139 281	137 460	116 877	↑
O22	Härnösand landsbygd	35 804	37 638	35 004	↓
O23	Ånge landsbygd	60 083	66 466	62 868	↓
S3	Tvärflöjten, Örnsköldsvik - Sollefteå – Östersund	9771	15365	11881	↓
S4	Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	10 186	5 621	5 275	↑
S5	Linje 201 Härnösand – Timrå – Sundsvall	74 380	69 174	70 199	↑
S6	Linje 50 Härnösand- Örnsköldsvik	13 689	Ny trafik 2017	Ny trafik 2017	↑
Tågtrafik <sup>9</sup>	Mittbanan och Botniabanan	30 376	86 584	85 895	↓

<sup>9</sup> Det är en stor skillnad prismässigt med Tågkompaniets produkter och periodkort på en pendlingsträcka och det verkar ha betytt betydligt färre som använder våra kort på Norrtåg.

## Kollektivtrafikmyndigheten minskar kollektivtrafikens negativa påverkan på miljön

Prognos måluppfyllnad



### Analys

Den linjelagda kollektivtrafiken har minskat sin påverkan på miljön i alla mätområden jämfört med samma tertiäl föregående årsorsaken är övergången från diesel till biodrivmedel (HVO). Bedömningen är att målet kommer att uppnås.

Indikatorer	Utfall april 2017	Utfall april 2016	Utfall april 2015	Utfall 2016	Mål 2017
Minskad andel kväveoxider (g/kwh)	1,37	1,42	1,42	1,32	2,5
Minskad andel energianvändning (kwh/km)	31,80	32,24	31,51	30,86	33
Andelen biodrivmedel av den totala förbrukningen (%)	95,56	22,70	25,1	62,6	80

### Uppföljning av aktiviteter beslutad i budget 2017

#### Kontinuerlig dialog med trafikföretag för en fossilfri och energieffektiv fordonsflotta.

Inom ramen för nuvarande trafikavtal föra en dialog med de trafikföretag vi har avtal med att fortsätta utvecklingen mot en fossilfri och energieffektiv fordonsflotta.

*Pågående. Under våren har dialog förts med trafikföretag inom särskild persontrafik.*

Trafikera stadslinjen i Kramfors kommun med elbuss.

*Planerat till 2018*

## Kollektivtrafikmyndigheten bedriver resurseffektiv kollektivtrafik

### Prognos måluppfyllnad

#### Analys

Vår bedömning är att vi når målet med vissa brister. Medlemsbidraget under perioden januari till och med april uppgår till 124,6 mnkr och budgeterat medlemsbidrag uppgår till 124,2 mnkr. Budgetavvikelse uppgår således till 0,4 mnkr motsvarande 0,4 procent, vilket innebär en mycket god budgetföljsamhet.

Nettokostnad per resa och per invånare ökar mellan åren och har sin främsta orsak i indexuppräknningen av trafikavtalen.

Vi ser en kostnadsökning när det gäller sjukresor och färdtjänst som dels beror på de trafikavtal som trädde ikraft november 2015 och dels att resorna är längre.

Indikatorer	Utfall april 2017	Utfall april 2016	Utfall april 2015	Utfall 2016	Mål 2017
<b>Jämförelse mellan verksamhetens nettokostnader inkl kommunala biljettsubventioner och budget</b>					
<i>Avvikelse i procent</i>	0,4%	12,4%	7,4 %	-1,9%	0
<i>Avvikelse mnkr</i>	-0,4	18,0	10,7	-8,7	0
<b>Nettokostnad per resa (kr)</b>	37,5	36,7	-	32	35
<i>Landsbygdstrafik</i>	102,5	98,6	-	63	50
<i>Tätortstrafik</i>	16,8	17,3	-	17	15
<b>Nettokostnad per invånare (kr)<sup>10</sup></b>	410	397	-	1 246	-
<b>Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad<sup>11</sup> (%)</b>	27,3%	25,9%	-	24,9%	29,2%
<i>Landsbygdstrafik</i>	19,7%	19,1%	-	18,6%	19,9%
<i>Tätortstrafik</i>	38,4%	35,6%	-	33,9%	33,3%
<b>Andel trafik kostnad som finansieras av skolkortsintäkt (%)</b>	6,1%	7,3%	-	6,7%	-
<i>Landsbygdstrafik</i>	7,7%	-	-	8,5%	9,1%
<i>Tätortstrafik</i>	3,6%	-	-	4,2%	33,3%
<b>Kostnad/sjukresa (kr per resa)</b>	357	342	297	351	348
<b>Kostnad/färdtjänstresa (kr)</b>	205	192	183	202	130
<i>Totalt Västernorrland</i>					
<b>Kostnad/färdtjänstresa (kr)</b>	319	299	246	311	315
<i>Ånge kommun</i>					

<sup>10</sup> Nettokostnad per invånare beräknas utifrån den totala nettokostnaden, exklusive tågtrafik, SÄKO, Beställningscentralen och subventioner, genom befolkningens mängden 31 mars.

<sup>11</sup> Självfinansieringsgrad är andelen av trafik kostnader, exklusive SÄKO, som täcks av externa biljettintäkter. Skattefinansierade intäkter så som skolkort, skattesubvention kommunkort och medlemsbidrag inräknas ej.

---

**Uppföljning av aktiviteter beslutad i budget 2017**

---

**Utreda möjligheterna till effektivare trafiklösningar**

---

Det finns ett behov av att hitta fler resandemöjligheter på landsbygden. Främst handlar det om att öka resandet genom att bättre använda befintlig trafik och genom effektivare samordning. Landstinget leder arbetet i projektet. Åtgärden genomförs under förutsättning att medel beviljas för samverkansprojekt.

*Medel beslutas för Koll 2020 under juni 2017.*

Vi ska även se över möjligheterna att utrusta skolbussar med biljettmaskiner för att möjliggöra för allmänheten att resa med.

*Planerad till 2018.*

---



## Ekonomisk analys

### Resultat per april

Årets första fyra månader visar nettokostnader om 157,5 mnkr mot budgeterade 161,4 mnkr. Nettokostnaderna är således 3,9 mnkr lägre än budget. Den största budgetavvikelsen återfinns under särskild persontrafik, där kostnaderna för sjukresor är 2,9 mnkr högre än budget. Periodens medlemsbidrag uppgår till 124,6 mnkr i förhållande till budgeterat medlemsbidrag som uppgår till 124,2 mnkr. Budgetavvikelse uppgår således till 0,4 mnkr motsvarande 0,4 procent, vilket innebär en mycket god budgetföljsamhet.

Kommunal biljettsubvention är dels Sundsvalls kommun som subventionerar en stor del av värdet på seniorkortet från 1 januari 2016 och dels Örnsköldsviks kommun som subventionerar hela värdet för barn 7 – 19 år från augusti föregående år. Underskottet som uppstår mellan prislistan och subventionerat pris faktureras av kommunalförbundet och finns med som en intäkt för respektive kommun. Den subventionerade intäkten är från och med i år inarbetad i budget. Utfallet för de kommunala biljettsubventionerna är 32,9 mnkr jämfört med en budget om 37,3 mnkr.

Nettokostnaderna för tågtrafik uppgår till 15 mnkr och är i paritet med budgeterade kostnader. Avskrivningskostnaderna för biljettsystemet är 0,2 mnkr och budgetavvikelsen är 1,6 mnkr lägre kostnader. Avvikelsen beror på att de största posterna för biljettmaskin var slutavskrivna redan under föregående år men med kvarvarande budgeterade medel.

### Verksamhetens nettokostnader

Nettokostnader, mnkr	Utfall april	Budget april	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall april 2016	Avvikelse april 2017-2016	Avvikelse %
<b>Landsbygdstrafik</b>	<b>-56,8</b>	<b>-60,0</b>	<b>3,2</b>	<b>-5%</b>	<b>-52,7</b>	<b>-4,1</b>	<b>8%</b>
varav intäkter	24,2	23,5	0,7	3%	23,9	0,4	1%
därav skolkortsintäkter	6,3	6,6	-0,3	-5%	7,0	-0,7	-10%
varav kostnader	-81,0	-83,5	2,5	-3%	-76,6	-4,4	6%
<b>Tätortstrafik</b>	<b>-32,6</b>	<b>-34,9</b>	<b>2,3</b>	<b>-7%</b>	<b>-32,3</b>	<b>-0,2</b>	<b>1%</b>
varav intäkter	23,6	23,4	0,2	1%	21,8	1,8	8%
därav skolkortsintäkter	2,0	2,1	-0,1	-5%	2,5	-0,5	-20%
varav kostnader	-56,2	-58,3	2,1	-4%	-54,1	-2,1	4%
<b>Särskild persontrafik</b>	<b>-36,3</b>	<b>-32,8</b>	<b>-3,5</b>	<b>11%</b>	<b>-35,1</b>	<b>-1,2</b>	<b>3%</b>
varav färdtjänst	-13,0	-12,4	-0,6	5%	-12,2	-0,8	7%
varav sjukresor	-23,3	-20,4	-2,9	14%	-23,0	-0,4	2%
<b>Tågtrafik</b>	<b>-15,0</b>	<b>-15,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0%</b>	<b>-10,8</b>	<b>-4,1</b>	<b>38%</b>
<b>Biljettsystem (avskrivning)</b>	<b>-0,2</b>	<b>-1,8</b>	<b>1,6</b>	<b>-87%</b>	<b>-1,7</b>	<b>1,4</b>	<b>-85%</b>
<b>Stationsavgifter</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>	<b>0,0</b>	<b>1%</b>	<b>-0,6</b>	<b>0,0</b>	<b>1%</b>
<b>Förvaltningskostnader</b>	<b>-10,6</b>	<b>-10,6</b>	<b>0,0</b>	<b>0%</b>	<b>-9,5</b>	<b>-1,2</b>	<b>12%</b>
<b>Din Tur kundcenter</b>	<b>-5,4</b>	<b>-5,8</b>	<b>0,4</b>	<b>-6%</b>	<b>-4,8</b>	<b>-0,6</b>	<b>12%</b>
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>	<b>-157,5</b>	<b>-161,4</b>	<b>3,9</b>	<b>-2%</b>	<b>-147,6</b>	<b>-9,9</b>	<b>7%</b>
Kommunal biljettsubvention	32,9	37,3	-4,4	-12%	20,0	12,9	64%
Medlemsbidrag	124,6	124,2	0,4	0,4%	127,5	-2,9	-2%
<b>Periodens resultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>

## Intäkter för landsbygds- och tätortstrafik

Intäkterna är 1,4 mnkr högre än budget under årets första fyra månader. Största avvikelserna har biljettintäkter i landsbygdstrafik med 1,3 mnkr högre intäkter än budget. Biljettintäkter för tätortstrafik är 0,3 mnkr högre än budget. Vid en jämförelse med föregående år har biljettintäkterna ökat med 3,6 mnkr. Intäkter för Bussgods är 0,2 mnkr lägre än budget och 0,2 mnkr lägre än föregående år.

För skolkort är intäkterna 0,4 mnkr lägre än budget och 1,2 mnkr lägre än föregående år. Den främsta orsaken är att Örnsköldsviks kommun under föregående år införde ett subventionerat ungdomskort. Ungdomskortet ersätter till största del skolkortet och det leder till minskade skolkortsintäkter för kommunalförbundet.

Den kommunala biljettsubventionen för ungdomskortet i Örnsköldsviks kommun och seniorkortet i Sundsvalls kommun uppgår till 32,9 mnkr per april och i jämförelse med budgeterade subventioner är intäkterna 4,4 mnkr lägre.

Belopp, mnkr	Utfall april	Budget april	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall april 2016	Avvikelse april 2017-2016	Avvikelse %
Biljettintäkter, landsbygd	15,9	14,6	1,3	9%	14,6	1,3	9%
Biljettintäkter, tätort	21,6	21,3	0,3	2%	19,3	2,3	12%
Bussgods	0,2	0,5	-0,2	-48%	0,4	-0,2	-44%
Resplus	0,8	0,8	-0,1	-7%	0,8	0,0	-6%
Övriga intäkter	1,0	1,0	0,0	0%	1,0	0,0	0%
<b>Summa biljettintäkter m m</b>	<b>39,6</b>	<b>38,2</b>	<b>1,4</b>	<b>4%</b>	<b>36,2</b>	<b>3,4</b>	<b>9%</b>
Intäkter skolkort	8,3	8,8	-0,4	-5%	9,5	-1,2	-13%
Kommunal biljettsubvention	32,9	37,3	-4,4	-12%	20,0	12,9	64%
<b>Summa totala intäkter</b>	<b>80,8</b>	<b>84,2</b>	<b>-3,5</b>	<b>-4%</b>	<b>65,7</b>	<b>15,0</b>	<b>23%</b>

## Kostnader för landsbygd- och tätortstrafik

Trafikkostnaderna är 4,2 mnkr lägre än budget för perioden januari till och med april. Störst avvikelse återfinns under landsbygdstrafik med 2,5 mnkr i förhållande till budget. Det beror främst på att indexförändringen för perioden är lägre än vad som budgeterats motsvarande 2,6 mnkr. Det som även påverkar trafikkostnaderna är kostnadsreducering för landsbygdstrafik med 0,9 mnkr vilket beror på viten för ej inloggade turer. Den största delen av kostnadsreduceringen är att hänföra till föregående år men uppföljningen skedde under majmånad och belastar därför årets första tertial. Ytterligare orsaker är en krediterad trafikkostnad om 0,5 mnkr vid slutreglering av Linje 10 samt att det har budgeterats för ett ökat trafikutbud på grund av den kraftiga resandeökningen som skedde i och med att nya asylboenden på landsbygden startade under 2015. Detta behov har dock uteblivit på grund av att flera boenden har avvecklats under året och det innebär lägre kostnader om 0,3 mnkr än budget.

Kostnaden för tätortstrafiken är 2,0 mnkr lägre än budget och beror främst på tidigare nämnda kostnadsreduceringar motsvarande 1,9 mnkr för tätortstrafiken. Den för kommunalförbundet gynnsamma indexförändringen medför lägre kostnaderna för tätortstrafiken med 1,6 mnkr.

Kostnaderna för förstärkningstrafik inom landsbygd är 0,6 mnkr högre än budget och 0,9 mnkr högre än föregående år och det beror främst på förstärkningstrafiken i Timrå/Njurunda.

I bankkostnader ingår bland annat avgifter för bank- och plusgiro, avgifter för värdehantering, servicebox samt olika transaktionsavgifter för betalning. Budgetavvikelsen för dessa poster är 0,1 mnkr.

Kostnad, mnkr	Utfall april	Budget april	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall april 2016	Avvikelse april 2017-2016	Avvikelse %
Landsbygdstrafik	-78,1	-80,6	2,5	-3%	-74,2	-3,9	5%
Förstärkning, landsbygd	-1,5	-0,9	-0,6	64%	-0,7	-0,9	131%
Tätortstrafik	-55,6	-57,6	2,0	-4%	-53,5	-2,2	4%
Förstärkning tätort	-0,1	-0,1	0,0	19%	0,0	0,0	29%
Komplettering	-0,4	-0,5	0,1	-21%	-0,4	0,0	-5%
Kompletteringstrafik	-0,2	-0,2	0,0	-13%	-0,4	0,2	-45%
Försäljningsprovision	-0,5	-0,7	0,2	-27%	-0,8	0,3	-35%
Bankkostnader m m	-0,8	-0,7	-0,1	8%	-0,7	0,0	6%
<b>Summa</b>	<b>-137,2</b>	<b>-141,5</b>	<b>4,2</b>	<b>-3,0%</b>	<b>-130,7</b>	<b>-6,5</b>	<b>5,0%</b>

## Särskild persontrafik

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 36,3 mnkr per april och budgeten motsvarande period uppgår till 32,8 mnkr. Största budgetavvikelsen finns under sjukresor, med en budgetavvikelse om 2,9 mnkr. Föregående är uppgick kostnaderna för sjukresor till 23,0 mnkr vilket är kostnader med 0,3 mnkr. Kostnaderna har ökat men antal resor har minskat med 2 051 resor under perioden januari till och med april. Det kan bero på att avtalet i Sollefteå är dyrare under 2017 än under 2016 men även att antalet längre resor har ökat. Intäkter för egenavgifterna har under perioden ökat med 0,3 mnkr jämfört med föregående år. Egenavgifterna höjdes från 80 kr till 100 kr from 1 juli 2016 så att även om antalet resande har minskat så har intäkterna ökat.

Kostnaderna för färdtjänst ligger för de flesta kommunerna i paritet med budget. Största budgetavvikelsen har Sollefteås kommun med 0,4 mnkr högre kostnader än budget. I Sollefteå har det totala antalet resande minskat med 292 resor jämfört med föregående år. Det omförhandlade avtalet med fler fordon i Sollefteå som gäller från och med 1 december 2016 är dyrare samtidigt som antalet längre resor har ökat vilket medför i högre kostnader under perioden.

För Timrå kommun är kostnaderna 0,2 mnkr högre än budget. Timrå kommun har lagt över resenärer till beställningscentralen som tidigare rest med Timrås egna fordon, därav så har resorna ökat med 1 880 resor jämfört med föregående år vilket medför ökade kostnader.

Antalet resor i Kramfors har under perioden ökat med 1 314 resor jämfört med föregående år och kostnaderna har ökat med 0,1 mnkr.

Ånge kommun redovisar 0,1 mnkr lägre kostnader än budget samt även i jämförelse med föregående år. Resandet i Ånge fortsätter att minska och det är 250 färre resor än i fjol i en kommun där resandet inte är så stort. Antal färdtjänstillstånd har minskat från 462 för april 2016 till 447 för april 2017, vilket kan vara en förklaring till minskat antal resande.

Belopp, mnkr	Utfall april	Budget april	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall april 2016	Avvikelse april 2017-2016	Avvikelse %
Landstinget Västernorrland	-23,3	-20,4	-2,9	14%	-23,0	-0,4	2%
Ånge kommun	-1,1	-1,2	0,1	-8%	-1,2	0,1	-6%
Sundsvalls kommun	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	-
Timrå kommun	-1,4	-1,2	-0,2	16%	-1,2	-0,2	21%
Härnösands kommun	-1,3	-1,3	0,0	-3%	-1,3	0,0	1%
Kramfors kommun	-3,5	-3,5	-0,1	2%	-3,4	-0,1	4%
Sollefteå kommun	-1,9	-1,5	-0,4	30%	-1,5	-0,4	27%
Örnsköldsviks kommun	-3,6	-3,7	0,0	-1%	-3,6	-0,1	2%
<b>Summa</b>	<b>-36,3</b>	<b>-32,8</b>	<b>-3,5</b>	<b>11%</b>	<b>-35,1</b>	<b>-1,2</b>	<b>3%</b>

## Förvaltningskostnader

Förvaltningskostnaderna redovisar ett resultat i nivå med budget. Största avvikelserna finns under externa kostnader där kostnaderna är 0,4 mnkr högre än budget. Det beror bland annat på på högre kostnader för juridiskt konsultstöd, högre kostnader för lokalhyra efter ombyggnationen samt även ett periodiseringsfel av föreningsavgifter. Marknad redovisar ett överskott om 0,4 mnkr vilket kan förklaras med att budgeterade kostnader för marknadsinsatser så som annonsering, kampanjer och tidtabellskifte inte har verkställts under perioden utan kommer att genomföras under hösten. IT och telefoni redovisar en budgetavvikelse om 0,2 mnkr och det beror främst på högre kostnader än budget för konsultstöd samt även för drift- och serviceavtal.

Nettokostnader (mnkr)	Utfall april	Budget april	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall april 2016	Avvikelse april 2017-2016	Avvikelse %
Personal	-5,1	-5,3	0,1	-2%	-4,4	0,8	-18%
Externa kostnader	-1,4	-1,0	-0,4	45%	-1,1	0,3	-23%
Direktionen	-0,2	-0,3	0,0	-11%	-0,3	-0,1	34%
Strategisk planering	0,0	-0,1	0,1	-78%	0,0	0,0	45%
Hållplatsarbete	0,0	-0,1	0,0	-44%	0,0	0,0	5%
Marknad	0,0	-0,4	0,4	-98%	-0,3	-0,3	98%
Biljettmaskiner (drift och underhåll)	-1,6	-1,6	0,0	1%	-1,5	0,1	-6%
IT och telefoni	-2,2	-2,0	-0,2	9%	-1,7	0,5	-30%
<b>Summa</b>	<b>-10,6</b>	<b>-10,6</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1%</b>	<b>-9,5</b>	<b>1,2</b>	<b>-12,3%</b>

## Din Tur kundcenter

Kostnaderna för Din Tur kundcenter är 0,3 mnkr lägre än budgeterat. Största avvikelserna finns under personalkostnader med 0,3 mnkr lägre kostnader än budgeterat. Det beror bland annat på vakanta tjänster och att kostnader för sommarvikarier belastar verksamheten från augusti månad. IT och telefoni redovisar ett överskott om 0,2 mnkr i förhållande till budget. Det beror bland annat på att lägre avtalskostnader än budgeterat.

Nettokostnader (mnkr)	Utfall april	Budget april	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall april 2016	Avvikelse april 2017-2016	Avvikelse %
Personal	-4,2	-4,4	0,3	-6%	-3,8	-0,3	8%
Externa kostnader	-0,4	-0,2	-0,1	67%	-0,2	-0,2	104%
Marknad	-0,1	-0,1	0,1	-58%	0,0	0,0	23%
IT och telefoni	-0,8	-1,0	0,2	-16%	-0,8	-0,1	10%
<b>Summa</b>	<b>-5,4</b>	<b>-5,8</b>	<b>0,4</b>	<b>-6%</b>	<b>-4,8</b>	<b>-0,6</b>	<b>12%</b>

## Sammanställning medlemsbidrag

Utfallet för medlemsbidraget per april är 124,6 mnkr och budget motsvarande period är 124,2 mnkr. Den största avvikelsen återfinns under Landstinget Västernorrland med ett medlemsbidrag som är 1,8 mnkr högre än budget.

Medlemsbidraget är lägre än vad som budgeterats för alla medlemmar utom Landstinget Västernorrland och Sundsvalls kommun och en orsak är att indexuppräkningskostnaden för trafik kostnader är lägre än budget för perioden. En ytterligare orsak är att avskrivningskostnaderna är lägre än budget och det beror på att de största posterna för biljetmaskin var slutavskrivna redan under föregående år men med kvarvarande budgeterade medel.

Vid en jämförelse med föregående år har Örnsköldsviks kommun störst avvikelse med 12,5 lägre medlemsbidrag. Främst orsaken till avvikelsen mellan åren är införandet av det subventionerade ungdomskortet.

Medlemsbidrag (mnkr)	Utfall april	Budget april	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall april 2016	Avvikelse april 2017-2016	Avvikelse %
Landstinget Västernorrland	68,8	67,0	1,8	3%	62,5	6,4	10%
Ånge kommun	3,4	3,5	-0,1	-4%	3,3	0,1	3%
Sundsvalls kommun	15,7	15,3	0,4	3%	14,4	1,3	9%
Timrå kommun	5,8	5,8	0,0	0%	5,3	0,5	10%
Härnösands kommun	8,8	9,1	-0,3	-3%	8,6	0,2	3%
Kramfors kommun	8,5	9,2	-0,7	-8%	8,1	0,4	5%
Sollefteå kommun	6,0	6,3	-0,4	-6%	5,3	0,7	12%
Örnsköldsviks kommun	7,6	7,9	-0,3	-4%	20,1	-12,5	-62%
<b>Summa</b>	<b>124,6</b>	<b>124,2</b>	<b>0,4</b>	<b>0,4%</b>	<b>127,5</b>	<b>-2,9</b>	<b>-2%</b>

## Prognos 2017

Vid tertialuppföljning per april görs årets första helårsprognos. Prognossäkerheten är en viktig förutsättning för att kunna korrigera eventuella fluktuationer under året och även inför arbetet med budget kommande år. Årets första helårsprognos visar nettokostnader om 494,3 mnkr. Budgeterade nettokostnader uppgår till 499,5 mnkr. Det innebär en budgetavvikelse om 5,2 mnkr motsvarande 1 procent. De kommunala biljettsubventionerna prognostiseras till 97,6 mnkr och budgeten är 111,8 mnkr. Prognosen för medlemsbidraget är 396,6 mnkr och det budgeterade medlemsbidraget uppgår till 387,7 mnkr. Budgetavvikelsen för medlemsbidraget är 8,9 motsvarande drygt 2 procent.

### Verksamhetens nettokostnader

Nettokostnader, mnkr	Årsprognos	Budget 2017	Budget-avvikelse helår	Budget-avvikelse %	Resultat 2016	Avvikelse 2017-2016	Avvikelse %
<b>Landsbygdstrafik</b>	<b>-178,6</b>	<b>-183,3</b>	<b>4,7</b>	<b>-3%</b>	<b>-164,9</b>	<b>-13,7</b>	<b>8%</b>
varav intäkter	66,9	67,8	-0,9	-1%	71,3	-4,4	-6%
därav skolkortsintäkter	17,0	17,0	0,0	0%	20,1	-3,0	-15%
varav kostnader	-245,5	-251,1	5,6	-2%	-236,2	-9,3	4%
<b>Tätortstrafik</b>	<b>-112,0</b>	<b>-114,0</b>	<b>2,1</b>	<b>-2%</b>	<b>-102,0</b>	<b>-10,0</b>	<b>10%</b>
varav intäkter	59,7	60,8	-1,1	-2%	62,8	-3,1	-5%
därav skolkortsintäkter	5,6	5,5	0,1	3%	6,9	-1,3	-18%
varav kostnader	-171,7	-174,8	3,1	-2%	-164,8	-6,9	4%
<b>SÄKO</b>	<b>-104,3</b>	<b>-99,4</b>	<b>-4,9</b>	<b>5%</b>	<b>-103,8</b>	<b>-0,4</b>	<b>0%</b>
varav färdtjänst	-37,1	-37,5	0,5	-1%	-37,8	0,7	-2%
varav sjukresor	-67,2	-61,8	-5,4	9%	-66,1	-1,1	2%
<b>Tågtrafik</b>	<b>-44,7</b>	<b>-44,9</b>	<b>0,2</b>	<b>0%</b>	<b>-33,8</b>	<b>-10,9</b>	<b>32%</b>
<b>Biljettsystem (avskrivning)</b>	<b>-0,7</b>	<b>-5,0</b>	<b>4,3</b>	<b>-87%</b>	<b>-5,0</b>	<b>4,3</b>	<b>-87%</b>
<b>Stationsavgifter</b>	<b>-1,8</b>	<b>-1,8</b>	<b>0,0</b>	<b>1%</b>	<b>-1,8</b>	<b>0,0</b>	<b>1%</b>
<b>Förvaltningskostnader</b>	<b>-34,7</b>	<b>-33,0</b>	<b>-1,8</b>	<b>5%</b>	<b>-31,6</b>	<b>-3,1</b>	<b>10%</b>
<b>Administration SÄKO</b>	<b>-17,5</b>	<b>-18,1</b>	<b>0,5</b>	<b>-3%</b>	<b>-15,8</b>	<b>-1,7</b>	<b>11%</b>
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>	<b>-494,3</b>	<b>-499,5</b>	<b>5,2</b>	<b>-1%</b>	<b>-458,8</b>	<b>-35,5</b>	<b>8%</b>
Kommunal biljettsubvention	97,6	111,8	-14,2	-13%	76,8	20,9	27%
Medlemsbidrag	396,6	387,7	8,9	2%	382,0	14,6	4%
<b>Periodens resultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>

## Intäkter för landsbygds- och tätortstrafik

Årsprognosen för biljettintäkter för landsbygds- och tätortstrafik är 1,2 mnkr lägre än vad som budgeterats. Vid en jämförelse med föregående år är intäkterna 1,9 mnkr lägre. Den största avvikelser redovisas under biljettintäkter i tätortstrafik och det är främst inom Sundsvalls tätort där intäkterna prognostiseras lägre än budget.

Prognosen för skolkortsintäkter ligger i paritet med budgeterade intäkter och avvikelser är endast 0,2 mnkr. Jämfört med föregående år är prognosen för skolkortsintäkter 4,3 mnkr lägre och det beror främst på att ungdomskortet i Örnsköldsviks kommun till största del ersatt skolkortet inom kommunen.

Det har varit vissa svårigheter med att budgetera för de kommunala biljettsubventionerna och årsprognosen innebär lägre intäkter för subventionerna med 14,2 mnkr än vad som budgeterats. I jämförelse med föregående år har subventionerna ökat med 20,9 mnkr och det beror främst på att det i år är en helårseffekt för det subventionerade ungdomskortet.

Årsprognosen för övriga intäkter är också lägre än budget och här är det främst intäkter från Bussgods som prognostiseras lägre än budget. Prognosen för intäkterna från Bussgods innebär minskade intäkter med 46 procent jämfört med föregående år.

Belopp, mnkr	Årsprognos	Budget 2017	Budget-avvikelse helår	Budget-avvikelse %	Resultat 2016	Avvikelse 2017-2016	Avvikelse %
Biljettintäkter, landsbygd	43,8	43,8	0,0	0%	43,9	-0,1	0%
Biljettintäkter, tätort	54,1	55,3	-1,2	-2%	55,9	-1,8	-3%
Bussgods	0,7	1,5	-0,7	-48%	1,4	-0,6	-46%
Resplus	2,3	2,5	-0,2	-7%	2,7	-0,3	-13%
Övriga intäkter	3,0	3,0	0,0	0%	3,0	0,0	0%
<b>Summa</b>	<b>103,9</b>	<b>106,1</b>	<b>-2,1</b>	<b>-2,0%</b>	<b>106,8</b>	<b>-2,9</b>	<b>-2,7%</b>
Intäkter skolkort	22,7	22,5	0,2	0,7%	27,0	-4,3	-16%
Kommunal biljettsubvention	97,6	111,8	-14,2	-12,7%	76,8	20,9	27%
<b>Summa intäkter</b>	<b>224,3</b>	<b>240,4</b>	<b>-16,1</b>	<b>-7%</b>	<b>210,5</b>	<b>13,7</b>	<b>7%</b>



## Kostnader för landsbygds- och tätortstrafik

För landsbygdstrafik prognostiseras kostnader för 236,4 mnkr och för tätortstrafik prognostiseras kostnader för 169,6 mnkr. Det är 5,5 mnkr lägre kostnader för landsbygdstrafik och 3,3 mnkr lägre kostnader för tätortstrafik än budget.

Främsta orsaken till budgetavvikelse är att indexuppräkningsprognosen prognostiseras bli lägre än vad som budgeterats vilket gynnar kommunalförbundet med lägre kostnader. Prognosen uppgår till 22,1 mnkr i jämförelse med budget om 35,5 mnkr, vilket innebär en budgetavvikelse med 13,4 mnkr. Prognosen för indexutvecklingen baseras på att snittindex för året kommer att ligga kvar på 6 procent.<sup>12</sup>

Den planerade utökningen av trafikutbudet på grund av flertalet nya asylboenden under 2015 bedöms inte realiseras under året eftersom många av dessa asylboenden har avvecklats. Det innebär 1,0 mnkr lägre kostnader för landsbygdstrafiken än vad som budgeterats.

I jämförelse med föregående år har kostnaderna för landsbygds- respektive tätortstrafik ökat med tre respektive fyra procent och det beror bland annat på index och kostnadsreducering.

Ytterligare orsaker som påverkar kostnaderna är incitamentsavtalen. Det minskade resandet, vid jämförelse med basåret, i Sundsvalls tätort i bedöms medföra en lägre ersättning med 0,3 mnkr till trafikföretaget. Ungdomskortet i Örnsköldsviks kommun medför ett ökat resande och därmed prognostiseras ökade kostnader med 4,7 mnkr. För övriga incitamentsområden uppgår prognosen till 1,5 mnkr högre kostnader än budget.

De båda upphandlade trafikföretagen kör med fossilfritt drivmedel vilket innebär att miljöincitament som finns definierade i trafikavtalen träder i kraft. Kostnaden för miljöincitamentsersättningen beräknas till 1,2 mnkr för 2017.

Kostnaderna för förstärkningstrafik landsbygd prognostiseras högre än budget med 1,1 mnkr och det beror bland annat på förstärkningstrafiken i Timrå/Njurunda.

Kostnader för provision till försäljningsställen och bankkostnader prognostiseras med vardera 0,2 mnkr högre kostnader än budget och prognosen för kostnaderna ligger på samma nivå som föregående år.

Belopp, mnkr	Årsprognos	Budget 2017	Budget-avvikelse helår	Budget-avvikelse %	Resultat 2016	Avvikelse 2017-2016	Avvikelse %
Landsbygdstrafik	-236,4	-241,9	5,5	-2%	-228,7	-7,7	3%
Förstärkning, landsbygd	-3,9	-2,8	-1,1	39%	-2,7	-1,2	43%
Tätortstrafik	-169,6	-172,9	3,3	-2%	-162,7	-6,9	4%
Förstärkning tätort	-0,2	-0,2	0,0	3%	-0,1	0,0	10%
Komplettering	-1,3	-1,6	0,3	-21%	-1,2	0,0	2%
Kompletteringstrafik	-0,6	-0,7	0,1	-13%	-0,7	0,1	-13%
Försäljningsprovision	-2,3	-2,1	-0,2	8%	-2,4	0,1	-2%
Bankkostnader m m	-2,4	-2,2	-0,2	11%	-2,4	0,0	0%
<b>Summa</b>	<b>-416,7</b>	<b>-424,4</b>	<b>7,8</b>	<b>-1,8%</b>	<b>-401,0</b>	<b>-15,7</b>	<b>4%</b>

<sup>12</sup> Trafikavtalen, vilka utgör grunden för majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen med ett index. En prognos för indexuppräkningsprognosen görs inför året och tas med i budgeten. Indexkorgen består i huvudsak av tre delar; KPI (konsumentsprisindex), AKI (arbetskostnadsindex) samt PPI (oljeprisindex). Procentfördelningen mellan olika index i indexkorgen varierar mellan trafikavtalen.

## Särskild persontrafik

Prognosen för särskild persontrafik visar 4,9 mnkr högre kostnader i jämförelse med budget. Största avvikelserna är sjukresor med kostnader på 5,4 mnkr högre än budget. Prognosen baseras på att antalet resande, som under föregående år ökade kraftigt, inte fortsätter på samma nivå.

Prognosen för Sollefteås kommun är att kostnaderna är 0,4 mnkr högre än budget och det beror främst på det omförhandlade avtalet som gäller från och med 1 december 2016.

För Timrå kommun är den prognostiserade budgetavvikelsen 0,2 mnkr högre än budget, vilket beror på att resorna bedöms öka. Ånge kommun redovisar prognostiserade kostnader om 3,7 mnkr jämfört med budget om 3,0 mnkr. Prognosen baseras på att resandet i Ånge fortsätter att minska under året i jämförelse med föregående år.

Belopp, mnkr	Årsprognos	Budget 2017	Budget-avvikelse helår	Budget-avvikelse %	Resultat 2016	Avvikelse 2017-2016	Avvikelse %
Landstinget Västernorrland	-67,2	-61,8	-5,4	9%	-66,1	-1,1	2%
Ånge kommun	-3,0	-3,7	0,7	-18%	-3,5	0,5	-14%
Sundsvalls kommun	-0,1	-0,1	0,0	34%	-0,1	0,0	10%
Timrå kommun	-3,9	-3,7	-0,2	6%	-3,8	-0,1	3%
Härnösands kommun	-4,0	-4,0	0,0	-1%	-4,1	0,1	-3%
Kramfors kommun	-10,3	-10,5	0,2	-2%	-10,5	0,2	-2%
Sollefteå kommun	-4,9	-4,5	-0,4	9%	-4,6	-0,3	6%
Örnsköldsviks kommun	-10,8	-11,1	0,2	-2%	-11,1	0,3	-3%
<b>Summa</b>	<b>-104,3</b>	<b>-99,4</b>	<b>-4,9</b>	<b>5%</b>	<b>-103,8</b>	<b>-0,4</b>	<b>0,4%</b>

## Förvaltningskostnader

Förvaltningskostnader redovisar prognostiserade kostnader som är 1,7 mnkr högre än budget. I prognosen är det en omfördelning av kostnader mellan Personal och IT och telefoni.

Personalkostnader prognostiseras 0,5 mnkr lägre än budget, vilket bland annat beror på vakanta tjänster och långtidssjukskrivningar där inte några vikarier tillsatts och inom IT och telefoni bedöms behovet av konsultstöd kvarstå under del av året.

I externa kostnader ingår bland annat lokalhyra, försäkringskostnader, kostnader för bevakning och larm, föreningsavgifter för Svensk Kollektivtrafik, samt konsultkostnader. Den prognostiserade budgetavvikelsen uppgår till 0,4 mnkr och det beror främst på ökade kostnader för juridiskt konsultstöd.

För drift och underhåll av biljettmaskiner prognostiseras kostnader med 5,5 mnkr i förhållande till 4,8 mnkr i budget. Det beror till största del på återinvesteringar i biljettmaskiner. Det är fler i drift vilket leder till ökade kostnader för underhåll samt att ökade avtalskostnader för drift och underhåll inte är uppräknade i budget.

Prognosen för direktionen är att kostnaderna är 0,2 mnkr högre än budget vilket bland annat beror på ett extrainsatt direktionmöte i september.

Nettokostnader, mnkr	Årsprognos	Budget 2017	Budget-avvikelse helår	Budget-avvikelse %	Resultat 2016	Avvikelse 2017-2016	Avvikelse %
Personal	-16,1	-16,6	0,5	-3%	-14,0	-2,1	15%
Externa kostnader	-3,3	-2,9	-0,4	14%	-3,3	0,1	-2%
Direktionen	-1,0	-0,8	-0,2	23%	-0,9	-0,1	11%
Strategisk planering	-0,3	-0,3	0,0	-13%	-0,3	0,0	1%
Hållplatsarbete	-0,2	-0,2	0,0	0%	-0,2	-0,1	29%
Marknad	-1,3	-1,1	-0,2	18%	-1,7	0,3	-21%
Biljettmaskiner (drift och underhåll)	-5,5	-4,8	-0,7	15%	-5,6	0,1	-2%
IT och telefoni	-7,0	-6,3	-0,7	12%	-5,6	-1,4	25%
<b>Summa</b>	<b>-34,7</b>	<b>-33,0</b>	<b>-1,7</b>	<b>5,1%</b>	<b>-31,6</b>	<b>-3,1</b>	<b>10%</b>

## Din Tur kundcenter

För Din Tur kundcenter visar prognosen att kostnaderna är 0,5 mnkr lägre än budget. Det beror bland annat på att en vakant trafikledartjänst inte tillsätts förrän under senare delen av året.

Budgetavvikelsen för externa kostnader beror främst på att kostnaderna för konsultstöd i och med upphandling av särskild persontrafik för Sollefteå är högre än vad som budgeterats.

Markandsinsatser motsvarande 0,3 mnkr kommer att kostnadsföras under förvaltningskostnader och det medför lägre kostnader inom Marknad för Din Tur kundcenter.

Nettokostnader, mnkr	Årsprognos	Budget 2017	Budget-avvikelse helår	Budget-avvikelse %	Resultat 2016	Avvikelse 2017-2016	Avvikelse %
Personal	-13,6	-14,0	0,3	-2%	-12,4	-1,3	10%
Externa kostnader	-0,8	-0,6	-0,2	29%	-0,9	0,1	-8%
Marknad	-0,1	-0,4	0,3	-75%	-0,2	0,1	-53%
IT och telefoni	-3,0	-3,0	0,0	-1%	-2,3	-0,6	27%
<b>Summa</b>	<b>-17,5</b>	<b>-18,0</b>	<b>0,5</b>	<b>-3%</b>	<b>-15,8</b>	<b>-1,7</b>	<b>11%</b>

## Sammanställning medlemsbidrag

Det prognostiserade medlemsbidraget är 8,9 mnkr högre än budget, vilket motsvarar 2 procent.

Alla medlemsbidrag påverkas av att indexuppräknningen för trafikknaster är lägre än vad som budgeterats för perioden. En ytterligare orsak som påverkar alla medlemmar är att avskrivningskostnaderna är lägre än budget och det beror på att de största posterna för biljettmaskin var slutavskrivna redan under föregående år men med kvarvarande budgeterade medel.

För Sundsvalls kommun är den prognostiserade avvikelserna 7,3 mnkr och en orsak är att den kommunala biljettsubventionen för seniorkortet har varit svår att budgetera och budgetavvikelsen är totalt 15,0 mnkr för subventionen. Ytterligare orsaker som påverkar prognosen för medlemsbidraget är lägre kostnader för tätortstrafiken, vilket beror på lägre ersättning till trafikföretaget för resandeincitamentet samt även kostnadsreduceringar för ej inloggade turer.

Landstinget Västernorrland prognostiseras ett medlemsbidrag som är 6,6 mnkr högre än budget och främsta orsaken är högre kostnader för sjukresor. En ytterligare orsak är att den prognostiserade avvikelserna för de totala administrativa kostnaderna uppgår till 1,2 mnkr högre kostnader än budget. Det som också påverkar prognosen är att fördelningen av produktionskilometrar är förändrad i och med trafikstart för Linje 50, vilket innebär högre kostnader för Landstinget Västernorrland. Den totala avtalskostnaden för Linje 50 är lägre än tidigare avtalskostnader för Linje 10.

Kramfors kommun har ett prognostiserat medlemsbidrag på 25,2 mnkr jämfört med ett budgeterat medlemsbidrag på 27,5 mnkr. För Kramfors kommuns del innebär den förändrade fördelningen av produktionskilometrar för L50 lägre kostnader än budget.

Prognosen för Sollefteå kommun är 1,9 mnkr lägre kostnader än budget och det beror bland annat på ej förbrukade budgeterade kostnader för trafik till asylboenden.

För Örnsköldsviks kommun prognostiseras medlemsbidraget 1,3 mnkr högre än budget vilket främst beror på ökade kostnader för resandeincitamentet.

Medlemsbidrag (mnkr)	Årsprognos	Budget 2017	Budget-avvikelse helår	Budget-avvikelse %	Resultat 2016	Avvikelse 2017-2016	Avvikelse %
Landstinget Västernorrland	211,5	204,9	6,6	3%	194,1	17,5	9%
Ånge kommun	9,9	10,7	-0,8	-7%	10,1	-0,1	-1%
Sundsvalls kommun	61,7	54,4	7,3	13%	45,0	16,6	37%
Timrå kommun	17,4	17,9	-0,5	-3%	16,7	0,6	4%
Härnösands kommun	27,2	27,9	-0,7	-3%	26,5	0,7	2%
Kramfors kommun	25,2	27,5	-2,3	-8%	24,9	0,3	1%
Sollefteå kommun	17,4	19,4	-1,9	-10%	16,6	0,8	5%
Örnsköldsviks kommun	26,3	25,0	1,3	5%	48,1	-21,7	-45%
<b>Summa</b>	<b>396,6</b>	<b>387,7</b>	<b>8,9</b>	<b>2%</b>	<b>382,0</b>	<b>14,6</b>	<b>4%</b>

## Medarbetare

### **Medarbetarundersökning**

Alla medarbetare anställda per mars månad 2017 fick inbjudan att delta i en webbaserad medarbetarundersökning. All datainsamling garanterar anonymitet och säkerhet. Undersökningens syfte är att skapa en attraktiv arbetsplats. Resultaten presenteras på båda arbetsplatserna under april och maj. I samband med presentationerna genomförs en workshop.

Undersökningen baseras på de fyra indexområdena:

- Arbetsklimat
- Ledarskap
- Organisation
- Visioner och mål

Undersökningen skickades till medarbetarna via e-post, och svarsfrekvensen var 81 procent. Resultaten presenteras för båda arbetsplatserna gemensamt och var för sig. Resultatet visar att vi behöver vidta åtgärder inom alla indexområden. På personaldagen som är planerad i juni, påbörjas arbetet med att ta fram en handlingsplan som innefattar åtgärder inom de förbättringsområden som identifierats från undersökningen.

### **Löne- och medarbetarsamtal**

I den personalplan som förankrats med arbetstagarorganisationen Vision framgår att årets medarbetarsamtal ska genomföras under hösten.

2017 års lönerrevision gäller från 1 april och betalas ut retroaktivt i samband med junilönen. Lönesamtalen ska vara färdigställda under maj månad.

### **Jämställdhet och mångfald**

En god arbetsplats är en attraktiv arbetsplats för alla. Det innebär att likabehandling tillämpas och att alla ska känna sig respekterade. Nolltolerans gäller beträffande diskriminering och annan kränkande särbehandling. I medarbetarundersökningen kommer resultat att visa på om vi är en arbetsplats fri från diskriminering och kränkande särbehandling.

Jämställdhetsplanen ska revideras under år 2017.

### **Antal medarbetare**

Två tjänster har rekryterats och anställts under första tertialet, en dataspecialist med databasansvar och en handläggare resenärsvärd till Kramfors. Rekrytering av två gruppchefer till Beställningscentralen i Ånge har påbörjats samt rekrytering av en IT-tekniker till Kramfors. Under första tertialet har ett flertal vikarier som trafiksamordnare rekryterats och anställts till Beställningscentralen, internutbildning har påbörjats.

Totalt är 57 anställda i Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län. Av dessa är 37 kvinnor och 20 män. Ledningsgruppen består av 4 kvinnor och 2 män.

Könsfördelning (antal)	Ånge	Kramfors	Ledningsgruppen
<b>Kvinnor</b>	24	13	4
<b>Män</b>	10	10	2
<b>Summa</b>	<b>34</b>	<b>23</b>	<b>6</b>

## Förväntad utveckling

### **Finansiering**

En av de utmaningar som kollektivtrafiken står inför är kostnadsutvecklingen. Investeringarna i regional tågtrafik och trafikavtal har varit höga. Många kommuner och landsting har ekonomiska utmaningar som innebär att vi kontinuerligt måste sträva efter ökad resurseffektivitet inom kollektivtrafiken.

Både i Sverige och utomlands ökar intresset för alternativa finansieringslösningar genom att gå från generell skattefinansiering till projektspecifika lösningar. Västernorrland är inget undantag med ökade kostnader och minskade intäkter. Däremot ser vi snarare att intresset för skattefinansieringen ökar hos våra medlemmar genom att kraftigt subventionera biljettpiserna för vissa målgrupper. Västernorrland är ett av de län i Sverige som har störst skattesubvention för kollektivtrafik. Sundsvall och Örnsköldsvik har redan idag kraftiga subventioner för pensionärer och unga. Härnösands kommun har beslutat att införa rabatterat för alla samt helt avgiftsfritt för skolor. Det kommer sannolikt att leda till ökat resande men också ökade kostnader.

Vi kan även se att det finns ett behov av finansiera kollektivtrafikens utveckling genom projektfinansiering exempelvis genom *Hållbara resor* som syftar till att styra om tjänste- och arbetsresor med bil till kollektivtrafik samt *Koll 2020*, där beslut om finansiering väntas i mitten på juni.

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

### **Regionalisering**

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

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

### **Trafikutveckling**

I slutet av 2017 ska ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram antas som ska börja gälla 2018. Ett långsiktigt arbete om att revidera programmet som underlag inför ny trafikupphandling måste påbörjas under 2018. Trafikförsörjningsprogrammet ska spegla den utveckling som länet vill se inom kollektivtrafiken. Trafikförsörjningsprogrammet kommer att ligga till grund för beslut om allmän trafikplikt som ska fattas innan avtal tecknas för den upphandlade linjelagda busstrafiken. Arbetet med en ny upphandling påbörjas tre år innan trafikstart och nuvarande avtal löper ut i juni 2022. En ny trafikupphandling påbörjas 2019. Upphandling för särskilda persontrafiken påbörjas under 2019.

Det är stora och komplexa upphandlingar som kommer att kräva resurser både externt och internt. Med anledning av den svaga konkurrensen inom buss- och taxibranschen kan kostnadsläget bli högt

vid nästa upphandling. Därför är det viktigt att både vi och våra medlemmar verkar för att fler aktörer inom branschen etablerar sig i Västernorrland. Vi, kollektivtrafikmyndigheten, behöver utreda förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik i egen regi bland annat för att kunna göra en rimlighetsbedömning av befarad kostnadsutveckling.

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

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

## **Särskild persontrafik**

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

Din Tur Kundcenter utför idag tjänster åt övriga kollektivtrafikmyndigheter i de nordliga länen samt för Dalatrafik. Avtalen för de tjänsterna har omförhandlats. Din Tur kundcenter får en förändrad organisation under 2017, en förbättrad organisation med teamledare.

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

## **Infrastruktur**

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

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

## **Hållbarhet**

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

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

## **Digitalisering**

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

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

Din Turs hemsida [www.dintur.se](http://www.dintur.se) behöver utvecklas. Vi behöver vidta de åtgärder som krävs för att hemsidan på ett bättre sätt ska svara upp mot allmänhetens och resenärernas förväntningar på lättillgänglig information om resandet och som enkelt stöd vid köp av produkter.

## **Organisation**

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

Det pågår en översyn av förbundsordningen och samarbetsavtalet för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län. En styrgrupp bestående av politiker från samtliga medlemmar har tillsatts samt en arbetsgrupp bestående av tjänstemän från alla kommuner, landstinget och kollektivtrafikmyndigheten. Arbetet förväntas leda till ett förslag till reviderade styrdokument som ska börja gälla 2018. De diskussioner som förts i styrgruppen och i arbetsgruppen indikerar att medlemmarna vill ha ökad kontroll över den ekonomiska utvecklingen och över verksamhetsprioriteringar. Det är viktigt att översynen leder till en förändring som är anpassad till de förväntningar medlemmarna har på kommunalförbundet.



## Redovisningsprinciper

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

### Anläggningstillgångar

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

Huvudsakligen tillämpas följande avskrivningstider:

	Antal år
Bussar	5
Inventarier	5
Biljettmaskiner	5
Datorer	3

### 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.

### Jämförelsestörande poster

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

## Ekonomisk ordlista

### Anläggningstillgång

Tillgångar avsedda för stadigvarande innehav, såsom anläggningar och inventarier.

### Avskrivning

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

### Balansräkning

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

### Eget kapital

Skillnaden mellan tillgångar och skulder.

### Finansiella kostnader & intäkter

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

### Jämförelsestörande poster

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

### Kortfristiga fordringar och skulder

Skulder och fordringar som förfaller inom ett år från balansdagen.

### Långfristiga fordringar och skulder

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

### Omsättningstillgång

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

### Resultaträkning

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