

PROTOKOLL



Datum
2019-03-22

Diariennr
19/00172-2

Camilla Norberg, 070-231 83 20

Protokoll för Förbundsdirectionens sammanträde 2019-03-22

Tid: 09:15 – 15:30
Datum: 2019-03-22
Plats: Lokal Furan,
Region Västernorrland

Närvarande ledamöter:
Se Tjänstgöringslistan

Närvarande tjänstemän:

Camilla Fahlander	Pernilla Löfstrand	Peter Edin
Camilla Norberg	Erik Hedlund, ankom under § 27	Berit Sjölander
Hans Fälldin		Margareta Westin

Övriga närvarande:

Åke Söderberg
Henric Fuchs, avvek efter § 39

Justerare:
Henrik Sendelbach (KD)

Tid för justering: 2019-03-27
Plats för justering: E-signering

Underskrifter
Se sista sidan

ANSLAG/BEVIS

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

Sammanträdesdatum	Anslaget uppsatt den	Anslaget nedtas den
2019-03-22	2019-03-27	2019-04-23

Förvaringsplats för protokollet

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns förvaltning

Camilla Norberg, Nämndadministratör

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

PROTOKOLL

Medlem Namn	När- varo	Tjg. Ers	Reservation §						Omröstning		Anteckning Justerare Tjänstgör T.o.m. Tjänstgör Fr.o.m.	
									Ja	Nej		
Region Västernorrland Ordinarie												
Per Wahlberg (M)	X										Ordförande	
Henrik Sendelbach (KD)	X										Vice ordf. Justerare	
Region Västernorrland Ersättare												
Sara Nylund (S)	X										Ankom före § 34, avvek efter § 39	
Lars-Gunnar Hultin (V)	X										Ankom före § 34	
Örnsköldsvik Ordinarie												
Mikael Malmén (S)	X											
Örnsköldsvik Ersättare												
Andreas Jansson (C)												
Kramfors Ordinarie												
Malin Svanholm (S)												
Kramfors Ersättare												
Jon Björkman (V)	X	X										
Härnösand Ordinarie												
Knapp Britta Thyr (MP)	X											
Härnösand Ersättare												
Christian Wasell (M)	X											
Sundsvall Ordinarie												
Hans Forsberg (C)	X											
Sundsvall Ersättare												
Lina Modén (M)												
Timrå Ordinarie												
Stefan Dalin (S)	X										Avvek efter § 38	
Timrå Ersättare												
Gunnar Grönberg (S)												
Ånge Ordinarie												
Jan Filipsson (S)	X											
Ånge Ersättare												
Anders Mjärdsjö (M)	X											
Sollefteå Ordinarie												
Paul Höglund (C)	X											
Sollefteå Ersättare												
Curt Noppa (S)	X											

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.

PROTOKOLL

Protokoll för Förbundsdirektionens sammanträde 2019-03-22

Bilagor

§ 21. Sammanträdets Öppnande

§ 22. Upprop

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna uppropet av ledamöter.

§ 23. Val av justerare för sammanträdet

Förbundsdirektionen beslutar

att välja Henrik Sendelbach (KD) till justerare för sammanträdet.

§ 24. Godkännande av dagordning

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna dagordningen.

§ 25. Föregående protokoll

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga föregående protokoll från 11 januari 2019 till handlingarna.

Bakgrund

Protokollet har varit utsänt för påseende.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

PROTOKOLL

§ 26. Ordförande rapporterar

Förbundsdirektionen beslutar

att anse informationen delgiven.

Bakgrund

Nytt system för subventioner och kort? En subvention är inte bara en subvention. Som det är idag är Regionen en vinnare i systemet vilket Ordförande tycker är fel. Det ska vara öppet och transparent. Ordförande föreslår att Direktionen ska väcka ett ärende i detta och göra det enkelt med subventioner.

Under punkten Långtidsplan kommer ordförande ta upp hur direktionen ska jobba framöver med detta dokument och komma fram till nåt som inte är lika tidskrävande som idag.

I direkt anslutning till direktionens möte kommer politikerna ha ett gemensamt möte.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

§ 27. Förbundsdirektören rapporterar

Förbundsdirektionen beslutar

att anse informationen delgiven.

Bakgrund

Upphandling särskild persontrafik

- En samlad upphandling av sjukresor och färdtjänst möjliggör samordning som kan innebära stora kostnadsbesparingar
- En förfrågan om medlemmarna önskar överlåta upphandlingen av SÄKO-trafik till myndigheten har skickats ut
- Fem medlemmar har meddelat att de överlåter upphandling av SÄKO-trafik till myndigheten
- RVN överlåter upphandling till KTM men vill ha möjlighet att upphandla tillsammans med andra medlemmar
- Sollefteå vill upphandla med RVN
- Ånge och Sundsvall har inte svarat än

Fortsatt process:

- Ett andra samråd nästa vecka
- Dialog med medlemmar under maj-april om trafikområden, fordon, prismodell, miljö mm
- Förfrågningsunderlag september-oktober
- Tilldelningsbeslut februari-mars 2020
- Trafikstart juni 2021

PROTOKOLL

Central bedömningsfunktion

- RVN har gett Kollektivtrafikmyndigheten att inrätta en central bedömningsfunktion för sjukresor vid Din Tur kundcenter
- Rekrytering är påbörjan och verksamheten planeras starta 2/9
- Målsättningarna är:
- Jämlik bedömning
- Lättillgänglig beställning
- Frigjorda personalresurser i vården
- Lägre kostnader för sjukresor i taxi

Framtidens biljett- och betalsystem

Ett projekt med Länstrafiken i Västerbotten, Länstrafiken i Norrbotten, Skellefteå Buss, Luleå Lokaltrafik, Länstrafiken i Jämtland, Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län samt Norrtåg AB

- Vision- Sveriges mest välkomnande kollektivtrafik
- Funktionsbeskrivning över framtidens betalsystem i Norrland
- Förbereda en framtida upphandling
- Utveckla vår gemensamma roll som kund hos FARA
- Vi ska ha ett gemensamt system i framtiden
- Systemet ska bygga på moduler där varje part väljer de moduler man vill köpa in samt den hårdvara som krävs
- Systemet ska bygga på Samtrafikens biljettstandard
- Alla ska kunna välja den leverantör man vill av hårdvara
- Kostnaderna för det nya systemet ska inte bli högre än idag
- Systemet ska kunna införas parallellt med det att det gamla lever
- Politisk förankring på presidiummöte i augusti
- En gemensam projektledare
- En gemensam projektorganisation
- Ett inriktningsbeslut hos alla parter

Förfrågan från Region Jämtland/Härjedalen

- Samordning färdtjänst/sjukresor och Central bedömningsfunktion för sjukresor
- Avtal mellan Kollektivtrafikmyndigheten och Region Jämtland Härjedalen
- Ersättning för ökad administration

Nyheter från arbetsgivarorganisationen Sobona

- En sammanslagning av KFS och Pacta
- Fem utvecklingsområden:
 - Kompetensförsörjning
 - Digitalisering
 - Hållbart arbetsliv
 - Hållbar utveckling
 - Synliggöra sektorn kommunala företag
- Branschråd för region och samhällsutveckling:
 - Ca 300 medlemmar och 4000 anställda
 - Efter sammanslagningen finns många dubbla avtal
 - Kollektivavtalsjämförelse

PROTOKOLL

Försenad fakturering av skolkort

- Alla kostnader för skolkort har inte fakturerats ut för 2017 och 2018
- Vi kunde säkerställa att resorna var gjorda men ej koppla dem till rätt skola
- En utredning visade att förändringar i vårt skolkortssystem som skett utan vår vetskap gjorde att kopplingen mellan kort och skola tappades samt att skolkorten avslutats på felaktigt sätt ute på skolorna
- Nu har vi rätt underlag och avser fakturera länets 80 skolor
- Ordförande och förbundsdirektör har varit i kontakt med alla medlemmar
- Informationsbrev har skickats till kommundirektör och regiondirektör
- Informationsmöte 2 april
- Rekrytering av databasspecialist, bättre rutiner och kravställan gentemot systemleverantör minimerar risken för att problemen ska kvarstå

Denna punkt var uppe även på det förberedande mötet, ordförande tycker politikerna ska känna en trygghet i produktutbudet och priser.

Medarbetarenkät

- En del av vårt systematiska arbetsmiljöarbete
- Medarbetarindex
 - Ledarskap
 - Organisation
 - Visioner och mål
 - Arbetsmiljö
- God svarsfrekvens, 73%
- Medarbetarindex 56%
- Förbättrat index för Kramfors 60 – 75%, försämrat index för Ånge 52 - 39%

Föredragande:

Camilla Fahlander, förbundsdirektör.

§ 28. Hel- och delägda bolag

Förbundsdirektionen beslutar

att anse informationen delgiven.

Bakgrund

Norrtåg AB

- Budget 2020 för Norrtågstrafiken i Västernorrland uppgår till 56,2 mnkr (jmf 2019 47,9)
- Förtätning på Botniabanan
- Indexhöjning
- Högre kostnad för el- och banavgifter
- Högre hyreskostnad för tre tillkommande fordon
 - Vår fordran på Norrtåg uppgår till 21,4 mnkr
 - Statens medfinansiering (totalt 56,6 mnkr 2019)
- Botniabananens trafikering, 6 dubbelturer varav SJ har 4 dubbelturer, avtal till 2025
- Utvecklad trafik, 50% med ett takbelopp på 20 mnkr, avtal till 2021

PROTOKOLL

- Befintlig trafik i Norrbotten och Mittnabotrafiken, max 16,2 mnkr, avtal till 2021
- Pendlingstrafik Boden – Luleå start 1 april med 11 dubbelturer

Bussgods i Västernorrland AB

- Pågående fusionsprocess till det gemensamma bolaget Bussgods i Norr AB (Bussgodsbolagen i Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland)
- Bussgods i Norrbotten genomför en översyn p g a negativ resultatutveckling
- Översynen genomförs av PWC Corporate Finance
- Analysen beräknas pågå i 10 veckor och fusionsprocessen tar ca 3-4 månader
- Avvaktar analysen i Norrbotten innan direktionen tar en dialog om hur Kommunalförbundet ska gå vidare med fusionen
- Ägardirektiv behöver utarbetas

Samtrafiken i Sverige AB

- Tar initiativ i frågan om ett nationellt biljettsystem
 - Samverkansforum 9-10 april
 - Möte med trafikutskottet 23 april
 - Ämnesrådet Åsa Vagland ansvarar för frågan just nu
 - Rundabordssamtal, mars
 - Ta fram utredningsdirektiv, april
 - Tillsätta utredare och ge utredningsdirektiv, maj
 - Utredningen ska vara klar i mars 2020
 - Samtrafiken har tillsatt en arbetsgrupp bestående av SJ, SL, MTR och Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland
- Nationell samlingsplats för trafikdata i Sverige
 - EUs nya trafikdataförordning träder i kraft i december
 - Blir nationell lag
 - De ska finnas en nationell samlingsplats för trafikdata med god åtkomst
 - Kollektivtrafikmyndigheten har etablerat en god dialog med Samtrafiken om vilka och hur framtida dataleveranser ska ske

Föredragande:

Camilla Fahlander, förbundsdirektör.

§ 29. Trafikbokslut 2018

Förbundsdirektionen beslutar

att anse informationen delgiven.

Bakgrund

Förbundsdirektionen fick information om hur Trafikbokslutet är uppbyggt, det kommer läggas ut på Din Turs mötesportal så snart det är klart.

Föredragande:

Erik Hedlund, trafikchef.

Margareta Westin, trafikanalytiker.

PROTOKOLL

§ 30. Beslutsuppföljning

Beslutsuppföljning

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga beslutsuppföljningen till handlingarna.

Bakgrund

Beslutsuppföljningen har varit utsänt för påseende.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

§ 31. Delegationsbeslut

Delegationsbeslut

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga informationen till handlingarna.

Bakgrund

Delegationsbesluten har varit utsänt för påseende.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

§ 32. Inkomna protokoll/skrivelser/delgivningar

Inkomna protokoll,
skrivelser och
delgivningar

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga informationen till handlingarna.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

PROTOKOLL

§ 33. Årsredovisning 2018

Årsredovisning
2018

Förbundsdirektionen beslutar

att fastställa Årsredovisning 2018.

Bakgrund

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län har tagit fram årsredovisning för 2018. Kommunalförbundet har beaktat de synpunkter revisorerna lämnade i sin granskning av verksamheten 2017.

Kommunallagen och den kommunala redovisningslagen innehåller regler för kommunalförbundets styrning. Ett av kraven är att kommunalförbundet ska ha god ekonomisk hushållning. Det kravet har både ett finansiellt perspektiv och ett verksamhetsperspektiv. En god ekonomisk hushållning innebär inte enbart en budget i balans, utan innefattar även ett krav på att resurserna används till rätt saker och att de utnyttjas på ett effektivt sätt.

För att uppnå detta har förbundsdirektionen beslutat om fyra övergripande mål och 10 delmål. Genom delårsbokslut och årsredovisning följs utvecklingen kontinuerligt upp för såväl verksamhet som ekonomi. För verksamhetsmål och finansiellt mål redovisas måluppfyllnad, analys, indikatorer samt aktiviteter.

Myndighetens bedömning

Utifrån direktionens riktlinjer har måluppfyllnaden av god ekonomisk hushållning analyserats. Vår bedömning är att kommunalförbundet inte uppnår god ekonomisk hushållning 2018. Främsta orsaken är att målet om resurseffektiv kollektivtrafik inte uppfylls.

Vid förbundsdirektionens möte den 21 september antogs en handlingsplan med anledning av ett prognostiserat underskott för helåret. Vi konstaterar att utfallet för de administrativa kostnaderna ligger 0,8 mnkr lägre än budget.

Budgetföljsamheten är god. Nettokostnaderna uppgår till 531,4 mnkr jämfört med budgeterade nettokostnader om 525,9 mnkr. Avvikelsen är 5,5 mnkr högre kostnader än budget, vilket motsvarar en procent. Nettokostnaderna prognostiserades till 529,3 mnkr vid uppföljningen i april och till 529,7 mnkr vid uppföljningen i augusti. Prognosavvikelsen motsvarar 0,4 procent för april och 0,3 procent för augusti. Prognossäkerheten har varit hög under året.

En god ekonomisk hushållning innebär inte enbart en budget i balans, utan innefattar även ett krav på att resurserna används till rätt saker och att de utnyttjas på ett effektivt sätt. De delmål som är särskilt betydelsefulla och ska ha uppnått godkänd nivå för att vi ska kunna redovisa att vi uppnått god ekonomisk hushållning är att resurseffektivt öka det kollektiva resandet, minskad miljöpåverkan och målet om resurseffektiv kollektivtrafik.

Resandet ökar med den linjelagda kollektivtrafiken med tåg och buss i länet är 2 procent. Ambitionen i trafikförsörjningsprogrammet är 1 procents ökat resande i snitt per år fram till 2030. Att resandet ökar är ett viktigt mått för att uppnå god ekonomisk hushållning.

PROTOKOLL

För att öka andelen nöjda resenärer behöver vi förstärka arbetet som påverkar resenärernas upplevelse av trygghet, tidhållning samt information om förändringar och oförutsedda händelser.

Av de delmål som är särskilt betydelsefulla och ska ha uppnått godkänd nivå uppfylls två under 2018.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Utfall 2018	Måloppfyllelse
Resenär	Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	Resandet med kollektivtrafik i länet ökar. Marknadsandelen når målvärdet för året. Arbetet återstår inom områdena trygghet, tidhållning och resenärsinformation.	Ja, målet uppfylls
Hållbarhet	Minskad negativ miljöpåverkan	All linjelagd busstrafik körs med biodrivmedel.	Ja, målet uppfylls
Hållbarhet	Resurseffektiv kollektivtrafik	Ett omfattande arbete återstår för att uppnå en resurseffektiv kollektivtrafik. Andelen samordnade färdtjänst- och sjukresor minskar. Självfinansieringsgraden i den linjelagda busstrafiken sjunker.	Nej, målet uppfylls inte

Av övriga sju verksamhetsmål uppfylls tre under 2018.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Utfall 2018	Måloppfyllelse
Resenär	Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	Målsättningarna med realtidsinformation har inte uppnåtts under året.	Nej, målet uppfylls inte
Hållbarhet	Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	Avgiftsfritt resande för barn och skolgång med Sommarlovskort och av medlemmarna initierade produkter samt ökad användning av Din Tur app bidrar till social inkludering.	Ja, målet uppfylls
Hållbarhet	Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	Andelen bussar med välfungerande hållplatsutrop och skyltinformation är för få. Under året har en ny inriktning fastställts för att lösa de tekniska hinder som fördröjt ett införande.	Nej, målet uppfylls inte
Tillväxt	Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk	Resandet i prioriterade stråk ökar och insatser pågår för att ytterligare främja resandet.	Ja, målet uppfylls
Tillväxt	Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	Nytt samverkansavtal med X-trafik främjar resande över länsgräns. Utvecklingen av Din Tur app och anskaffandet av optiska läsare är viktiga satsningar för att öka antalet resmöjligheter.	Ja, målet uppfylls
Medarbetare	Målen är välkända för våra medarbetare	Medarbetarenkäten visar att målvärdena för indikatorerna inte uppnås. Andelen medarbetare som upplever att målen genomsyrar hela myndigheten har dock ökat med 12 procent från 2017.	Nej, målet uppfylls inte

PROTOKOLL

Medarbetare	Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	Medarbetarindex och sjuktal når inte målvärdena för 2018.	Nej, målet uppfylls inte
-------------	--	---	--------------------------

Föredragande:

Camilla Fahlander, förbundsdirektör.

Pernilla Löfstrand, ekonomichef.

Expedieras till:

Förbundets medlemmar

Förbundets revisorer

Beslutsunderlag: Missiv 2019-03-15 Årsredovisning 2018

PROTOKOLL

§ 34. Internkontroll 2018

Internkontroll 2018

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna rapport av internkontroll 2018 på hur myndighetens förvaltningsverksamhet är uppbyggd, genomgång policy och instruktioner, och vilka driftsavtal som löper för myndighetens verksamhetssystem och applikationer,

att godkänna rapport av internkontroll 2018 på hur myndigheten följer upprättade riktlinjer och instruktioner kring inköpsrutiner, direktupphandling och upphandling enligt LOU samt LUF.

Bakgrund

Förbundsdirektionen har den 30 september 2015 beslutat om *Policy Internkontroll*, vilket ligger till grund för myndighetens internkontrollarbete. Förbundsdirektionen beslutade december 2017 om två områden som internkontroll ska utföras på för 2018.

Myndighetens bedömning

Myndighetens bedömning framgår av bilagorna.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Expedieras till:

Förbundets medlemmar

Förbundets revisorer

Beslutsunderlag: Missiv 2019-03-15 Internkontroll 2018

PROTOKOLL

§ 35. Sommarlovskortet 2019

Förbundsdirektionen beslutar

att införa ett länsövergripande digitalt sommarlovskort för skolungdom i åk 6-9 i grundskolan och år 1-2 på gymnasiet 2019 och 2020,

att det digitala sommarlovskortet kompletteras med ett kortämne för de som inte har tillgång till en smartphone,

att sommarlovskortet är giltigt under sommarloven 2019 och 2020,

att länskortet utgör produktgrund för sommarlovskortet,

att länskortet för denna insats inte får ett värde,

att resande med färdtjänst inte omfattas av sommarlovskortet,

att ledsagare till personer med färdtjänstkort i ovan nämnda målgrupp reser med utan kostnad i den regionala tågtrafiken,

att uppdra till förbundsdirektören att bedöma de ekonomiska förutsättningarna för genomförande när och om bidraget tillkännages,

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

att insatsen genomförs om bidraget får stöd i Sveriges riksdag.

Bakgrund

Riksdagen beslutade 2017 om ett statligt stöd på 350 mnkr/år under perioden 2018-2020 för att finansiera avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarloven. Målgruppen är de skolungdomar som respektive vårtermin lämnar årskurserna 6-9 i grundskolan samt år 1 och 2 i gymnasieskolan. I den budget som lades hösten 2018 utgick detta stöd.

Regeringen förväntas lägga en tilläggsbudget i april som kan innebära att bidraget för avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar återinförs. Inför ett sådant beslut behöver myndigheten kunna agera skyndsamt för att få tillräcklig tid för införande.

En eventuell förordning kommer att innehålla bestämmelser om rätt för kollektivtrafikmyndighet att få bidrag för att skapa förutsättningar för att erbjuda skolungdomar att resa avgiftsfritt med linjeförd kollektivtrafik under sommarloven. Bidraget fördelas utifrån en fördelningsnyckel baserad på antalet skolungdomar i de aktuella åldersgrupperna. För Västernorrlands del innebär det ca 17 700 personer och 8,7 mnkr. Bidraget söks hos Trafikverket.

De grundläggande förutsättningarna är:

- Bidraget ska skapa förutsättningar för att erbjuda alla skolungdomar i den ovan nämnda åldersgruppen och ska även innefatta elever i specialskolan som lämnar årskurs 10.

PROTOKOLL

- Regeringen överlåter till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att i samråd med övriga berörda parter i länet avgöra, i tid och omfattning, vad som i respektive län ska utgöra avgiftsfri kollektivtrafik.
- Det finns inget som hindrar regionala kollektivtrafikmyndigheter att erbjuda målgruppen lösningar som inom ramen för bidragets avgränsningar skapar förutsättningar för exempelvis ungdomar med färdtjänststillstånd att resa avgiftsfritt med kollektivtrafik. Det kan till exempel gälla att utnyttja kollektivtrafik bl.a. genom att medföljande (ledsagare) också får resa avgiftsfritt.
- Bidraget får sökas av regionala kollektivtrafikmyndigheter.
- En ansökan ska skickas till Trafikverket som prövar ansökan och betalar ut bidraget.
- Trafikverket kommer att lämna information om vilka uppgifter som behöver lämnas för att ansökan ska kunna prövas.
- Trafikverket har i uppdrag att följa upp och analysera satsningen. Utifrån Trafikverkets analys kan därefter vid behov justeringar av förordningen att göras.

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

Hantering för Västernorrland

Inför sommarlovet 2018 fattade förbundsdirektionen beslut om att införa avgiftsfritt resande med sommarlovskortet. Hanteringen föreslås ske på samma sätt de kommande två åren. Sommarlovskortet läggs in i Din Tur app som ett betalmedel giltigt under sommarlovet. Eleverna bokar sina resor med tåg och buss i hela länet och betalar med sommarlovskortet. Som ett komplement till den digitala lösningen erbjuds ett kortämne för de som inte har tillgång till en smartphone.

Förslaget bygger på att använda kommunernas elevregister där de utvalda kategorierna av unga registreras i en plattform för sommarlovskortet utifrån vilken en värdekod och produkt kopplas till varje elev. Viktigt att beakta den nya dataskyddsförordningen samt att utarbeta rättssäkra former för de som har skyddad identitet. Eleverna får i ett brev till folkbokföringsadressen information om möjligheten att erhålla sommarlovskort samt värdekod. När värdekoden skrivs in i appen aktiveras sommarlovskortet som betalmedel. Efter att värdekoden aktiverats är den obrukbar. Lösningen ger statistik på både påstigning och avstigning då varje resa köps via reseplaneraren i appen.

Grunden för sommarlovskortet är länskortet vilket möjliggör resande i hela länet med både buss och tåg. Värdet för kortet sätts till 0 kr/mån. Det innebär att medlemmarna inte får några intäkter för resandet med denna produkt och således påverkas inte intäktsfördelningen. Intäktsbortfall och incitamentsersättning orsakad av ökat resande med sommarlovskortet kommer att ersättas respektive medlem.

PROTOKOLL

Resande med färdtjänst

Förordningen ger möjlighet att även inkludera färdtjänstresor. I länet har cirka 150 personer i aktuell kategori färdtjänst. Beviljade och finansiering av färdtjänst är ett ansvar för länets kommuner och inte för kollektivtrafikmyndigheten. Färdtjänst är inte en del av den allmänna kollektivtrafiken, det är ett komplement som innebär att resenären hämtas och lämnas på specifika adresser och behöver inte ta sig till och från en hållplats. Utöver detta så inkluderas service till resenären som bland annat att föraren kan hjälpa resenären upp/ned i trapphus och hjälp med bagage samt hjälpmedel.

Bidraget för sommarlovskortet skulle täcka egenavgiften för resor med färdtjänst vilket utgör en liten del av den faktiska kostnaden. Vid en resandeökning med färdtjänst ökar kostnaderna för kommunerna. Förbundsdirektionen föreslår därför besluta att resor med färdtjänst i särskild persontrafik inte omfattas av sommarlovskortet. Erbjudandet om sommarlovskort för resande med buss och tåg kommer självklart att omfatta skolungdomar som är berättigade till färdtjänst.

Skolungdomar som är berättigade till färdtjänst betalar egenavgift vid resande i linjelagd busstrafik. Eventuell ledsagare medföljer avgiftsfritt. I den regionala tågtrafiken reser denna grupp på vanlig taxa och ledsagare lika så. Myndigheten föreslår att även ledsagare ska få resa med utan kostnad i den regionala tågtrafiken under sommarlovet. Sommarlovskortet innebär då för denna grupp att resande med buss och tåg inom länet blir helt avgiftsfritt under sommaren samt att ledsagare medföljer utan kostnad mot uppvisande av färdtjänstkort.

Ekonomisk bedömning

Utgångspunkt för bedömningen är att bidraget har samma förutsättningar och utformning som 2018. Bidraget baseras på antalet skolungdomar inom kategorin som 2018 var cirka 17 700 vilket genererade ett bidrag på 8,7 mnkr.

Bedömningen baseras på utfallet för sommarlovskortet 2018. Av bidraget på 8,7 mnkr har vi intäktsfört 3,7 mnkr. Dessa intäkter täcker de kostnader som uppstått i samband med införandet av sommarlovskortet motsvarande 2,1 mnkr. Kostnaderna utgörs av incitamentskostnader 1,3 mnkr, kostnader för tågresor 0,6 mnkr och kostnader för utveckling av app 0,2 mnkr. Bidraget täcker även ett bedömt intäktsbortfall på 1,6 mnkr. Inför eventuellt införande 2019 kommer sannolikt både kännedom om produkten och resandet att öka vilket leder till högre kostnader.

Kostnader	Belopp
Ersättning Norrtåg AB	1 500 000
Incitamentsersättning trafikföretag	1 600 000
Administrativa kostnader	500 000
Intäktsbortfall	2 000 000
Summa	5 600 000

Bedömningen är att kostnader och täckning för intäktsbortfall totalt kommer att uppgå till 5,6 mnkr.

Myndighetens bedömning

Trots mycket kort tid för införande genomfördes avgiftsfritt resande för skolungdomar sommaren 2018. Myndigheten beviljades 8,7 mnkr i bidrag från Trafikverket vilket täckte kostnaderna. Genom att utveckla Din Tur app skapades förutsättningar för att upprepa hanteringen kommande år.

PROTOKOLL

Åtgärden främjar delmålet om social inkludering i Regionalt trafikförsörjningsprogram 2030.

2018 ansökte Sveriges alla 21 kollektivtrafikmyndigheter om bidraget och alla ansökningar beviljades. Antagandet är att detta kommer att ske även 2019 och 2020. Västernorrland bör inte ställa sig utanför denna satsning på skolungdomars resande i kollektivtrafiken.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Camilla Fahlander, förbundsdirektör.

Yrkande:

Stefan Dalin (S) yrkar på att-satsen att kommunalförbundet tillförs erforderliga resurser stryks.

Förbundsdirektionen beslutar enligt Stefan Dalins (S) yrkande.

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2019-03-11 Avgiftsfri trafik för skolungdomar under sommarloven 2019 och 2020

PROTOKOLL

§ 36. Datum för verksamhetsmöten 2019

Förbundsdirektionen beslutar

att byta sammanträdestid för direktionsmötet från 26 juni till 18 juni samt

att godkänna planering för verksamhetsdagar och beräknad kostnad.

Bakgrund

På uppdrag av förbundsdirektionens ordförande har ett antal verksamhetsdagar inplanerats i syfte att ge direktionens ledamöter möjlighet till studiebesök inom kollektivtrafikmyndighetens verksamheter och trafikhuvudmän. Verksamhetsdagarna har planerats enligt följande:

Internat Sundsvall	14-15	februari	2019	100 tkr
KTM Kramfors (Beredningsmöte)	8	mars	2019	20 tkr
Din Tur kundcentra (Direktionsmöte)	18	juni	2019	40 tkr
Nobina depåbesök i Sundsvall (Direktionsmöte)	20	september	2019	20 tkr
Norrtåg AB Umeå, ledning samt verkstad Som del av internat med direktion i Umeå	Återkommer	februari	2020	100 tkr
Beräknad kostnad 2019 2020				180 tkr 100 tkr

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2019-03-11 Planering av verksamhetsdagar

PROTOKOLL

§ 37. Extrainsatt direktionssammanträde för stämmoinstruktioner

Förbundsdirektionen beslutar

att hålla ett extrainsatt möte den 10 maj 2019 för att besluta om stämmoinstruktioner inför kommande bolagsstämmor samt

att till detta möte kalla ordinarie ledamöter i förbundsdirektionen.

Bakgrund

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

De bolagsstämmor som Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län deltar i är:

- Västernorrlands Läns Trafik AB
- Bussgods i Västernorrland AB
- Norrtåg AB
- AB Transitio
- Samtrafiken i Sverige AB
- Svensk Kollektivtrafik
- Sobona

Vid direktionmöte den 22 mars tas beslut om vilka som ska representera kommunalförbundet som stämmoombud men vid denna tidpunkt är stämmohandlingarna ej utsända och instruktioner kan inte ges.

Föredragande:

Camilla Fahlander, förbundsdirektör.

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2019-03-11 Extrainsatt möte för beslut om stämmoinstruktioner.

PROTOKOLL

§ 38. Långtidsplan 2020-2022

Långtidsplan
2020-2022

Förbundsdirektionen beslutar

att fastställa Långtidsplan 2020-2022 som grund för budgetdialoger,

att föreslagna åtgärder i Långtidsplan 2020-2022 realiseras under förutsättning att kommunalförbundets medlemmar tillskjuter erforderliga medel,

att resultatet av budgetdialogerna återredovisas till förbundsdirektionen i juni 2019,

att se över Långtidsplan som styrande dokument,

att inrätta en arbetsgrupp som gör översynen av den långsiktiga planeringsprocessen för att realisera målen i Trafikförsörjningsprogrammet,

att utse Per Wahlberg (M), Malin Svanholm (S), Hans Forsberg (C) och Jan Filipsson (S) med Per Wahlberg som sammankallande till styrgrupp för översynen samt

att återrapportera arbetsläget för översynen till förbundsdirektionens sammanträde 18 juni.

Bakgrund

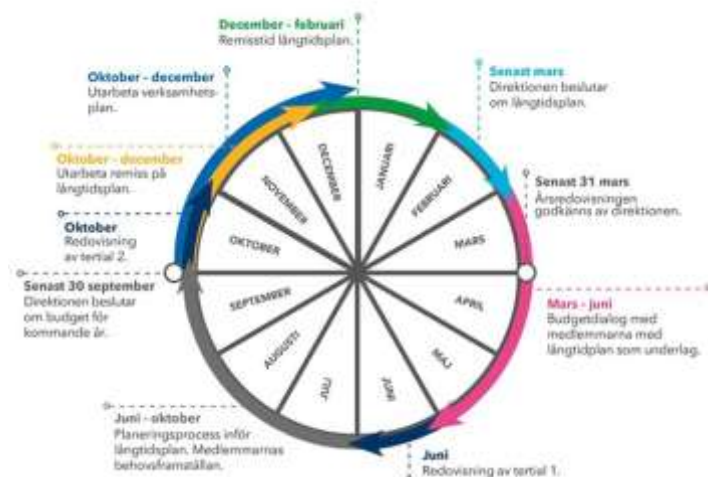
För att uppnå de politiskt beslutade övergripande målen som ligger till grund för det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet (Dir 17-16) samt för att kunna genomföra en genomarbetad dialog med kommunalförbundets medlemmar om deras ambitioner och ekonomiska förutsättningar har en ny planeringsprocess införts under 2017.

Underlaget till Långtidsplanen 2020-2022 bygger på tidigare gjord planering, respektive medlems behovsframställan, vilken anger medlemmarnas ambitioner och ekonomiska förutsättningar. Medlemmarna har under perioden juni-31 oktober 2018 haft möjlighet att lämna sina behovsframställningar.

Inlämnade behovsframställningar har efter myndighetens bearbetning inarbetats i remissversion av långtidsplanen. Medlemmarna har under perioden 19 december 2018-15 februari 2019 haft möjlighet att inkomma med remissynpunkter

Framtagandet av förslag till Långtidsplanen 2020-2022 har utarbetats i enlighet med nedanstående årshjul för planeringsprocessen.

PROTOKOLL



Myndighetens bedömning

Planeringsprocessen syftar till att skapa tydlighet, transparens och delaktighet genom en förtroendeskapande dialog. Planeringsprocessen ger möjlighet för medlemmarna att anpassa sina ambitioner så att de är i balans med de ekonomiska förutsättningarna samt stärker målstyrningen av länets kollektivtrafik. Bedömningen är att förslaget till Långtidsplan 2020-2022 har givit medlemmarna möjlighet att redovisa sina behov och ambitioner med ledning av målsättningarna i det Regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Föredragande:

Peter Edin, utvecklingschef.

Yrkanden:

Ordförande yrkar på att lägga till att-satserna:

att se över Långtidsplan som styrande dokument,

att inrätta en arbetsgrupp som gör översynen av den långsiktiga planeringsprocessen för att realisera målen i Trafikförsörjningsprogrammet,

Förbundsdirektionen beslutar enligt ordförandes yrkanden.

Förbundsdirektionen beslutade även att lägga till att-satserna:

att utse Per Wahlberg (M), Malin Svanholm (S), Hans Forsberg (C) och Jan Filipsson (S) med Per Wahlberg som sammankallande till styrgrupp för översynen samt

att återrapportera arbetsläget för översynen till förbundsdirektionens sammanträde 18 juni.

Bifall från Hans Forsberg (C), Jan Filipsson (S), Knapp Britta Thyr (MP), Stefan Dalin (S), Henrik Sendelbach (KD) och Paul Höglund (C).

Beslutsunderlag: Missiv 2019-03-14 Långtidsplan 2020 - 2022

PROTOKOLL

§ 39. Marknadsplan 2020

Marknadsplan 2020

Förbundsdirektionen beslutar

att fastställa marknadsplan 2020,

att ge myndigheten i uppdrag att ta fram en varumärkes- och kommunikationsplan 2019-2021 som ligger till grund för utarbetande av Din Turs marknadsplan,

att ge förbundsdirektören i uppdrag att återkomma med reviderade versioner av marknadsplan 2019 och 2020 till direktionen för beslut samt

att Marknadsplan 2021 inarbetas i politiskt styrdokument.

Bakgrund

Enligt upprättade trafikavtal bedrivs all linjelagd busstrafik under Beställarens varumärke, Din Tur. Upphandlade Trafikföretag ska varje år erhålla beställarens marknadsplan för kommande år.

Tidigare år har förbundsdirektören beslutat om fastställande av marknadsplan. Efter revisionssynpunkter om att alla beslut som rör ambitioner och målsättningar ska fattas av direktionen överlämnas marknadsplan 2020 till direktionen för beslut.

Med anledning av mätvärden i den årliga undersökningen kollektivtrafikbarometern (Kollbar) framgår att Din Tur har behov av att förtydliga varumärket och stärka kommunikationen. Varumärket ska förankras både externt och i den egna organisationen för att förtydliga varumärket. För detta arbete behöver en långsiktig varumärkes- och kommunikationsplan utarbetas som stödjer genomförandet av de mål och strategiska utvecklingsområden som framgår av det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Myndighetens bedömning

Din Tur har behov av att förtydliga varumärket och stärka kommunikationen internt och externt.

Som stöd för detta behöver Din Tur en varumärkes- och kommunikationsplan som ska ligga till grund för marknadsplanens utformning. En varumärkes- och kommunikationsplan utarbetas för åren 2019-2021 och därmed kommer befintlig marknadsplan för 2019 och 2020 att revideras när varumärkes och kommunikationsplanen är framtagna. Marknadsplan 2021 inarbetas i långtidsplan 2021-2023 som direktionen beslutar om i mars 2020. Reviderade marknadsplaner 2019 och 2020 föreläggs direktionen för beslut när varumärkes- och kommunikationsplanen är inarbetade i marknadsplanerna.

Kollektivtrafikmyndigheten informerar upphandlade trafikbolag om formerna för revision och utarbetande av marknadsplanerna för 2019-2021.

Yrkande:

Ordförande yrkar på att ändra i att-satsen **att** marknadsplan 2021 inarbetas i långtidsplan 2021-2023 till **att** Marknadsplan 2021 inarbetas i politiskt styrdokument.

Förbundsdirektionen beslutar enligt Ordförandes yrkande.

PROTOKOLL

Föredragande:

Hans Fälldin, administrativ chef.

Beslutsunderlag: Missiv 2019-03-07 Marknadsplan Kommunalförbundet
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

PROTOKOLL

§ 40. Reviderad delegationsordning

Reviderad
delegationsordning

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna förslaget på reviderad delegationsordning för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Bakgrund

Nu gällande delegationsordning fastställdes i juni 2016. I och med att kommunalförbundets styrdokument reviderades under 2018 har förbundsdirektionens sammansättning förändrats från årsskiftet 2018-2019. En förändring är att den nya förbundsdirektionen inte har ett beredande arbetsutskott, vilket leder till behov av justering av delegationsordningen. Delegationen till förbundsdirektören saknar rätt att delegera uppgifter inom arbetsmiljöområdet, vilket krävs för att myndigheten ska kunna leva upp till de krav som arbetsmiljölagen ställer. Vid inspektion från Arbetsmiljöverket under hösten 2018 har kollektivtrafikmyndigheten ålagts att utveckla och förtydliga ansvaret för det systematiska arbetsmiljöarbetet, vilket leder till behov av justering av delegationsordningen. Förändrade tjänstetitlar och organisationsberoende uttryck har inarbetats.

Myndighetens bedömning

I och med att arbetsutskott ej finns i den nya organisationen för direktionen, samt behov av att ge förbundsdirektören rätt att delegera uppgifter inom det systematiska arbetsmiljöarbetet, bör delegationsordningen förändras. I övrigt har justeringar gjorts efter hörande med HR-chef och ekonomichef rörande deras funktionsområden. Väsentliga ändringar markeras med röd text och överstrykningar för att underlätta att ta del av förslag på gjorda ändringar i dokumentet.

Föredragande:

Hans Fälldin, administrativ chef.

Expedieras till:

Förbundets medlemmar
Förbundets revisorer

Beslutsunderlag: Missiv 2019-03-01 Delegationsordning Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

PROTOKOLL

§ 41. Policy Deltagande i sammanträden på distans

Policy Deltagande i
sammanträden på
distans

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna policyn Deltagande i sammanträden på distans.

Bakgrund

Vid förbundsdirektionens sammanträde 11 januari 2019 § 9 informerades om att videokonferens kommer erbjudas till ordinarie ledamöter samt till tjänstgörande ersättare.

Myndighetens bedömning

Kommunallagen anger att de bestämmelser som gäller för kommuner också gäller för kommunalförbund, förutom i de delar lagen särskilt reglerar kommunalförbundens verksamhet. Ledamöter får enligt kommunallagen kapitel 5 §16 delta i förbundsdirektionens sammanträden på distans om förbundsdirektionen så har beslutat. Deltagandet ska i sådant fall ske genom ljud- och bildöverföring i realtid samt på ett sådant sätt att samtliga deltagare kan se och höra varandra och delta på lika villkor. För kommunalförbundet har förbundets medlemmar fastställt förbundsordning och samverkansavtal samt reglemente för förbundsdirektionens arbete vilket motsvarar kommunallagens krav på arbetsordning. I dessa av kommunalförbundets medlemmar fastställda styrdokument regleras inte deltagande i sammanträden på distans. Myndighetens bedömning är att förbundsdirektionen kan besluta om en policy för att fastställa förutsättningarna deltagande i sammanträden på distans. I policyn bör förbundsdirektionen reglera i vilka situationer deltagande på distans ska vara tillåtet, vilken teknisk lösning som ska användas och vilka lokaler som ska användas. Kommunalförbundets medlemmar bör uppmärksammas på att deltagande på distans inte finns reglerat i nuvarande styrdokument.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Expedieras till:

Förbundets medlemmar
Förbundets revisorer

Beslutsunderlag: Missiv 2019-02-26 Policy Deltagande i sammanträden på distans

PROTOKOLL

§ 42. Reviderad Bolagspolicy

Reviderad
Bolagspolicy

Förbundsdirektionen beslutar

att fastställa bolagspolicy för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län samt

att beslutet direktjusteras.

Bakgrund

Bolagspolicyn redovisar hur kommunallagens regler för ägarstyrning av bolagen ska tillämpas i Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län samt hur myndigheten utövar kontroll över hel- och delägda bolag.

Den 1 januari 2018 trädde ny kommunallag (2017:725) i kraft. När det gäller överlämnandet av kommunala angelägenheter har uppsiktsreglerna över kommun- och landstingsägda bolag stärkts.

I samband med att ny förbundsordning antogs för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län förändrades den politiska styrningen av förbundet. Det arbetsutskott som fanns tidigare har utgått och förbundsdirektionen behandlar nu ärenden i två steg, genom beredningsmöten och beslutsmöten.

Bolagspolicyn som antogs 2015-05-06 utgår från den tidigare kommunallagen samt från att arbetsutskottet hade en roll när det gällde bolagsstyrning.

Revideringar

De huvudsakliga revideringarna är:

Punkt 1 syftet har utvecklats med en skrivning om att verksamhet som bedrivs i hel- och delägda bolag ska vara till nytta för kommunalförbundet och dess medlemmar samt överensstämja med vision och målsättningar i gällande trafikförsörjningsprogram.

Punkt 3 om lagrum i kommunallagen som har justerats efter ny lagstiftning.

Punkt 4.2 som anger att direktionens ordinarie ledamöter ska utgöra styrelse för helägda bolag till Kollektivtrafikmyndigheten.

Punkt 4.8 val av lekmannarevisorer där antalet har justerats från två lekmannarevisorer och två revisorssuppleanter till minst en lekmannarevisor för helägda bolag.

Punkt 5.1 direktionen utser ordförande tidigare skrivning var att styrelsen inom sig utser ordförande.

Punkt 5.6 val av lekmannarevisorer där antalet har justerats från två lekmannarevisorer och två revisorssuppleanter till minst en lekmannarevisor för helägda bolag.

Utmaningar i planering och uppföljning

Kollektivtrafikmyndigheten har idag ett aktivt helägt dotterbolag, Bussgods i Västernorrland AB, vilket gör uppsikt och styrning relativt okomplicerad. Detta till trots krävs en nära dialog mellan styrelse och direktion samt mellan verkställande direktör och förbundsdirektör.

PROTOKOLL

Myndighetens bedömning

Det är nödvändigt att revidera kommunalförbundets bolagspolicy utifrån nya lagrum samt ny förbundsordning.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Expedieras till:

Bussgods i Västernorrland AB
Västernorrlands läns Trafik AB

Beslutsunderlag: Missiv 2019-02-07 Reviderad bolagspolicy

PROTOKOLL

§ 43. Reviderad Bolagsordning för Bussgods i Västernorrland AB

Reviderad
Bolagsordning för
Bussgods i
Västernorrland

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna förslaget till ny bolagsordning samt,

att ovanstående beslut direktjusteras.

Bakgrund

Kollektivtrafikmyndighetens bolagspolicy har reviderats utifrån den nya kommunallagen och ny förbundsordning.

I den nya förbundsordningen har den politiska styrningen förändrats. Det arbetsutskott som fanns tidigare och utgjorde styrelse för de helägda bolagen har utgått. Enligt punkt 4.2 i bolagspolicyen ska direktionens ordinarie ledamöter utgöra styrelse för helägda bolag till Kollektivtrafikmyndigheten.

Revidering

§ 6 revideras enligt följande: *Styrelsen ska bestå av ~~sju~~ nio ledamöter utan ersättare. Ledamöter väljs ~~årligen på ordinarie~~ av bolagsstämman för tiden intill dess nästa ordinarie stämma hållits. Till styrelsen väljs inga ersättare.*

~~Fyra~~ Fem närvarande ledamöter krävs för att styrelsen ska vara beslutsmässig.

§ 8 antalet revisorer ska vara minst en.

§ 10 ärenden till bolagsstämma har justerats.

Myndighetens bedömning

Bolagsordningen för Bussgods i Västernorrland AB behöver justeras utifrån förändringar i förbundsordningen och reviderad bolagspolicy.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Beslutsunderlag: Missiv 2019-02-07 Reviderad bolagsordning för Bussgods i Västernorrland AB

PROTOKOLL

§ 44. Nominering styrelseledamöter för Bussgods i Västernorrland AB

Förbundsdirektionen beslutar

att i enlighet med Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndighetens bolagspolicy nominera direktionens ordinarie ledamöter till styrelse; Per Wahlberg, Henrik Sendelbach, Malin Svanholm, Mikael Malmén, Hans Forsberg, Paul Höglund, Knapp Britta Thyr, Stefan Dalin och Jan Filipsson,

att föreslå Henrik Sendelbach till styrelseordförande samt

att ovanstående beslut direktjusteras.

Bakgrund

Nuvarande styrelse för Bussgods i Västernorrland AB utgörs av det tidigare arbetsutskottet för kommunalförbundet. Från och med januari 2019 har kommunalförbundet en ny förbundsdirektion med delvis nya ledamöter och utan arbetsutskott.

Av Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns bolagspolicy framgår att förbundsdirektionens ordinarie ledamöter ska utgöra styrelse för helägda bolag.

Av bolagsordningen för Bussgods i Västernorrland AB framgår att styrelsen ska utgöras av nio ledamöter utan ersättare.

Myndighetens bedömning

En styrelse för Bussgods i Västernorrland AB behöver väljas utifrån att det är ett nytt år, ny mandatperiod, reviderad bolagspolicy för Kollektivtrafikmyndigheten samt reviderad bolagsordning för bolaget.

Den planerade fusionen med bussgodsbolagen i Norrbotten och Västerbotten har tagit längre tid än planerat och blir tidigast klar årsskiftet 2019/2020 därför är styrelsens roll fortsatt viktig.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2019-02-07 Nominering av ledamöter till Bussgods Västernorrland ABs styrelse

PROTOKOLL

§ 45. Nominering lekmannarevisor Bussgods i Västernorrland AB

Förbundsdirektionen beslutar

att nominera Åke Söderberg till lekmannarevisor för Bussgods i Västernorrland AB samt

att ovanstående beslut direktjusteras.

Bakgrund

Av Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns bolagspolicy och av bolagsordningen för Bussgods i Västernorrland AB framgår att direktionen ska utse minst en lekmannarevisor för bolaget.

Myndighetens bedömning

En lekmannarevisor för Bussgods i Västernorrland AB behöver väljas utifrån att det är ett nytt år, ny mandatperiod, reviderad bolagspolicy för Kollektivtrafikmyndigheten samt reviderad bolagsordning för bolaget.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2019-02-07 Nominering av lekmannarevisor för Bussgods Västernorrland AB

PROTOKOLL**§ 46. Val av stämмоombud och instruktion till extra bolagsstämma Bussgods i Västernorrland AB****Förbundsdirektionen beslutar**

att utse Anders Mjärdsjö till stämмоombud samt

att ge följande instruktioner till stämмоombudet för Bussgods i Västernorrland AB:

att extra bolagsstämma ska hållas 2019-03-22,

att nominera Anders Mjärdsjö till ordförande på bolagsstämman,

att stämman ska fastställa förslaget till ny bolagsordning,

att i enlighet med Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndighetens nominering utse följande styrelse: Per Wahlberg, Henrik Sendelbach, Malin Svanholm, Mikael Malmén, Hans Forsberg, Paul Höglund, Knapp Britta Thyr, Stefan Dalin och Jan Filipsson samt

att välja Henrik Sendelbach till styrelseordförande,

att välja Åke Söderberg till lekmannarevisor,

att verka enligt de inriktningsbeslut förbundsdirektionen beslutat om gällande bildandet av Bussgods i Norr AB:

att förbundsdirektionen ställer sig positiv till att bilda ett gemensamt bussgodsbolag för Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland och är beredd att förvärva 33,33 % av aktierna i det blivande gemensamma bolaget Bussgods i Norr AB,

att det gemensamma bolaget Bussgods i Norr grundas med tidigare Bussgods i Västerbotten AB som plattform för kommande fusion,

att ge det gemensamma bolaget Bussgods i Norr AB tillåtelse att förvärva Bussgods i Västernorrland AB och Bussgods i Norrbotten AB och därefter genomföra en formell fusion,

att Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län som blivande ägare är beredd att tillskjuta ytterligare aktiekapital till det gemensamma bussgodsbolaget Bussgods i Norr AB,

att Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län som blivande ägare är beredd att teckna ett borgensåtagande för checkkredit till det gemensamma bussgodsbolaget Bussgods i Norr AB,

att godkänna att ovanstående åtaganden gäller under förutsättning att samtliga medlemmar i Kommunalförbundet beslutar anta dem.

att paragrafen direktjusteras.

PROTOKOLL

Bakgrund

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

De bolagsstämmor som Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län deltar i är:

- Västernorrlands Läns Trafik AB
- Bussgods i Västernorrland AB
- Norrtåg AB
- AB Transitio
- Samtrafiken i Sverige AB
- Svensk Kollektivtrafik
- Sobona

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2019-02-07 Val av stämmoombud och instruktioner till stämmoombud inför Bussgods i Västernorrland ABs extra bolagsstämma

PROTOKOLL

§ 47. Reviderad Bolagsordning för Västernorrlands läns Trafik AB

Reviderad
Bolagsordning för
Västernorrlands
läns Trafik AB

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna förslaget till ny bolagsordning samt

att ovanstående beslut direktjusteras.

Bakgrund

Kollektivtrafikmyndighetens bolagspolicy har reviderats utifrån den nya kommunallagen och ny förbundsordning.

I den nya förbundsordningen har den politiska styrningen förändrats. Det arbetsutskott som fanns tidigare och utgjorde styrelse för de helägda bolagen har utgått. Enligt punkt 4.2 i bolagspolicyen ska direktionens ordinarie ledamöter utgöra styrelse för helägda bolag till Kollektivtrafikmyndigheten.

Revidering

§ 7 Styrelse, revideras enligt följande: *Styrelsen ska bestå av ~~fem till nio (5-9)~~ nio ledamöter ~~och tre till fem (3-5) suppleanter~~ utan ersättare. Ledamöter väljs ~~årigen på ordinarie~~ av bolagsstämman. ~~för tiden intill dess nästa ordinarie stämma hållits~~. Till styrelsen väljs inga ersättare.*

~~Fyra~~ Fem närvarande ledamöter krävs för att styrelsen ska vara beslutsmässig.

§ 9 antalet lekmannarevisorer ska vara minst en.

§ 11 ärenden till bolagsstämma har justerats.

§ 13 Bolagsstämmans kompetens har tillförts

§ 14 Ändring av bolagsordning har tillförts

De tidigare paragraferna 13 och 14 om rösträtt och offentlighet har utgått. Bolaget ägs i sin helhet av Kommunalförbundet och offentlighetsprincipen regleras i annan lagstiftning.

Myndighetens bedömning

Bolagsordningen för Västernorrlands läns Trafik AB behöver justeras utifrån förändringar i förbundsordningen och reviderad bolagspolicy.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Beslutsunderlag: Missiv 2019-02-12 Revidering bolagsordning för Västernorrlands läns Trafik AB

PROTOKOLL

§ 48. Nominering styrelseledamöter för Västernorrlands läns Trafik AB

Förbundsdirektionen beslutar

att i enlighet med Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndighetens bolagspolicy nominera direktionens ordinarie ledamöter till styrelse; Per Wahlberg, Henrik Sendelbach, Malin Svanholm, Mikael Malmén, Hans Forsberg, Paul Höglund, Knapp Britta Thyr, Stefan Dalin och Jan Filipsson,

att föreslå Per Wahlberg till styrelseordförande samt

att ovanstående beslut direktjusteras.

Bakgrund

Nuvarande styrelse för Västernorrlands läns Trafik AB utgörs av det tidigare arbetsutskottet för kommunalförbundet. Från och med januari 2019 har kommunalförbundet en ny förbundsdirektion med delvis nya ledamöter och utan arbetsutskott.

Av Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns bolagspolicy framgår att förbundsdirektionens ordinarie ledamöter ska utgöra styrelse för helägda bolag.

Av bolagsordningen för Västernorrlands läns Trafik AB framgår att styrelsen ska utgöras av nio ledamöter utan ersättare.

Myndighetens bedömning

En styrelse för Västernorrlands läns Trafik AB behöver väljas utifrån att det är ett nytt år, ny mandatperiod, reviderad bolagspolicy för Kollektivtrafikmyndigheten samt reviderad bolagsordning för bolaget.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2019-02-12 Nominering av ledamöter till Västernorrlands läns Trafik ABs styrelse

PROTOKOLL

§ 49. Nominering lekmannarevisor Västernorrlands läns Trafik AB

Förbundsdirektionen beslutar

att nominera Thomas Jäärff till lekmannarevisor för Västernorrlands läns Trafik AB,

att ovanstående beslut direktjusteras.

Bakgrund

Av Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns bolagspolicy och av bolagsordningen för Västernorrlands läns Trafik AB framgår att direktionen ska utse minst en lekmannarevisor för bolaget.

Myndighetens bedömning

En lekmannarevisor för Västernorrlands läns Trafik AB behöver väljas utifrån att det är ett nytt år, ny mandatperiod, reviderad bolagspolicy för Kollektivtrafikmyndigheten samt reviderad bolagsordning för bolaget.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2019-02-11 Nominering av lekmannarevisor för Västernorrlands läns Trafik AB

PROTOKOLL

§ 50. Val av stämmoombud och instruktion till extra bolagsstämma Västernorrlands läns Trafik AB

Förbundsdirektionen beslutar

att utse Anders Mjärdsjö till stämmoombud samt

att ge följande instruktioner till stämmoombudet för Västernorrlands läns Trafik AB:

att extra bolagsstämma ska hållas 2019-03-22,

att nominera Anders Mjärdsjö till ordförande på bolagsstämman,

att stämman ska fastställa förslaget till ny bolagsordning,

att i enlighet med Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndighetens nominering utse följande styrelse: Per Wahlberg, Henrik Sendelbach, Malin Svanholm, Mikael Malmén, Hans Forsberg, Paul Höglund, Knapp Britta Thyr, Stefan Dalin och Jan Filipsson samt

att välja Per Wahlberg till styrelseordförande,

att välja Thomas Järf till lekmannarevisor samt

att paragrafen direktjusteras.

Bakgrund

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

De bolagsstämmor som Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län deltar i är:

- Västernorrlands Läns Trafik AB
- Bussgods i Västernorrland AB
- Norrtåg AB
- AB Transitio
- Samtrafiken i Sverige AB
- Svensk Kollektivtrafik
- Sobona

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2019-02-07 Val av stämmoombud och instruktioner till stämmoombud inför Västernorrlands läns Trafik ABs extra bolagsstämma

PROTOKOLL

§ 51. Nominering av ledamöter och suppleant till Norrtåg ABs styrelse

Förbundsdirektionen beslutar

att nominera Elvy Söderström till ledamot i styrelsen för Norrtåg AB,

att nominera Jonny Lundin till ledamot i styrelsen för Norrtåg AB samt

att nominera Per Wahlberg till suppleant i styrelsen för Norrtåg AB,

Bakgrund

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län äger 25 procent av Norrtåg AB och ska enligt § 8 i bolagsordningen tillsammans med Region Västernorrland utse två ledamöter och en suppleant till styrelsen.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Lekmannarevisor Åke Söderberg yttrade sig och informerade om att lekmannarevisorerna har synpunkter på att valen av ledamöter inte omfattar direktionens ledamöter.

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2019-02-11 Nominering av två ledamöter och en suppleant till styrelsen för Norrtåg AB

PROTOKOLL

§ 52. Nominering av lekmannarevisor Norrtåg AB

Förbundsdirektionen beslutar

att nominera Mikael Gäfvert till lekmannarevisor för Norrtåg AB.

Bakgrund

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län äger 25 procent av Norrtåg AB och ska enligt § 10 i bolagsordningen utse lekmannarevisor för respektive län.

Föredragande:

Camilla Fahlander, förbundsdirektör.

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2019-02-11 Nominering av lekmannarevisor för Norrtåg AB

PROTOKOLL

§ 53. Val av ägarrådsrepresentant Norrtåg AB

Förbundsdirektionen beslutar

att utse Glenn Nordlund och Henrik Sendelbach som representanter i ägarrådet för Norrtåg AB.

Bakgrund

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län äger 25 procent av Norrtåg AB och ska enligt punkt 11 i konsortialavtalet utse två representanter till ägarrådet.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2019-02-11 Val av representanter till ägarråd för Norrtåg AB

PROTOKOLL

§ 54. Val av stämmoombud Norrtåg AB

Förbundsdirektionen beslutar

att utse Per Wahlberg till stämmoombud.

Bakgrund

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

De bolagsstämmor som Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län deltar i är:

- Västernorrlands Läns Trafik AB
- Bussgods i Västernorrland AB
- Norrtåg AB
- AB Transitio
- Samtrafiken i Sverige AB
- Svensk Kollektivtrafik

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2019-02-11 Val av stämmoombud till Norrtåg ABs bolagsstämma

PROTOKOLL

§ 55. Val av stämmoombud Bussgods i Västernorrland AB

Förbundsdirektionen beslutar

att utse Sara Nylund till stämmoombud för Bussgods i Västernorrland AB.

Bakgrund

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

De bolagsstämmor som Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län deltar i är:

- Västernorrlands Läns Trafik AB
- Bussgods i Västernorrland AB
- Norrtåg AB
- AB Transitio
- Samtrafiken i Sverige AB
- Svensk Kollektivtrafik
- Sobona

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2019-02-07 Val av stämmoombud till Bussgods i Västernorrland ABs stämma

PROTOKOLL

§ 56. Val av stämmoombud Västernorrlands läns Trafik AB

Förbundsdirektionen beslutar

att utse Sara Nylund till stämmoombud för Västernorrlands läns Trafik AB.

Bakgrund

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

De bolagsstämmor som Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län deltar i är:

- Västernorrlands Läns Trafik AB
- Bussgods i Västernorrland AB
- Norrtåg AB
- AB Transitio
- Samtrafiken i Sverige AB
- Svensk Kollektivtrafik
- Sobona

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2019-02-07 Val av stämmoombud till Västernorrlands läns Trafik ABs stämma

PROTOKOLL

§ 57. Val av stämmoombud AB Transitio

Förbundsdirektionen beslutar

att utse Per Wahlberg till stämmoombud för AB Transitios stämma.

Bakgrund

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

De bolagsstämmor som Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län deltar i är:

- Västernorrlands Läns Trafik AB
- Bussgods i Västernorrland AB
- Norrtåg AB
- AB Transitio
- Samtrafiken i Sverige AB
- Svensk Kollektivtrafik
- Sobona

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2019-02-07 Val av stämmoombud till AB Transitios stämma

PROTOKOLL

§ 58. Val av stämmoombud Sobona

Förbundsdirektionen beslutar

att utse Per Wahlberg till stämmoombud för Sobonas stämma och att till ersättare utse Camilla Fahlander.

Bakgrund

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

De bolagsstämmor som Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län deltar i är:

- Västernorrlands Läns Trafik AB
- Bussgods i Västernorrland AB
- Norrtåg AB
- AB Transitio
- Samtrafiken i Sverige AB
- Svensk Kollektivtrafik
- Sobona

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2019-02-07 Val av stämmoombud till Sobonas stämma

PROTOKOLL

§ 59. Val av stämmoombud Svensk Kollektivtrafik

Förbundsdirektionen beslutar

att utse Per Wahlberg till stämmoombud för Svensk Kollektivtrafiks stämma.

Bakgrund

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

De bolagsstämmor som Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län deltar i är:

- Västernorrlands Läns Trafik AB
- Bussgods i Västernorrland AB
- Norrtåg AB
- AB Transitio
- Samtrafiken i Sverige AB
- Svensk Kollektivtrafik
- Sobona

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2019-02-07 Val av stämmoombud till Svensk Kollektivtrafiks stämma

PROTOKOLL

§ 60. Politisk dialog angående kommunala subventioner

Förbundsdirektionen beslutar

att uppdra till förbundsdirektören att utreda en förändrad prissättning för kommunalt subventionerade produkter,

att utredningens inriktning är att priset på den subventionerade produkten är den faktiska intäkten som fördelas inom kommunalförbundet samt

att uppdraget återredovisas vid direktionsmötet i juni.

Bakgrund

Ordförande vill att förbundsdirektionen ska se över produkterna och att få ett enklare och mer överskådligt system där en subvention även är en subvention.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

§ 61. Övriga frågor

Förbundsdirektionen beslutar

att inga övriga frågor fanns.

§ 62. Sammanträdet avslutas

BESLUTSUPPFÖLJNING



Datum
2019-02-27

Diariennr

Camilla Norberg, 070-231 83 20

Beslutsuppföljning

Ärende	Beslut	Möte	Ansvarig	Status	Tidsplan
Politik					
Direktion					
Revision					
Styrdokument					
Administration					
Policys					

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11
www.dintur.se

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

BESLUTSUPPFÖLJNING

Internkontroll					
Internkontroll 2019	att utföra internkontroll på kommunalförbundets riktlinjer och instruktioner kring inköpsrutiner vid direktupphandling under gränsvärdet 586 907 kr (LOU 2018), att utföra internkontroll på kommunalförbundets intäktsflöden för att säkerställa att rätt intäkter når oss via de betalningsvägar som tillhandahålls resenärer, att uppdra till förbundsdirektören att återredovisa resultatet av internkontrollpunkterna till förbundsdirektionens första sammanträde 2020.	§ 126 2018-12-13	Camilla Fahlander	Återredovisning av internkontroll för 2019 till förbundsdirektionens första sammanträde 2020.	
Internkontroll 2018	att utföra internkontroll 2018 på hur myndighetens förvaltningsverksamhet är uppbyggd, genomgång policy och instruktioner, och vilka driftsavtal som löper för myndighetens verksamhetssystem och applikationer, att utföra internkontroll 2018 på hur myndigheten följer upprättad policy och riktlinjer kring inköpsrutiner, direktupphandling och upphandling	Dir 41-17 2017-12-15	Camilla Fahlander	Återredovisning av internkontroll för 2018 till förbundsdirektionens första sammanträde 2019.	

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11
www.dintur.se

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

BESLUTSUPPFÖLJNING

	enligt LOU samt LUF, att uppdra till myndighetschef att återredovisa resultatet av internkontrollpunkterna 2018 till förbundsdirektionens första sammanträde 2019.				
Ekonomi					
Trafik					
Biljettsamverkan					
	att vid trafiks inträdande, bedriven av annan part än Din Tur och Norrtåg AB, ska myndighetschefen inleda dialog kring biljettsamverkan, att uppdra åt myndighetschefen att se över avtal för biljettsamverkan med övriga trafikföretag eller kollektivtrafikmyndigheter som bedriver kollektivtrafik i Västernorrlands län, att uppdra åt myndighetschefen att föra dialog med SJ och återkomma till direktionen med förslag.	Dir 16-17 2017-03-31	Camilla Fahlander		

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11
www.dintur.se

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

BESLUTSUPPFÖLJNING

Trafikförändringar					
Avtalsuppföljning					
Upphandling					
	att ge myndighetschefen i uppdrag att påbörja förberedelserna inför upphandling av särskild persontrafik och linjelagd trafik, att ge myndighetschefen i uppdrag att återsrapportera arbetsläget under hösten 2018. att ge förbundsdirektionen i uppdrag att organisera en upphandlingsorganisation med en politisk referensgrupp för detta.	§ 64. 2018-06-13		Återsrapportering genomfördes 13 december 2018 § 116. Kvar att göra: att förbundsdirektionen ska organisera en upphandlingsorganisation med en politisk referensgrupp.	
Utvecklingsprojekt					
Framtidens produkter och system	att myndighetschefen uppdras att utreda och lämna förslag på ett framtida biljett- och betalsystem och produktutbud som ska ersätta nuvarande,	§ 17 2018-03-28	Camilla Fahlander	Återredovisning lägesrapport genomfördes på förbundsdirektionens sammanträde 13 december 2018	

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11
www.dintur.se

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

BESLUTSUPPFÖLJNING

	att uppdraget om möjligt sker i samverkan med andra kollektivtrafikmyndigheter, att myndighetschefen återredovisar en lägesrapport av ärendet på direktionens sammanträde i september 2018.				
Strategi					
Långtidsplan 2020 - 2022					
Långtidsplan 2020 - 2022	att fastställa förslag till remissversion av <i>Långtidsplan 2020 – 2022</i>, att förslag till bortprioritering föreslagen på sidan 22 på 0,6 miljoner kronor stryks, att skicka den på remiss till kommunalförbundets medlemmar samt att remisstiden gäller under perioden 20 december 2018 till 15 februari 2019.	§ 124 2018-12-13	Peter Edin		
Taxor					
Subventionerade produkter					

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11
www.dintur.se

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

BESLUTSUPPFÖLJNING

Avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlov	att införa ett länsövergripande digitalt sommarlovskort för skolungdom i åk 6-9 i grundskolan och år 1-2 på gymnasiet 2018, att den digitala produkten är giltig 15 juni – 17 augusti 2018, att länskortet utgör produktgrund för sommarlovskortet, att länskortet för denna insats inte får ett värde, att resande med färdtjänst inte ingår i sommarlovskortet 2018, att kommunalförbundet tillförs erforderliga resurser, att eventuella nettokostnader som inte täcks av bidraget fördelas enligt gällande finansieringsmodell samt att insatsen utvärderas och återrapporteras till förbundsdirektionen under hösten 2018,	§ 36 2018-05-18	Camilla Fahlander		

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11
www.dintur.se

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

BESLUTSUPPFÖLJNING

	att paragrafen direktjusteras, att inför sommaren 2019 utreda hur färdtjänstresor kan ingå i systemet.				
Taxor					
Justerat index för Norrlandsresans taxa	att besluta om justerat index för Norrlandsresans taxa enligt föreslagen indexkorg, att besluta om justerat index för Din Turs taxa för egna produkter enligt föreslagen indexkorg, att föreslagna förändringar gäller ifrån januari 2020, att justering ska ske årligen utifrån föreslagen indexkorg med september 2018 som basmånad, att om den totala indexkorgen får en negativ utveckling ska justering av resenärstaxan nedåt inte göras samt att beslutet om justering för Norrlandsresans taxa sker under förutsättning att kollektivtrafikmyndigheterna i	§ 125 2018-12-13	Camilla Fahlander		

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11
www.dintur.se

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

BESLUTSUPPFÖLJNING

	Norrboten, Västerbotten och Jämtland fattar likalydande beslut.				
Regionalt trafikförsörjningsprogram					
Bolag					
Bussgods					
Val av stämmoombud Bussgods i Norr	att utse Per Wahlberg till stämmoombud	§ 11 2019-01-11	Camilla Fahlander		
Bussgods	att godkänna förslaget till ny bolagsordning, att nominera Åke Söderberg till lekmannarevisor för Bussgods i Västernorrland AB, att §8 i förslag till ny bolagsordning om lekmannarevisor börjar gälla verksamhetsåret 2018.	Dir 38-17 2017-12-15	Camilla Fahlander		

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11
www.dintur.se

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

BESLUTSUPPFÖLJNING

Bussgods	att förbundsdirektionen ställer sig positiv till att bilda ett gemensamt bussgodsbolag för Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland och är beredd att förvärva 33,33 % av aktierna i det blivande gemensamma bolaget Bussgods i Norr AB, att det gemensamma bolaget Bussgods i Norr grundas med tidigare Bussgods i Västerbotten AB som plattform för kommande fusion, att ge det gemensamma bolaget Bussgods i Norr AB tillåtelse att förvärva Bussgods i Västernorrland AB och Bussgods i Norrbotten AB och därefter genomföra en formell fusion, att Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län som blivande ägare är beredd att tillskjuta ytterligare aktiekapital till det gemensamma bussgodsbolaget Bussgods i Norr AB, att Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län som blivande ägare är beredd att teckna ett borgensåtagande för checkkredit till det gemensamma bussgodsbolaget Bussgods i Norr AB,	Dir 37-17 2017-12-15	Camilla Fahlander		
-----------------	---	-------------------------	-------------------	--	--

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11
www.dintur.se

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

BESLUTSUPPFÖLJNING

	att godkänna att ovanstående åtaganden gäller under förutsättning att samtliga medlemmar i Kommunalförbundet beslutar anta dem, att paragrafen direktjusteras.				
Bussgods	att fastställa att Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län köper 25 procent av aktierna för Bussgods Västerbotten AB (under namnändring) av Länstrafiken i Västerbotten till en kostnad av 102 250 kr, att fastställa att köpeskillingen på 102 250 kr för 25 procent av aktierna i Bussgods Västerbotten AB regleras genom försäljningsvärdet från Bussgods Västernorrland AB, att fastställa att Bussgods i Västerbotten AB (under namnändring) förvärvar Bussgods i Västernorrland AB och Bussgods i Norrbotten AB, att fastställa att Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län tillskjuter ett aktieägartillskott till Bussgods i Västerbotten AB (under namnändring) om 1 000 000 kr, att fastställa att aktieägartillskottet regleras genom försäljningsvärdet från	Dir 24-17 2017-06-14	Camilla Fahlander		

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11
www.dintur.se

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

BESLUTSUPPFÖLJNING

Bussgods Västernorrland AB, att fastställa att Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län ingår ett borgensåtagande avseende checkräkningskredit på 2 500 000 kr för Bussgods i Västerbotten AB (under namnändring), att ställa sig bakom bolagsordning för Bussgods Västerbotten AB (under namnändring), att ställa sig bakom ägardirektiv för Bussgods Västerbotten AB (under namnändring), att ställa sig bakom aktieägaravtal för Bussgods Västerbotten AB (under namnändring), att utse myndighetschef Camilla Fahlander och trafikchef Erik Hedlund till ledamöter i styrelsen för Bussgods Västerbotten AB (under namnändring), att utse Lars Olof Olsson till stämмоombud för stämman i Bussgods Västerbotten AB (under namnändring), att ovanstående beslut gäller om erforderliga beslut tas i alla instanser, hos kommunalförbundets medlemmar samt i de nordliga länen.				
--	--	--	--	--

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11
www.dintur.se

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

BESLUTSUPPFÖLJNING

Bussgods	<u>att</u> medlemmarna i kommunalförbundet genom sina representanter i förbundsdirektionen godkänner förvärvet av 52,9 % av aktieinnehavet i Bussgods Västernorrland AB till ett värde av 1 745 463 kronor, <u>att</u> förvärvet regleras genom ett koncernbidrag från Bussgods Västernorrland AB till Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, <u>att</u> paragrafen direktjusteras, <u>att</u> beslutet ska delges medlemmarna.	Dir 11-17 2017-03-31	Camilla Fahlander		
Bussgods	<u>att</u> förbundsdirektionen ställer sig positiv till utredningens förslag och är beredd att förvärva 25 % av aktierna i det blivande gemensamma bolaget Bussgods Norr AB (eller ett liknande namn som godkänns av Bolagsverket), <u>att</u> Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län som blivande ägare är beredd att tillskjuta ytterligare aktiekapital till det nya bussgodsbolaget, eftersom bolagets verksamhet kommer att kräva det. Hur stort belopp som behövs kommer	Dir 28-16 2016-10-21	Camilla Fahlander		

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11
www.dintur.se

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

BESLUTSUPPFÖLJNING

	utredas av extern revisor.				
Norrtåg AB					
Västernorrlands läns Trafik AB					
Svensk Kollektivtrafik					

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län**Postadress:**
Box 114
872 23 Kramfors**Besöksadress:**
Viktoriagatan 16**Telefon:** 0612-841 00
Fax: 0612-841 11
www.dintur.se**Org. nr:**
222000-2923**Webb/e-post:**
registrator@dintur.se

Delegationsbeslut färdtjänst Timrå och Ånge

Typ av ärende	Inkommen	Avslutad	Avsändare/Sökande	Handläggare	Beslut	Diarienummer	Notering
Färdtjänsthandläggning Timrå			Förvaras hos färdtjänsthandläggaren				
FT+Lu	2018-12-20	2019-01-09	"	JE	Bifall	T 18-047	
Förl FT+ Lu	2018-12-20	2019-01-09	"	JE	Bifall	T 18-046	
FT+LU	2019-01-07	2019-01-16	"	JE	Bifall	T 19-001	
FT	2019-01-07	2019-01-16	"	JE	Avslag	T 19-002	
FT+LU	2019-01-07	2019-01-15	"	TN	Bifall	T 19-003	
Ledsagare	2019-01-07	2019-01-15	"	TN	Avslag	T 19-003	
ledsagare	2019-01-07	2019-01-17	"	JE	Avslag	T 19-004	
FT+LU	2019-01-07	2019-01-17	"	JE	Bifall	T 19-004	
Förl FT+Lu	2019-01-07	2019-01-15	"	TN	Bifall	T 19-005	
Ledsagare/ensamåkning	2019-01-07	2019-01-15	"	TN	Avslag	T 19-005	
Förl FT + LU	2019-01-07	2019-01-15	"	TN	Bifall	T 19-006	
RF Aspås, Krokom	2019-01-07	2019-01-07	"	TN	Bifall	T 19-007	
FT+LU	2019-01-09	2019-01-18	"	JE	Bifall	T 19-008	
Förl FT	2019-01-10	2019-01-22	"	JE	Bifall	T 19-009	
FT	2019-01-10	2019-02-11	"	TN	Avslag	T 19-010	
FT	2019-01-10	2019-02-11	"	TN	Bifall	T 19-011	
FT+LU	2019-01-10	2019-01-18	"	JE	Bifall	T 19-012	
FT	2019-01-10	2019-01-22	"	JE	Bifall	T 19-013	
FT	2019-01-11	2019-02-01	"	TN	Bifall	T 19-014	
Förl FT	2019-01-11	2019-01-22	"	JE	Bifall	T 19-015	
Förl FT + LU	2019-01-14	2019-01-23	"	JE	Bifall	T19-016	
Förl FT + LU	2019-01-14	2019-01-28	"	TN	Bifall	T19-017	
FT	2019-01-14	2019-01-29	"	JE	Bifall	T19-018	
FT annan kommun	2019-01-15	2019-01-15	"	TN	Bifall		4 enkelbiljetter i Lund
Förl FT	2019-01-15	2019-01-15	"	TN	Bifall	T 19-019	
FT	2019-01-15	2019-02-07	"	TN	Bifall	T 19-020	
Förl FT + LU	2019-01-15	2019-01-30	"	JE	Bifall	T 19-021	
FT+LU	2019-01-17	2019-02-01	"	TN	Bifall	T 19-022	
Förl FT+arbresa LU avsett FK	2019-01-17	2019-02-01	"	TN	Bifall	T 19-023	
Förl FT	2019-01-22	2019-02-05	"	AC	Bifall	T 19-024	
Förl FT	2019-01-22	2019-02-08	"	TN	Bifall	T 19-025	
FT+LU	2019-01-22	2019-02-06	"	AC	Bifall	T 19-026	
Förl FT	2019-01-22	2019-02-05	"	AC	Bifall	T 19-027	

Förl FT	2019-01-23	2019-02-12	"	JE	Bifall	T 19-029
Förl FT + LU	2019-01-25	2019-02-13	"	JE	Bifall	T 19-030
Ledsagare	2019-01-25	2019-02-13	"	JE	Avslag	T 19-030
FT+LU	2019-01-28	2019-02-14	"	JE	Bifall	T19-031
Ledsagare	2019-01-29	2019-01-29	"	JE	Bifall	T 19-033
FT+arbetsresor	2019-02-01		"	TN	Bifall	T 19-034
FT+LU	2019-02-05	2019-02-22	"	JE	Bifall	T 19-036
FT+LU	2019-02-06	2019-02-20	"	AC	Bifall	T 19-038
RIAK - 12 bilj. Skellefteå	2019-02-21	2019-02-21	"	AC	Bifall	

Färdtjänsthandläggning Ånge

Förl FT	2018-12-17	2019-01-07	"	TN	Bifall	A 18-029
FT+LU	2018-12-17	2019-01-08	"	JE	Bifall	A 18-030
Förl FT	2018-12-18	2018-01-08	"	JE	Bifall	A 18-031
Ledsagare	2018-12-18	2019-01-08	"	JE	Avslag	A 18-031
FT+LU	2018-12-19	2018-12-19	"	JE	Bifall	A 18-027
RF Östersund	2018-12-20	2019-01-09	"	JE	Avslag	A 18-032
FT+LU	2019-01-07	2019-01-15	"	TN	Bifall	A 19-001
Förl FT	2019-01-07	2019-01-15	"	TN	Bifall	A 19-002
FT+leds LU	2019-01-07	2019-01-18	"	JE	Bifall	A 19-003
FT+LU	2019-01-07	2019-01-17	"	JE	Bifall	A 19-005
FT	2019-10-10	2019-02-05	"	AC	Bifall	A 19-007
FT	2019-01-10	2019-01-21	"	AC	Bifall	A 19-008
FT+Arbetsresa	2019-01-11	2019-01-22	"	JE	Bifall	A 19-009
FT	2019-01-14	2019-01-14	"	TN	Bifall	A 19-010
Förl FT	2019-01-15	2019-01-29	"	JE	Bifall	A 19-011 Taxi
RF	2019-01-16	2019-01-30	"	JE	Bifall	A 19-012 Taxi
RF	2019-01-16	2019-01-30	"	JE	Avslag	A 19-013
Förl FT	2019-01-16	2019-01-30	"	JE	Bifall	A 19-014
RF+leds	2019-01-22	2019-02-06	"	AC	Bifall	A 19-015 Taxi
RF+leds	2019-01-22	2019-02-06	"	AC	Bifall	A 19-016
FT	2019-01-22	2019-02-11	"	TN	Avslag	A 19-017 Taxi
RF	2019-01-23	2019-02-12	"	JE	Avslag	A 19-018
FT+LU	2019-01-24	2019-02-14	"	JE	Bifall	A 19-019 Flyg
RF Hemgården	2019-01-28	2019-01-28	"	TN	Bifall	A 19-021 S1
RF Hemgården	2019-01-28	2019-01-29	"	JE	Bifall	A 19-022
FT	2019-01-30	2019-02-21	"	AC	Bifall	A 19-023

RF Stockholm	2019-01-31	2019-02-13	"	JE	Bifall	A 19-024
FT annan kommun	2019-01-31	2019-02-13	"	JE	Bifall	
RF Handsjöbyn/Hoverberg	2019-01-31	2019-02-18	"	TN	Bifall	A 19-025
RF Hemgården	2019-02-07	2019-02-11	"	TN	Bifall	A 19-030
Ledsagare	2019-02-12	2019-02-15	"	TN	Avslag	A 19-033
FT+LU	2019-02-12	2019-02-15	"	TN	Bifall	A 19-033
FT+LU	2019-02-13	2019-02-20	"	AC	Bifall	A 19-035
RF Sundsvall+LU	2019-02-15	2019-02-21	"	AC	Bifall	A 19-038
FT	2019-02-21	2019-02-22	"	JE	Bifall	A 19-042
			"			
			"			

FT = Färdtjänst

RF = Riksfärdtjänst

LU = Läkarutlåtande

Protokoll/Skrivelser/Delgivningar



Camilla Norberg
070-231 83 20

Datum
2019-02-28

Typ av handling	Avsändare	Datum	Diarienummer	Ankomstdatum
Protokollsutdrag, val av styrelserepresentanter till KTM	Sollefteå Kommunfullmäktige	2018-12-17	18/00742-6	2019-01-03
Protokollsutdrag, Beslut inför bildandet av en gemensam bussgodsgodsorganisation	Härnösands Kommunfullmäktige	2018-12-17	16/00533-49	2019-01-07
Styrelseprotokoll	Norrtåg AB	2018-12-04	1/8/00168-7	2019-01-17
Protokollsutdrag, val av ledamot i Styrgrupp	Sollefteå Kommunstyrelse	2019-01-08	19/00049-1	2019-01-17
Protokollsutdrag, val av ledamot i Dig 2020	Sollefteå Kommunstyrelse	2019-01-08	19/00049-2	2019-01-17
Protokollsutdrag, val av ledamot i KOLL 2020	Sollefteå Kommunstyrelse	2019-01-08	19/00049-3	2019-01-17
Protokollsutdrag, överlåtelse av upphandling av färdtjänst och riksfärdtjänst	Örnsköldsviks kommun Samhällsbyggnadsnämnden	2019-01-24	18/00778-3	2019-01-31
Protokollsutdrag, yttrande över förslag till långtidsplan 2020-2022	Örnsköldsviks kommun Samhällsbyggnadsnämnden	2019-01-24	18/00362-21	2019-01-31

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriegatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

Protokoll/Skrivelser/Delgivningar

Protokollsutdrag, entledigande samt fyllnadsval ersättare till direktionen	Kramfors Kommunfullmäktige	2019-01-28	18/00742-8	2019-02-06
Protokollsutdrag, Remissvar Långtidsplan 2020-2022	Kramfors Kommunstyrelsens arbetsutskott	2019-02-05	18/00362-22	2019-02-07
Protokollsutdrag, överlåtelse av upphandling och samordning av särskilda persontransporter	Region Västernorrland Nämnden för hållbar utveckling	2019-01-30	19/00129-1	2019-02-08
Protokollsutdrag, yttrande över förslag till långtidsplan 2020-2022	Region Västernorrland Nämnden för hållbar utveckling	2019-01-30	18/00362-23	2019-02-08
Skrivelse om busshållplatsskytning i Västernorrland	Gunnar Jutterström	2019-02-07	19/00124-1	2019-02-07
Protokollsutdrag, remissvar Långtidsplan 2020-2022	Härnösands Kommunstyrelse	2019-02-05	18/00362-24	2019-02-11
Protokoll nr 147	AB Transitio	2018-11-29	19/00136-1	2019-02-11
Protokoll nr 148	AB Transitio	2019-01-24	19/00136-1	2019-02-11
Protokollsutdrag, svar på remiss Långtidsplan 2020-2022	Sollefteå Kommunstyrelse	2019-02-05	18/00362-25	2019-02-12
Yttrande remissutkast av Långtidsplan 2020-2022	Sundsvalls Kommunstyrelse	2019-01-23	18/00362-26	2019-02-13
Protokollsutdrag remissvar Långtidsplan 2020-2022	Timrå Kommunstyrelse	2019-02-12	18/00362-27	2019-02-14
Protokollsutdrag, överlåtelse av upphandling och avtalsbärare för särskild persontrafik	Kramfors Kommunstyrelse	2019-02-12	18/00778-4	2019-02-18

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

Protokoll/Skrivelser/Delgivningar

Protokollsutdrag, yttrande på remiss av Långtidsplan 2020-2022	Ånge Kommunstyrelse	2019-02-05	18/00362-28	2019-02-19
Kallelse till AB Transitios årsstämma 2019-05-23	AB Transitio	2019-02-20	19/00178-1	2019-02-21
Utfall 2018 och budgetramar	Norrtåg AB	2019-02-21	19/00181-1	2019-02-21
Kallelse till Svensk Kollektivtrafiks årsstämma 2019-05-22	Svensk Kollektivtrafik	2019-02-20	19/00184-1	2019-02-22
Tjänsteskrivelse överlåtelse av upphandling färdtjänst	Härnösands kommun	2019-02-25	18/00778-7	2019-02-28

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

**Datum**

2019-03-22

Diariens

19/00186

Årsredovisning 2018

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län**

1 januari – 31 december 2018

Fastställd av förbundsdirektionen 2019-03-22

Innehåll

Fem år i sammandrag.....	3
Ordförande har ordet.....	4
Vårt uppdrag	5
Beslutat i förbundsdirektionen.....	6
Året som har gått	9
Förvaltningsberättelse.....	11
Omvärldsanalys och förväntad utveckling.....	11
Medarbetare	15
Vision och mål.....	17
Övergripande målområden	17
God ekonomisk hushållning	18
Resenär: Kollektivtrafiken utgår från resenärens behov genom att vara attraktiv och modern	20
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	20
Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	24
Hållbarhet: Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle	27
Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	27
Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	30
Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan.....	31
Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik.....	32
Tillväxt: Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner	37
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk.....	37
Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation.....	38
Medarbetare: Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång	41
Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare.....	41
Delmål: Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	42
Ekonomisk analys.....	44
Årets resultat	44
Prognosavvikelse	56
Sammanställd redovisning.....	63
Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning	65
Ekonomiska rapporter.....	67
Redovisningsprinciper	70
Ekonomisk ordlista	71

Fem år i sammandrag

Ekonomisk information (mnkr)		2018	2017	2016	2015	2014 ¹
KOSTNADER						
Allmän kollektivtrafik						
• landsbygdstrafik		-259,8	-245,6	-233,6	-227,2	-226,9
• tätortstrafik		-191,3	-175,5	-163,3	-161,8	-134,1
• tågtrafik		-49,1	-45,5	-39,8	-31,6	-30,8
Särskild persontrafik		-2,4	-108,2	-104,3	-107,5	-111,8
Administrativa kostnader		-0,2	-52,4	-49,5	-46,7	-49,3
Stationsavgifter		-2,9	-1,8	-1,8	-1,8	-
Avskrivning bussar		-1,0	-2,9	-2,9	-2,9	-1,6
Avskrivning biljetmaskiner		-56,8	-0,7	-5,0	-5,0	-5,0
Övriga avskrivningar		-110,4	-0,4	-0,2	-0,1	-0,1
Övriga kostnader		-1,0	-	-0,1	0	-2,2
Totala kostnader		-674,9	-633,0	-600,5	-584,6	-561,8
INTÄKTER						
Allmän kollektivtrafik						
• biljettförsäljning		105,9	105,9	105,6	106,5	84,9
• skolkort		19,8	24,3	27,0	29,8	43,8
Övriga intäkter		16,9	9,5	10	12,0	13,9
Totala intäkter		142,6	145,0	142,9	148,3	142,6
Jämförelsestörande poster		0,9	8,1	0,3		
Verksamhetens nettokostnader		-531,4	-488,5	-457,6	-436,4	-417,8
Kommunala biljettsubventioner		143,6	89,2	76,8	-	-
Medlemsbidrag		386,1	396,0	382,0	436,6	418,9
Finansiella poster		1,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat		0,0	0,0	0,0	0,2	1,1
Produktionsinformation						
PRODUKTIONSKILOMETER (exklusive särskild persontrafik)						
Landsbygdstrafik		8 531 713	8 516 599	8 526 550	8 514 078	8 370 063
Tätortstrafik		4 701 354	4 662 361	4 704 801	4 655 796	4 547 322
Total produktionskilometer		13 233 067	13 178 960²	13 231 351	13 169 874	12 907 385
BRUTTOKOSTNAD KR/KM³						
Landsbygdstrafik		-30,45	-28,84	-27,51	-26,69	-27,11
Tätortstrafik		-40,69	-37,64	-34,75	-34,75	-29,49
Total bruttokostnad/km		-34,09	-31,95	-30,09	-29,54	-27,95
Förändring i %		7%	6%	2%	6%	11%
Skattesubventionsgrad		2018	2017	2016	2015	2014
Skattesubvention ⁴		78%	77%	75%	74%	78%

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

² Antal produktionskilometer justeras med nya siffror för 2017

³ Bruttokostnaden/km beräknas som trafik kostnaden i förhållande till antalet totala produktionskilometer för respektive landsbygd och tätort.

⁴ Skattesubventionen beräknas som landsbygds- och tätortstrafikens nettokostnader (kostnader för landsbygds- och tätortstrafiken minus biljettintäkter) i förhållande till kostnader för landsbygds- och tätortstrafik.

Ordförande har ordet

Förbundsdirektionen beslutade i juni om ett nytt Regionalt Trafikförsörjningsprogram vilket är det politiska styrdokument som anger hur kollektivtrafiken ska bidra till regionens utveckling samt ge myndigheten förutsättningar till förbättrad målstyrning och utformning av resurseffektiv kollektivtrafik.

Utifrån visionen i *Regional utvecklingsstrategi för Västernorrland 2011-2020* har förbundsdirektionen arbetat fram fyra övergripande mål för en kollektivtrafik som utgår från resenärernas behov och bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle med starka arbetsmarknadsregioner. För att åstadkomma detta krävs målmedveten politisk styrning med resenären i centrum och att kompetenta och engagerade medarbetare får rätt förutsättningar att verka. De övergripande målen anger önskat läge för den regionala kollektivtrafiken 2030:

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

Hållbarhet: Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle

Tillväxt: Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner

Medarbetare: Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång

Det viktiga arbetet med att realisera de ambitioner som det regionala trafikförsörjningsprogrammet ger uttryck för ska nu genomföras. Stort fokus kommer att läggas på att utveckla resenärernas upplevelse av länets kollektivtrafik.

2016 inleddes en översyn av kommunalförbundets styrande dokument. Medlemmarna har nu förtydligat hur de vill att kommunalförbundet ska ledas i en reviderad förbundsordning och hur samarbetet ska ske mellan medlemmar i ett reviderat samarbetsavtal. Översynsarbetet fortgår med fokus på organisering och finansiering.

Samarbete över våra länsgränser är av största vikt när det gäller kollektivtrafiksystemet. I de fyra nordligaste länen har vi kommit långt, vi har väl utvecklade samarbeten när det gäller produktutbud, och regional tåg- och busstrafik. Varje år genomförs två presidieträffar där de politiska ledningarna och de högsta tjänstemännen möts. Där diskuteras bland annat vikten av Norrbottenabanan och det kommande samarbetet i Bussgods Norr. Norrtågs fortsatta utveckling är självklart en prioriterad fråga. Ett annat gemensamt projekt är utvecklingen av framtidens biljett- och betalsystem.

Samverkan i länet sker på många olika sätt, i samverkansprojekt som Hållbara resor och Koll 2020. Genom extern finansiering via tillväxtverket ges unika möjligheter till investeringar och utvecklingsarbete som främjar det kollektiva resandet. En förstärkt medlemsdialog med tydliga strukturer för planering och uppföljning ökar samverkan i kommunalförbundet.

Under året har myndigheten realiserat medlemmarnas önskemål om att ytterligare subventionera resandet för olika målgrupper. I Timrå, Härnösand och Sundsvall har vi infört olika produkter för subventionerat resande. Under sommarlovet erbjöds skolungdomar i Västernorrland avgiftsfritt resande på tåg och buss via Din Tur app. Insatsen finansierades av näringsdepartementet och kan ses som en testbädd för en gemensam produkt för avgiftsfritt resande för barn- och skolungdom i hela länet.

Fem av tio delmål bedöms uppnås och budgetföljksamheten är god med en avvikelse på 1 procent för verksamhetens nettokostnader. Prognossäkerheten har varit hög under året. Bedömningen är att kommunalförbundet inte kommer att uppnå god ekonomisk hushållning 2018. Främsta orsaken är att delmålet om resurseffektiv kollektivtrafik inte uppnås.

Jag ser fram emot att leda kommunalförbundet under kommande mandatperiod, en myndighet som varje dag ansvarar för planering, drift, uppföljning och kommunikation av både linjelagd kollektivtrafik och särskild persontrafik. Min ambition är att de kommande fyra åren ska präglas av tillit, dialog och samverkan

Per Wahlberg

Ordförande

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Vårt uppdrag

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

Kommunalförbundet uppdrag och arbetsformer beslutas av medlemmarna i styrdokumentet *Förbundsordning för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län*, *Samarbetsavtal för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län*, *Reglemente för förbundsdirektionen samt Reglemente för revisorerna*.

Kommunalförbundets medlemmar har under andra kvartalet 2018 beslutat om nya styrdokument för kommunalförbundet. Styrdokumentet fastställdes av förbundsdirektionen vid sammanträdet 21 september 2018.

Kommunalförbundet leds av en förbundsdirektion som fram till 31 december 2018 består av 22 ledamöter vilka utses av respektive medlems fullmäktige. Från och med 1 januari 2019 består förbundsdirektionen av 9 ledamöter.

Förbundsdirektionen fastställer vision och mål i ett regionalt trafikförsörjningsprogram samt beslutar om budget. Förbundsdirektionen beslutar om allmän trafikplikt inom länet.

Direktionen ansvarar även för att:

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

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

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

Kommunalförbundet är delägare av Norrtåg AB som upphandlar den regionala tågtrafiken. Övriga bolag i koncernen är Bussgods Västernorrland AB, AB Transitio och Samtrafiken i Sverige AB. Vilande bolag är Västernorrlands läns Trafik AB (VLTAB). Beslut har tagits av alla delägare för att påbörja en fusionsprocess att bilda ny länsgemensam organisation Bussgods i Norr under 2019. Samtrans AB är under likvidation som slutförs under 2019.

Beslutat i förbundsdirektionen

Under 2018 har sex ordinarie förbundsdirektionsmöten hållits, den 28 mars, 18 maj, 13 juni, 21 september, 19 oktober samt 13 december. Nedan redovisas ett urval av förbundsdirektionens beslut.

§ 6 Trafikboks slut 2017

att anse informationen delgiven

§ 13 Långtidsplan 2019-2021

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

§ 14 Årsredovisning 2017

att fastställa Årsredovisning 2017

§ 16 Timrå kommun subventionerad produkt

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

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

§ 17 Framtidens produkter och system

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

att uppdraget om möjligt sker i samverkan med andra kollektivtrafikmyndigheter

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

§ 36 Avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlov

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

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

att länskortet utgör produktgrund för sommarlovskortet,

att länskortet för denna insats inte får ett värde,

att resande med färdtjänst inte ingår i sommarlovskortet 2018,

att kommunalförbundet tillförs erforderliga resurser,

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

att insatsen utvärderas och återrapporteras till förbundsdirektionen under hösten 2018,

att paragrafen direktjusteras,

att inför sommaren 2019 utreda hur färdtjänstresor kan ingå i systemet.

§ 62 Regionalt Trafikförsörjningsprogram 2030 för Västernorrlands län

att anta *Regionalt trafikförsörjningsprogram 2030 för Västernorrlands län*,

att *Regionala trafikförsörjningsprogrammet gäller från 2018-08-01.*

§ 63 Delårsrapport Tertial 1 2018

att fastställa Tertialrapport april 2018,

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

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

§ 64 Upphandling av särskild persontrafik och linjelagd kollektivtrafik

att ge myndighetschefen i uppdrag att påbörja förberedelserna inför upphandling av särskild persontrafik och linjelagd trafik,

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

att ge förbundsdirektionen i uppdrag att organisera en upphandlingsorganisation med en politisk referensgrupp för detta.

§ 65 Benämning och instruktion enligt KL 7 kap 1-2§§

att benämningen ska vara förbundsdirektör,

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

att direktören ska verkställa uppdrag beslutade av förbundsdirektionen.

§ 66 Informationssäkerhetspolicy

att fastställa förslaget på Informationssäkerhetspolicy.

§ 74. Val av ordförande och vice ordförande för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

att välja Folke Nyström (MP) till ordförande samt

att välja Anna-Karin Sjölund (S) till vice ordförande samt ordinarie ledamot i arbetsutskottet.

§ 81 Budget 2019

att avveckla helgtrafiken på linje 50 mellan Härnösand och Örnköldsvik samt tillhörande matartrafik på linje 202 mellan Kramfors och Ullånger,

att debitera 75 kr per återbetalningsärende,

att debitera 5 kr för kortämnet för enkelbiljett och 20 kr för kortämnet för periodkort samt

att fastställa Budget 2019.

§ 82. Konsekvensbeskrivning Tertial 1 2018

att minska kostnaderna för konsultköp,

att minska kostnaderna för investeringar inom IT-området,

att säkerställa att alla kostnader för genomförandet av det statliga sommarlovskortet ska återsökas,

att säkerställa att alla kostnader för genomförandet av de kommunala produkterna ska täckas av berörd medlem,

att minska bankkostnaderna för kontanthantering.

§ 88 Fastställande av styrdokument för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

att fastställa 180220 *Förbundsordning för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län*,

att fastställa 180220 *Samarbetsavtal för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län*,

att fastställa *Reglemente för förbundsdirektionen*,

att fastställa *Reglemente för revisorerna*.

§ 108 Beslut om bildande av en gemensam bussgodsorganisation i Norr

att Kollektivtrafikmyndigheten förvärvar 1/3 av aktierna i det blivande gemensamma bolaget Bussgods i Norr AB,

att det gemensamma bolaget Bussgods i Norr AB grundas med tidigare Bussgods i Västerbotten AB som plattform för kommande fusion,

att Kollektivtrafikmyndigheten säljer Bussgods i Västernorrland AB enligt fastställd köpeskilling till Bussgods i Norr AB,

att ge det gemensamma bolaget Bussgods i Norr AB tillåtelse att förvärva Bussgods i Västernorrland AB och Bussgods i Norrbotten AB och därefter genomföra en formell fusion under hösten 2018,

att Kollektivtrafikmyndigheten tillskjuter ett aktieägartillskott om 1 200 000 kr till det gemensamma bussgodsbolaget Bussgods i Norr AB,
att Kollektivtrafikmyndigheten tecknar ett borgensåtagande om 3 000 000 kr för checkkredit till det gemensamma bussgodsbolaget Bussgods i Norr AB,
att resultat verksamhetsåret 2018 för Bussgods i Norrbotten AB, Bussgods i Västerbotten AB samt Bussgods i Västernorrland AB belastar tidigare ägare för respektive bolag,
att godkänna förslaget till aktieägaravtal för Bussgods i Norr AB,
att fastställa ägardirektiv för Bussgods i Norr AB,
att godkänna förslaget till bolagsordning för Bussgods i Norr AB,
att nominera Åke Söderberg till lekmannarevisor för Bussgods i Norr AB,
att nominera förbundsdirektör Camilla Fahlander och trafikchef Erik Hedlund till styrelseledamöter för Bussgods i Norr AB samt
att ovanstående beslut gäller under förutsättning att alla medlemmar i Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län godkänner Kommunalförbundets åtaganden inför bildandet av Bussgods i Norr AB samt att övriga ägare fattar nödvändiga beslut.

§ 124 Långtidsplan 2020 - 2022

att fastställa förslag till remissversion av *Långtidsplan 2020 – 2022*,
att förslag till bortprioritering föreslagen på sidan 22 på 0,6 miljoner kronor stryks,
att skicka den på remiss till kommunalförbundets medlemmar samt
att remisstiden gäller under perioden 20 december 2018 till 15 februari 2019.

Året som har gått

Nya styrdokument

Förbundsdirektionen beslutade i juni om ett nytt Regionalt Trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet anger hur kollektivtrafiken ska bidra till regionens utveckling samt ger myndigheten ökade förutsättningar till förbättrad målstyrning och en utformning av en resurseffektiv kollektivtrafik.

Ny förbundsordning och nytt samverkansavtal är beslutade hos respektive medlem och fastställda av förbundsdirektionen. Medlemmarna i kommunalförbundet arbetar vidare med att se över organisering och ekonomisk fördelningsmodell för kollektivtrafiken i länet.

Kraftigt snöfall

Första dagarna i februari drabbades Västernorrland av ett kraftigt snöfall som skapade stora problem med snöröjning. Som konsekvens gick det inte att upprätthålla kollektivtrafiken i länet utifrån ett säkerhetsperspektiv och under ett dygn ställdes all linjelagd busstrafik in. Tågtrafiken ställdes in helt under fem dygn då det inte fanns tillräckliga resurser för att snöröja rälsen.

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

Samarbeten

Ett nytt samverkansavtal med Xtrafik tecknades i december. Din Turs resenärer får fortsatt möjlighet att resa med Xtrafiks tåg och bussar. Biljettsamverkan och ökade pendlingsmöjligheter ger goda förutsättningar för fortsatt god utveckling av arbetsmarknadsregionen runt Sundsvall.

Inom ramen för fylänssamarbetet arbetar vi tillsammans med Norrbotten, Västerbotten och Jämtland/Härjedalen för att utveckla framtidens biljett- och betalsystem. Ambitionen är att skapa en plattform som är leverantörsberoende och anpassad till den nationella standarden för biljett och betallösningar i Sverige.

Bussgodsbolagen i Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland kommer att slå samman och bilda det nya länsöverskridande bolaget Bussgods i Norr AB. Ett intensivt arbete för att möjliggöra denna fusion har skett under 2018.

Externfinansierade projekt

Vårt ansvar och insatser i det länsgemensamma projektet KOLL 2020 är omfattande och vi har nu påbörjat installationen av optiska läsare i samtliga linjelagda bussar för enklare validering av digitala biljetter. Myndigheten ansvarar även för information, marknadsföring och Mobility-Management-åtgärder inom ramen för projektet. Tillgänglighetsanalys är upphandlad och förberedelser för upphandling av resvaneundersökning pågår. Sammantaget bidrar KOLL 2020 till bättre förutsättningar för ett ökat resande med kollektivtrafiken i länet.

Projektet Hållbara Resor har avslutats och genom projektet har myndigheten upphandlat en digital lösning för företagskort. Ett digitalt företagskort ger bestående resultat som underlättar resandet för de som reser i tjänsten.

Din Tur kundcenter

Verksamheten vid Din Tur kundcenter utvecklas och nya kunder väljer att köpa tjänster av myndigheten. Dalatrafik och Xtrafik har ingått avtal om jourtid på kvällar och helger. Vi hjälper nu Norrbotten, Jämtland/Härjedalen, och Dalatrafik och Xtrafik med trafikbeställningar, kundtjänst och samordning. Timrå kommun flyttade över sin färdtjänsthandläggning till Din Tur kundcenter i juli.

Din Tur kundcenter har under året förändrat organisationen och inrättat en ny funktion som stödjer trafiksamordnarna med komplexa och tidskrävande ärenden och på så sätt kortas väntetiden för kunderna.

Med syfte att effektivisera hanteringen av kundärenden inleddes under 2018 en överflyttning av ansvaret för denna uppgift till kundcenter. En ökad digitalisering av myndighetens tjänster ökar tillgängligheten men också förutsättningarna för att bättre arbeta in kundsynpunkter i avtalsuppföljningen av trafikavtalen.

Subventionerade produkter

Våren präglades av ett intensivt arbete med införandet av kommunalt subventionerade produkter i Härnösand, Sundsvall och Timrå. Gemensamt framtagna tid- och resursplaner för införande av produkterna kunde hållas tack vare ett gott samarbete med berörda kommunala organisationer.

Utöver de kommunala subventionerade produkterna har direktionen beslutat realisera regeringens beslut om avgiftsfritt resande för skolungdomar under sommarlovet. 17 800 ungdomar omfattades av subventionen som gällde på både tåg och buss i hela länet. Sommarlovskortet fanns tillgängligt i vår app, och som kort för de ungdomar som inte hade tillgång till en smartphone. Insatsen finansierades genom ett riktat statligt bidrag.

Infrastruktur

I Sundsvall pågår ett omfattande arbete med att förbättra kollektivtrafikens infrastruktur. Navet flyttas och omarbetas för bättre tillgänglighet och ökad trygghet. Den nya knutpunkten i Sundsvall kommer att heta Hållplats Stenstan. Även Sundsvall C och stationsområdet kommer att byggas om för att anpassas till nya behov. Utöver detta sker en rad andra satsningar och ombyggnationer i Sundsvalls vägnät som alla påverkar kollektivtrafiken och våra resenärer. En satsning av denna storlek kräver en stor insats från myndigheten främst vad gäller trafikplanering och information. Under året har vi lagt ner ett omfattande arbete med att informera och planera om trafiken i takt med ombyggnationerna i Sundsvall.

Trafikförändringar

I och med tidtabellskiftet i december genomfördes en rad trafikförändringar. Genom en mer direkt trafikering till och från Sundsvalls tätort skapas restidsförbättringar på linje 201 mellan Härnösand – Sundsvall. I Örnsköldsvik förtätades trafiken i rusningstid på linje 401 sträckan Domsjö – Centrum. En servicelinje mellan Kroksta – Centrum har inrättats, linjen trafikerar även det norra handelsområdet.

På linje 50 mellan Härnösand – Örnsköldsvik och på tillhörande matartrafik har helgtrafiken avvecklats på grund av de ekonomiska förutsättningarna i budget 2019.

Resenär

Under året har vi arbetat med att stärka vår digitala närvaro, främst genom att förbättra funktionen i Din Tur app och upphandla en ny hemsida med tydligt fokus på resenärsinformation. Anskaffandet av optiska läsare bidrar till en mer tillgänglig kollektivtrafik ökar förutsättningarna för en ökad digitalisering av produkter.

Förvaltningsberättelse

Omvärldsanalys och förväntad utveckling

Hållbarhet

Kollektivtrafiken ökar kommunernas och regionernas skatteintäkter med nästan 3 miljarder kronor per år. Det visar en ny rapport⁵ som konsultföretaget WSP har tagit fram på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik. Sveriges kollektivtrafik genererar 106 000 arbetstillfällen och bruttolönerna motsvarar över 9 miljarder kronor. I rapporten analyseras kollektivtrafikens nytta för kommunerna, landstingen och regionerna genom att jämföra dagens Sverige med ett scenario utan den kollektivtrafik som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen ansvarar för.

Analysen visar att kollektivtrafiken skapar stor nytta. Utöver höjda löner, stigande sysselsättning och ökade skatteintäkter minskar kollektivtrafiken antalet dödade och skadade i trafiken.

Den regionala kollektivtrafiken är dessutom mycket yteffektiv. I ett Sverige utan kollektivtrafik skulle 340 000 nya parkeringsplatser behöva byggas vid landets bostäder. För att anlägga dessa parkeringsplatser krävs en yta som motsvarar 1400 fotbollsplaner. Till det kommer alla de parkeringsplatser som måste byggas vid exempelvis arbetsplatser och butiker.

Rapporten visar att dagens kollektivtrafik bidrar till besparingar och intäktsökningar på totalt 4,3 miljarder kronor varje år, vilket motsvarar drygt 9 procent av de totala kostnaderna för de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kollektivtrafik. Om dessa intäktsökningar och besparingar räknas in i de totala verksamhetsintäkterna, så skulle kollektivtrafikens självfinansieringsgrad öka från 49,5 procent (2017) till 58,6 procent.

Trafikanalys har av regeringen fått i uppdrag att följa upp etappmålet om ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik. Målet innebär att andelen persontransporter med gång-, cykel- och kollektivtrafik i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla färdvägarna. Regeringen vill, enligt direktiven, uppmuntra Sveriges kommuner att sätta upp egna mål baserat på det nationella målet. Det är viktigt att etappmålet upplevs som relevant för kommunerna. Därför bör Trafikanalys ta fram indikativa målnivåer som kan vara vägledande för kommuner med olika förutsättningar, t.ex. när det gäller befolkningstäthet. Det nationella målet om 25 procent handlar om genomsnitt för hela landet. Trafikanalys ska som en del i arbetet med den årliga uppföljningen av miljömålen även redovisa uppföljningen av etappmålet till Naturvårdsverket. Trafikanalys ska redovisa den del av uppdraget som rör planen och de indikativa målnivåerna senast den 15 april 2019.

Regeringen har tillsatt en utredning som ska kartlägga hur biogasens nytta som resurs kan tas till vara på bästa sätt och ge förslag på hur biogas kan ges konkurrenskraftiga villkor genom långsiktigt stabila spelregler. Utredaren ska bland annat analysera biogasens konkurrensvillkor utifrån utvecklingen i transportsektorn och hur biogas kan användas för att kostnadseffektivt nå de energi- och klimatpolitiska målen. Utredningen ska redovisas senast den 3 juni 2019. Svensk Kollektivtrafik har tillsammans med Sveriges Bussföretag skrivit en debattartikel om att omställning till fossilfria bussar kräver stabila regler. De senaste årens gröna omställning av busstrafiken riskerar att stanna av om kollektivtrafiken inte får ett genomtänkt, hållbart och långsiktigt regelverk om beskattning av biobränslen som gynnar en fortsatt grön omställning.

Den 1 juli 2018 trädde regeringens förordning om reduktionsplikt i kraft. Förordningen kompletterar lagen om reduktionsplikt som beslutades av riksdagen 2017. Lagen och förordningen reglerar hur drivmedelsleverantörerna ska minska utsläppen av växthusgaser från bensin och diesel genom att blanda in biodrivmedel. Under 2018 har ett utredningsförslag varit ute på remiss som föreslår ändringar i förordningen om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande bränsle. Förändringen träder i kraft 1 juli 2019 och innebär att råvaran Palm Fatty Acid Destillate (PFAD) inte längre betraktas som restprodukt. PFAD har varit en viktig råvara för biodrivmedelstillverkning i Sverige. Uppskattningsvis hälften av all HVO tillverkades av PFAD år 2017. De förändrade hållbarhetskriterierna minskar utbudet på HVO samtidigt som reduktionsplikten leder till ökad efterfrågan. För att nå hållbarhetsmålet i det Regionala trafikförsörjningsprogrammet, bibehålla omställningen till fossilfria drivmedel och

⁵ Kollektivtrafikens nytta för kommunerna, landstingen och regionerna 2018

med det bidra till det nationella målet om minskade utsläpp av växthusgaser är tillgången på HVO ett viktigt drivmedelsalternativ.

Regeringen har under oktober 2018 gett Energimyndigheten i uppdrag utreda och lämna förslag kommande nivåer i den så kallade reduktionsplikten. Energimyndigheten ska bland annat utreda och lämna förslag på reduktionsnivåer för åren 2021 till 2030 som ska bidra till att nå målet om 70 procent minskade utsläpp från inrikes transporter, utom luftfart, till 2030 jämfört med 2010. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 4 juni 2019.

Höginblandade och rena biodrivmedel, som till exempel HVO100 omfattas i dag inte av reduktionsplikten utan de främjas istället genom befrielse från energi- och koldioxidskatt. Enligt EU kommissionens nuvarande beslut gäller skattebefrielsen bara till och med 31 december 2020. Det kan enligt regeringen finnas fördelar med att de höginblandade och rena biodrivmedlen omfattas av samma långsiktiga styrmedel som låginblandade biodrivmedel. Konkurrerande styrmedel om samma volymer kan leda till marknadsstörningar. Inriktningen är därför, enligt regeringens direktiv till uppdraget, att samtliga flytande biodrivmedel bör omfattas av reduktionsplikten så snart som möjligt, men utan att försämra dessa bränslens konkurrenskraft. Energimyndigheten ska därför utreda och lämna förslag om flytande höginblandade och rena biodrivmedel bör omfattas av reduktionsplikten eller fortsatt främjas med skattebefrielse.

I regeringsuppdraget ska särskild hänsyn tas till hur transportsystemet och kostnaden för biodrivmedel förväntas öka efter år 2020. Energimyndigheten ska också analysera den väntade efterfrågan på biodrivmedel i transportsektorn och potentialen för tillgång till biodrivmedel för att nå föreslagna reduktionsnivåer. Dessutom ska en bedömning göras av hur efterfrågan i Europa kan komma att utvecklas.

I Västernorrland är HVO helt dominerande som drivmedel för bussarna. Ökande efterfrågan och minskad tillgång till följd av ändring av reduktionsplikt och hållbarhetskriterier för biodrivmedel riskerar ge prisökningar på drivmedlet. Beräkningar från Svensk kollektivtrafik ger en bedömd prisökning fram till december 2019 motsvarande i snitt 2 procent i månaden. Utöver denna prisökning ger det minskade utbudet sämre förutsättningar att uppfylla de nationella långsiktiga klimatmålen. Att skapa goda förutsättningar till en hållbar och energieffektiv kollektivtrafik är angeläget. Det kommer därför vara viktigt att avsätta tillräckliga upphandlingsresurser inför myndighetens kommande trafikupphandlingar. Allt för att säkerställa en fordonsflotta som harmoniserar med de långsiktiga hållbarhetsmålen definierade i det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet. Vi bedömer att trafik kostnaden kommer att öka kommande år på grund av bränslekostnadernas utveckling, vilket leder till att nuvarande uppräknig av budgeterad kostnadsindex inte kommer att vara tillräcklig på längre sikt.

Finansiering

Sverige har förbundit sig att övergå till det nya EU-gemensamma signalsystemet för tågtrafik European Rail Traffic Management System (ERTMS) senast 2030. Samtliga EU-stater kommer att införa ERTMS för att underlätta gränsöverskridande tågtransporter av människor och gods. Kostnaderna för att utveckla det nya signalsystemet för svensk järnväg har nästan tredubblats och riskerar att öka ännu mer i framtiden. Samtidigt har förseningar och brister i planeringen inneburit att det kommer att krävas extra åtgärder i den nuvarande föråldrade signalanläggningen för att inte tågtrafiken ska drabbas innan övergången är klar, visar Riksrevisionens granskning som presenterades i augusti. Riksrevisionen har granskat regeringens och Trafikverkets planering av införandet. Kostnaderna för införandet uppskattas till cirka 30 miljarder, varav utveckling av den svenska versionen av ERTMS står för ungefär 3 miljarder. Granskningen visar bland annat att Trafikverket kraftigt underskattat utvecklingskostnaderna som nästan tredubblats sedan 2010. Dessutom framhåller Riksrevisionen att förseningarna gör att risken för ytterligare fördröjningar är stor.

Den av regeringen tillsatta Kostnadsutjämningsutredningen syftar till att se över modellen för kostnadsutjämning mellan kommuner och regioner. Utredningen har lämnat ett betänkande vilken pekar på den kritik som framförts mot delmodellen om kollektivtrafik. Kostnadsutjämnningen syftar till att skapa likvärdiga ekonomiska förutsättningar för alla kommuner och regioner att tillhandahålla invånarna service oberoende av opåverkbara, strukturella förhållanden. För Västernorrlands län med stora ytor och glesbygd är den långsiktiga finansieringen av kollektivtrafiken en viktig fråga. Det är en utmaning att erbjuda attraktiv och resurseffektiv kollektivtrafik i landsbygdsområden. För den

sociala inkluderingen och tillgången till samhällsservice är kollektivtrafiken viktig för många. I takt med att biljettsubventioner ökar reduceras självfinansieringsgraden vilket förutsätter omfördelning och tillskjutande av skattemedel.

Utredningen förslår att kollektivtrafikmodellen ska ändras, bland annat föreslås att den länsvisa standardkostnaden ska beräknas utifrån antal invånare i tätort istället för andel av befolkningen som bor i tätort med fler än 11 000 invånare.

För kommuner i län med delat huvudmannaskap för kollektivtrafiken ska standardkostnaden baseras på en ny modell som liknar den som används för fördelning på länsnivå. I dag bygger fördelningen mellan kommuner i län med delat huvudmannaskap på uppmätt kostnadsandel 2009. Utredningen föreslår att modellen ska bygga på antal invånare i tätort, invånardistans och genomsnittligt pendlingsavstånd. En förändrad fördelningsmodell kan möjliggöra ökade satsningar på kollektivtrafik på landsbygden i Västernorrland.

En översyn av organisation och finansieringsmodell för den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland pågår i samarbete mellan kommunalförbundets medlemmar. Översynen ska bland annat ge svar på hur kostnader för trafik och förvaltning ska finansieras samt under vilken organisation som myndighetsutövning ska ske.

Upphandling

Regeringen har en ambition att förenkla den offentliga upphandlingen. Förenklingsutredningen har på regeringens uppdrag lämnat ett slutbetänkande *Möjligt, tillåtet och tillgängligt – förslag till enklare och flexibla upphandlingsregler samt vissa regler om överprövningsmål* (SOU 2018:44). Syftet är att ge enklare och flexibla regler kring offentlig upphandling. Upphandlande myndighet ska själv få bestämma hur varje upphandling ska genomföras, så länge information om upplägget är tydligt. Lagstiftningen ska ange ramarna för myndigheternas handlingsutrymme och det ska finnas skyddsregler för leverantörer som vill delta i upphandlingar. Det ska dessutom bli lättare för leverantörer att rätta fel och brister i ett inlämnat anbud.

För att minska antalet överprövningsmål i domstol föreslår utredningen att den som begär överprövning ska betala en ansökningsavgift om 7 500 kr och att den part som förlorar målet ska betala den vinnande partens processkostnader. Detta kan enligt utredningen stimulera leverantörer att använda andra alternativ än överprövning, till exempel att vända sig till den upphandlande myndigheten innan tilldelningsbeslut har meddelats för att påtala fel och brister. Lagen föreslås träda i kraft 1 juli 2019.

Den gemensamma standarden *Bus Nordic* kommer att vara ett viktigt stöd för kommande upphandling av regional busstrafik. Bus Nordic är ett samarbete mellan de nationella branschorganisationerna för kollektivtrafik och huvudstadsregionerna i de nordiska länderna. Syftet är att ta fram en gemensam uppsättning funktionskrav för bussar som ger en rekommenderad standard för bussar inom Norden. Samarbetet påbörjades i maj 2017 och den första versionen av den gemensamma standarden implementeras under hösten 2018. Rekommendationen gäller bussar tagna i trafik första gången 1 juni 2019 i trafikavtal som upphandlas med Bus Nordic som kravbilaga.

Utredningen om samordning av särskilda persontransporter föreslår att det även i fortsättningen ska vara frivilligt att lämna över huvudmannaskapet för särskilda persontransporter från kommuner till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. För att stärka samordningen föreslår utredningen istället att det bör skapas forum för regelbundna samråd för alla intressenter, att samordningsarbetet ska redovisas i kommunernas och de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafikförsörjningsprogram och att de kommuner som inte överlämnat ansvaret till den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska skicka sitt senaste trafikförsörjningsprogram till den regionala kollektivtrafikmyndigheten för offentliggörande.

I Västernorrland har upphandlingsarbetet av särskilda persontransporter påbörjats under 2018. I början av 2019 genomförs samråd inför upphandling (SIU). Upphandling kommer att genomföras gemensamt för de kommuner i länet som önskar medverka i en samordning av de särskilda persontransporterna. Utöver detta planeras för en samlad bedömningsfunktion för sjukresor med placering vid Din Tur kundcenter. Denna förändring syftar till att ge en enhetlig bedömning av sjukresebehovet och ange lämpligt färd sätt.

Under 2019 kommer förbundsdirektionen besluta om projektdirektiv för en ny upphandling av den regionala busstrafiken i Västernorrland. Ett första beslut blir att ta ställning till vilket år den nya upphandlingen ska påbörjas och från när nya trafikavtal skall vara klara.

Resenär

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

I Västernorrland likt många andra regioner är det en utmaning att rekrytera arbetskraft med rätt kompetens. En väl fungerande kollektivtrafik är en viktig förutsättning för att utvidgade arbetsmarknadsregioner. Ett större upptagningsområde och mer flexibel arbetsmarknad säkerställer att företag och organisationer kan anställa rätt personer till sin verksamhet. I det regionala trafikförsörjningsprogrammet har vi höga ambitioner för att säkerställa god turtäthet och verka för en attraktiv kollektivtrafik som möjliggör arbets- och studiependling. Fortsatt anpassning av hållplatser och bytespunkter, tillgång till god resenärsinformation ska ge ett bra alternativ till bilen.

I enlighet med beslutat regionalt trafikförsörjningsprogram och med stöd av projektet Koll 2020 kommer insatser genomföras för att öka tillgängligheten i kollektivtrafiken. Förutom insatser i fordon sker insatser för att tillgängliggöra hållplatser och bytespunkter. I Sundsvall pågår arbetet med att färdigställa hållplats Stenstan och arbetet med att skapa ett nytt resecentrum i Sundsvall fortsätter vilket är viktiga insatser för ökad tillgänglighet.

Digitalisering

Regeringen och samarbetspartierna har kommit överens om att införa ett nationellt biljettsystem. En utredning ska tillsättas 2020 för att arbeta fram hur systemet ska utformas. Införandet beräknas till 2022. En arbetsgrupp med representanter för Svensk Kollektivtrafik, dess medlemmar, Samtrafiken och SKL kommer under den närmaste tiden att formulera sin gemensamma bild av vad som redan finns på plats och vad som krävs för att ett nationellt biljettsystem ska kunna införas i enlighet med regeringens ambition.

Västernorrlands län tillsammans med de tre övriga nordliga länen har under de senaste åren arbetat för att skapa en samsyn och gemensam strategi för införande av ett gemensamt biljett- och betalsystem. Syftet har varit att lägga grunden för ett framtida gemensamt betalsystem som tar höjd för utvecklingen inom såväl nationell biljettsamverkan som kombinerad mobilitet.

Digitaliseringen kan på många sätt bidra till att det blir enklare och mer tillgängligt att resa kollektivt. Genom digitalisering skapas nya möjligheter för kommunikation samt betal- och biljetthantering vilket underlättar resandet med kollektivtrafik i Västernorrland.

Medarbetare

Hälsa och sjukfrånvaro

Den totala sjukfrånvaron 2018 är densamma som förgående år. I förhållande till 2017 har långtidsfrånvaron minskat. Kvinnornas sjuktal har ökat, medan männens har minskat. Sjukfrånvaron i gruppen 29 år och yngre fortsätter öka. I åldersgruppen 30-49 år minskar den och i gruppen 50 år och äldre har den ökat marginellt. Av underlag från vårdgivare framgår att stressrelaterade diagnoser står för 59 procent av den totala långtidsfrånvaron.

Sjukfrånvaro (%)	2018	2017	2016
Total sjukfrånvaro	4,8	4,8	5,7
Långtidsfrånvaro (andel av total frånvaro)	22,0	29,4	11,1
Sjukfrånvaro kvinnor	5,5	4,7	7,7
Sjukfrånvaro män	3,5	5,1	2,0
Sjukfrånvaro 29 år och yngre	8,3	6,9	3,3
Sjukfrånvaro 30-49 år	4,3	5,4	6,0
Sjukfrånvaro 50 år och äldre	3,5	3,0	6,2

Löne- och medarbetarsamtal

Lönesamtalen påbörjades i april och samtliga var färdigställda i juni. Lönerevisionen per 1 april fastställdes i juli.

Lönekartläggning genomfördes gemensamt i december av HR-chef och representanter från Vision Din Tur.

I december var alla medarbetarsamtal färdigställda. En medarbetare avböjde samtalet. I samband med medarbetarsamtalsamtalen fastställs en individuell utvecklingsplan avseende feedback, prioriterade utvecklingsområden samt överenskommen kompetensutveckling.

Systematiskt arbetsmiljöarbete

Med systematiskt arbetsmiljöarbete avses att undersöka, genomföra och följa upp verksamheten på ett sådant sätt att ohälsa och olycksfall i arbetet förebyggs, en tillfredställande arbetsmiljö uppnås.

I samband med medarbetarenkäten 2017 utformades *Handlingsplan för bättre arbetsmiljö*, handlingsplanen finns tillgänglig för alla medarbetare på intranätet.

Åtgärder som genomförts under året är bland annat utbildning i lönerevision för chefer och fackliga representanter. Internutbildningar har genomförts inom olika områden. Vi har justerat mallen för medarbetarsamtal och reviderat befattningsbeskrivningar. Förbättringar utav IT-strukturen och stöd till medarbetare avseende IT-relaterade frågor har genomförts.

Åtgärderna i *Handlingsplan för bättre arbetsmiljö* följs upp på personalmöten, enhetsmöten, verksamhetsmöten och i dialog med arbetstagarorganisationen.

Jämställdhet och mångfald

En god arbetsplats är en attraktiv arbetsplats för alla. Det innebär att likabehandling tillämpas och att alla ska känna sig respekterade. Inom kollektivtrafikmyndigheten ska det inte förekomma diskriminering eller annan kränkande särbehandling.

Under 2018 har vi fortsatt arbetet med att vidta åtgärder för att uppnå en god arbetsmiljö enligt *Handlingsplan för bättre arbetsmiljö*.

Inom kollektivtrafikmyndigheten är det fler kvinnor än män anställda. I ledningsgruppen är fördelningen män/kvinnor lika. Vid rekrytering eftersträvas jämlikhet och mångfald.

Arbetet med revidering av jämställdhetsplanen påbörjades i samverkan med fackliga företrädare i oktober.

Kompetensutveckling

En gemensam personaldag med agendan *Mål och planer för framtiden* samt en inspirationsföreläsning i feedback genomfördes under våren.

Under året har vi genomfört internutbildning inom hjärt- och lungräddning (HLR) och hjärtstartare, nya datalagstiftningen GDPR, funktioner i vårt löneprogram AGDA VISMA samt genomfört personalinformation om infrastrukturens satsningar i Sundsvall samt utbildning i Excel.

Antal årsarbetare

Under året har myndighetens personalstyrka utökats med en projektledare Koll 2020, en controller samt en gruppchef för Din Tur kundcenter.

Under året har en vakant tjänst som utvecklingschef rekryterats. Två medarbetare från vikariepoolen har fått tillsvidareanställning som trafiksamordnare, vilket innebär en omdisponering av kostnader.

Rekrytering av en it-gruppchef påbörjades under våren men avbröts under augusti med anledning av budgetläget inför 2019.

Med anledning av beslutad budget 2019 har en organisationsförändring genomförts som medförde att två tjänster som kundkommunikatörer i Kramfors efter omplaceringsutredning varslades om uppsägning på grund av arbetsbrist.

Kollektivtrafikmyndigheten har totalt 50 tillsvidareanställda i, av dessa är 33 kvinnor och 17 män.

Antal årsarbetare	2018	2017	2016
Kvinnor	35	32	30
varav tillsvidareanställda	33	30	-
Män	20	16	15
varav tillsvidareanställda	17	14	-
Summa	55	48	45
varav tillsvidareanställda	50	44	-

Pensioner

Pensionskostnaderna för personal uppgick till 1,8 mnkr. Den största posten är den avgiftsbestämda ålderspensionen som betalas för att placeras av den enskilda arbetstagaren. Inga ansvarsförbindelser finns för pensioner intjänade före år 1998.

Vision och mål

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

De strategimål som anges i den regionala utvecklingsstrategin innebär sammanfattningsvis att Västernorrland ska ha positiv befolkningstillväxt, ökad tillgänglighet och stärkt innovationsförmåga.

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

Övergripande målområden

Utifrån vision och strategimål i den regionala utvecklingsstrategin har fyra övergripande målområden för länets kollektivtrafik arbetats fram: *Resenär*, *Hållbarhet*, *Tillväxt* och *Medarbetare*. Inom varje målområde finns ett övergripande mål som anger ett önskat tillstånd 2030.

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

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

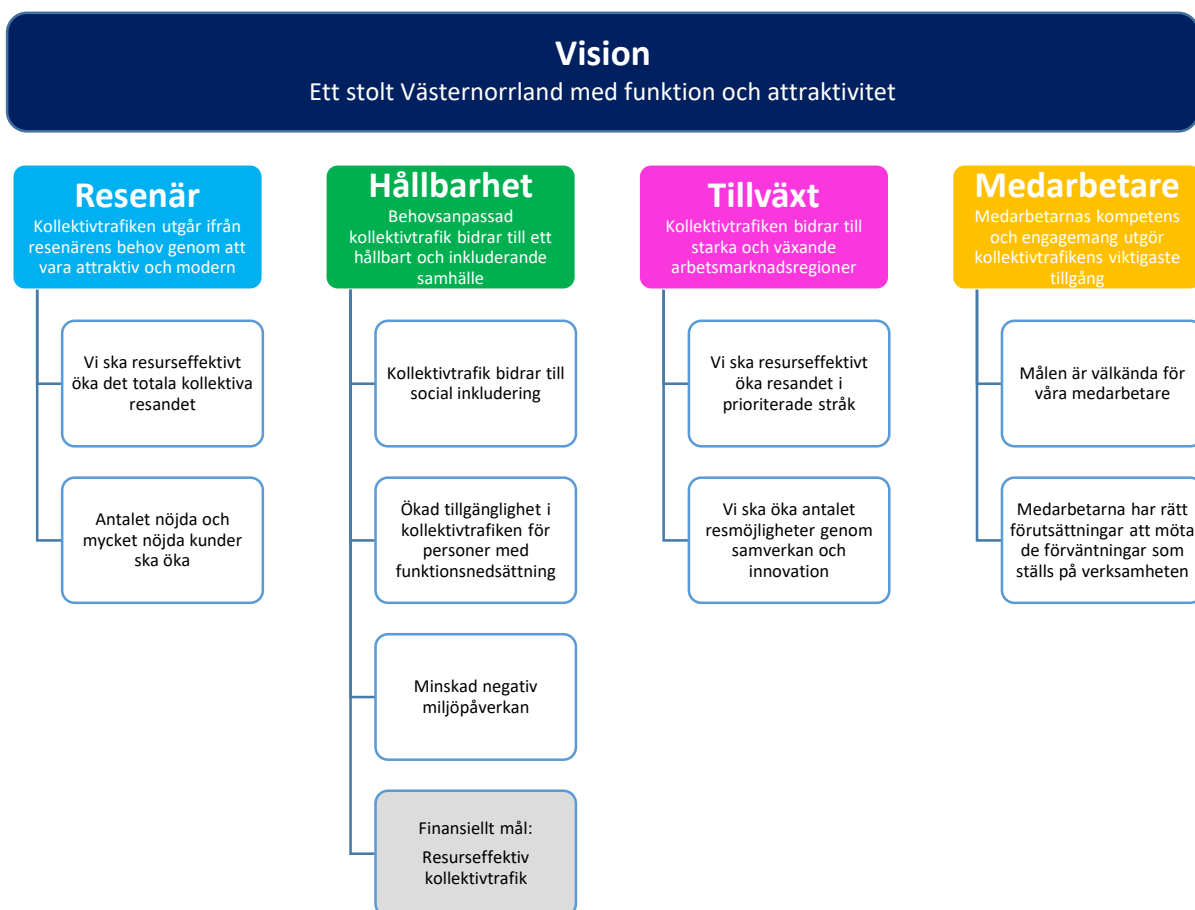


Bild 1: Målbild för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län enligt Dir 17-16 *Mål för Kollektivtrafikmyndigheten 2030*

God ekonomisk hushållning

Kommunallagen och den kommunala redovisningslagen innehåller regler för kommunalförbundets styrning. Ett av kraven är att kommunalförbundet ska ha god ekonomisk hushållning. Det kravet har både ett finansiellt perspektiv och ett verksamhetsperspektiv. En god ekonomisk hushållning innebär inte enbart en budget i balans, utan innefattar även ett krav på att resurserna används till rätt saker och att de utnyttjas på ett effektivt sätt. De delmål som är särskilt betydelsefulla och ska ha uppnått godkänd nivå för att vi ska kunna redovisa att vi uppnått god ekonomisk hushållning är

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

Genom delårsbokslut och årsredovisning följs utvecklingen kontinuerligt upp för såväl verksamhet som ekonomi.

Riktlinjer för god ekonomisk hushållning

Riktlinjer för god ekonomisk hushållning beslutades i och med att *Budget 2018* antogs av förbundsdirektionen.

1. I samband med att kommunalförbundet bereder budget ska analys genomföras av vilka faktorer som kan komma att påverka myndighetens verksamhet och ekonomi på kort och lång sikt. Dessa 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 delmål och finansiella mål och som är av betydelse för god ekonomisk hushållning
3. Långtidsplan ska resultera i ett budgetförslag som beskriver vilken verksamhet som ska bedrivas och hur den ska finansieras.
4. Alla ärenden som föreläggs direktionen för beslut ska anvisa hur ärendet ska finansieras.

Metod

Målen ska utvärderas utifrån graden av uppfyllande. Indikatorerna ska vara utformade så att de ger svar på uppfyllande av verksamhetsmål och finansiellt mål som sammanfattningsvis ger underlag för måluuppfyllnad.

Definition av måluuppfyllnad:

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

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

Definition av status åtgärder:

- ✓ = Genomförd
- ✗ = Ej genomförd

Kollektivtrafikbarometern

Kommunalförbundet använder Kollektivtrafikbarometern (Kollbar) för att mäta ett flertal av de indikatorer som ligger till grund för bedömning av måluppfyllelse för delmålen. Kollbar är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. Kommunalförbundet deltar tillsammans med ett tjugotal andra organisationer i undersökningen och får genom den ett mätbart och objektivt resultat för kundupplevd kvalitet.

Undersökningen har genomförts sedan 2001 och riktar sig till allmänheten mellan 15-85 år. Den mäter vad ett slumpmässigt urval av befolkningen – både de som reser med kollektivtrafik och de som inte gör det – anser om kollektivtrafiken.

Totalt sett över landet omfattar undersökningen ca 70 000 respondenter varav ca 2 400 kommer från Västernorrland.

Med anledning av införandet av en ny mätmetod från och med 2017 görs inte jämförelser åren 2016 och tidigare, då data för åren före 2017 inte är jämförbara.

Förändringarna av mätmetoden i Kollbar, från december 2017, har inneburit utmaningar att identifiera realistiska målvärden då till exempel de nationella snittvärdena inte var kända vid beredningen av budgetskrivelse 2019.

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

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet

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

Vi strävar mot hög turtäthet i tätortstrafiken för att den ska vara "tidtabellslös" och inte behöva anpassas efter den regionala trafiken. Den regionala trafiken ska i så hög grad som möjligt kunna konkurrera tidsmässigt med bilen. Det är viktigt att vi identifierar och vidtar de åtgärder som får bilresenärer att välja kollektivtrafik.

	Utfall 2018	Årsprognos T2	Årsprognos T1
Måluppfyllnad	↑	↑	↓
Analys Bedömningen är att målet uppfylls. Den samlade bedömningen utgår främst från den positiva resandeökningen under året i både tätortstrafik och i landsbygdstrafik. Resandet med kollektivtrafik i länet ökar. Marknadsandelen når målvärdet för året. Ökningen av resandet jämfört med 2017 sker i tätortstrafik och i landsbygdstrafik men minskar i den regionala tågtrafiken. Resandet på landsbygden har de senaste åren starkt påverkats av antalet nyanlända till länet under 2015 -2017. Vid en närmare analys mellan åren ser vi att landsbygdstrafiken i vissa trafikområden haft stora variationer i antalet resande 2016-2017 jämfört med 2015. Detta beror på resandet temporärt ökade från de migrationsboenden som fanns på landsbygden i Västernorrland 2015-2017, boendena avvecklades i stor utsträckning under 2018. En svår vinter 2018 med stora trafikstörningar ledde till minskningar av resande i början av året i exempelvis Sundsvall och i den regionala tågtrafiken. Vädrets påverkan på Norrtåg under vintern innebar stor resandeminskning vilken inte återhämtades för helåret. Resandet med Norrtåg minskade med 8 procent. Efter vintern återgick resandet till tidigare nivåer, och för 2018 som helhet ökade resandet med den regionala kollektivtrafiken med 2 procent jämfört 2017. När skolkorten exkluderas, är den totala ökningen av resandet 5 procent, landsbygdstrafiken ökar med 7 procent och tätortstrafik med 4 procent. Ett ökat resande för vuxna i Örnsköldsvik bedöms bero på ett förbättrat linjenät och infrastrukturåtgärder som gynnar kollektivtrafiken. En viktig faktor för ökningen av resandet är de kommunala biljettsubventioner som genomfördes under 2018. De kommunala biljettsubventionerna i länet är främst riktade mot målgruppen barn och unga. Härnösands kommun riktar även särskilda subventioner till vuxna. Sundsvalls kommun har sedan tidigare en särskild subvention för seniorer. Resandeökningen i vuxen kategorin i Härnösand blev expansiv med 60 procents ökning för 2018 efter införandet av 50-lappen. Resenärsökningen bland vuxna visar indikativt hittills inga förändringar för minskning av det motoriserade resandet i Härnösand. Noterbart är även att resandet ökar bland vuxna i Sundsvall, Örnsköldsvik, Timrå och Sollefteå och då utan koppling till särskilda subventioner. Resandet med seniorkortet i Sundsvall har minskat nämnvärt under året. Förklaringen till minskningen bland seniorer ligger sannolikt i trafikproblemen vintern 2018 där Sundsvall drabbades särskilt hårt. Biljettkontroller i Sundsvall har genererat en minskning av tidigare otillåtet resande med seniorkortet vilket syns i resandestatistiken. I de mätningar av nöjdhet som görs genom Kollbar så är värdena i stort sett samma nivå som 2017. Resenärerna anser att det är enkelt att resa med Din Tur och få information om resan. Målvärdena rörande trygghet, resenärsinformation och tidhållning har däremot en negativ tendens och är tydliga förbättringsområden. I länet förbättras infrastrukturen kring kollektivtrafiken under perioden 2017-2021. Upprustning av standarden på hållplatser och bytespunkter finansieras av kommunerna och genom projektet Koll 2020 samt genom åtgärder i den Regionala transportplanen. Kortsiktigt så kan dessa viktiga infrastrukturåtgärder påverka resenärerna negativt men på sikt tillsammans med förbättrad trafikplanering och resenärsinformation så kan resenärernas nöjdhet öka. Den pågående övergången till digitaliserad resenärsinformation ger sannolikt en negativ effekt rörande nöjdhet med resenärsinformation. Fortsatta tydliga satsningar på funktionell digital resenärsinformation kommer på sikt förbättra nöjdheten inom detta område.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2018	Målvärde 2018	Utfall aug 2018	Utfall apr 2018	Utfall 2017
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%)	12	12	11	12	11
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken	10 956 114	11 550 000	6 794 357	3 771 746	10 791 842
varav buss (Din Tur)	10 459 298	11 000 000	6 479 357	3 618 433	10 254 588
varav tåg (Norrtåg)	496 816	550 000	315 000	153 313	537 254
Antalet påbörjade skolkortsresor ⁶	1 307 071	1 600 000	808 754	564 760	1 543 269
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken exklusive skolkort	9 152 227	9 400 000	5 671 406	3 053 670	8 707 577
varav landsbygdstrafik	2 332 776	2 820 000	1 459 439	718 015	2 180 356
varav tätortstrafik	6 819 451	6 580 000	4 211 967	2 335 655	6 527 221
Antal resor med företagskort	186 450	200 000	108 786	64 433	177 747
varav resor med buss	162 428	170 000	100 177	59 811	154 746
varav resor med tåg	24 022	30 000	8 609	4 622	23 001
Total omsättning av företagskortet (kr)	9 005 022	10 000 000	5 141 454	2 953 837	8 719 330
Avgångstider: Andelen som instämmer i påståendet "Avgångstiderna passar mina behov" (%)	59/35	60	60/36	62/37 ⁸	59/36
Nationellt snitt ⁷	68/54		68/54	68/54	67/51
Hitta information: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information om resan (avgångstider, biljettpreiser mm) (%)	65/65	60	66/66	66/67:	66/65
Nationellt snitt	77/76		76/75	76/75	76/76
Enkelhet: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att resa med Din Tur" (%)	65/44	60	65/44	65/43	69/47
Nationellt snitt	74/62		74/62	74/61	75/60
Trygghet: Andelen som instämmer i påståendet "Det känns tryggt att resa med Din Tur" (%)	67/58	80	67/57	67/57	72/62
Nationellt snitt	72/67		72/67	72/67	71/66
Tidhållning: Andelen som instämmer i påståendet "Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med Din Tur" (%)	45/42	60	46/40	46/40	53/47
Nationellt snitt	46/45		47/45	48/45	48/46

⁶ De kommunala subventionerade produkterna för barn- och skolungdom minskar behovet av skolkortsresor

⁷ Nationellt snitt är medelvärdet i Svensk Kollektivtrafiks nationella undersökning Kollektivtrafikbarometern av alla medverkande aktörer inom kollektivtrafikområdet.

⁸ Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (- xx = antal procent av resenärer - yy = antal procent av allmänheten)

Information om förändringar: Andelen som instämmer i påståendet "Informationen vid förändringar av tidtabeller och linjer är bra" (%)	35/33	60	33/32	40/41	42/41
<i>Nationellt snitt</i>	53/52		53/52	55/54	54/52
Oförutsedda händelser: Andelen som instämmer i påståendet "Informationen vid förseningar och stopp är bra" (%)	25/26	50	27/27	28/28	24/24
<i>Nationellt snitt</i>	43/42		43/42	43/42	42/42
Köpa biljetter: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort" (%)	73/72	60 ⁹	73/73	76/75	73/70
<i>Nationellt snitt</i>	78/76		77/75	77/75	74/72

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

⁹ Målvärdet felaktigt i budgetskrivelse. Rätt värde är 70.

Antal påstigande i den linjelagda kollektivtrafiken

Tabellen nedan visar antalet påstigande, inklusive skolkort, i de olika trafikområdena. De största ökningarna ser vi i Härnösands tätort, i Örnsköldsviks tätort, samt i Sundsvall – Matfors. De områden som tappar flest resenärer är Höga Kusten, linjen mellan Sollefteå-Kramfors till Härnösand, Örnsköldsviks landsbygd samt den regionala tågtrafiken.

Under 2018 har kommunalförbundet bytt transaktionsdatabas för försäljning och resande. Detta har inneburit en mer fullständig statistik än tidigare år. Statistiken har omgrupperats för att säkerställa att resor hamnar på rätt avtalsområde. Med dessa åtgärder är statistiken reviderad och mer fullständig än vad som redovisades i Årsredovisningen 2017.

Trafik-område	Trafikering	2018	2017	2016	2015	Förändring 2018 - 2017	Förändring 2017 - 2018 (%)
O2	Höga Kusten	67 532	79 035	99 843	90 268	-11 503	-15%
O3	Sollefteå tätort	77 874	74 381	69 906	61 703	3 493	5%
O45	Sollefteå landsbygd	124 426	125 740	134 579	118 883	-1 314	-1%
O6	Örnsköldsviks tätort	1 222 244	1 165 562	911 055	739 323	56 682	5%
O7	Örnsköldsvik – Husum, Gideå och Trehörningsjö	98 149	115 424	108 339	89 465	-17 275	-15%
O8	Örnsköldsvik – Solberg, Mellansel och Bredbyn	148 821	150 126	140 861	135 774	-1 305	-1%
O9	Örnsköldsvik – Skorped och Köpmanholmen	150 199	154 064	145 822	140 756	-3 865	-3%
O10	Härnösands tätort	601 761	511 073	440 559	372 488	90 688	18%
O1415	Sundsvalls tätort	5 403 093	5 370 199	5 090 788	5 118 808	32 894	1%
O16	Sundsvall – Holm och Liden	130 962	118 986	121 420	118 398	11 976	10%
O1721	Njurunda – Sundsvall – Timrå	1250 714	1 204 362	1 135 558	1 100 570	46 352	4%
O18	Sundsvall – Matfors	224 133	206 343	182 358	180 114	17 790	9%
O20	Sollefteå – Kramfors - Härnösand	352 362	387 699	374 478	338 149	-35 337	-9%
O22	Härnösand landsbygd	121 371	110 728	98 303	92 227	10 643	10%
O23	Ånge landsbygd	159 745	170 712	173 187	165 138	-10 967	-6%
S3	Tvärflöjten, Örnsköldsvik - Sollefteå – Östersund	26 335	24 023	33 216	30 607	2 312	10%
S4	Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	19 507	19 782	17 115	16 938	-275	-1%
S5	Linje 201 Härnösand – Timrå – Sundsvall	232 326	222 640	200 542	195 504	9 686	4%
S6 ¹⁰	Linje 50 Härnösand-Örnsköldsvik	47 744	43 709	83 751	82 478	4 035	9%
	Totalt (ej tåg)	10 459 298	10 254 588	9 561 680	9 187 591	204 710	2%
Tågtrafik	Mittbanan och Botniabanan	496 816	537 254	145 027	142 220		

¹⁰ Linje 50 hade trafikstart december 2016. Innan dess trafikerades sträckan av linje 10, Sundsvall-Umeå.

Resande per ålderskategori och kommun

I följande tabeller redovisas antalet påbörjade resor per kommun i relation till 2017, exklusive regional tågtrafik.

Ålderskategori upp till 19 år, inklusive skolkort

Kommun	2018	2017	Förändring
Ånge	90 753	101 294	-10%
Timrå	229 333	227 184	1%
Härnösand	334 570	277 279	21%
Sundsvall	2 328 704	2 197 650	6%
Kramfors	162 963	187 491	-13%
Sollefteå	164 431	170 165	-3%
Örnsköldsvik	1 010 781	1 009 092	0%
Totalt	4 321 535	4 170 155	4%

Ålderskategori 20 till 64 år

Kommun	2018	2017	Förändring
Ånge	18 561	19 432	-5%
Timrå	157 683	151 756	4%
Härnösand	349 140	218 855	60%
Sundsvall	2 716 397	2 753 984	-1%
Kramfors	120 952	145 686	-17%
Sollefteå	93 987	92 182	2%
Örnsköldsvik	510 185	488 935	4%
Totalt	3 966 905	3 870 830	3%

Ålderskategori 65 år och äldre

Kommun	2018	2017	Förändring
Ånge	3 721	2 938	27%
Timrå	13 260	12 811	4%
Härnösand	30 686	29 493	4%
Sundsvall	1 360 007	1 448 142	-6%
Kramfors	11 940	10 714	11%
Sollefteå	15 298	13 439	14%
Örnsköldsvik	78 667	76 631	3%
Totalt	1 513 579	1 594 168	-5%

Okänt - ålder okänd, exempelvis SMS biljetter och bytesresor från tåg

Kommun	2018	2017	Förändring
Ånge	1 269	597	113%
Timrå	28 785	18 091	59%
Härnösand	196 092	279 360	-30%
Sundsvall	349 810	260 620	34%
Kramfors	21 085	15 893	33%
Sollefteå	17 593	13 414	31%
Örnsköldsvik	42 645	31 460	36%
Totalt	657 279	619 435	6%

Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka

För att stödja våra resenärer med svar på deras frågor har vi ett dygnet runt-öppet kundcenter. Vid

oförutsedda händelser ska vi kommunicera genom hemsida och mobil-app. Genom realtidssystemet ska resenären kunna följa trafiken och se om förseningar har uppstått.

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

Genom dialog med kommunerna och Trafikverket ska vi verka för att bytespunkterna upplevs som trygga och bekväma.

	Utfall 2018	Årsprognos T2	Årsprognos T1
Måluppfyllnad	↓	↓	↓
Analys Bedömningen är att målet inte uppfylls. Intentionen att leverera realtidsinformation under året har inte kunnat uppnås. De tekniska utmaningarna har visat sig vara större än våra tidigare bedömningar allt eftersom vi kartlagt metoden för införande. De personella resurserna för att utveckla realtidsinformation inom förväntad tidsram är inte tillräckliga. Förstärkningar inom IT-området bedöms nödvändiga för att motsvara förväntningarna på utvecklingstakt och leveranssäkerhet. Andelen kunder som är nöjda med Din Tur är i stort oförändrad jämfört med förgående år och når inte upp till indikatorernas målvärden. Vi kan konstatera att vi har satt högre målvärden för indikatorer inom målområdet jämfört med det nationella snittet.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2018	Målvärde 2018	Utfall aug 2018	Utfall apr 2018	Utfall 2017
Andelen nöjda och mycket nöjda resenärer ¹¹ (%)	-	55	-	-	-
Nöjdhet med bolaget (andelen av svarande som är nöjda med Din Tur) (%)	53/42 ¹²	70	52/41	50/39	53/39
<i>Nationellt snitt</i>	59/53		59/53	60/53	58/51
Nöjdhet med senaste resan (andelen av svarande som är nöjda med sin senaste resa med Din Tur) (%)	76/76	85	76/76	74/75	74/74
<i>Nationellt snitt</i>	79/79		78/78	80/80	76/76
NPS (Net Promoter Score dvs andel som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med Din Tur) (%)	25/18	55	24/18	25/18	26/16
<i>Nationellt snitt</i>	-				

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Utveckla system för att leverera realtidsinformation. Beskrivning av aktivitet: Utveckla hörbarhet på utropssystem i bussarna och skyltning av avgångstider på hållplatser samt utveckla digitala produkter för köp via mobiltelefon samt möjlighet att validera digitaliserade produkter. Nytt utropssystem håller på att implementeras på länets bussar. Installationer har gjorts på bussar i Härnösand. Utprovning av inställningar för bästa hörbarhet i de olika bussmodellerna pågår.	0,4	Adm chef	X	Ny inriktning på arbetet från september 2018 att basera utropen på trafikföretagens egna inrättade teknik på sina respektive bussar. Därmed behöver inte realtidsfrekvensen utvecklas och genomförs ej.

¹¹ Kan ej följas upp, saknar mätvärde i statistiken från Kollbar

¹² Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (- xx = antal procent av resenärer - yy = antal procent av allmänheten)

Takten i införandet resurskrävande. Utveckling av realtidsfrekvensen med stöd av ny server hos biljetmaskinleverantör för att leverera säkrare realtidsinformation.				
Möjlighet till köp av biljetter via mobiltelefon.	Adm chef		✓	Enkelbiljetter och sommarlovskort är digitaliserade. Företagskortet är framtagen som digital produkt under 2018, men lanseras under 2019. Ambitionen är att Din Turs samtliga produkter ska kunna köpas i mobiltelefon.
Beskrivning av aktivitet:				
Installera optiska läsare till samtliga bussar i den upphandlade i trafiken	0,4	Adm chef	✗	Installation påbörjas under kvartal 4 och slutförs kvartal 1 2019 och finansieras inom ramen för Koll 2020. Lägre kostnad än beräknat för inköp En lägre årlig kostnad än beräknat för licenser. Kostnaden blir totalt 10 800kr för alla läsare (270st *40kr). Vid årets slut var 40 optiska läsare installerade.
Beskrivning av aktivitet:				Vår bedömning är att det kräver en investering om 2,0 mnkr som kan skrivas av på fem år. Det innebär en årlig kostnad om 0,4 mnkr. All övergång till digitala lösningar ska ske med en övergångsperiod för att säkerställa bästa möjliga tillgänglighet för så många som möjligt.

Hållbarhet: Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle

Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering

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

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

	Utfall 2018	Årsprognos T2	Årsprognos T1
Måluppfyllnad	↑	↑	↑
Analys Bedömningen är att målet uppfylls. Samtliga åtgärder är genomförda. Under sommarlovet erbjöds alla skolungdomar från årskurs sex till andra året på gymnasiet avgiftsfritt resande på både buss och regional tågtrafik i hela länet. Av totalt 17 800 skolungdomar aktiverade 10 580 korten, varav 7 400 användes för att genomföra 160 000 resor. Utöver regeringens satsning på sommarlovskortet har omfattande satsningar gjorts för att subventionera det kollektiva resandet främst för barn och skolungdomar i Härnösand, Timrå och Sundsvall. Dessa satsningar bedöms ha påverkat måluppfyllnaden positivt. Användare av Din Tur-app har ökat med ca 23 procent jämfört med föregående år och ligger 20 procent över målvärdet. En delförklaring till den ökade mängden användare ligger i att Sommarlovskortet distribuerades via app. Insatser från resenärsvärddar har succesivt ökat sedan starten 2017, målvärdet för 2018 är uppnått. Indikatorer för information och köpa färdhandling visar på en relativt låg nöjdhet i förhållande till nationellt snitt och målvärde. Bemötandet ombord på bussar visar på upplevelse som överstiger målvärdet.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2018	Målvärde 2018	Utfall aug 2018	Utfall april 2018	Utfall 2017
Antalet arbetade timmar i trafiksystemet av resenärsvärddar	1 143	1 000	1 019	643	527
Antalet användare av Din Tur-app	¹³	289 800			
Genomsnitt/mån	29 201 ¹⁴	24 150	28 059	25 667	23 610
Bemötande ombord: Andel som instämt i påståendet "Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande"	72/72	60	72/71	72/72 ¹⁵	85/82
Nationellt snitt	77/77		76/77	77/78	78/79

¹³ Inget mätvärde 2018 på antal användare då statistikunderlag saknas för maj på grund av GDPR-införande maj 2018

¹⁴ Genomsnitt beräknat på 11 månader, då statistikunderlag saknas för maj på grund av GDPR-införande maj 2018

¹⁵ Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (xx = antal procent av resenärer och yy = antal procent av allmänheten)

Bemötande kring service/information: Andel som instämt i påståendet "Personalen på kundcenter/kundtjänst/trafikupplysning har ett trevligt bemötande"	64/66	70	65/66	70/71	67/64
<i>Nationellt snitt</i>	<i>72/71</i>		<i>71/70</i>	<i>71/70</i>	<i>73/72</i>
Information ombord: Andel som instämt i påståendet "Jag får den information jag behöver ombord"	63/62	70	63/62	63/64	64/69
<i>Nationellt snitt</i>	<i>73/73</i>		<i>72/72</i>	<i>72/72</i>	<i>74/74</i>
Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser mm)"	65/65	70	66/66	66/67	66/65
<i>Nationellt snitt</i>	<i>77/76</i>		<i>76/75</i>	<i>76/75</i>	<i>76/76</i>
Köpa färdhandlingar: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort"	73/72	70	73/73	76/75	73/70
<i>Nationellt snitt</i>	<i>78/76</i>		<i>77/75</i>	<i>77/75</i>	<i>74/72</i>

Uppföljning av åtgärder för måluppfyllnad	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Upprätta handlingsplaner för införandet av kommunala subventionerade produkter i Sundsvall och Härnösand Beskrivning av aktivitet: Enligt beslut i direktionen juni 2017 ska i samverkan med kommunala tjänstemän, trafikföretag och systemleverantörer en tid- och resursplan upprättas som stöd för införandet.	0,0	Adm chef	✓	Produkterna infördes 1 juni, enligt beslutad tidsram. Handlingsplaner upprättade som stöd i införandet. Resandet upp till 19 år har ökat med 6 procent i Sundsvall och 21 procent i Härnösand jämfört med 2017.
Upprätta handlingsplaner för införandet av kommunala subventionerade produkter i Timrå Beskrivning av aktivitet: Enligt beslut i direktionen 28 mars ska i samverkan med kommunala tjänstemän, trafikföretag och systemleverantörer en tid- och resursplan upprättas som stöd för införandet.	0,0	Adm chef	✓	Produkten infördes 1 juli, enligt beslutad tidsram. Handlingsplan upprättad som stöd i införandet. Resandet upp till 19 år har ökat med 1 procent jämfört med 2017.
Utarbeta en konsekvensanalys för införandet av Sommarlovskortet Beskrivning av aktivitet: Regeringen har beslutat om att erbjuda de regionala kollektivtrafikmyndigheterna möjligheten att införa ett gratis sommarlovskort för särskild åldersgrupp skolelever.	0,0	Adm chef	✓	Konsekvensanalys framgår av ärendebeskrivningen i beslutsunderlaget inför förbundsdirektionens beslut 18 maj 2018.

Antal resande med sommarlovskort och barnbiljett

Tabellen nedan visar antal resande med sommarlovskort och antal resande med barnbiljett perioden 15 juni till 17 augusti 2018 samt antal resande med barnbiljett samma period föregående år. 158 304 resor gjordes med sommarlovskortet 2018. Vid en jämförelse med föregående år är resandeökningen 106 760 resor. Ökningen återfinns bland tågresor.

Trafik- område	Trafikering	Totalt resande 2018	Varav resande sommars- kort 2018	Varav resande barnbiljett 2018	Totalt resande barnbiljett 2017	Förändring 2018 - 2017	Förändring 2017 - 2018 (%)
O2	Höga Kusten	1 395	1 119	276	779	616	79%
O3	Sollefteå tätort	616	269	347	557	59	11%
O45	Sollefteå landsbygd	3 049	2 461	588	1 409	1 640	116%
O6	Örnsköldsviks tätort	3 563	683	2 880	3 819	-256	-7%
O7	Örnsköldsvik – Husum, Gideå och Trehörningsjö	496	280	216	441	55	12%
O8	Örnsköldsvik – Solberg, Mellansel och Bredbyn	831	415	416	736	95	13%
O9	Örnsköldsvik – Skorped och Köpmanholmen	753	328	425	806	-53	-7%
O10	Härnösands tätort	2 105	775	1 330	477	1 628	341%
O1415	Sundsvalls tätort	102 687	20 209	82 478	105 927	-3 240	-3%
O16	Sundsvall – Holm och Liden	3 166	1 872	1 294	2 127	1 039	49%
O1721	Njurunda – Sundsvall – Timrå	54 739	28 346	26 393	42 053	12 686	30%
O18	Sundsvall – Matfors	7 419	4 024	3 395	5 602	1 817	32%
O20	Sollefteå – Kramfors - Härnösand	13 645	9 708	3 937	8 829	4 816	55%
O22	Härnösand landsbygd	902	465	437	60	842	1403%
O23	Ånge landsbygd	2 422	1 206	1 216	2 487	-65	-3%
S3	Tvärflöjten, Örnsköldsvik -	1 838	934	904	1 215	623	51%
S4	Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	1 371	1 022	349	550	821	149%
S5	Linje 201 Härnösand – Timrå – Sundsvall	6 579	3 816	2 763	3 762	2 817	75%
S6	Linje 50 Härnösand- Örnsköldsvik	1 506	1 046	460	851	655	77%
Övrigt	Y-buss, Norrtåg	80 847	80 348	499	682	80 165	-
	Summa	289 929	158 304	130 603	183 169	106 760	58%

Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

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

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

	Utfall 2018	Årsprognos T2	Årsprognos T1
Måluppfyllnad	↓	↓	↓
Analys Bedömningen är att målet inte uppfylls. Andelen bussar med välfungerande hållplatsutrop och skyltinformation är för få. Under året har en ny inriktning fastställts för att lösa de tekniska hinder som fördröjt ett införande. Den nya inriktningen bedöms förbättra tillgängligheten till rimliga kostnader. Konsekvensen blir att tidpunkten för förbättrade utrop flyttas fram till hösten 2019. Sundsvalls och Örnsköldsviks tätorter är prioriterade vid införandet. Vi saknar i dag systemstöd för att återredovisa andel bussar med utrop. Det påbörjade arbetet med att utarbeta riktlinjer för länets hållplatser kommer att innebära en ökad fysisk tillgänglighet samt att tillgänglighetsinformation om de kartlagda hållplatserna fås via Din Tur app.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2018	Målvärde 2018	Utfall aug 2018	Utfall april 2018	Utfall 2017
Andel fordon som kontrollerats (%)	90	90	30	19	25
Andel bussar med audiellt utrop (%)	-	95	-	-	-
Andel bussar med visuellt utrop (%)	-	95	-	-	-

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Ta fram riktlinjer för hur bytespunkter runt om i länet ska utformas samt var de geografiskt ska placeras Beskrivning av aktivitet: När trafikförsörjningsprogrammet är antaget ska flera riktlinjer tas fram för att realisera trafikförsörjningsprogrammets intentioner. Det är prioriterat att ta fram en riktlinje för placering och utformning av bytespunkter i länet.	0,0	Trafikchef	X	Påbörjad. Regionalt trafikförsörjningsprogram som beslutas i juni 2018 ligger grund för utvecklingen av arbetet avseende riktlinjer för bytespunkter. Genom projektet Koll 2020 ska utredning om bland annat tillgänglighet genomföras. Utredningen kommer att ligga som grund för framtagande av riktlinjer för bytespunkter. Åtgärden förväntas färdigställas under 2019.
Realisera projektet En kollektivtrafik för alla under 2020 (Wilhelm och Partners) Beskrivning av aktivitet: Den tillgänglighetsanalys som tagits fram under 2016 realiseras i ett projekt benämnt En kollektivtrafik för alla 2020.	0,0	Utvecklingschef	X	Aktiviteten är bortprioriterad i trafikförsörjningsprogrammet efter inkomna remissynpunkter och genomförda fördjupade samråd. Arbetet som leddes av Wilhelm och Partners har resulterat i bilagan om tillgänglighet i trafikförsörjningsprogrammet.

Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan

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

Vi ska fortsätta vårt arbete med att anpassa bussarnas storlek efter transportens behov och därmed minska den totala energianvändningen i den linjelagda kollektivtrafiken.

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

	Utfall 2018	Årsprognos T2	Årsprognos T1
Måluppfyllnad	↑	↑	↑
Analys Bedömningen är att målet uppfylls. Andelen biodrivmedel per produktionskilometer för den linjelagda busstrafiken uppgår till 99,6 procent. Miljöstörande utsläpp från bussar i den linjelagda kollektivtrafiken fortsätter hålla låg nivå. De upphandlade trafikföretagen som kör för Din Tur använder biodrivmedlet hydrerad vegetabilisk olja (HVO100). Bränsletillverkare har inblandning med mellan 20-50 procent av en restprodukt från palmoljetillverkning kallad PFAD. Regeringen har beslutat om att ändra förordningen så att PFAD från den 1 juli 2019 inte längre klassas som en restprodukt. Detta tillsammans med reduktionsplikten för drivmedelsleverantörer att blanda biodrivmedel i bränslet innebär att råvarubasen för framställning av HVO 100 kraftigt reduceras. HVO100 är idag det mest använda bibränslet för busstrafik och vi tillsammans med landets övriga trafikhuvudmän och trafikföretag känner stark oro om framtida tillgång av bränslet. En brist på HVO100 kan innebära att bussar körs på fossilt dieselbränsle igen vilket ger negativa miljöeffekter. Sammantaget behöver Västernorrland bli bättre på hållbart resande. Din Turs åtgärder för att få resenärer att välja kollektivtrafiken före bilen bör stärkas.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2018	Målvärde 2018	Utfall aug 2018	Utfall april 2018	Utfall 2017
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%)	12	12	11	12	11
Mängden kväveoxider i linjelagd trafik per förbrukad kilowattimma (g/kWh)	1,30	1,30	1,24	1,29	1,34
Energianvändning per produktionskilometer i linjelagd trafik (kWh/km)	3,2	3,1	3,1	3,2	3,0
Biodrivmedelsandel per produktionskilometer (%)	99,6	97,0	99,3	99,0	98,2
Nettoutsläpp koldioxid för all linjelagd busstrafik (ton)	2 013	-	-	-	2 277

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Anskaffning av en el-buss för att trafikera Kramfors centrumlinje Beskrivning av aktivitet: För att minska energianvändningen och bidra till en bättre stadsmiljö har det inkommit önskemål om att anskaffa en el-buss till centrumlinjen i Kramfors.	0,6	Trafik-chef	X	Genomförs ej. Vid ett införande i Kramfors-trafikens omlopp krävs att elbussen kan depålasta och får därmed för kort drifttid. Infrastruktur för en elbuss är omotiverad ur ett kostnads- och nyttoperspektiv jämfört med nuvarande HVO-drift.

Utveckla dialogen med trafikföretagen inom den särskilda persontrafiken för att öka användningen av fossilfria drivmedel Beskrivning av aktivitet: Mellan 2014-2016 har stort fokus legat på omställning mot mer hållbara drivmedel i den allmänna kollektivtrafiken. Arbetet har påbörjats även i den särskilda persontrafiken och den kommer att prioriteras under de kommande tre åren. Vi kommer att föra dialog med trafikföretagen och se hur vi succesivt kan genomföra en hållbar omställning.	0,0	Trafik-chef	✓	Din Tur har en dialog med upphandlade företag om möjligheterna att använda fossilfria drivmedel. Den upphandlade särskilda persontrafik i Härnösand har 50 procent inblandning av fossilfria bränslen sedan slutet av 2017. Sammanvägt bedöms åtgärden vara genomförd
Trafikföretag som bedriver trafik med fossilfria drivmedel ska lyftas fram som goda exempel Beskrivning av aktivitet: Vi ska lyfta fram goda exempel på sociala medier som ett incitament för omställning.	0,0	Trafik-chef	✗	Ej genomförd.

Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik

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

Vi kommer att följa upp vad varje resa kostar och analysera möjligheter att minska den skattefinansierade delen genom att exempelvis öka intäkterna för varje resa. Det kan stå i konflikt med att skapa kollektivtrafik som ekonomiskt är tillgänglig för alla.

	Utfall 2018	Årsprognos T2	Årsprognos T1
Måluppfyllnad	↓	↓	↓
Analys Bedömningen är att målet inte uppnås. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet som antogs juni 2018 ger stöd för arbetet att optimera trafikutbudet utifrån prioriterade stråk och antal påstigande. Ansatsen är att öka resandet i prioriterade stråk samt att identifiera linjer med lågt resande som på sikt kan ersättas med anropsstyrd trafik, alternativt avvecklas. Inom ramen för Koll 2020 genomförs en tillgänglighetsanalys, en resvaneundersökning samt en linjenätsanalys. Dessa underlag förväntas redovisas under 2019, och kan då ligga till grund för vårt arbete för att öka relevansen av planerad trafik och därmed stärka resurseffektiviteten. I Sundsvall och Örnsköldsvik har ett omfattande trafikplaneringsarbete genomförts vilket ger goda förutsättningar för en mer resurseffektiv kollektivtrafik. Under 2018 avvecklades heltrafiken på linje 50 samt anslutningsturerna på linje 202. Dessa neddragningar var beroende av de budgetförutsättningar som förelåg inför budgetbeslut 2019. Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet ligger på 12 procent, vilket är en svag ökning jämfört med 2017. Verksamhetens nettokostnader är 5,5 mnkr högre än budget, vilket motsvarar 1 procent. Skolkortsintäkterna har påverkats av de subventionerade produkterna i Härnösand och Timrå som infördes under sommaren 2018. Intäkterna ligger 3,7 mnkr under budget. Jämförelsen mellan budget och utfall avseende kommunalförbundets nettokostnader visar på en god budgetföljsamhet. Kommunala- och statliga subventioner medför att finansiering via intäkter från resenärer i den linjelagda kollektivtrafiken kommer att minska och därmed minskar självfinansieringsgraden. En viktig uppgift är att öka samordningen av sjukresor och färdtjänstresor som Din Tur upphandlat och ansvarar för. Ökad samordning leder till lägre kostnader för kommunalförbundets medlemmar. Från och med 1 augusti gäller ett nytt trafikavtal för färdtjänst i Sollefteå. Avtalet innebär att sjukresor och färdtjänstresor inte			

kan samordnas, vilket har lett till högre kostnader 2018. Sedan tidigare har Sundsvalls kommun upphandlat färdtjänstresor i eget avtal.

Kostnaden per färdtjänst- och sjukresa har ökat totalt sett. Kostnaden per färdtjänstresa för Ånge kommun har minskat. Andelen samordnade sjukresor är lägre än föregående år.

Anropsstyrd trafik är kostnadseffektiv för det behov som finns inom geografiska områden med lågt antal resande. Av de 103 upphandlade anropsstyrda linjerna i länet nyttjas ungefär hälften. För att öka attraktiviteten genom att underlätta beställning och betalning av resan behöver tekniska stödsystem utvecklas. Information om den anropsstyrda trafiken måste utvecklas mot de resenärsgupper som är berörda. Antal nyttjade linjer med anropsstyrd trafik har minskat under året jämfört med tidigare år.

Antalet sjukresor fortsätter att öka i antal samtidigt som antalet ensamåkande har ökat under 2018, vilket kan vara en bidragande orsak till att andelen samordnade resor minskat.

Kostnaden per produktionskilometer är högre under 2018. Det höjda taxi-indexet från 2 till drygt 4 procent har ökat kostnaderna samtidigt som trafikavtalet för sjukresor i Sollefteå har ett högre pris.

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2018	Målvärde 2018	Utfall aug 2018	Utfall april 2018	Utfall 2017
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till motoriserade resande (%)	12	12	11	12	11
Jämförelse mellan verksamhetens nettokostnader och budget					
<i>avvikelse i procent</i>	-1,1	0	0,2	0,9	2,8
<i>avvikelse mnkr</i>	-5,5	0	0,7	1,5	14,2
Nettokostnad per resa (kr) ¹⁶	38,2	40	41,7	36,1	37,2
<i>varav landsbygdstrafik</i>	92,1	92	96,3	95,3	91,4
<i>varav tätortstrafik</i>	19,8	28	20,4	17,5	18,1
Nettokostnad per invånare (kr) ¹⁷	1 970	-	962	448	1316
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ¹⁸ (%)	22,2	24,0	22,3	25,2	24,3
<i>varav landsbygdstrafik</i>	17,2	19,0	17,0	19,5	18,8
<i>varav tätortstrafik</i>	29,1	32,0	29,6	33,1	32,0
Andel trafik kostnad som finansieras av skolkortsintäkt(%)	4,4	4,1	4,0	5,3	5,5
<i>varav landsbygdstrafik</i>	5,7	6,6	5,2	7,1	7,0
<i>varav tätortstrafik</i>	2,7	3,0	2,4	2,9	3,0
Antal sjukresor	187 660	-	122 625	66 377	186 210
Antal färdtjänstresor	178 727 ¹⁹	-	121 169	65 088	190 168
Kostnad/sjukresa (kr per resa)	378	362	372	359	360
Kostnad/färdtjänstresa (kr) <i>Totalt Västernorrland</i>	211	205	211	196	209
Kostnad/färdtjänstresa (kr) <i>Ånge kommun</i>	312	318	321	302	321
Kostnad/färdtjänstresa (kr) <i>Timrå kommun</i> ²⁰	-	-	-	-	-
Andel samordnade sjukresor (%)	58,29	58,00	58,40	60,31	59,12

¹⁶ Justerat belopp i kolumn Utfall 2017 jämfört med Årsredovisning 2017.

¹⁷ Nettokostnad per invånare beräknas utifrån kommunalförbundets totala nettokostnad, exklusive regionala tågtrafik, särskild persontrafik och Din Tur kundcenter, genom befolkningens mängden 21 februari 2019.

¹⁸ Självfinansieringsgrad är andelen trafik kostnader för den linjelagda busstrafiken som täcks av externa biljettintäkter.

¹⁹ Från och med 1 augusti ansvarar Sollefteå kommun för sin egna färdtjänstresor, som därmed inte kan samordnas med sjukresor.

²⁰ Timrå överlämnade ansvaret för handläggning till myndigheten från och med 1 juli 2018. Kostnaderna för färdtjänstresor återredovisas 2019.

Andel samordnade färdtjänstresor (%) <i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun och Sollefteå eget avtal from 1 augusti 2018</i>	57,66	59,20	57,10	59,03	59,23
Andel samordnade färdtjänstresor (%) <i>Ånge kommun</i>	54,49	53,30	53,00	56,67	51,76
Besparing samordnade sjukresor (%)	37,97	36,80	37,60	38,50	37,61
Besparing samordnade färdtjänstresor (%) <i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun och Sollefteå eget avtal from 1 augusti 2018</i>	27,73	28,60	27,50	27,95	28,14
Besparing samordnade färdtjänstresor (%) <i>Ånge kommun</i>	42,88	36,50	41,00	44,87	37,44
Kostnad per produktionskilometer (kr)	20,62	20,05	20,29	20,32	
Antalet anropsstyrda linjer i Västernorrland	103	-	103	103	103
Antalet anropsstyrda linjer där resor bokats i Västernorrland <i>exkl. Sundsvalls kommun</i>	52	-	44	37	56
Kassalikviditet (%)	92	100	91	-	89

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Skapa förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik i glesbygden genom nya och innovativa lösningar Beskrivning av aktivitet: Detta skulle ske genom att öppna upp den särskilda persontrafiken, skolskjutsar för allmänheten mindre flexibla bussar av typen "byabussen". Utveckling av tjänster för att underlätta samordning av trafikslag och samåkning. Åtgärden kommer att genomföras inom ramen för Koll 2020 i WP 4- Nya tider.	0,0	Trafik-chef	✓	Arbetet pågår med att analysera möjliga kluster där förutsättningar finns för denna form av attraktiv kollektivtrafik i glesbygd genom Projekt Koll 2020, wp 4 <i>Innovativ kollektivtrafik på landsbygden</i> Ansvarig Rvn. Sammanvägt bedöms åtgärden vara genomförd
Utveckla trafikboks slutet som ett beslutsunderlag Beskrivning av aktivitet: Trafikboks slutet behöver utvecklas ytterligare för att utgöra ett relevant beslutsunderlag för kommunalförbundet och dess medlemmar. Trafikboks slutet ligger till grund för bland annat medlemmarnas behovsframställan.	0,0	Trafik-chef	✓	Trafikboks slutet har utvecklats, exempelvis genom GIS-analyser av trafiken vilken ger en översiktlig bild som grund för strategiska beslut.
Förstärka ekonomistyrning och intäktsanalys Beskrivning av aktivitet: Myndighetens resurser för ekonomistyrning kommer att behöva förstärkas genom nyrekrytering av en controller. Controllern kommer bland annat att arbeta med att utveckla och anpassa intäktsfördelningssystem. Vi behöver säkerhetsställa intäktsfördelningen gentemot trafikföretag, övriga norrlandslän och medlemmar. Nuvarande intäktsfördelningssystem kan ej uppgraderas och saknar support.	0,7	Ekonomi-chef	✓	En controller har rekryterats med särskilt ansvar för intäktsanalys.
Överta handläggning av Timrå kommuns färdtjänst Beskrivning av aktivitet: Från och med juni 2018 övertar kommunförbundet handläggningen av färdtjänstresor från Timrå kommun. Fakturering sker enligt avtal.	0,0	Trafik-chef	✓	Övertagandet genomfört per 1 juli 2018.

Självfinansieringsgrad per avtalsområde

Högst självfinansieringsgrad har linje 201 som går mellan Sundsvall och Härnösand. I Örnsköldsviks tätort har självfinansieringsgraden ökat från 16 procent till 20 procent. I trafikområde Härnösand har däremot självfinansieringsgraden minskat från 11 procent till 7 procent.

Trafik- område	Trafikering	2018	2017	2016	2015	2014
S5	Linje 201	53%	56%	48%	47%	-
O14/O15	Sundsvalls tätort	31%	33%	35%	36%	36%
O17/O21	Njurunda - Sundsvall - Timrå	24%	25%	24%	23%	-
O06	Örnsköldsviks tätort	20%	16%	22%	24%	26%
L10/L50	Linje 10 Härnösand - Örnsköldsvik	13%	17%	19%	20%	26%
O20	Sollefteå - Kramfors - Härnösand	15%	19%	19%	17%	18%
S4	Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	17%	16%	18%	20%	20%
O345	Sollefteå tätort och landsbygd	16%	14%	16%	15%	14%
O07	Örnsköldsvik - Husum, Gideå och Trehörningssjö	10%	11%	15%	15%	14%
O18	Sundsvall - Matfors	14%	15%	14%	16%	15%
O08	Örnsköldsvik - Solberg, Mellansel och Bredbyn	12%	12%	14%	15%	15%
O23	Ånge landsbygd	10%	8%	12%	13%	10%
O02	Höga Kusten	7%	9%	12%	11%	9%
O09	Örnsköldsvik - Skorped och Köpmanholmen	11%	11%	11%	12%	14%
O16	Sundsvall - Holm och Liden	8%	7%	8%	8%	8%
O10/O22	Härnösand	7%	11%	11%	-	-

Samordnade resor

Din Tur har som uppdrag att samordna färdtjänstresor och sjukresor för fem av länets kommuner och Region Västernorrland. En samordnad resa är när flera resenärer åker i samma fordon, det kan vara hela sträckan eller en del av sträckan. Regionen står för kostnaden för sjukresor och kommunerna för övriga resor. När resorna samordnas delas kostnaden mellan parterna.

Tabellen nedan visar att andelen samordnade resor har minskat under 2018. Sollefteå kommun upphandlade sina resor själva från och med 1 augusti vilket medför att resorna inte samordnas med de avtal som Din Tur tecknat för sjukresor. Detta innebär att kostnaderna för både Sollefteå kommun och Region Västernorrland ökar.

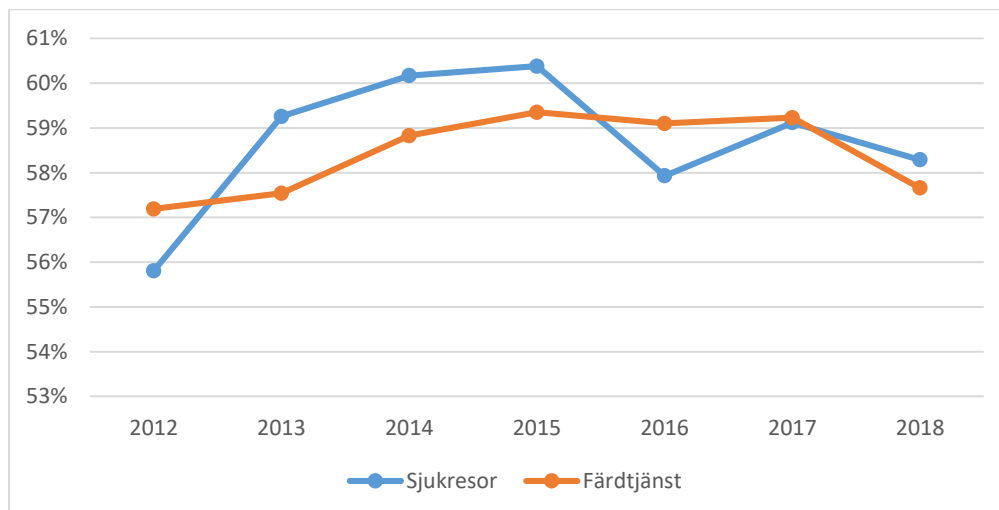


Diagram: Andel samordnade resor (%)

I och med att det nya, mer ekonomiskt fördelaktiga, trafikavtalet för den särskilda persontrafiken trädde i kraft 1 november 2015 ökade den procentuella besparingen trots att andelen samordnade resor minskade både under 2015 och 2018 då Sundsvalls kommun samt Sollefteå kommun upphandlat sina resor själva.

Besparingen var under 2017 i snitt 34 procent, under 2018 i snitt 35 procent.

Besparingen i procent är ett uttryck för hur mycket varje resa skulle ha kostat utan att samordnas i relation till kostnaden när resorna har samordnats.

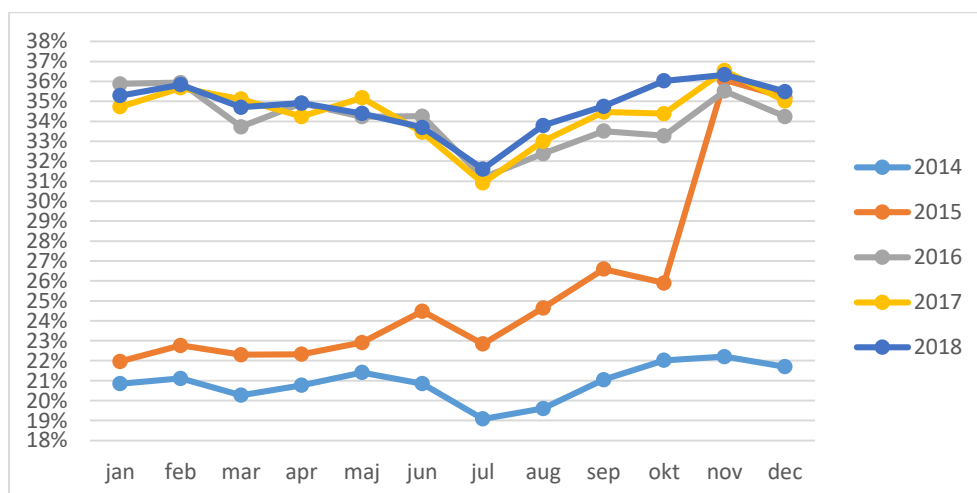


Diagram: Besparing samordnade resor (%)

Tillväxt: Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk

Prioriterade stråk²¹ är de områden i Västernorrland där störst andel av befolkningen är bosatta och arbetar eller studerar i.

För att öka resandet i de prioriterade stråken behöver vi effektivisera den linjelagda busstrafikens ledtider så att kollektivtrafiken kan konkurrera tidsmässigt med bilen. För tågtrafiken ska vi verka för att den medger kortare restider än bilen.

	Utfall 2018	Årsprognos T2	Årsprognos T1
Måluppfyllnad	↑	↑	↓
Analys Bedömningen är att målet uppfylls. Resandet i prioriterade stråk ökar med 1 procent. Resandeökningen i de prioriterade stråken är tydligast i landsbygdstrafiken med en ökning om 3 procent. Resandeutvecklingen på linje 191 är negativ med ett minskat resande på 10 procent, en del av det resandet har flyttats över till tågtrafik. Avveckling av Migrationsverkets boenden under de senaste åren har minskat resandeunderlaget. Resandepotentialen är stor för linje 201 och där genomfördes en trafikomläggning vid tidtabellskiftet i december 2018 med en snabbare infart till Sundsvall centrum. Linje 201 når en resandeökning på 4 procent. Sundsvalls tätortstrafik drabbades av ett stort antal inställda turer på grund av vädersituationen under vintern 2018 når trots det en resandeökning på 1 procent. För tätortstrafiken i Sundsvall kommer ett förslag på ny trafikplanering att presenteras under början av 2019 för ett succesivt införande, baserat på de ekonomiska förutsättningarna och förändrad infrastruktur. Det tillsammans med en moderniserad infrastruktur innebär att vi bedömer att resandeutvecklingen blir positiv de kommande åren. I Örnsköldsvik gjordes inför 2018 en trafikomläggning. Under 2018-19 sker en vidareutveckling av den linjelagda trafiken som innebär en ökning av antalet turer på linje 401 och inrättandet en ny servicelinje 411. Resultatet för året är en positiv resandeutveckling på 5 procent. Resandet förväntas öka även under 2019. Den regionala tågtrafiken har ett minskat resande under 2018. Första kvartalets låga regularitet med många inställda turer har påverkat resandet på sträckan Umeå-Sundsvall negativt. Bedömningen är att resandet kommer att öka under 2019 genom de åtgärder som vidtagits för att öka regulariteten.			

Indikatorer att följa upp målet	Utfall 2018	Målvärde 2018	Förändring 2017 - 2018	Utfall aug 2018	Utfall april 2018	Utfall 2017
Antalet resor i de prioriterade stråken ²² (nedan sammanslaget)	8 979 874	-	1 %	5 622 058	2 918 804	8 874 690
Landsbygdstrafik (50, 90, 120, 141, 142 191, 201, 611)	1 857 721	-	3 %	1 190 698	444 611	1 801 675
Tätortstrafik Sundsvall	5 403 093	-	1 %	3 375 574	1 802 662	5 370 199
Tätortstrafik Örnsköldsvik	1 222 244	-	5 %	740 786	470 218	1 165 562
Regional tågtrafik (Norrtåg alla produkter)	496 816	-	-8 %	315 000	153 313	537 254

²¹ Prioriterade stråk definieras i det regionala trafikförsörjningsprogrammet

²² Antal resor inklusive skolkort

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Utreda fortsatt förstärkningstrafik eller ökad turtäthet på linje 120 Beskrivning av aktivitet: Linje 120 är en prioriterad linje med många resenärer. Vi behöver särskilt se över linjen med fokus på att ha god turtäthet och bra restider. Åtgärden kan innebära ökade kostnader på sikt.	0,0	Trafik-chef	✓	Åtgärden genomförs inom ramen för linjenätsanalys av Sundsvalls tätortstrafik.
Utreda förstärkt trafik samt snabbare trafik på linje 201 Beskrivning av aktivitet: Linje 201 är en stark pendlingslinje men den har relativt dåliga restidskvoter i jämförelse med bilen. Därför finns det anledning att se över restiderna och behovet av förstärkning. Åtgärden kan innebära ökade kostnader på sikt.	0,0	Trafik-chef	✓	Dialog med trafikutförare rörande utveckling är påbörjad. Linjens hållplatslägen och dragning kommer genomlysas under året.
Delta i arbetet med nytt resecentrum i Sundsvall Beskrivning av aktivitet: Ett nytt resecentrum i Sundsvall kommer att vara en strategiskt viktig nod för kollektivtrafiken i länet.	0,0	Trafik-chef	✓	Planeringen av Sundsvalls resecentrum är genomförd. Projektet går nu mot en genomförandefas vilket innebär endast mindre insatser för Din Tur.
Delta i arbetet med ombyggnationen av Navet i Sundsvall Beskrivning av aktivitet: Navet är en viktig kollektivtrafiknod i länet. Där är det mycket trafik som passerar och många människor som uppehåller sig. Det är av stor vikt att Navet blir en attraktiv mötesplats som lockar till resande och att resenären kan känna sig trygg där.	0,0	Trafik-chef	✓	Din Tur har deltagit styrgrupp och arbetsgrupp för den nya centrala hållplatsen i Sundsvall (hållplats Stenstan). Projektet går under vintern 2019 in i en genomförandefas vilket innebär endast mindre insatser för Din Tur.
Utreda den regionala trafiken i de prioriterade stråken för att eventuellt förstärka vid behov. Beskrivning av aktivitet: I tidigare planer har arbetet med att ta fram en stationslägesstrategi funnits med. Arbetet pausade i och med att projekt Koll 2020 aktualiserades och att det görs inom ramen för projekt Mittstråket. Med stöd av Koll 2020 bör arbetet med att ta fram en stationslägesstrategi återigen prioriteras och medel avsättas.	0,0	Trafik-chef	✗	Inväntar analyser i Koll 2020, arbetet försenat. Åtgärden genomförs 2019 De prioriterade stråken definieras i det Regionala trafikförsörjningsprogrammet som beslutas i juni 2018. Stationslägesstrategi tas fram 2019 efter att linjenätsanalys är framtagen

Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation

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

	Utfall 2018	Årsprognos T2	Årsprognos T1
Måluppfyllnad	↑	↑	↓
Analys			

Bedömningen är att målet uppfylls.

Ett nytt samverkansavtal till och med 2020 avseende biljettsamverkan med X-trafik har undertecknats. Genom biljettsamverkan möjliggörs resor till och från Sundsvall i södergående riktning med 25 dubbelturer.

Andelen bussar med installerade optiska läsare når inte målvärdet vid årsskiftet. Installationerna påbörjades i december och bedöms vara genomförda första kvartalet 2019. Alla förutsättningar för att installationerna ska lyckas är på plats, de optiska läsarna är levererade till trafikföretagen och deras tekniker har genomgått utbildning för installationsarbetet.

Digitalt företagskort har tagits fram under året och kommer att lanseras i början av 2019. Under sommaren erbjöds skolungdom att åka gratis i kollektivtrafiken med ett digitalt sommarlovskort.

Antalet användare av Din Tur app har ökat med 23 procent jämfört med 2017.

Samtliga planerade åtgärder för att nå delmålet har genomförts.

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2018	Målvärde 2018	Utfall aug 2018	Utfall april 2018	Utfall 2017
Utbudsförändring genom biljettsamverkan					
<i>SJ Mittbanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	0	2 ²³	0	0	0
<i>SJ Botniabanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	0	4	0	0	0
<i>X-trafik (antal dubbelturer tåg och buss /må-fre)</i>	25	17	22	-	-
Andel bussar med installerade optiska läsare (%)	15	95	0	0	0
Andel produkter som är digitaliserade ²⁴ (%)	20	80	20	20	20
Antal användare av Din Tur-app (genomsnitt/mån)	29 201	24 150 ²⁵	28 059	25 667	23 610

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Ta fram en plan för nästa generations biljett- och betalsystem i samverkan med de fyra nordligaste länen	0,0	Adm chef	✓	Beställd projektrapport för nästa generations biljett- och betalsystem är levererad. Den utgör grund för den plan som ska leda fram till beslut under 2019 om hur det fortsatta arbetet ska bedrivas.
Beskrivning av aktivitet: Åtgärden kan innebära en investerings- och driftskostnad på sikt.				
Investera nya biljettmaskiner	0,6	Adm chef	✓	Genomförd december 2018. 10 kompletta biljettmaskiner är inköpta.
Beskrivning av aktivitet: Vi ser ett behov av att köpa in ytterligare biljettmaskiner för att utrusta de bussar som idag saknar biljettmaskiner (t ex skolbussar). Åtgärden gör det möjligt att kunna nyttja skoltrafiken till den allmänna linjelagda trafiken.				
Investera biljettautomater i Sundsvall	0,1	Adm chef	✓	Sundsvalls kommun har anskaffat två biljettautomater. Din Tur insats avser

²³ I budgetskrivelse uttrycks mätvärdet som 6000 för SJ (9 dubbelturer per dygn=9*2*365) och 30 000 för X-trafik avgångar per år. Det bedöms inte vara ett funktionellt indikatorvärde för uppföljning av målet.

²⁴ Produktutbud: Periodkort/Reskassa, Enkelbiljett, Företagskort, Skolkort, Barnkort (gratis), totalt fem, varav Enkelbiljett och Företagskort är digitaliserade produkter. Det digitaliserade Företagskortet lanseras 2019, kv1.

²⁵ Målvärdet omräknat till användare per månad från totalt antal användare under året.

Beskrivning av aktivitet: I väntan på att produkterna digitaliseras kan det finnas ett behov av att investera i biljettautomater i Sundsvall. Tanken är att på det sättet minska trycket på laddning ombord på buss vilket orsakar förseningar i trafiken.	kommunikation om systemfrågor med FARA. Sundsvalls kommun står för införande och driftkostnader.
Utveckla samverkan med X-trafik avseende biljetter och trafik. Aktiviteten påbörjas redan under 2017 0,5 Adm chef ✓ Beskrivning av aktivitet: I dag trafikerar X-trafik med både buss- och tågtrafik till Sundsvall. Det ekonomiska värdet för Västernorrland för trafiken uppgår till ca 2,0 mnkr. Nuvarande avtal reglerar både kostnader och biljettgiltigheter. Ersättningen för 2018 uppgår till 1 mnkr och kommer successivt att öka till 2 mnkr till 2020. Dialog med X-trafik har inletts om en fortsättning på nuvarande samverkansavtal.	Nytt samverkansavtal till och med 2020 beslutad av direktionen i december 2018.
Utveckla biljettsamverkan med kommersiella aktörer 0,0 Adm chef ✓ Beskrivning av aktivitet: Norrtåg kommer att inleda en dialog om biljettsamverkan med SJ.	I ansvarsfördelning mellan Din Tur och Norrtåg har Norrtågs styrelse ansvar för dialogen med SJ om en biljettsamverkan. Kommersiell busstrafik bedrivs sen tidigare i länet Y-buss med vilka vi har biljettsamverkan. Under året har en ny aktör etablerat sig, Flixbus, som bedriver sin trafik i samarbete med Y-buss. Därmed har Din Tur biljettsamverkan med Flixbus.

Medarbetare: Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång

Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare

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

	Utfall 2018	Årsprognos T2	Årsprognos T1
Måluppfyllnad	↓	↑	↑
Analys Bedömningen är att målet inte uppfylls. Målen i trafikförsörjningsprogrammet kommunicerades med all personal under en gemensam personaldag. På personalmöten har uppföljning av måluppfyllanden redovisats under året. I medarbetarsamtal och lönesamtal med närmaste chef utvärderas förmågan att nå kollektivtrafikmyndighetens mål och mål nedbrutna på individnivå. Alla planerade åtgärder i Verksamhetsplan 2018 är genomförda. Bedömningen i T1 och T2 var att målet skulle uppnås 2018. I december genomfördes en medarbetarenkät som visar på att målvärdena inte uppnås för indikatorerna. Andelen medarbetare som upplever att målen genomsyrar hela myndigheten har dock ökat med 12 procent från 2017.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2018	Målvärde 2018	Utfall aug 2018	Utfall april 2018	Utfall 2017
Andelen medarbetare som upplever att målen genomsyrar hela myndigheten (%)	54	62	-	-	42
Benchmark ²⁶	69				62
Andelen medarbetare som upplever att de har mål kopplat till sitt arbete (%)	68	100	-	-	72
Benchmark myndigheter	73				74

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Att införa en verksamhetsplaneringsprocess Beskrivning av aktivitet: Arbetet med att införa en verksamhetsledningsprocess kommer att slutföras under 2018.	0,0	Ekonomi-chef	✓	En verksamhetsplaneringsprocess är införd och kommer att utvecklas ytterligare inför arbetet med verksamhetsplan 2019.
Årlig personaldag med fokus på mål och verksamhetsstyrning Beskrivning av aktivitet: Personaldag med fokus på mål, verksamhetsstyrning och området feedback som identifierats i handlingsplanen för bättre arbetsmiljö.	0,0	HR-chef	✓	Personaldag genomfördes 26 maj med fokus på mål och planer för framtiden samt föreläsning och övningar i området feedback.

²⁶ Benchmarking mäts i eNPS (Employee Net Promotor Score) som är ett mätverktyg som utvärderar alla branscher i Sverige

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

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

	Utfall 2018	Årsprognos T2	Årsprognos T1
Måluppfyllnad	↓	↓	↓
Analys Bedömningen är att målet inte uppfylls. Myndigheten har genomfört en medarbetarenkät som ger ett medarbetarindex avseende, arbetsmiljö, organisation, ledarskap samt vision och mål. I jämförelse med medarbetarenkäten som genomfördes 2017 framgår att index ligger på samma nivå, 56 procent. Målet var att index skulle öka till 62 procent. Vid analys av medarbetarenkäten framgår att hälften av medarbetarna anger att de har tydliga uppdrag med rimliga förutsättningar vilket är en liten ökning jämfört med 2017. Strax över 60 procent anger att de har en bra balans mellan arbetets krav och sin egen kompetens och förmåga. Hälsoprofilbedömning med hälsokontroll har erbjudits all personal och betydligt fler medarbetare utnyttjar möjligheten till friskvårdsbidrag än tidigare. Sjuktalet är dock oförändrat jämfört med 2017 och ligger högre än målvärdet för 2018. I verksamhetsplan för 2018 finns många åtgärder kopplade till detta delmål. Huvuddelen av dessa åtgärder är genomförda. På grund av resursbrist återstår arbetet med att införa elektronisk fakturahantering, samt utformandet av en gemensam personalpolicy och jämställdhetsplan.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2018	Målvärde 2018	Utfall aug 2018	Utfall april 2018	Utfall 2017
Medarbetarindex ²⁷ , hämtat ur medarbetarundersökning (MI) (%)	56	62	-	-	56
Sjuktalet (%)	4,8	3,7	4,9	8,1	4,8
Antalet friskvårdstimmar registrerade i Agda (h)	192	1 400 ²⁸	96	71	-
Andelen av medarbetare som utnyttjar friskvårdsbidrag (%)	52	50	39	18	16

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Utveckla verksamhetsplaneringsprocessen Beskrivning av aktivitet: Budgetbeslutet ska brytas ner i en verksamhetsplan som beskriver ansvar och medel för att uppnå ambitionen i budgeten.	0,0	Ekonomi-chef	✗	Ej genomförd.
Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning	0,0	HR-chef	✓	Medarbetarindex redovisas efter genomförd medarbetarundersökning hösten 2018.

²⁷ Medarbetarindex utgår från arbetsklimat, ledarskap organisation samt visioner och mål.

²⁸ Antalet friskvårdstimmar kan mätas för medarbetare som arbetar dagtid vardagar. Medarbetare som arbetar skift kan inte utöva friskvård under arbetstid. Tidregistrering av friskvårdstimmar i tidsystemet Agda påbörjades 2018.

Beskrivning av aktivitet: Under hösten 2018 genomförs en medarbetarundersökning riktad till alla medarbetare vid myndigheten. Indexområdena <i>Arbetsklimat, Ledarskap, Organisation, Visioner och Mål</i>. Undersökningen möjliggör att vi får fram ett medarbetarindex som kan jämföras med 2017 samt med andra arbetsplatser.	Medarbetarenkätens svarsfrekvens för 2018 var 73 procent jämfört med 81 procent 2017.
Följa upp handlingsplan som har utarbetats från resultaten av 2017 års medarbetarenkät 0,0 HR-chef ✓ Beskrivning av aktivitet: Handlingsplanen följs upp under årets fyra skyddskommittémöten i samverkan med arbetsplatsernas skyddsombud samt på personalmöten, enhetsmöten, och verksamhetsmöten.	Fyra förbättringsområden ledarskap, arbetsmiljö/arbetsklimat, organisation och vision och mål ligger till grund för uppföljning i handlingsplanen. Handlingsplanen finns tillgänglig för medarbetarna på intranätet. Handlingsplanen avstämde med fackliga företrädare från Vision på skyddskommittémöte december 2018.

Ekonomisk analys

Årets resultat

Kommunalförbundet redovisar ett resultat om 0,0 mnkr. I årets resultat ingår jämförelsestörande poster motsvarande 0,9 mnkr. De jämförelsestörande posterna är intäkter för viten från trafikföretagen för kvalitetsbrister.

Kommunerna har sedan 2016 möjlighet att subventionera hela eller delar av värdet på kommunkortet och får då bekosta underskottet som uppstår mellan prislistan och subventionerat pris.

Kommunalförbundet fakturerar kommunen underskottet, tillika subventionen, och den finns med som en intäkt för kommunalförbundet och redovisas så som medlemsbidraget. Kommunala biljettsubventioner är 54,4 mnkr högre än föregående år, vilket beror på att flera kommuner införde subventionerade kommunkort. Härnösands kommun införde tre subventionerade produkter. Dels en produkt för vuxna och en för seniorer där resenären betalar 50 kr och kommunen betalar 1 395 kr och dels ett barnkort där resenären reser avgiftsfritt och kommunen betalar hela kortets värde.

Sundsvalls kommun införde ett barnkort där resenären betalar 100 kr och kommunen 722 kr och Timrå kommun införde ett barnkort där resenären reser avgiftsfritt och kommunen står för 529 kr.

Årets medlemsbidrag uppgår till 396,1 mnkr och i jämförelse med föregående år har medlemsbidraget minskat med 10 mnkr. Den finansiella intäkten är en utdelning från det helägda dotterbolaget Bussgods i Västernorrland med 1,7 mnkr.

Belopp, mnkr	Utfall 2018	Utfall 2017	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014
Verksamhetens intäkter	142,6	139,7	142,8	147,1	140,6
Verksamhetens kostnader	-670,8	-629,0	-593,9	-576,6	-556,8
Jämförelsestörande poster	0,9	8,1	0,3	1,2	3,7
Avskrivningar	-4,1	-4,0	-8,1	-8,0	-6,7
Verksamhetens nettokostnad	-531,4	-485,3	-458,8	-436,4	-419,2
Kommunala biljettsubventioner	143,6	89,2	76,8	0,0	0,0
Medlemsbidrag	386,1	396,1	382,0	436,6	419,0
Finansiella intäkter	1,7	0	0	0	0
Finansiella kostnader	0	0	0	0	0
Jämförelsestörande finansiella poster	0	0	0	0	0
Årets resultat	0	0	0	0	0

Exkluderas de jämförelsestörande posterna, uppgår nettokostnaden till 532,3 mnkr att jämföra med 493,4 mnkr föregående år. Avvikelsen mellan åren är 39,0 mnkr, vilket motsvarar en ökning på 8 procent.

Främsta orsaken till ökade nettokostnader är indexförändring vilken genererar ökade kostnader med 21,0 mnkr. Indexutveckling har de senaste åren varit relativt låg vilket också gynnat kommunalförbundet men under 2018 har index ökat. Ytterligare orsaker till ökade nettokostnader är högre kostnader för resandeincitament än föregående år med 6,6 mnkr.

Kostnaderna för tågtrafiken har ökat med 5,2 mnkr mellan åren. Den särskild persontrafik har högre kostnader än föregående år motsvarande 1,9 mnkr och främst orsaken till avvikelsen är högre kostnader för sjukresor. Det som också påverkar nettokostnaderna är minskade intäkter för skolkort med 4,5 mnkr.

Avskrivningskostnader uppgick till 4,1 mnkr vilket är i paritet med föregående år.

Belopp, mnkr	Utfall 2018	Utfall 2017	Avvikelse	Avvikelse (%)
Verksamhetens nettokostnad exklusive jämförelsestörande poster	-532,3	-493,4	-39,0	8

Likviditet och soliditet

Kassalikviditet är ett mått som visar kommunalförbundets kortfristiga betalningsförmåga. För 2018 uppgår likviditeten till 92 procent vilket innebär en ökning med tre procentenheter i jämförelse med föregående år. Ett riktvärde är att kassalikviditeten ska ligga på minst 100 procent. Rörelsekapitalet uppgår till 24,4 mnkr. Det negativa rörelsekapitalet beror på lägre kortfristiga fordringar och likvida medel i förhållande till kortfristiga skulder. Kommunalförbundets finansiella styrka mätt i soliditet uppgår till 0,5 procent, jämfört med föregående år har soliditeten minskat med 0,1 procentenheter. Eget kapital uppgår till 1,3 mnkr och är oförändrat de fyra senaste åren.

Resultat och kapacitet	2018	2017	2016	2015	2014
Likviditet (%)	92	89	89	82	59
Rörelsekapital, mnkr	-24,4	-25,8	-26,8	-34,5	-42,5
Soliditet enligt balansräkningen (%)	0,5	0,6	0,5	0,7	1,1
Eget kapital, mnkr	1,3	1,3	1,3	1,3	1,1

Intäkts- och kostnadsutveckling

Verksamhetens intäkter har ökat med 2,1 procent, vilket är 2,9 mnkr. En av orsakerna till förändringen är bidraget från Trafikverket för att realisera sommarlovskortet. Kommunalförbundet har även fått ökade intäkter i form av EU-bidrag. Omförhandlade och nya avtal för att utföra kundtjänst bidrar till ökade intäkter.

Den procentuella förändringen av verksamhetens kostnader följer i stort indexutvecklingen mellan åren. Trafikkostnaderna för den linjelagda busstrafiken har ökat med 29,4 mnkr till 421,5 mnkr mellan åren. Avskrivningarna har ökat 2,5 procent mellan åren.

Intäkts- och kostnadsutveckling (förändring i %)	2018	2017	2016	2015	2014
Verksamhetens intäkter	2,1	-2,2	-2,9	4,6	6,2
Verksamhetens kostnader	6,6	5,9	3,0	3,6	4,3
Avskrivningar	2,5	-50,8	1,3	19,2	31,5
Verksamhetens nettokostnad exkl. jämförelsestörande poster	7,9	7,5	4,9	3,5	4,1

Budgetföljsamhet

I resultatbudgeten för 2018 nettobudgeterats alla intäktsposter som rör administrativa nettokostnader under verksamhetens kostnader. Från och med 2019 kommer även dessa poster att bruttobudgeteras. Det medför att när intäkterna analyseras utifrån resultatbudgeten blir budgetavvikelsen 13,3 mnkr.

Avskrivningskostnaderna uppgick till 4,1mnkr vilket är 2,5 mnkr högre än budget.

Belopp, mnkr	Utfall 2018	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)
Verksamhetens intäkter	142,6	129,3	13,3	10%
Verksamhetens kostnader	-670,8	-653,6	17,2	3%
Jämförelsestörande poster	0,9	0,0	0,9	-
Avskrivningar	-4,1	-1,6	2,5	159%
Verksamhetens nettokostnad	-531,4	-525,9	5,5	1%
Kommunala biljettsubventioner	143,6	87,3	56,3	65%
Medlemsbidrag	386,1	438,6	52,5	12%
Finansiella intäkter	1,7	0	1,7	-
Finansiella kostnader	0	0	0	-
Jämförelsestörande finansiella poster	0	0	0	-
Årets resultat	0	0	0	-

Vid en jämförelse med budget när engångsposterna är exkluderade är avvikelsen 6,4 mnkr motsvarande 1 procent. Budgetavvikelsen beror bland annat på högre kostnader för

resandeincitament med 8,1 mnkr och högre kostnader för särskild persontrafik med 2,6 mnkr än vad som budgeterats. Kostnader för tågtrafik är 4,7 mnkr lägre än budget. Det som även påverkar verksamhetens nettokostnad är lägre intäkter för skolkort med 2,9 mnkr än budget.

Belopp, mnkr	Utfall 2018	Budget 2018	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)
Verksamhetens nettokostnad exklusive jämförelsestörande poster	532,3	525,9	6,4	1

Balanskravet

Balanskravet innebär att kommunalförbundets intäkter ska överstiga kostnaderna varje enskilt år. Ett underskott mot balanskravet ska återställas inom de tre kommande budgetåren. Enligt balanskravet ska realisationsvinster från försäljning av anläggningstillgångar avräknas mot balanskravet. Balanskravsutredningen visar att balanskravsresultatet för perioden är 0 mnkr. Eftersom kommunalförbundet finansieras av medlemmarna innebär det att såväl positiva som negativa resultat fördelas på medlemmarna i efterskott vid bokslutet och att balanskravet kommer att uppfyllas. I resultatet ingår inte några underskott från tidigare år som ska återföras.

Balanskravsutredning (mnkr)	2018	2017	2016	2015	2014
Årets resultat enligt resultaträkningen	0,0	0,0	0,0	0,2	1,1
Samtliga realisationsvinster	0,0	0,0	0,0	-0,1	-1,1
Vissa realisationsvinster enligt undantagsmöjlighet	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1
Vissa realisationsförluster enligt undantagsmöjlighet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Orealiserade förluster i värdepapper	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Återföring av orealiserad förlust värdepapper	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Periodens resultat efter balanskravsjusteringar	0,0	0,0	0,0	0,1	1,1
Medel efter/från resultatutjämningsreserv	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Periodens balanskravsresultat	0,0	0,0	0,0	0,1	1,1

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens intäkter uppgår till 142,6 kr och budgeterade intäkter är 135,4 mnkr. Det motsvarar en avvikelse om 7,2 mnkr. I tabellen nedan ingår även intäkter som härrör administrativa nettokostnader i kolumnen Budget 2018. Vid analys av intäkter jämförs utfallet även för dessa poster. Dessa budgeterade intäkter redovisas som administrativa nettokostnader och återfinns under verksamhetens kostnader i resultaträkningen. Det innebär att totalsumman för intäkter inte går att jämföra med budget under verksamhetens intäkter i resultatbudgeten. Från och med budget 2019 budgeteras alla intäkter och kostnader brutto.

Biljettintäkterna är 6 procent högre än budget för perioden. I budget 2018 är biljettintäkterna uppräknade med 1 procent. I tertiäl två skedde en indexförändring av biljettpriser vilket resulterade i en högre indexnivå än vad som budgeterats inför det sista tertialet. Effekten av indexförändringen blev högre biljettintäkter än budget under året. Intäkter för företagskort har ökat med 21 procent mellan åren, vilket kan vara en effekt av arbetet i projektet Hållbara resor.

Skolkortsintäkter uppgår till 19,8 mnkr vilket är 2,9 mnkr lägre intäkter än budgeterat. Främsta orsaken till att intäkterna har minskat är på grund av de subventionerade kommunkorten i Örnsköldsvik, Timrå och Härnösand som ersätter skolkorten.

Intäkter för Bussgods är 0,6 mnkr lägre än dels budget och dels föregående år. Det beror främst på en för hög avräkning under 2016-2018 vilken har reglerats under 2018 och påverkar intäkterna med 0,4 mnkr.

I jämförelse med föregående år har intäkterna ökat med 3,1 mnkr, motsvarande 2 procent. Det beror bland annat på Trafikverkets bidrag för sommarlovskortet på 3,7 mnkr för 2018.

Ytterligare orsak är att skolkortsintäkterna har minskat med 4,5 mnkr från föregående år, motsvarande 19 procent. Vid en jämförelse av skolkortsintäkter från sista tertialet 2018 med motsvarande period föregående år, har intäkterna minskat med 1,7 mnkr i kommunerna Timrå och

Härnösand. Detta på grund av det helt subventionerade barnkortet som infördes under sommaren 2018 som ersätter skolkortet.

Det som också påverkar intäktsnivån är bidrag från Tillväxtverket gällande projekten Hållbara Resor och Koll 2020. Dessa bidrag är 1,7 mnkr högre än föregående år. Genom projektet Koll 2020 har EU –bidrag på 1,5 mnkr återsökts för införandet av optiska läsare till samtliga linjelagda bussar. För att finansiera upphandlingen av det digitaliserade företagskortet i projektet Hållbara Resor har medel på 0,8 mnkr återsökts.

Omförhandlade avtal för kundservice och anropsstyrdtrafik samt även nya avtal bidrar till ökade intäkter om 1,0 mnkr. Övertagande av färdtjänsthandläggningen för Timrå kommun och nytt avtal om färdtjänstsamordning med Sollefteå kommun bidrar till högre intäkter om 0,5 mnkr i jämförelse med förgående år.

I juni 2017 infördes biljettkontroller på bussarna i länet. Vid en jämförelse mellan åren har intäkterna för biljettkontrollavgifter ökat med 0,2 mnkr, vilket bland annat beror på att det är helårseffekt för 2018. Intäkterna har dock minskat under sista tertialet till följd av resursbrist vilket resulterade i färre antal kontroller.

Inför sommarlovet 2018 infördes det så kallade Sommarlovskortet som innebar fria resor med tåg och buss i hela länet för skolungdomar från årskurs 6 till år 2 på gymnasiet. Insatsen finansierades genom ett bidrag från näringsdepartementet på 8,7 mnkr. Av dessa 8,7 mnkr har vi intäktsfört 3,7 mnkr. Dessa intäkter täcker de kostnader som uppstått i samband med införandet av Sommarlovskortet motsvarande 2,1 mnkr. Kostnaderna utgörs av incitamentskostnader 1,3 mnkr, kostnader för tågresor 0,6 mnkr och kostnader för utveckling av app 0,2 mnkr. Bidraget täcker även ett bedömt intäktsbortfall på 1,6 mnkr. Bidraget fördelas på medlemmarna enligt finansieringsmodellen. Beslut om införande togs efter att budget för 2018 fastställts och därav uppstår en positiv budgetavvikelse på 3,7 mnkr. Bidraget är ej slutredovisat till Trafikverket.

Sammanställning, mnkr	Utfall 2018	Budget 2018	Budget-avvikelse		Utfall 2017	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 (%)
Biljettintäkter	105,9	100,1	5,8	6%	105,9	0,0	0%
Skolkortsintäkter	19,8	22,8	-2,9	-13%	24,3	-4,5	-18%
Resplusintäkter	2,8	2,5	0,3	12%	2,6	0,2	9%
Bussgodsintäkter	0,3	0,9	-0,6	-65%	0,8	-0,5	-62%
Bidrag, samverkande system	3,5	3,0	0,5	17%	3,0	0,5	17%
Bidrag, sommarlovskortet	3,7	0,0	3,7	-	0,0	3,7	-
EU-bidrag	2,3	3,3	-1,0	-30%	0,6	1,7	296%
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,3	0,3	0,0	16%	0,1	0,2	126%
Reklam på buss	0,8	0,7	0,0	6%	0,7	0,1	10%
Kundservice och anropsstyrdtrafik	1,4	1,2	0,2	20%	0,4	1,0	265%
Färdtjänsthandläggning	0,5	0,4	0,2	45%	0,3	0,3	102%
Färdtjänstsamordning	0,2	0,2	0,0	10%	0,0	0,2	-
Persontransporter	0,6	0,0	0,6	-	0,5	0,1	31%
Utdebiterad tid	0,2	0,0	0,2	-	0,0	0,2	-
Intäkter taxametertömning	0,1	0,1	0,0	-4%	0,1	0,0	-6%
Övriga intäkter	0,1	0,1	0,0	52%	0,3	-0,1	-45%
Summa verksamhetens intäkter	142,6	135,4	7,2	5%	139,5	3,1	2%

Trafikkostnader för linjelagd busstrafik

Trafikkostnaderna uppgår till 450,9 mnkr för verksamhetsåret och den budgeterade kostnaden till 443,2 mnkr. Avvikelsen 7,7 mnkr mellan utfall och budget, härrör främst från den högre kostnaden för året som resandeincitamenten med 8,1 mnkr utgör.

Kostnaden för försäljningsprovision har 0,1 mnkr högre utfall än budget. För bankkostnader är utfallet 0,2 mnkr högre än budget. I bankkostnader ingår bland annat avgifter för bank- och plusgiro, avgifter för värdehantering, servicebox samt olika transaktionsavgifter för betalning, till exempel biljettköp via app., swish eller med kreditkort via hemsidan.

I jämförelse föregående år har kostnaderna ökat med 29,4 mnkr. Avvikelsen med 15,0 mnkr för tätortstrafiken och 14,0 mnkr för landsbygdstrafiken, hänför sig dels på resandeutvecklingen och de ökade kostnaderna för resandeincitamenten och dels på kostnader för Indexutvecklingen då indexkorgarna ligger runt 12 procent jämfört med föregående år med 9 procent.

Kostnaderna för provision till försäljningsställen har ökat med 0,2 mnkr i jämförelse med föregående år till följd av en ökad försäljning. För bankkostnader är ökningen 0,2 mnkr och även det till följd av ökar försäljning och nedladdning av våra reseprodukter.

Kostnadsslag, mnkr	Utfall 2018	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall 2017	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 (%)
Tätortstrafik	-190,2	-184,5	-5,7	3%	-175,2	-15,0	8%
Landsbygdstrafik	-256,1	-254,4	-1,7	1%	-242,1	-14,0	6%
Försäljningsprovision	-1,9	-1,8	-0,1	5%	-1,7	-0,2	11%
Bankkostnader m m	-2,7	-2,5	-0,2	7%	-2,5	-0,2	7%
Summa	-450,9	-443,2	-7,7	2%	-421,5	-29,4	7%

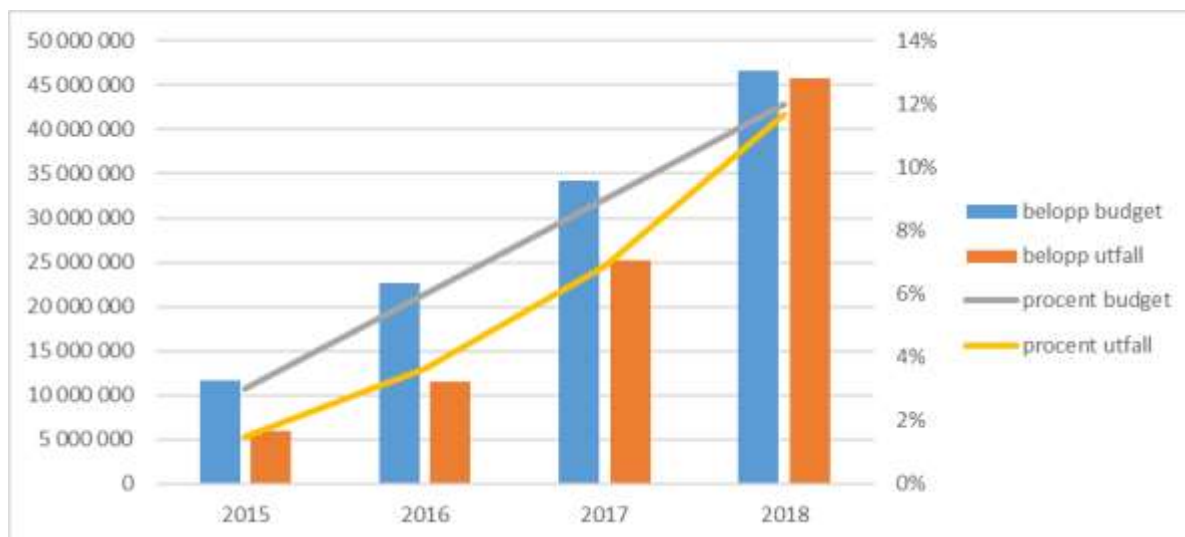
Index

Trafikavtalen, vilka utgör lejonparten för majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen utifrån en avtalad indexmodell. Indexmodellen består främst av: AKI (arbetskostnadsindex), KPI (konsumentprisindex), ITPI 29-30 (prisindex för inhemsk tillgång), samt PPI (oljeprisindex) alternativt HVO (index för hydrerad vegetabilisk olja). Procentfördelningen mellan olika index i indexkorgarna varierar mellan trafikavtalen. Trafikkostnaderna uppräknas årligen med tre procent. För budget 2018 är indexuppräknningen tolv procent från trafik start 2014, tillika basår för indexberäkningen.

Diskrepansen mellan budgeterad indexnivå och utfall har under året minskat betydligt. För den indexkorg som till största del regleras utifrån tätortstrafiken uppgår index från basåret till 10,5 procent. Motsvarande indexkorg som till största del återfinns inom landsbygdstrafiken är index 13,3 procent. Det sammanlagda snittindexet från basåret är 11,9 procent, att jämföra med budget på 12 procent.

Föregående år låg utfallet av snittindex på 6,9 procent från basåret 2014. Av komponenterna i respektive indexkorg är ökningen störst för perioden december 2017 till december 2018 på HVO index med 21,3 procent. Övriga index visar alla en ökning med 2,0 till 2,6 procent jämfört med föregående år.

Kostnaden för index är 45,8 mnkr vilken kan jämföras med föregående år då kostnaden uppgick till 24,8 mnkr. Det är en ökning med 21,0 mnkr.



Tätortstrafik

Den totala kostnaden för tätortstrafiken uppgår till 190,2 mnkr. I förhållande till budgeterade kostnader om 184,5 mnkr uppgår avvikelser till 5,7 mnkr, motsvarande 3 procent.

Trafikkostnaden uppgår till 159,4 mnkr och är 1,5 mnkr i högre än budget. Främsta orsaken till budgetavvikelsen är att kostnaderna för trafik inom Örnsköldsviks tätort är högre än vad som budgeterats. Den planerade utökningen av trafik och linjeomläggningen var budgeterad till 1,7 mnkr men kostnaden uppgår till 2,4 mnkr för åtgärden. För Sundsvall tätort tillkom en trafikbeställning i december 2017 med kostnader på 0,6 mnkr. Denna post finns inte med i budget 2018 då beställning kom efter budgetbeslut. Vidare har tillkommande trafik fakturerats från och med augusti med 0,2 mnkr.

Kostnaden för index uppgår till 18,2 mnkr och i förhållande till budget 19,7 procent, är avvikelser 1,6 mnkr i lägre kostnader.

Två trafikområden i tätorten, Örnsköldsvik och Sundsvall, har ett så kallat incitamentsavtal med en fast och en rörlig del där den rörliga delen påverkas av antal resande. Kostnaderna uppgår till 10,2 mnkr vilken kan jämföras med budget om 5,6 mnkr. Det är en ökning med 45,1 procent. Resandet har till exempel ökat inom Sundsvalls tätort med 467 900 resor vid jämförelse med 2015 som är basåret för resandeincitamentsavtalet. För Örnsköldsvik är ökningen 574 500 resor för samma period. Budget för 2018 baserades på resandeutvecklingen från 2016.

Förstärkningstrafik avser sådan trafik som utförs för att möta tillkommande behov inom tidtabellslagd trafik inom Trafikuppdraget. Förstärkningstrafiken syftar till att få med alla kunder och kan utföras tillfälligt eller mer långsiktigt samt på hel linje eller del av linje. Förstärkningstrafik förekommer både i form av oplanerad förstärkningstrafik och av planerad förstärkningstrafik. Planerad förstärkningstrafik kan uppstå vid trafikomläggning till följd av ombyggnad av vägnät.

Kostnaden för förstärkningstrafiken är 0,4 mnkr lägre än budgeterad. Det beror främst på ett lägre behov av förstärkningstrafik i Örnsköldsviks tätort till följd av den utökade trafiken och linjeomläggningen. För övriga trafikområden ligger utfallet i samma nivå som budget.

Vid en jämförelse med föregående år har den totala kostnaden ökat med 13,8 mnkr. Kostnadsökningen beror främst på indexregleringen mellan åren med en ökning på 8,5 mnkr.

Trafikkostnaderna har ökat med 1,6 mnkr i jämförelse med föregående år. Främsta orsaken är den utökade trafiken och linjeomläggningen inom Örnsköldsviks tätort med ökade kostnader om 2,4 mnkr. För Sundsvall är utfallet 0,7 mnkr lägre jämfört med föregående år och det beror till största del på en senarelagd utökning av ytterligare fordon.

Resandeincitament är 4,1 mnkr högre än föregående år till följd av det ökade resandet. Under året har det tillkommit fler subventionerade produkter som stimulerar resandet.

Kostnadsslag, mnkr	Utfall 2018	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall 2017	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 (%)
Trafikkostnad	-159,4	-156,4	-3,0	2%	-157,0	-2,4	2%
Resandeincitament	-10,2	-5,6	-4,6	45%	-6,1	-4,1	40%
Index	-18,2	-19,7	1,5	-8%	-9,7	-8,5	47%
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	0%	-0,1	0,0	0%
Förstärkningstrafik	-0,8	-1,2	0,4	-44%	-0,8	0,0	0%
Avskrivning fordon	-1,5	-1,5	0,0	0%	-1,5	0,0	-3%
Summa	-190,2	-184,5	-5,7	3%	-175,2	-15,0	8%

Landsbygdstrafik

Den totala kostnaden för landsbygdstrafiken uppgår till 256,1 mnkr och budget uppgår till 254,4 mnkr. Budgetavvikelsen är således 1,7 mnkr vilket motsvarar -0,7 procent.

Trafikkostnaden uppgår till 218,7 mnkr jämfört med budget om 221,7 mnkr. Budgetavvikelsen uppgår till 3,0 mnkr, motsvarande en procent. Avvikelsen beror bland annat på en felbudgetering vid trafikförändring för vissa trafikområden inom landsbygdstrafiken. Det som också påverkar budgetavvikelsen är att införande av elbuss med budgeterade kostnader om 0,6 mnkr inte har realiserats under året.

Ytterligare orsaker är att trafikområden Sollefteå-Kramfors-Härnösand, Höga kusten samt Örnsköldsviks landsbygd har sedan tidigare utökad trafik som inte är budgeterad, vilket påverkar budgetavvikelsen.

Kostnaden för index uppgår till 27,6 mnkr och i förhållande till budget är avvikelsen 0,7 mnkr.

Tre trafikområden inom landsbygd berörs av resandeincitamentsavtal. Sundsvall-Matfors, Timrå-Njurunda samt linje 201 mellan Sundsvall och Härnösand. Kostnaderna uppgår till 4,0 mnkr vilken kan jämföras med budget om 0,5 mnkr, en ökning med 87,4 procent. Budgeten baserades på resandeutvecklingen från 2016 och 2017. Det ökade resandet leder till högre kostnader än vad som är budgeterat. För Timrå-Njurunda är budgetavvikelsen 2,6 mnkr, för Sundsvall-Matfors är avvikelsen 0,4 mnkr och för linje 201 uppgår avvikelsen till 0,4 mnkr högre kostnader än budget.

Kostnaden för förstärkningstrafik är 0,6 mnkr högre än budget. Budgetavvikelsen beror främst på ökad förstärkningstrafik inom Timrå-Njurunda med 0,4 mnkr och inom linje 201 med 0,4 mnkr. För Sollefteå-Kramfors-Härnösand med linje 90, linje 212 samt linje 215 är kostnaderna 0,3 mnkr högre än budget. För Sollefteå landsbygd med linje 41 är kostnaderna något högre med 0,1 mnkr. Sundsvall landsbygd och Höga Kusten har en lägre kostnader med vardera 0,2 mnkr än budget.

Vid en jämförelse med föregående år har den totala kostnaden för landsbygdstrafiken ökat med 14,0 mnkr. Indexutvecklingen har ökat med 12,5 mnkr och är den främsta orsaken till avvikelsen men även utvecklingen av resandeincitamenten med en ökning på 2,5 mnkr påverkar.

Trafikkostnaden har minskat med 1,4 mnkr mellan åren och det beror bland annat på lägre kostnader med 0,7 mnkr för avtalsområde Timrå-Njurunda. Ytterligare orsak är att område Sundsvall-Matfors har lägre trafikkostnader med 0,4 mnkr vilket beror på förändrad färdväg för linje 132 och linje 133. För trafikområde Höga Kusten är trafikkostnaden 0,6 mnkr lägre på grund av en trafikbeställning med minskad trafik från december 2017.

Kostnad för förstärkningstrafik har ökat med 0,3 mnkr mellan åren. Det beror främst på ökade kostnader för linje 201, Ådalen samt Sollefteå, jämfört med 2017.

Kostnadsslag, mnkr	Utfall 2018	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall 2017	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 (%)
Trafikkostnad	-218,7	-221,7	3,0	-1%	-219,8	1,1	-1%
Resandeincitament	-4,0	-0,5	-3,5	87%	-1,5	-2,5	92%
Index	-27,6	-26,9	-0,7	3%	-15,1	-12,5	45%
Miljöincitament	-1,1	-1,2	0,1	-9%	-1,0	-0,1	9%
Förstärkningstrafik	-3,2	-2,6	-0,6	19%	-2,9	-0,3	9%
Avskrivning fordon	-1,5	-1,5	0,0	0%	-1,5	0,0	0%
Summa	-256,1	-254,4	-1,7	1%	-241,8	-14,3	6%

Kompletteringstrafik

Kompletteringstrafik är trafik som körs där det inte finns möjlighet att bedriva kollektivtrafik med buss beroende på resandeunderlag och vägar. Den är till största del anropsstyrd och beställs genom Din Tur kundcenter. I länet har vi för närvarande fyra linjelagda kompletteringstrafik med mindre fordon.

Kostnaden för kompletteringstrafiken uppgår totalt till 2,0 mnkr och budgeterade kostnader uppgår till 2,4 mnkr. Budgetavvikelsen är 0,4 mnkr vilken motsvarar 21,1 procent. Avvikelsen beror främst på att kostnader om 0,6 mnkr för anropsstyrd trafik har budgeterats för Sundsvalls kommun men eftersom de har upphandlat denna trafik uppstår inga kostnader för kommunalförbundet.

I övrigt har Timrå kommun och Sollefteå kommun vardera 0,1 mnkr lägre kostnader än budget för den anropsstyrda kompletteringstrafiken. Härnösands kommun och Kramfors kommun har däremot högre kostnader än budget med vardera 0,1 mnkr.

För den linjelagda kompletteringstrafiken har Ånge kommun 0,1 mnkr högre kostnader än budget.

Kostnadsslag, mnkr	Utfall 2018	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall 2017	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 (%)
Kompletteringstrafik, anropsstyrd taxi	-1,3	-1,8	0,5	-38%	-1,3	0,0	0%
Kompletteringstrafik, linjelagd taxi	-0,7	-0,6	-0,1	8%	-0,6	-0,1	2%
Summa	-2,0	-2,4	-0,4	23%	-1,9	-0,1	2%

Särskild persontrafik

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 109,8 mnkr och budgeten uppgår till 106,9 mnkr. Budgetavvikelsen är 2,9 mnkr, motsvarande en ökning på tre procent. Största avvikelsen finns under Region Västernorrlands sjukresor där kostnaden är 1,6 mnkr högre än budget. Antalet sjukresor har ökat med 1 452 till 187 660 resor under året, motsvarande en procent samtidigt som snittlängden på resorna har blivit längre vilket leder till ökade kostnader.

Kostnaden för sjukresor uppgår till 71,6 mnkr, vilken kan jämföras med föregående år då kostnaden uppgick till 67,7 mnkr. Det resulterar i en kostnadsökning för regionen på 3,9 mnkr. Taxi-index som regleras årligen i trafikavtalen per 1 november är budgeterad med en ökning om 1 procent och utfallet blev drygt 2 procent samt ytterligare en höjning med drygt 4 procent från 1 november 2018. Ytterligare en bidragande orsak till kostnadsökningen är det nya trafikavtalet för sjukresor i Sollefteå kommun från och med 1 augusti som dels gett dyrare sjukresor än tidigare och dels lett till en minskad samordningsgrad när sjukresorna inte kan samordnas med färdtjänstresorna.

Sammantagen kostnad för färdtjänst är 1,5 mnkr högre än budget och kostnaderna jämfört med föregående år har minskat med 1,6 mnkr. Den främsta anledningen till den minskade kostnaden är att kommunalförbundet inte hanterar Sollefteå kommuns kostnader från och med 1 augusti.

Störst avvikelse har Härnösands kommun med 1,0 mnkr högre kostnaderna än budget vilket motsvarar en budgetavvikelse om 24 procent. Antalet resor i Härnösand har ökat med 7 procent jämfört med föregående år, vilket har lett till en kostnadsökning med 1,2 mnkr. Den största ökningen av resandet består av färdtjänstresor som under året har ökat med 1 215 till 24 192 resor vilket motsvarar en ökning med fem procent. Antalet personer med färdtjänsttillstånd har ökat med 42 jämfört med föregående år vilket kan vara en bidragande orsak till ett ökat antal resande. Antalet skolresor har fortsatt att öka med totalt 872 under året. Den största ökningen skedde under första halvåret men har under andra delen varit i nivå med föregående år.

Antalet färdtjänstresor i Ånge har minskat med 22 procent från 5 819 till 4 562 resor. Antalet sarskolresor ligger i paritet med föregående år och resor till daglig verksamhet har ökat. Den totala resandeminskningen motsvarar 11 procent. Antal färdtjänsttillstånd har minskat med 11 procent vilket innebär att 396 personer har tillstånd att resa med färdtjänst och det kan vara en bidragande orsak till ett minskat antal resande. Ånge kommun har 0,5 mnkr lägre kostnader än budget och kostnaden har också minskat jämfört med föregående år med 0,4 mnkr.

Kostnaden för Timrå är 0,3 mnkr högre än budgeterat och 0,1 mnkr högre än föregående år. Antalet resandet har stagnerat totalt under året. Antal resande ökade till och med augusti för att sedan minska under resterande del av året. Antal färdtjänsttillstånd har minskat med 107 sedan 1 juni då Timrå kommun överlämnade handläggningen av färdtjänst till Din Tur kundcenter. Minskningen av antalet tillstånd för färdtjänst motsvarar 12 procent och kan vara en del i det minskade antalet resandet under senare delen av året.

För Kramfors kommun är kostnaderna 0,4 lägre än budget och kostnaderna jämfört med föregående år har ökat med 0,2 mnkr.

Örnsköldsviks kommun har 0,5 mnkr högre kostnader än budget och redovisar 0,3 mnkr högre kostnader än föregående år.

Medlemmar, mnkr	Utfall 2018	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall 2017	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 (%)
Region Västernorrland	-71,6	-70,0	-1,6	2%	-67,7	-0,7	1%
Ånge kommun	-3,0	-3,5	0,5	-14%	-3,4	0,1	-4%
Sundsvalls kommun	-0,1	-0,1	0,0	-3%	-0,1	0,0	14%
Timrå kommun	-4,4	-4,1	-0,3	7%	-4,4	0,1	-3%
Härnösands kommun	-5,1	-4,1	-1,0	24%	-4,7	-0,4	9%
Kramfors kommun	-10,3	-10,7	0,4	-4%	-10,2	-0,2	2%
Sollefteå kommun	-3,4	-3,2	-0,1	3%	-5,8	0,0	0%
Örnsköldsviks kommun	-11,7	-11,2	-0,5	4%	-11,5	-0,1	1%
Summa	-109,4	-106,9	-2,5	3%	-107,7	-1,9	2%

Administrativa nettokostnader

De administrativa nettokostnaderna uppgår till 50,9 mnkr och budget är 51,7 mnkr. Budgetavvikelsen uppgår till 0,8 mnkr, vilket motsvarar 2,0 procent lägre kostnader.

Störst avvikelse finns under personal där kostnaderna är 1,5 mnkr lägre än budget. Intäkterna är 0,5 mnkr högre än budget. Det beror på nya och omförhandlade kundtjänstavtal. På kostnadssidan blev utfallet av lönerrevision lägre än budgeterat samt att en kontrollertjänst inte tillsattes förrän i december. En omDispositionering av tjänster inom kundserviceorganisationen har också bidragit till minskade lönekostnader och arbetsgivaravgifter. Kostnaderna utföll 0,9 mnkr lägre än budget.

Externa kostnader är 1,0 mnkr högre än budget. I externa kostnader ingår bland annat lokalhyra, försäkringskostnader, kostnader för bevakning och larm, föreningsavgifter för Svensk Kollektivtrafik, samt konsultkostnader. Budgetavvikelsen beror bland annat på högre kostnader för konsultarvode inom juridiska tjänster för stöd vid upphandling med 0,4 mnkr, samt även arvode för revision med 0,1 mnkr. En kostnad för ej redovisad försäljning med 0,2 mnkr har reserverats då ett försäljningsställe inlett konkurs i december 2018, vilken även påverkar avvikelsen. Porto och kostnad för skrivare har ökat i och med tätare fakturering. Efter ombyggnaden av Din Tur kundcenter under föregående år har

ytterligare justeringar skett av arbetsmiljön med högre kostnader för fler arbetsstationer och ljudabsorbeter för att möta ökade kunduppdrag.

Det EU-finansierade projektet Hållbara Resor har slutförts under året med kostnader i paritet med budget. För projektet Koll 2020 som också är medfinansierat av EU är utfallet 0,3 mnkr lägre än budget.

Inom ekonomienheten har kostnader för att införa elektronisk fakturahantering för både kund- och leverantörsfakturer budgeterats men aktiviteten har inte realiserats under året på grund av resursbrist. Därav har inte några kostnader belastat enheten.

I jämförelse med budget redovisar Marknad 0,5 mnkr lägre i kostnader. Det beror bland annat på att planerade aktiviteter har utgått eller senarelagts till följd av arbetet med att hantera releaser av subventionerade kommunkort och sommarlovskortet. Upphandling av ny partner för reklam på buss samt ny reklambyrå har slutförts under hösten. En kostnadsreducering om 0,2 mnkr på tidtabeller, reklamartiklar samt trycksaker har skett.

Kostnaden för Biljettmaskiner uppgår till 5,9 mnkr, vilket är 0,8 mnkr högre än budget. Det har skett en omflyttning av kostnader från enheten IT och telefoni till Biljettmaskiner för att få en samlad överblick av driftskostnaderna. Abonnemangskostnader, transaktionsavgifter GPRS för realtid, drift samt serviceavtal har haft en högre abonnemangskostnad än budgeterad. Ett utökat underhållsavtal med FARA för ökad funktionalitet enligt kravställan har medfört högre kostnaderna med 0,6 mnkr.

Inom IT och telefoni redovisas 0,5 mnkr högre kostnader än budget. En omställning och nedstängning av servrar, samt genomgång av drift- och serviceavtal, har lett till en lägre kostnad med 0,4 mnkr. Konsultkostnader för utveckling samt uppgradering av stödsystem är högre än budgeterat. En ytterligare orsak till budgetavvikelsen är utveckling av stödsystem. Bland annat kan nämnas Elmer 2 och Frida, för överföring av trafikdata till trafikentreprenörer, Elmer 2 används för filexport och Frida 2 för fordonsuppföljning. Utveckling av Norrlandsservern, som är ett samarbete mellan de fyra norrlandslänen för en gemensam plattform för biljettering har också påverkat budgetavvikelsen. Under året ersattes den gamla personuppgiftslagen med den nya Dataskyddsförordningen²⁹ som från 25 maj 2018 gäller i hela EU och har till syfte att skapa en enhetlig och likvärdig nivå för skyddet av personuppgifter så att det fria flödet av uppgifter inom Europa inte hindras. Omställningskostnaden för GDPR om 0,3 mnkr var inte budgeterad då aktiviteten tillkommit senare än budgetbeslutet.

Jämfört med föregående år är totalt utfall 0,3 mnkr lägre, vilket motsvarar 0,4 procent lägre kostnader. Personalkostnader har ett lägre utfall med 01 mnkr jämfört med föregående år, beroende på en pensionsutbetalning som upphörde under året. Även för Externa kostnader är utfallet lägre än föregående år med 0,6 mnkr, vilket motsvarar 12 procent.

För Biljettmaskiner är kostnaderna 0,2 mnkr högre jämfört med föregående år, motsvarande 3 procent, främst till följd av fortsatt underhåll och reparation av biljettmaskiner. För IT och telefoni är kostnaderna däremot 0,2 mnkr lägre, vilket motsvarar 2,4 procent.

Nettokostnader (mnkr)	Utfall 2018	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall 2017	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 (%)
Personal	-28,6	-30,1	1,5	5,2%	-28,7	0,1	0,3%
Externt	-5,0	-4,0	-1,0	-20,0%	-5,6	0,6	12,0%
Biljettkontroll	-0,6	-0,6	0,0	0,0%	-0,5	-0,1	-16,7%
Hållbara Resor	-0,3	-0,3	0,0	0,0%	0,0	-0,3	-100,0%
Koll 2020	-0,6	-0,9	0,3	50,0%	0,0	-0,6	-100,0%
Förbundsdirektion	-0,8	-0,8	0,0	0,0%	-0,9	0,1	12,5%
Ekonomienheten	0,0	-0,7	0,7	0,0%	-0,4	0,4	0,0%
Utvecklingsenheten	-0,1	-0,2	0,1	100,0%	-0,2	0,1	100,0%

²⁹ GDPR, The General Data Protection Regulation

Hållplatsarbete	-0,1	-0,1	0,0	0,0%	-0,1	0,0	0,0%
Marknad	-0,4	-0,9	0,5	125,0%	-0,7	0,3	75,0%
Biljettmaskiner (drift och underhåll)	-5,9	-5,1	-0,8	-13,6%	-5,7	-0,2	-3,4%
IT och telefoni	-8,5	-8,0	-0,5	-5,9%	-8,3	-0,2	-2,4%
Summa	-50,9	-51,7	0,8	1,6%	-51,1	0,2	0,4%

Sammanställning medlemsbidrag

Utfallet för medlemsbidraget är 386,1mnkr och budget är 438,6 mnkr. De medlemmarna med störst avvikelse är Härnösands kommun och Sundsvalls kommun. Främsta orsaken till avvikelsen är att införandet av subventionerade produkter inte var budgeterad. Det medför att medlemmarna får ett lägre medlemsbidrag. Den största procentuella avvikelsen har Härnösands kommun med en avvikelse om 71 procent, vilken motsvarar 20,5 mnkr. Kommunen har flera subventionerade produkter. Sundsvall kommun införde ett subventionerat barnkort vid halvårsskiftet och har sedan tidigare ett subventionerat kommunkort för seniorer. Det subventionerade seniorkortet fanns med i budget men det har sålts betydligt fler seniorkort än vad som budgeterats och avvikelsen uppgår till 14,5 mnkr.

Medlemsbidrag (mnkr)	Utfall 2018	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall 2017	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 (%)
Region Västernorrland	214,0	220,6	-6,6	-3%	200,5	14,2	7%
Ånge kommun	10,6	10,5	-0,1	1%	10,5	-0,3	-3%
Sundsvalls kommun	56,7	80,3	-23,6	-29%	66,6	-9,9	-15%
Timrå kommun	17,3	19,0	-1,7	-9%	18,0	-0,6	-4%
Härnösands kommun	8,4	28,9	-20,5	-71%	28,6	-20,3	-71%
Kramfors kommun	26,6	26,2	0,4	2%	24,9	1,6	7%
Sollefteå kommun	16,6	17,1	-0,4	-3%	18,5	-2,0	-11%
Örnsköldsviks kommun	35,8	36,0	-0,3	-1%	28,6	7,2	25%
Summa	386,1	438,6	-52,6	-12%	396,1	-10,1	-3%

Prognosavvikelse

Ett sätt att analysera risk och kontroll är att mäta prognossäkerheten. Tillförlitliga prognoser skapar förutsättningar för kommunalförbundet att fatta rätt beslut och genomföra nödvändiga korrigeringar. Prognossäkerheten är även en viktig del inför arbetet med budget kommande år. Vid tertialuppföljning per april görs årets första helårsprognos och vid tertialuppföljning per augusti görs kommunalförbundets andra helårsprognos.

Verksamhetens nettokostnader prognostiserades med 529,3 mnkr i april och prognosen ökade med 0,4 mnkr i augusti och uppgick till 529,7 mnkr. Prognosavvikelsen motsvarar 0,4 procent för april och den förbättrades något för augusti där avvikelsen motsvarar 0,3 procent.

Belopp, mnkr	Utfall 2018	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse apr (%)	Budget 2018
Verksamhetens intäkter	142,6	135,7	6,9	5%	140,5	2,1	2%	129,3
Verksamhetens kostnader	-670,8	-661,3	-9,5	1%	-665,6	-5,2	1%	-650,6
Jämförelsestörande poster	0,9	0,0	0,9	100%	0,0	0,9	100%	0,0
Avskrivningar	-4,1	-4,1	0,0	0%	-4,2	0,1	1%	-4,6
Verksamhetens nettokostnad	-531,4	-529,7	-1,7	0,3%	-529,3	-2,1	0,4%	-525,9
Kommunala biljettsubventioner	143,6	119,8	23,8	17%	94,1	49,5	34%	87,3
Medlemsbidrag	386,1	409,9	-23,8	-6%	435,2	-49,1	-13%	438,6
Finansiella intäkter	1,7	0,0	1,7	100%	0,0	1,7	100%	0,0
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	-	0,0
Jämförelsestörande finansiella poster	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	-	0,0
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	-	0,0

Exkluderas jämförelsestörande poster och avskrivningar i verksamhetens nettokostnader är prognosavvikelsen i april 3,0 mnkr, motsvarande 0,6 procent. Vid uppföljningen i augusti är prognosavvikelsen 2,6 mnkr vilket är 0,4 mnkr närmare utfallet och en knapp procentuell avvikelse om 0,5 procent.

Belopp, mnkr	Utfall 2018	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse apr (%)	Budget 2018
Verksamhetens nettokostnader exkl. jämförelsestörande poster	532,3	529,7	2,6	0,5%	529,3	3,0	0,6%	525,9

Verksamhetens intäkter

Vid årets första uppföljning prognostiserades verksamhetens intäkter till 140,5 mnkr med en avvikelse på 2,1 mnkr jämfört med utfallet. Vid årets andra uppföljning prognostiserades intäkterna till 135,7 mnkr och avvikelsen är 7 mnkr i jämförelse med utfallet.

Prognosen per augusti för biljettintäkter är 1,4 mnkr lägre än vid året första prognos per april. Vid den första prognosen hade inte införandet av de subventionerade kommunkorten i Härnösand, Timrå och Sundsvall genomförts. Effekten av kommunkorten är minskade biljettintäkter vilket också visar sig vid årets andra prognos. Utfallet för biljettintäkter blev något högre än prognosen per augusti, 0,5 mnkr.

I april prognostiserades skolkortsintäkterna 2,4 mnkr högre än vid prognosen per augusti. Införandet av de subventionerande barnkorten i Härnösand och Timrå under sommaren resulterade i minskade skolkortsintäkter vilket även prognosen per augusti visar. Utfallet blev 1,5 mnkr högre än prognosen per augusti.

Prognosavvikelsen för bidraget gällande sommarlovskortet är vid en jämförelse mellan årets utfall och prognosen per april 3,7 mnkr. I augusti sker en prognosförbättring med 0,7 mnkr vilket resulterar i en något lägre avvikelse som uppgår till 3 mnkr jämfört med årets utfall. Avvikelsen beror på osäkerhet kring vilka kostnader som kunde täckas av bidraget samt svårigheter kring bedömningen av vilket intäktsbortfall sommarlovskortet skulle generera.

Intäkter från Bussgods prognostiserades till 0,7 mnkr, vilket är 0,4 mnkr lägre än utfallet både vid prognosen per april och vid prognosen per augusti. Det beror på en för hög avräkning under 2016-2018 vilken har reglerats i slutet av 2018 och uppgår till 0,4 mnkr.

Sammanställning, mnkr	Utfall 2018	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse apr (%)	Budget 2018
Biljettintäkter	105,9	105,4	0,5	0%	106,8	-0,9	-1%	100,1
Skolkortsintäkter	19,8	18,3	1,5	8%	20,7	-0,9	-5%	22,8
Resplusintäkter	2,8	2,7	0,2	6%	2,6	0,2	7%	2,5
Bussgodsintäkter	0,3	0,7	-0,4	-122%	0,7	-0,4	-119%	0,9
Bidrag, samverkande system	3,5	3,3	0,2	6%	3,6	-0,1	-3%	3,0
Bidrag, sommarlovskortet	3,7	0,8	3,0	80%	0,0	3,7	100%	0,0
EU-bidrag	2,3	1,4	0,9	41%	3,3	-1,0	-42%	3,3
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,3	0,4	-0,1	-20%	0,3	0,0	-17%	0,3
Reklam på buss	0,8	0,7	0,0	5%	0,7	0,0	5%	0,7
Kundservice och anropsstyrdtrafik	1,4	1,4	0,0	2%	1,3	0,1	7%	1,2
Färdtjänsthandläggning	0,5	0,5	0,0	-2%	0,3	0,2	37%	0,4
Färdtjänstsamordning	0,2	0,0	0,2	100%	0,0	0,2	100%	0,2
Persontransporter	0,6	0,0	0,6	100%	0,0	0,6	100%	0,0
Utdebiterad tid	0,2	0,0	0,2	100%	0,0	0,2	100%	0,0
Intäkter taxametertömning	0,1	0,1	0,0	13%	0,1	0,0	13%	0,1
Övriga intäkter	0,1	0,2	0,0	-21%	0,1	0,0	34%	0,1
Verksamhetens nettokostnad	142,6	135,7	7,0	5%	140,5	2,1	2%	135,4

Verksamhetens kostnader

Traffikkostnader för linjelagd busstrafik

Den totala trafik kostnaden för linjelagd busstrafik uppgår till 450,9 mnkr i jämförelse med prognos april 443,7 mnkr samt augusti 442,1 mnkr. Utvecklingen under året visar dels ett ökat resande, vilket påverkar de trafikavtal som har resandeincitament och dels har gapet mellan utfall indexkorgar och budgeterad index minskat.

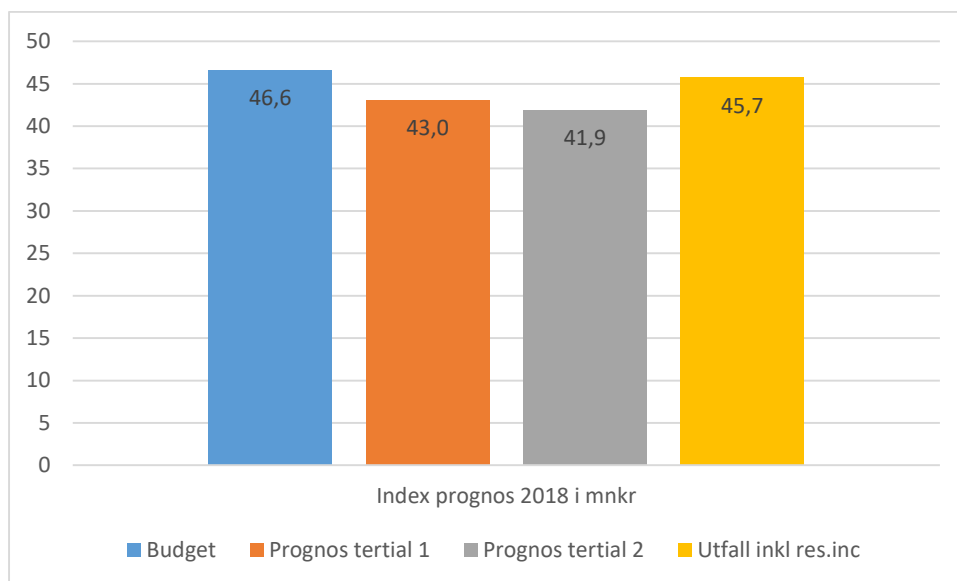
Utfallet för provisioner uppgår till 1,9 mnkr, vilket var samma prognos som i april. Prognosen i augusti var neddragen till 1,8 mnkr, till följd av en vikande försäljningsutveckling under sommaren. Sannolikt har sommarlovskortet för barn och ungdomar bidragit till det, då målgruppen tidigare löst färdbevis under sommarperioden, då inte skolkort gäller. Försäljningsnivån hos Din Turs ombud, har ändå legat stabilt på samma nivå under året.

Fler resenärer betalar idag med kort via hemsidan och swish, vilket genererar högre transaktionskostnader än tidigare. Vid prognosen i april lades nivån på 2,8 mnkr för året. Utfallet uppgår till 2,7 mnkr, vilket är 0,1 mnkr lägre än prognoserna för april och augusti.

Kostnadsslag, mnkr	Utfall 2018	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse apr (%)	Budget 2018
Tätortstrafik	-190,2	-184,5	-5,7	-3,0%	-185,0	-5,2	-2,7%	-184,5
Landsbygdstrafik	-256,1	-252,9	-3,2	-1,2%	-254,3	-1,8	-0,7%	-254,4
Försäljningsprovision	-1,9	-1,8	-0,1	-5,3%	-1,9	0,0	0,0%	-1,8
Bankkostnader m m	-2,7	-2,8	0,1	3,7%	-2,8	0,1	3,7%	-2,5
Summa	-450,9	-442,1	-8,9	-2,0%	-443,7	-6,9	-1,6%	-443,2

Indexutveckling

Under sista tertialet steg framförallt indexvärdet för drivmedel, både inom HVO samt PPI diesel mer än bedömningen som gjordes vid årsprognosen i augusti.



Tätortstrafik

För tätortstrafiken prognostiserades den totala kostnaden till 185 mnkr i april och 184,5 mnkr i augusti. Utfallet uppgår till 190,2 mnkr, vilket är 5,2 mnkr högre kostnader än vid prognosen i april och 5,7 mnkr högre än prognosen i augusti.

Utfallet för trafik kostnaden är 2,2 mnkr högre än prognosen i augusti. Den lägre kostnad som prognostiserades i april och augusti beror bland annat på att kostnaderna för Sundsvalls tätort respektive Örnsköldsvik tätort blev högre än den bedömning som gjordes.

För resandeincitamenten visar prognoserna både i april och i augusti att resandeutveckling under året blev högre än beräknat. Prognosen för april räknades upp med 2,7 mnkr och prognosen i augusti med ytterligare 1,6 mnkr. En orsak till resandeökningen är det subventionerade barnkortet i Sundsvall som infördes under sommaren. Vid prognosen i augusti prognostiserades ett högre antal resande men inte tillräckligt.

Kostnadsslag, mnkr	Utfall 2018	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse apr (%)	Budget 2018
Trafikkostnad	-159,4	-157,2	-2,2	1%	-157,6	-1,8	1%	-156,4
Resandeincitament	-10,2	-8,2	-2,0	20%	-7,1	-3,1	30%	-5,6
Index	-18,2	-16,5	-1,7	9%	-17,6	-0,6	3%	-19,7
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	-18%	-0,1	0,0	0%	-0,1
Förstärkningstrafik	-0,8	-1,0	0,2	-20%	-1,1	0,3	-32%	-1,2
Avskrivning	-1,5	-1,5	0,0	0%	-1,5	0,0	0%	-1,5
Summa	-190,2	-184,5	-5,7	3%	-185,0	-5,2	3%	-184,5

Landsbygdstrafik

Utfallet för landsbygdstrafiken uppgår 256,1 mnkr och kan jämföras med prognosen för april om 254,3 mnkr respektive prognosen för augusti om 252,9 mnkr.

Trafikkostnaden visar 2,6 mnkr lägre kostnad än prognosen i april. Vid en jämförelse med prognosen i augusti blev utfallet 0,7 mnkr i lägre kostnad.

Utfallet för resandeincitament blev 2,0 mnkr högre än prognos april respektive 1,6 mnkr högre än prognos augusti. Effekten av tillkommande subventionerad produkt under andra halvåret i Sundsvall samt Timrå gav en högre tillströmning av resande än vad prognosen baserades på för trafikområde Timrå-Njurunda samt Sundsvall-Matfors. Även för linje 201 visar resandeutvecklingen en ökning av antalet resenärer. En svårighet har varit att prognostisera resandeutvecklingen till följd av effekten av de subventionerade produkterna.

Indexutvecklingen av indexkorgarna under andra halvåret, har överstigit den prognostiserade utvecklingen. Förstärkningstrafiken prognostiserades i april att kvarstå på 2,7 mnkr. Effekten av resandeutvecklingen för hösten i trafikområde Sundsvall landsbygd, Timrå-Njurunda samt linje 201 ledde till ett ökat behov av förstärkning och prognosen justerades i augusti till 3,1 mnkr för året. Behovet var dock större och utfallet är 0,1 mnkr högre kostnad än prognosen i augusti.

Kostnadsslag, mnkr	Utfall 2018	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse apr (%)	Budget 2018
Trafikkostnad	-218,7	-219,4	0,7	0,3%	-221,3	2,6	1,2%	-221,7
Resandeincitament	-4,0	-2,4	-1,6	-39,7%	-2	-2,0	-49,7%	-0,5
Index	-27,6	-25,4	-2,2	-8,0%	-25,7	-1,9	-6,9%	-26,9
Miljöincitament	-1,1	-1,1	0,0	0,0%	-1,2	0,1	9,1%	-1,2
Förstärkningstrafik	-3,2	-3,1	-0,1	-3,1%	-2,7	-0,5	-15,6%	-2,6
Avskrivning	-1,5	-1,5	0,0	0,0%	-1,4	-0,1	-6,7%	-1,5
Summa	-256,1	-252,9	-3,2	-1,2%	-254,3	-1,8	-0,7%	-254,4

Kompletteringstrafik

Prognosavvikelsen för kompletteringstrafik uppgick till 0,3 mnkr i april och 0,1 mnkr i augusti. För Sollefteå prognostiserades både i april och i augusti 0,1 mnkr högre kostnader för anropsstyrd trafik än utfallet.

Även för Örnsköldsviks kommun prognostiserades högre kostnader om 0,1 mnkr i april men i prognosen i augusti minskades kostnaderna och prognosen är i paritet med utfallet.

För Härnösands kommun prognostiserades ökade kostnader med 0,1 mnkr men vid årets slut hade inte kostnader ökat i den omfattning som prognostiserats.

Kostnadsslag, mnkr	Utfall 2018	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse apr (%)	Budget 2018
Komplettering, anropsstyrd taxi	-1,3	-1,4	-0,1	-9%	-1,6	0,3	-22%	-1,8
Komplettering, linjelagd taxi	-0,7	-0,7	0,0	0%	-0,7	0,0	0%	-0,6
Summa	-2,0	-2,1	0,1	-7%	-2,3	0,3	-16%	-2,4

Särskild persontrafik

I den första tertialrapporten per april prognostiserade kostnaderna för särskild persontrafik till 107,0 mnkr och i jämförelse med utfallet är prognosavvikelsen två procent. Prognosavvikelsen är vid en jämförelse mellan utfallet och den senaste årsprognosen i augusti 0,7 mnkr, vilken motsvarar en avvikelse om en procent.

För sjukreskostnaderna är prognosavvikelsen 1,6 mnkr vid uppföljningen per april och 0,7 mnkr vid uppföljningen per augusti, vilken motsvarar två respektive en procent. I den första prognosen i april var bedömningen att antalet resande skulle vara i nivå med föregående år. Per augusti baserades prognosen på en resandeutveckling med ett ökat antal resande och att det nya trafikavtalet i Sollefteå från och med 1 augusti är ett dyrare avtal.

Utfallet för Härnösands kommun ligger på samma nivå som prognosen per augusti. Bedömningen för prognosen i april med en avvikelse på 0,9 mnkr baserades på att resandet skulle fortsätta att ha samma tendens att öka i antal. Skolresorna som stod för en stor del av resandeökningen stagnerade under senare delen av året.

I Ånge kommun är prognosavvikelse 0,1 mnkr för de två uppföljningarna i april och i augusti. Bedömningen gjordes utifrån föregående års minskning av resor samt med samma tendens under året.

För Timrå kommun är de prognostiserande kostnaderna 0,1 mnkr högre än utfallet. Bedömningen har baserats på att resandeutvecklingen skulle öka i en högre omfattning.

Prognosavvikelsen för Kramfors kommun var per april 1,2 mnkr och per augusti 0,2 mnkr. Bedömningen av kostnaderna i april där prognosen var 9,1 mnkr jämfört med utfallet om 10,3 mnkr gjordes utifrån att skolresorna skulle fortsätta att minska i antal. Skolresorna kan fluktuera terminsvis och en annan prognos gjordes i augusti.

Utfallet för Örnsköldsviks kommun uppgår till 11,7 mnkr och vid den första prognosen i april bedömdes kostnaderna till 11,1 mnkr med en prognosavvikelse om 0,6 mnkr motsvarande fem procent. Prognosen baserades på en resandeminskning med Örngruppens resor vilken förändrades under året. Vid uppföljningen i augusti var resandeutvecklingen inkluderad och kostnaderna prognostiserades till 11,6 mnkr.

Sollefteå kommun har upphandlat sina resor själv från och med den 1 augusti vilket innebär att kommunalförbundet inte har några kostnader för färdtjänsten i Sollefteå kommun för årets fem sista månader

Kostnadsslag, mnkr	Utfall 2018	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse apr (%)	Budget 2018
Region Västernorrland	-71,6	-70,9	-0,7	1%	-70,0	-1,6	2%	-70,0
Ånge kommun	-3,0	-3,1	0,1	-4%	-3,1	0,1	-3%	-3,5
Sundsvalls kommun	-0,1	-0,1	0,0	12%	0,0	0,0	12%	-0,1
Timrå kommun	-4,4	-4,5	0,1	-3%	-4,5	0,1	-2%	-4,1
Härnösands kommun	-5,1	-5,1	0,0	0%	-6,0	0,6	-18%	-4,1
Kramfors kommun	-10,3	-10,1	-0,2	2%	-9,1	-1,2	12%	-10,7
Sollefteå kommun	-3,4	-3,3	0,0	0%	-3,3	-0,1	3%	-3,2
Örnsköldsviks kommun	-11,7	-11,6	-0,1	1%	-11,1	-0,6	5%	-11,2
Summa	-109,4	-108,7	-0,7	1%	-107,0	-2,4	2%	-106,9

Administrativa nettokostnader

Prognosavvikelsen för förvaltningskostnader vid en jämförelse mellan årets utfall och prognosen per april är 2,3 mnkr vilket motsvarar 4,5 procent av kostnaderna. För prognosen per augusti är avvikelsen 0,9 mnkr motsvarar knappt 1,6 procent.

Personal visar en lägre prognos i augusti med 0,7 mnkr i jämförelse med utfallet. Det är till följd av att årets lönerrevision gav ett lägre utfall än prognosen per april, samt att en kontrollertjänst tillsattes först i december. Ytterligare en orsak är en förändring av två tillsvidaretjänster som tillsätts från vikariepoolen på Din Tur Kundcenter, effekten ger lägre arbetsgivaravgifter. Utfallet av intäkter är också högre än prognos då rörlig del gett högre intäkt.

Utfallet för externa kostnader uppgår till 5,0 mnkr, vilket är 0,6 mnkr högre än vid prognosen per april och 0,2 högre än prognosen per augusti. Avvikelsen beror främst på högre kostnader än vad som prognostiserades för konsultarvoden för juridiska tjänster samt arvode för revision. Ytterligare orsaker

som inte var med i prognosen är justering av kontorslandskapet på Din tur Kundcenter med fler arbetsplatser och ljudabsorbeter. Kostnader för ersättning med anledning av trafikstörning för linje 331 uppstod under sommaren. Fortsatt arbete med genomlysning av kostnader och översyn av avtal har bidragit till att motverka kostnadsutvecklingen. En kostnad för ej redovisad försäljning med 0,2 mnkr har reserverats då ett försäljningsställe inlett konkurs i december 2018, vilken även påverkar prognosavvikelsen jämfört med augusti.

Projektet Hållbara Resor har avslutats under året och utföll i paritet med prognosen per april. Avvikelsen mot prognosen per augusti beror på sent inkomna fakturor under sista tertialet. För projektet Koll 2020 är kostnaderna 0,3 mnkr lägre än prognosen per april. Däremot var prognosen per augusti för hårt neddragen med 0,3 mnkr.

Kostnader för införande av elektronisk fakturahantering för kund- och leverantörsfakturor har prognostiserats till 0,7 mnkr vid uppföljningen i april och till mnkr vid uppföljning i augusti men aktiviteten har på grund av resursbrist inte genomförts och några kostnader har därför inte uppkommit.

Åtgärder att minska kostnaderna för tidtabellsarbete och översyn av avtal, abonnemang och effektivitetsåtgärder med anledning av årsprognosen efter tertialrapporten per april har gett viss effekt. Inom marknad har dels neddragning med 0,1 mnkr av marknadsföringsprojekt skett samt att aktiviteter senarelagts till 2019.

För Biljettmaskiner prognostiserades i april för en utökad servicekostnad för optiska läsare samt för GPRS med en konstaterad högre abonnemangskostnad än budgeterat. Vid prognosen i augusti flyttades servicekostnaden för optiska läsare till projektet Koll 2020. Under sista tertialet har omDispositionering av kostnader lyfts från IT och telefon till Biljettmaskiner för en mer sammanhållen kostnadsbild.

I prognosen för april konstaterades att kostnadsökningar för uppgradering av systemstöd var högre än befarat. Prognosen anpassades för att möta kostnadsökningen med omDispositioneringar och besparingar. I prognosen vid uppföljningen i augusti konstaterades att kostnader för utveckling av systemstöd behövde justeras ytterligare samtidigt som serverkostnaden kvarstod. Därför utfördes en grundlig genomgång och omDispositionering av kostnader.

Nettokostnader, mnkr	Utfall 2018	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse apr (%)	Budget 2018
Personal	-28,6	-29,3	0,7	-2%	-30,2	1,6	-6%	-30,1
Externa kostnader	-5,0	-4,8	-0,2	4%	-4,3	-0,7	14%	-4,0
Biljettkontroll	-0,6	-0,6	0,0	0%	-0,6	0,0	0%	-0,6
Hållbara Resor	-0,3	-0,1	-0,2	67%	-0,3	0,0	0%	-0,3
Koll 2020	-0,6	-0,3	-0,3	50%	-0,9	0,3	-50%	-0,9
Förbundsdirektion	-0,8	-0,8	0,0	0%	-0,8	0,0	0%	-0,8
Ekonomienheten	0,0	-0,5	0,5	0%	-0,7	0,7	0%	-0,7
Utvecklingsenheten	-0,1	-0,1	0,0	0%	-0,2	0,1	-100%	-0,2
Hållplatsarbete	-0,1	-0,1	0,0	0%	-0,1	0,0	0%	-0,1
Marknad	-0,4	-0,9	0,5	-125%	-0,9	0,5	-125%	-0,9
Biljettmaskiner (drift och underhåll)	-5,9	-5,4	-0,5	9%	-6,2	0,3	-5%	-5,1
IT och telefoni	-8,5	-8,9	0,4	-5%	-8,0	-0,5	6%	-8,0
Summa	-50,9	-51,7	0,9	-2%	-53,2	2,3	-4%	-51,7

Sammanställning medlemsbidrag

Sammantaget för medlemsbidraget var prognosavvikelsen 13 procent för första prognosen i april och sex procent för andra prognosen per augusti.

Störst fluktuation mellan årets prognoser och utfallet har Härnösands kommun och Sundsvalls kommun. För dessa medlemmar infördes de subventionerade produkterna efter första uppföljningen i april och vid uppföljningen i augusti hade subventionerade korten endast sålts under tre månader. Därav svårigheten att prognostisera de kommunala biljettsubventionerna och vad effekterna av dessa skulle bli.

Medlemmar, mnkr	Utfall 2018	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse apr (%)	Budget 2018
Region Västernorrland	214,0	219,4	-5,4	-3%	219,4	-5,4	-3%	220,6
Ånge kommun	10,6	10,3	0,4	3%	10,2	0,4	4%	10,5
Sundsvalls kommun	56,7	68,6	-11,9	-21%	76,8	-20,1	-36%	80,3
Timrå kommun	17,3	18,2	-0,8	-5%	20,3	-3,0	-17%	19,0
Härnösands kommun	8,4	12,2	-3,8	-45%	30,5	-22,1	-264%	28,9
Kramfors kommun	26,6	26,2	0,4	1%	24,8	1,8	7%	26,2
Sollefteå kommun	16,6	17,0	-0,4	-2%	17,3	-0,6	-4%	17,1
Örnsköldsviks kommun	35,8	38,0	-2,3	-6%	35,9	-0,1	0%	36,0
Summa	386,1	409,9	-23,8	-6%	435,2	-49,1	-13%	438,6

Sammanställd redovisning

Utöver kärnverksamheten har kommunalförbundet intressen i andra bolag som på något sätt bidrar till att utveckla länets kollektivtrafik. Under året har förändringar skett inom koncernen och numera äger kommunalförbundet 100 procent av Bussgods mot tidigare 47,1 procent. Interna mellanhavanden har eliminerats. Koncernen redovisar under 2018 en vinst om 0,2 mnkr. Det är en förbättring jämfört med föregående år då koncernen redovisade en förlust om 0,6 mnkr. Resultatet för Bussgods har resultatet förbättrats med 0,9 mnkr mellan åren.

Bussgods i Västernorrland AB

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

Kommunalförbundet har tillsammans med övriga ägare fattat beslut om att fusionera de tre nordliga bussgodsbolagen i Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland. Ett gemensamt bussgodsbolag möjliggör bättre samordning och bättre förutsättningar på en större marknad. Politiskt är det viktigt att tillgodose att gods når och kan skickas från hela regionen. En ny affärsmodell är nödvändig för fortsatt godshantering i kollektivtrafik i Västernorrland. Fusionsprocessen har pågått under åren men avbröts då den nya ledningen i Norrbotten initierade en översyn av bussgodsbolaget baserad på en negativ resultatutveckling. I avvaktan på denna utredning tas inga ytterligare steg mot fusion.

Bussgods i Västernorrland AB redovisar en vinst om 0,2 mnkr. Föregående år redovisades en förlust om 0,7 mnkr. Antalet frakter har ökat under året. Omstrukturering av Bussgods Sverige har inneburit högre avräkningskostnader för transporter av gods nationellt. Totalt har det inneburit att kostnaderna har ökat med 0,8 mnkr i jämförelse med föregående år.

Norrtåg AB

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

Under året har Norrtåg trafikerat sex sträckor med 84 avgångar dagligen, måndag till fredag, eller cirka 2 100 avgångar per månad plus helgtrafik i en lägre omfattning.

Trafikkostnaden för Norrtåg AB uppgår till 178,6 kr, eller 19,7 mnkr lägre jämfört med budget. En trafik med många inställda turer medför lägre kostnader i form av minskade banavgifter samt att minskat tungt underhåll medför lägre kostnader. De större avvikelserna är kopplade till lägre banavgifter och återbetalning av elindex. Underhållskostnader och utebliven kostnad för ersättningsfordon samt minskade kostnad för bussersättning uppgår till en avvikelse m 1,4 mnkr. Kostnaderna för bolagets administration är 0,9 mnkr lägre än budget beroende på lägre bemanning.

En lägre trafikkostnad medför lägre finansiering för regionen vilket medför att skulden till ägarna ökar per 2018-12-31 med 10 mnkr och uppgår till 54 4 mnkr. För kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland betyder det ett utfall för driftsbidraget på 41,7 mnkr jämfört med budgeterat driftsbidrag på 46,4 mnkr. Ackumulerat över åren har kommunalförbundet en fordran på Norrtåg AB som uppgår till 21,4 mnkr.

Län	Skuld 2018-01-01	Driftsbidrag enl 2018 års bokslut	Inbetalt 2018	Reglerats under året	Avräknings- skuld
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	-16 732	41 736	-46 427		-21 422
Region Jämtland Härjedalen	-4 560	21 318	-23 636	3 670	-3 208
Länstrafiken i Västerbotten AB	-14 505	36 116	-40 043		-18 433
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	-8 785	21 594	-24 110		-11 301
Summa	-44 582	120 764	-126 028		-54 364

Tabell: Avräkningsskuld Norrtåg AB

Samtrans AB

Samtrans AB är ett helägt dotterbolag som sköter administrativa uppdrag åt ett fåtal trafikföretag. Under 2016 inleddes processen att likvidera bolaget, vilken beräknas slutföras våren 2019. Processen har dragit ut på tiden då bolaget haft gamla fodringar som kommunalförbundet önskat reglera innan likvidation. Samtrans AB redovisar en förlust om 9 456 kr, vilket kan jämföras med föregående år då bolaget redovisade en vinst om 33 861kr.

Västernorrlands läns Trafik AB

Västernorrlands läns Trafik AB är ett helägt vilande dotterbolag vars syfte är behålla varumärket i kommunalförbundets ägo samt att administrera trafikavtalet för Linje 40 som är tecknat i bolagets namn. Västernorrlands läns Trafik AB redovisar ett nollresultat, vilket kan jämföras med föregående år då bolaget också redovisade ett nollresultat.

Koncernens mellanhavanden

Kommunalförbundets och bolagens mellanhavanden har ökat mellan åren 2015 till 2017 där den främsta orsaken är ett nytt avtal i tågtrafiken från och med augusti 2016. Mellan åren 2017 och 2018 har mellanhavanden minskat. Kommunalförbundets och Bussgods mellanhavanden avseende försäljning har minskat med 0,5 mnkr mellan åren. Tidigare köpte Samtrans tjänst av kommunalförbundet men bolaget är nu under likvidation och köper inte tjänsten längre.

Försäljning (mnkr)	Köpare 2018	Säljare 2018	Köpare 2017	Säljare 2017	Köpare 2016	Säljare 2016	Köpare 2015	Säljare 2015
Kommunalförbundet	7,4	0,3	8,9	0,8	6,0	1,5	6,4	1,7
Norrtåg AB		7,4		8,9		6,0		6,4
Bussgods AB	0,3		0,8		1,4		1,6	
Samtrans AB					0,1		0,1	

Västernorrlands läns trafik AB

Driftsbidrag (mnkr)	Givare 2018	Mottagare 2018	Givare 2017	Mottagare 2017	Givare 2016	Mottagare 2016	Givare 2015	Mottagare 2015
Kommunalförbundet	41,7		36,6		33,8		25,2	
Norrtåg AB		41,7		36,6		33,8		25,2
Bussgods AB								
Samtrans AB								

Västernorrlands läns trafik AB

.....

Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning

En god ekonomisk hushållning innebär inte enbart en budget i balans, utan innefattar även ett krav på att resurserna används till rätt saker och att de utnyttjas på ett effektivt sätt. De delmål som är särskilt betydelsefulla och ska ha uppnått godkänd nivå för att vi ska kunna redovisa att vi uppnått god ekonomisk hushållning är att resurseffektivt öka det kollektiva resandet, minskad miljöpåverkan och målet om resurseffektiv kollektivtrafik.

Myndigheten kommer inte att uppnå god ekonomisk hushållning 2018. Främsta orsaken är att målet om resurseffektiv kollektivtrafik inte uppfylls.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Utfall 2018	Måluppfyllelse
Resenär	Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	Resandet med kollektivtrafik i länet ökar. Marknadsandelen når målvärdet för året. Arbete återstår inom områdena trygghet, tidhållning och resenärsinformation.	Ja, målet uppfylls
Hållbarhet	Minskad negativ miljöpåverkan	All linjelagd busstrafik körs med biodrivmedel.	Ja, målet uppfylls
Hållbarhet	Resurseffektiv kollektivtrafik	Ett omfattande arbete återstår för att uppnå en resurseffektiv kollektivtrafik. Andelen samordnade färdtjänst- och sjukresor minskar. Självfinansieringsgraden i den linjelagda busstrafiken sjunker.	Nej, målet uppfylls inte

Av övriga sju verksamhetsmål uppfylls tre under 2018.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Utfall 2018	Måluppfyllelse
Resenär	Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	Målsättningarna med realtidsinformation har inte uppnåtts under året.	Nej, målet uppfylls inte
Hållbarhet	Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	Avgiftsfritt resande för barn och skolungdom med Sommarlovskort och av medlemmarna initierade produkter samt ökad användning av Din Tur app bidrar till social inkludering.	Ja, målet uppfylls
Hållbarhet	Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	Andelen bussar med välfungerande hållplatsutrop och skyltinformation är för få. Under året har en ny inriktning fastställts för att lösa de tekniska hinder som fördröjt ett införande.	Nej, målet uppfylls inte
Tillväxt	Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk	Resandet i prioriterade stråk ökar och insatser pågår för att ytterligare främja resandet.	Ja, målet uppfylls
Tillväxt	Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	Nytt samverkansavtal med X-trafik främjar resande över länsgräns. Utvecklingen av Din Tur app och anskaffandet av optiska läsare är viktiga satsningar för att öka antalet resmöjligheter.	Ja, målet uppfylls
Medarbetare	Målen är välkända för våra medarbetare	Medarbetarenkäten visar att målvärdena för indikatorerna inte uppnås. Andelen medarbetare som upplever att målen genomsyrar hela myndigheten har dock ökat med 12 procent från 2017.	Nej, målet uppfylls inte
Medarbetare	Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	Medarbetarindex och sjuktal når inte målvärdena för 2018.	Nej, målet uppfylls inte

Budgetföljsamheten är god. Nettokostnaderna uppgår till 531,4 mnkr jämfört med budgeterade nettokostnader om 525,9 mnkr. Avvikelsen är 5,5 mnkr högre kostnader än budget, vilket motsvarar en procent. Nettokostnaderna prognostiserades till 529,3 mnkr vid uppföljningen i april och till 529,7 mnkr vid uppföljningen i augusti. Prognosavvikelsen motsvarar 0,4 procent för april och 0,3 procent för augusti. Prognossäkerheten har varit hög under året.

Resandet ökar med den linjelagda kollektivtrafiken med tåg och buss i länet är 2 procent. Ambitionen i trafikförsörjningsprogrammet är 1 procents ökat resande i snitt per år fram till 2030. Att resandet ökar är ett viktigt mått för att uppnå god ekonomisk hushållning.

För att öka andelen nöjda resenärer behöver vi förstärka arbetet som påverkar resenärernas upplevelse av trygghet, tidhållning samt information om förändringar och oförutsedda händelser.

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

Utfallet av upphandlingarna av särskild persontrafik och linjelagd persontrafik kommer att ha stor betydelse för möjligheterna att uppnå en god ekonomisk hushållning för kommande avtalsperiod.

Ekonomiska rapporter

Resultaträkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2018	2017	2018	2017
Verksamhetens intäkter	1	142,6	139,7	228,3	186,3
Verksamhetens kostnader	2	-670,8	-629,5	-755,9	-676,0
Jämförelsestörande poster	3	0,9	8,1	0,9	8,1
Avskrivningar	6	-4,1	-4,0	-4,7	-4,4
Verksamhetens nettokostnader		-531,4	-485,3	-527,6	-486,0
Kommunala biljettsubventioner	4	143,6	89,2	143,6	89,2
Medlemsbidrag	5	386,1	396,1	386,1	396,1
Finansiella intäkter		1,7	0,0	2,0	0,1
Finansiella kostnader		0,0	0,0	-0,1	-0,1
Jämförelsestörande finansiella poster		0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat före extraordinära poster		0,0	0,0	0,2	-0,6
Extraordinära intäkter		0,0	0,0	0,0	0,0
Extraordinära kostnader		0,0	0,0	0,0	0,0
Årets resultat		0,0	0,0	0,2	-0,6

Kassaflödesanalys

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
Årets resultat		0,0	0,0	0,0	0,0
Rearesultat vid avyttring av anläggningstillgångar		0,0	0,0	0,0	0,0
Avskrivningar	6	4,1	4,0	4,6	4,3
Ökning av avsättningar		0,0	0,0	0,0	0,0
Betald skatt		0,0	0,0	0,0	0,0
Kassaflöden från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		4,1	4,0	4,6	4,3
Minskning av avsättningar		0,0	0,0	-0,7	0,1
Ökning(-) minskning(+) av kortfristiga fordringar		-49,0	11,1	-90,0	54,6
Ökning(-) minskning(+) av kortfristiga skulder		59,0	-21,2	105,2	-44,6
Kassaflöden från den löpande verksamheten		14,2	-6,1	19,2	14,4
Nettoinvesteringar i finansiella anläggningstillgångar		0,0	-1,7	0,0	-1,7
Nettoinvesteringar i materiella anläggningstillgångar		-2,7	-1,2	-2,7	-3,9
Försäljning av inventarier		0,0	0,0	0,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-2,7	-3,0	-2,7	-5,7
Amortering		0,0	0,0	0,0	0,0
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		0,0	0,0	0,0	0,0
Årets kassaflöde		11,5	-9,1	16,5	8,7
Likvida medel vid periodens början		132,4	141,5	255,1	246,4
Likvida medel vid periodens slut		143,9	132,4	271,6	255,1

Balansräkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar		0,5	0,6	0,5	0,6
Materiella anläggningstillgångar					
Mark, byggnader och tekniska anläggningar		0,0	0,0	0,0	0,0
Maskiner och inventarier	6	3,7	5,0	6,0	7,4
Finansiella anläggningstillgångar					
Aktier i dotterbolag och intressebolag	7	21,5	21,5	0,0	0,0
Andra långfristiga värdepappersinnehav		0	0,0	1,1	1,1
Summa finansiella anläggningstillgångar		21,5	21,5	1,1	1,1
Summa anläggningstillgångar		25,7	27,1	7,5	9,2
Omsättningstillgångar					
Kortfristiga placeringar	8	15	0,0	15,0	1,6
Kortfristiga fordringar	9	121,5	72,5	118,4	64,9
Kassa och bank		128,9	132,4	164,2	166,0
Summa omsättningstillgångar		265,4	204,9	297,7	232,5
SUMMA TILLGÅNGAR		291,1	232,1	305,3	241,7
EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER					
Eget kapital					
Eget kapital		0,0	0,0	0,0	0,1
Reservfond		0,0	0,0	0,0	0,1
Balanserat resultat		1,3	1,3	0,4	2,8
Årets resultat		0,0	0,0	0,2	-0,6
Summa eget kapital		1,3	1,3	0,6	2,2
Avsättningar					
Avsättningar för pensioner		0,0	0,0	0,0	0,0
Andra avsättningar		0,0	0,0	4,4	4,6
Summa avsättningar		0,0	0,0	4,4	4,6
Skulder					
Långfristiga skulder		0,0	0,0	0,0	0,0
Kortfristiga skulder	9	289,8	230,7	300,2	234,9
Summa skulder		289,8	232,1	300,2	234,9
SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER		291,1	232,1	305,3	241,7

Noter

Belopp i mnkr		Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2018	2017	2017	2016
Not 1	Verksamhetens intäkter	142,6	139,7	228,3	186,3
	Biljettintäkter	105,9	105,9	105,9	105,9
	Skolkortsintäkter	19,8	24,3	19,8	24,3
	Resplusintäkter	2,8	2,6	2,8	2,6
	Fraktintäkter	0,3	0,8	20,1	19,1
	Bidrag Trafikverket	3,7	0,0	19,2	17,9
	Bidrag samverkande system	3,5	3,0	3,5	3,0
	EU-bidrag	2,3	0,6	2,3	3,6
	Tåghyror	0	0	22,9	-
	Ersättning resande med RKTm färdbevis	0	0	4,3	-
	Driftsbidrag	0	0	19,8	-
	Övriga intäkter	4,3	2,5	7,7	12,9
Not 2	Verksamhetens kostnader	-670,8	-629,0	-755,9	-676,0
	Trafikkostnader	-614,2	-576,6	-685,2	-600,0
	Personalkostnader inkl direktionen	-34,1	-31,7	-42,8	-40,1
	IT-system (avtal, drift, underhåll, support)	-10,1	-9,6	-10,1	-8,9
	Lokalkostnader	-1,9	-1,9	-2,2	-1,9
	Konsultkostnader	-1,5	-1,3	-1,5	-1,3
	Övriga kostnader	-9,0	-7,9	-14,1	-23,8
Not 3	Jämförelsestörande poster	0,9	8,1	0,9	8,1
	Reglering av värde för produkten Best Price	0,0	5,6	0,0	5,6
	Engångsintäkter Norrlandsfördelningen	0,0	3,3	0,0	3,3
	Upphandlingsskadeavgift	0,0	-0,9	0,0	-0,9
	Viten	0,9	0,1	0,9	0,1
Not 4	Kommunal biljettsubvention	143,6	89,2	143,6	89,2
	Sundsvalls kommun	69,9	43,0	69,9	43,0
	Örnsköldsviks kommun	46,2	46,2	46,2	46,2
	Härnösands kommun	24,5	0,0	24,5	0,0
	Timrå kommun	3,1	0,0	3,1	0,0
Not 5	Medlemsbidrag	386,1	396,1	386,1	396,1
	Region Västernorrland	214,5	200,5	214,5	200,5
	Sundsvalls kommun	56,7	66,6	56,7	66,6
	Örnsköldsviks kommun	35,8	28,6	35,8	28,6
	Härnösands kommun	8,4	28,6	8,4	28,6
	Kramfors kommun	26,6	24,9	26,6	24,9
	Sollefteå kommun	16,6	18,5	16,6	18,5

Timrå kommun	17,3	18,0	17,3	18,0
Ånge kommun	10,2	10,4	10,2	10,4

Not 6 Materiella anläggningstillgångar

Ingående anskaffningsvärden	48,4	47,2	57,2	51,4
Inköp	2,7	1,2	3,0	3,2
Försäljningar och utrangeringar	0,0	0,0	-0,8	0,0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	51,1	48,4	59,4	54,5
Ingående avskrivningar	-42,8	-38,8	-46,1	-42,1
Försäljningar och utrangeringar	0,0	0,0	0,8	0,0
Avskrivningar	-4,1	-4,0	-5,0	-4,4
Utgående ackumulerade avskrivningar	-46,9	-42,8	-50,3	-46,5
Utgående restvärde enligt plan	4,2	5,6	9,1	8,0

				Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
				2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
Not 7	Finansiella anläggningstillgångar	Antal	Kvotvärde, kr	Bokfört värde	Bokfört värde	Bokfört värde	Bokfört värde
	Transitio AB	1000	100	1,0	1,0	1,0	1,0
	Norrtåg AB	500	1 000	0,5	0,5	0,0	0,0
	Västernorrlands läns Trafik AB	15 000	1 000	15,0	15,0	0,0	0,0
	Bussgods i Västernorrland AB	3 000	629	1,9	1,9	0,0	0,0
	Samtrans AB	2 000	1 000	3,1	3,1	0,0	0,0
	Bussgods ek förening	3	1 500	0,0	0,0	0,0	0,0
	Samtrafiken i Sverige AB	30	1 000	0,0	0,0	0,0	0,0
	Sveriges kommunikationer AB	15	100	0,0	0,0	0,0	0,0
	Summa			21,5	21,5	1,0	1,0
Not 8	Kortfristiga fordringar			121,5	72,5	118,4	64,9
	Kundfordringar			58,0	23,0	68,1	27,0
	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter			27,4	19,2	34,3	22,6
	Övriga kortfristiga fordringar			36,2	30,3	16,0	15,3
Not 9	Kortfristiga skulder			289,8	230,7	300,2	234,9
	Leverantörsskulder			66,4	68,0	77,6	73,5
	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter			31,5	16,4	52,5	32,8
	Övriga kortfristiga skulder			191,8	146,3	170,1	128,6

Redovisningsprinciper

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

Intäkter

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

Periodiseringar

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

Fordringar

Fordringar upptas till de belopp de beräknas inflyta med.

Jämförelsestörande poster

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

Anläggningstillgångar

Anläggningstillgångar avser investeringar med en ekonomisk livslängd på minst tre år och ett anskaffningsvärde som uppgår till minst ett halvt basbelopp. Immateriella anläggningstillgångar avskrivs på fem år. Materiella anläggningstillgångar avskrivs systematiskt över den bedömda ekonomiska livslängden. Huvudsakligen tillämpas följande linjära avskrivningstider:

	Antal år
Bussar	5
Inventarier	5
Biljettmaskiner	5
Datorer	3

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

Gränsdragning mellan kostnad och investering

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

Leasing

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

Sammanställd redovisning

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

Ekonomisk ordlista

Anläggningstillgång

Tillgångar avsedda för stadigvarande innehav, såsom anläggningar och inventarier.

Avskrivning

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

Balansräkning

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

Budget

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

Eget kapital

Skillnaden mellan tillgångar och skulder.

Finansiella kostnader & intäkter

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

Intäkt

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

Jämförelsestörande poster

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

Kortfristiga fordringar och skulder

Skulder och fordringar som förfaller inom ett år från balansdagen.

Kostnader

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

Långfristiga fordringar och skulder

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

Omsättningstillgång

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

Resultaträkning

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

Handläggare
Yvonne Öberg**Datum**
2019-03-11**Diarienum**
17/00590

Uppbyggnad förvaltningsverksamhet, dess policy och instruktioner, driftsavtal och verksamhetssystem samt applikationer

Hur internkontrollen har genomförts

Denna internkontroll har granskat:

- att det finns en upprättad beskrivning av myndighetens förvaltningsverksamhet och dess uppbyggnad,
- att upprättade policies och instruktioner är aktuella och stämmer överens med verksamheten,
- att sammanställning finns på vilka driftsavtal som löper för myndighetens verksamhetssystem och applikationer

Granskningen har genomförts genom möte med administrationschef Hans Fälldin, samt Karl Brundin och Susanna Blomgren på IT, som redogjort för förvaltningsverksamheten samt vilka aktiviteter som genomförts under 2018.

Bakgrund

Myndigheten har idag driftsavtal på ett antal olika verksamhetssystem och applikationer som ska kunna samverka. Under de senaste åren har en snabb teknikutveckling skett på tjänster för att ta betalt och hantera elektroniska biljetter. En översyn av kopplingarna mellan olika verksamhetssystem och behov av förändringar pågår vid myndigheten

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

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

TJÄNSTESKRIVELSE

Internkontroll 2018
Bilaga 1

Förvaltningsverksamhetens uppbyggnad

En målbild är upprättad för myndigheten och en swot analys har genomförts för att identifiera alla systemrelationer. Analysen används för att överblicka vilka system som påverkas vid ett utbyte eller uppgradering av befintliga system.

Policy och instruktioner

En ny IT säkerhetspolicy har upprättats och beslutats av förbundsdirektionen. IT säkerhetspolicyn följer ISO 27001. Översyn av nuvarande IT policy daterad 2015-07-28, är uppskjuten till 2019 till på grund av tidsbrist. Arbete med att upprätta riktlinjer och anvisningar påbörjades 2018 och kommer att slutföras 2019.

Driftsavtal för verksamhetssystem och applikationer

För att få en överblick och dokumentation av verksamhetssystem, applikationer och systemägare, används systemet Monday för sammanställningen. Arbetet med att bygga upp dokumentation kommer att pågå även 2019.

Sammanfattande bedömning

Frågeställningar

- 1. Finns det en upprättad beskrivning av myndighetens förvaltningsverksamhet och dess uppbyggnad?**
Nej, men arbetet med att bygga upp beskrivningen pågår om än inte slutförd.
- 2. Är upprättade policies och instruktioner aktuella och stämmer överens med verksamheten**
Nej, revidering pågår
- 3. Är sammanställning upprättad över driftsavtal för myndighetens verksamhetssystem samt applikationer?**
Ja, avtal finns scannade i diaret 360, där bevakningsdatum på löptid, uppsägningstid anges. Verktöget Monday används för sammanställning av avtalen ur ett driftperspektiv.

Underbilaga 1) Förvaltningsverksamhet och teknisk plattform

Underbilaga 2) Swot analys systemrelationer

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

Riktlinjer för upphandling.....	2
Organisation och definitioner.....	2
Grundläggande principer.....	2
Ansvar i upphandlingsprocessen.....	3
Upphandlingsprocessen.....	5
Förbereda.....	5
Genomföra.....	5
Uppföljning	7
Upphandlingsformer.....	7
Tröskelvärden.....	8
Direktupphandling.....	8
Hållbar upphandling.....	8
Ekologisk hållbarhet.....	8
Social hållbarhet	9
Ekonomisk hållbarhet.....	10
Inköp och ramavtal.....	11
Beställning och leverans.....	11
Muta	12

UTKAST

Riktlinjer för upphandling

Riktlinjerna är beslutade av Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns (nedan Kommunalförbundet) Myndighetschef och ska utifrån gällande upphandlingspolicy säkerställa ett korrekt agerande och en god kvalitet vid upphandling och inköp i Kommunalförbundet. Riktlinjerna syftar till att främja en hållbar utveckling, bästa hushållning med skattemedel samt trafikförsörjningsprogram.

Organisation och definitioner

Kommunalförbundets direktion ansvarar för all upphandling som rör Kommunalförbundet och ansvarar för policy för upphandling.

Kommunalförbundets förvaltning kan i upphandlingsprocesser representeras av enskilda tjänstemän eller arbetsgrupper, referensgrupper etc. Förvaltningen avser även de funktioner som beställer eller gör inköp på ramavtal för verksamheten.

Avtalstecknare - endast myndighetschefen för Kommunalförbundet har delegerad rätt från direktionen att för Kommunalförbundets räkning teckna avtal i upphandlingsärenden.

Grundläggande principer

Lagen om offentlig upphandling vilar på fem grundläggande principer. Dessa är likabehandlingsprincipen, transparensprincipen, icke-diskrimineringsprincipen, proportionalitetsprincipen samt principen om ömsesidigt erkännande. Dessa principer framgår av 1 kap. 9§ LOU. Oavsett belopp ska Kommunalförbundets upphandlingar alltid genomföras på ett sådant sätt att Kommunalförbundets agerande inte strider mot någon av principerna, vilket bland annat innebär att:

- befintlig konkurrens utnyttjas
- anbudstiden är skäligt lång
- upphandling sker med helhetssyn och utifrån ett totalkostnadsperspektiv
- ställda krav på leverantörer är proportionerliga och transparenta
- ställda krav på varor och tjänster är rimliga och behovsstyrda
- krav på leveranstider är rimliga
- relevanta miljökrav, sociala och etiska krav alltid beaktats
- alltid undersöka om möjlighet till inköpssamordning föreligger
- analysera om inköpssamordning kan leda till försämrad konkurrens
- vara objektiv och behandla alla leverantörer likvärdigt
- ha en öppen och förtroendeskapande dialog med alla leverantörer
- den absoluta anbudssekretessen iakttas
- följa upp hur leverantörer uppfyller ingångna avtal
- ha hög personlig integritet så att Kommunalförbundets objektivitet och trovärdighet aldrig kan ifrågasättas

Vid Kommunalförbundets upphandlingar ska perspektiven ekonomisk, social och ekologisk hänsyn beaktas. Upphandlingarna ska svara mot Kommunalförbundets behov och de varor, tjänster och entreprenader som upphandlas ska ha rätt funktion, vara av rätt kvalitet, levereras på rätt plats, i rätt tid och med hög säkerhet. Upphandlingar ska planeras i god tid och genomföras i nära samverkan mellan och sakkunniga företrädare och med

Kommunalförbundets medlemmar. Krav som ställs ska vara tydliga, transparenta, proportionella, förutsägbara och ickediskriminerande.

Ansvaret i upphandlingsprocessen.

Kommunalförbundet ska undersöka marknadens förutsättning och beskriva föreliggande behov av varan, tjänsten eller entreprenaden och utifrån detta skriva en kravspecifikation samt utvärdera inkomna anbuds uppfyllande av kravspecifikationen.

Använder förvaltningen externt konsultstöd för framtagande av kravspecifikation och stöd i övrigt gällande upphandlingens innehåll, ansvarar förvaltningen för kvalitetssäkring av konsultens leverans.

Förvaltningen ska ansvara för att kontrollera att upphandlade varor och tjänster sker i enlighet med avtalet i samband med leveransen samt under avtalstiden. För eventuella frågor och problem ska förvaltningen utse en avtalsansvarig för avtalet som kan kontaktas för vid frågor.

Om inget annat beslutas vid en specifik upphandling enligt LOU och LUF följer ansvaret i processen så som i matrisen nedan:

Aktivitet	Ansvarig	Kommentar
1. Kontinuerligt se över och utvärdera befintliga avtal	Trafikchefen (trafik) Controller (övriga avtal)	Viktigt att i god tid påbörja genomförandet av en ny upphandling alt. förlänga avtal
2. Genomföra marknadsundersökning	Enhet med behov	Vad ska upphandlas? Hur ser behovet ut och vad kan marknaden erbjuda.
3. Samordnad upphandling	Upphandlande enhet	Undersöka möjligheten att genomföra upphandlingen tillsammans med medlemmar i kommunalförbundet och/eller aktörer eller.
4. Beslut om att genomföra upphandling	Myndighetenschefen	Ska en upphandling göras eller kan behovet tillfredställas på annat sätt? I beslutet ingår att tillse att finansiella medel finns.
5. Utse representanter till upphandlingsprocessen	Trafikchefen	En eller flera personer från förvaltningen. Eventuellt kan även referensgrupp tas fram.
6. Vilken typ av avtal/upphandling?	Trafikchefen	Tillsammans med förvaltningen diskutera upphandlingsform, ramavtal/avtal.
7. Göra tidsplan	Upphandlande enhet	Tillsammans med trafikenheten arbeta fram en tidsplan för hela upphandlingen.

8. Ta fram kravspecifikation	Upphandlande enhet	Med stöd trafikenheten definiera kraven på den vara/tjänst/entreprenad som ska upphandlas.
9. Ta fram krav på leverantören	Upphandlande enhet	Tillsammans med trafikenheten ta fram de krav som ska ställas på leverantören.
10. Ta fram avtalsförslag	Upphandlande enhet	Tillsammans med trafikenheten arbeta fram ett avtalsutkast som bifogas förfrågningsunderlaget.
11. Besluta om utvärderingsmodell	Upphandlande enhet	Tillsammans med trafikenheten välja en utvärderingsmodell som passar den aktuella upphandlingen
12. Ta fram ett diarienummer	Registrator	
13. Eventuell förhandling med fackliga organisationer	Myndighetschefen	Undersöka huruvida förhandling med facket ska genomföras.
14. Förfrågningsunderlaget godkänns	Myndighetschefen	Förvaltningen ska godkänna förfrågningsunderlaget innan annonsering.
15. Annonsera	Administrativa enheten	
16. Frågor och kompletteringar	Upphandlande enhet	Tillsammans med trafikenheten svara på inkomna frågor samt eventuellt komplettera förfrågningsunderlaget
17. Ta in anbud	Upphandlande enhet	Sker i elektroniskt upphandlingssystem.
18. Öppna anbud	Upphandlande enhet	Görs tidigast dagen efter sista anbudsdag.
19. Kvalificera leverantörer samt garantera upphandlingsformalia	Upphandlande enhet	
20. Utvärdera anbudet i förhållande till kravspecifikation	Upphandlande enhet	
21. Sammanställa anbudsutvärderingen	Upphandlande enhet	
22. Beslut om tilldelning och leverantör	Direktion alt. Myndighetschef	Beslut kan tas på delegation eller i upphandlingsnämnd och skickas till samtliga anbudsgivare
23. Svara på frågor från anbudsgivarna	Upphandlande enhet	Tillsammans med förvaltningen svara på eventuella frågor med anledning av utvärderingen.

24. Eventuell överprövning	Upphandlande enhet	Ansvara för processen vid överprövning samt övriga processer som rör upphandling.
25. Teckna avtal med antagna leverantörer	Myndighetschef	
26. Lägga in avtal i avtalsdatabasen	Controller	
27. Avropa eller beställa från ramavtalen	Myndigheten	
28. Utse avtalsansvarig	Myndighetschef	För samarbete under avtalstiden
29. Följa upp avtalet så att vi får det som avtalats	Trafikchef (trafik) Controller (övriga)	
30. Arkivera och diarieföra upphandlingsdokument	Registrator	Enligt arkivbestämmelserna och dokumenthanteringsplan

Upphandlingsprocessen

Upphandlingsprocessen är en noga styrd process som följer av vissa lagar och regler. En lyckad upphandling kräver noggranna förberedelser samt kunskap om lagar och regler, både av den upphandlande myndigheten och av anbudslämnaren. Det är viktigt att de olika stegen i processen görs i rätt ordning, så att ingen viktig del missas och därmed riskerar att agera i strid med de grundläggande principerna.

Förbereda

När ett behov konstaterats ska upphandling i första hand initieras av förvaltningen. Upphandlingsarbetet ska påbörjas i god tid innan det nya avtalet ska träda i kraft. En komplicerad upphandling kan ta drygt ett år att planera och genomföra, mindre komplicerade upphandlingar kan genomföras betydligt snabbare. Under planeringsfasen ska Kommunalförbundet ringa in sina behov och analysera hur den aktuella marknaden ser ut.

Genomföra

Utforma förfrågningsunderlag

Förfrågningsunderlaget styr upphandlingen och det är därför viktigt att underlaget är ordentligt genomarbetat. Vid en upphandling skriver Kommunalförbundet ned vilka behov som ska tillfredsställas. Utifrån dessa behov specificeras vilka varor, tjänster eller entreprenader som efterfrågas. Det begränsade utrymme till förhandling som finns vid de flesta typer av upphandlingar innebär att det ställs mycket höga krav på att förfrågningsunderlaget är tydligt, förutsägbart och tillräckligt omfattande. I förfrågningsunderlaget anges vad leverantörerna ska lämna anbud på och vilka krav Kommunalförbundet har på vad anbudsgivaren ska uppfylla. I detta steg ska man även beakta skyldigheten att, i vissa fall, förhandla förfrågningsunderlaget med de fackliga organisationerna i enlighet med MBL 11 §.

Fram till dess att förfrågningsunderlaget annonserats och gjorts tillgängligt för allmänheten råder det sekretess på materialet. Läs mer i stycket sekretess.

Krav i förfrågningsunderlaget

Kravspecifikationen, som är en del av förfrågningsunderlaget, ska utgå från Kommunalförbundets mål med upphandlingen. Skallkrav betyder att kravet är obligatoriskt. Utvärderingskrav innebär att det är en fördel om leverantören har detta med i anbudet men det är inget absolut krav. När underlaget är klart påbörjas upphandlingen genom annonsering.

Annonsera, frågor och svar

När förfrågningsunderlaget med kravspecifikationen är färdigställt och beslutat offentliggörs upphandlingen. Kommunalförbundet annonserar alltid sina upphandlingar via elektronisk kommunikationsmedel och den egna hemsidan.¹ Under anbudstiden finns möjlighet för anbudsgivaren att ställa frågor om och be om förtydliganden av förfrågningsunderlaget. Det finns också möjligheter att komplettera förfrågningsunderlaget under denna tid. Beroende på vilken typ av upphandling som genomförs varierar anbudstiden från cirka två veckor upp till flera månader. Med anbudstid avses tiden från annonsering till dess att anbudet senast ska vara inkomna till Kommunalförbundet. Ett för sent inkommet anbud får inte prövas.

Sekretess

Anbudet öppnas först efter anbudstidens utgång. Absolut sekretess råder därefter ända fram till att ett tilldelningsbeslut är fattat. Anbudshandlingar ska förvaras på betryggande sätt och information om antal anbud eller andra uppgifter får inte delges personer utanför den arbetsgrupp som handlägger upphandlingen.

En leverantör kan begära sekretess rörande vissa uppgifter i sitt anbud, om leverantören anser sig kunna lida skada om dessa uppgifter blir offentliga. Sekretessprövning ska alltid göras innan sådana uppgifter/anbud lämnas ut som offentlig handling. Sekretess kan aldrig garanteras gentemot de leverantörer som har begärt det. Kommunalförbundet prövar sekretessbegäran. Begärd sekretess kan komma att upphävas av en förvaltningsdomstol.

Utvärdering

Efter anbudsöppningen görs en kvalificering och en utvärdering. Under kvalificeringen granskas att anbudsgivaren fullgjort skyldigheter vad avser exempelvis skatter och avgifter. Detta sker i samarbete med Skatteverket.

Om ett anbud inte är komplett finns det två alternativ: anbudet förkastas eller en komplettering begärs in. Möjligheten till komplettering är begränsad. Begärs en komplettering är det viktigt att det inte medför någon särbehandling och därmed snedvridning av konkurrensen. Om alla kvalificeringskrav uppfylls går anbudet vidare för slutlig utvärdering, på det sätt som beskrivits i förfrågningsunderlaget.

Grunder för tilldelning av kontrakt

Förutom uppfyllande av de obligatoriska krav som ställs i förfrågningsunderlaget, ska kontrakt tilldelas den eller de anbudsgivare som antingen:

- Erbjuder det lägsta priset.
- Erbjuder det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet.

Lägsta pris

Om kvalitetskraven är exakt definierbara såväl som andra krav på varan eller tjänsten kan

¹ Upphandlande myndigheter måste använda sådana kommunikationssätt som är allmänt tillgängliga för leverantörer, det vill säga som inte förutsätter specifik programvara eller liknande som inte alla leverantörer kan få tillgång till.

anbudspriset ensamt bli utslagsgivande. Denna upphandlingsmodell är transparent och enkel att förstå och innehåller endast skallkrav. Modellen lämpar sig bäst vid köp av enklare eller mer standardiserade varor eftersom inga kvalitetsaspekter utöver de som angivits i förfrågningsunderlaget kan beaktas.

Ekonomiskt mest fördelaktiga

När det inte är möjligt eller lämpligt att följa principen med lägsta pris för kontraktstilldelning kan förutom priset andra utvärderingskriterier anges, så kallade utvärderingskrav. Dessa kan till exempel vara funktion, leveranstid, driftkostnader och miljö. Utvärderingskriterierna ska alltid viktas. Priset bör inte viktas till nivåer lägre än 50 procent såvida det inte finns särskilda skäl.

Utvärderingsmodellen ska beskrivas i förfrågningsunderlaget på ett sådant sätt att en anbudsgivare förstår hur utvärderingen kommer att gå till.

Uppföljning

Alla resenärer ska få den kvalitet som Kommunalförbundet beställt och betalat med skattepengar. De avtal som Kommunalförbundet tecknar ska följas upp i syfte att:

- förebygga ekonomiska oegentligheter och säkra att de offentliga medlen används kostnadseffektivt
- säkerställa att verksamheten drivs enligt de mål, lagar, förordningar, föreskrifter och krav som är gällande för varje avtal

Vid upphandlingar som omsluter betydande värden ska det alltid upprättas en uppföljningsplan.

Kommunalförbundet ska arbeta metodiskt för att säkra möjligheten att följa upp på det sätt som bäst lämpar sig för det aktuella avtalet. För att skapa förutsättningar för detta ska Kommunalförbundets verksamhet använda ändamålsenliga system för beställning och uppföljning. Utöver detta ska redovisning ske på så sätt att uppgifterna är transparenta över tid.

Kontroll och uppföljning av ställda krav kan även ske genom skriftliga frågor till leverantören, granskning av leverantörens egenkontroll, revision hos leverantören av oberoende part eller genom besök på plats hos leverantören.

Ansvar, tillvägagångssätt och möjlighet till insyn i verksamheten ska tydligt framgå i upphandlat avtal. Förvaltningen ansvarar för uppföljning av att leverantören levererar enligt avtal.

Upphandlingsformer

Det finns olika upphandlingsformer och vilken form som ska användas beror bland annat på vilket värde som varan eller tjänsten har. Förenklad upphandling och urvalsupphandling används för upphandlingar där det totala värdet understiger tröskelvärden enligt tabellen under rubriken *Tröskelvärden*. Förenklad upphandling och urvalsupphandling är inte styrd av EU-direktiv utan av svensk lag (LOU kap. 15) och ska annonseras i allmänt tillgänglig nationell databas.

Lagen om upphandling inom försörjningssektorerna (LUF) är tillämpbar för transporter och gäller som styrning för upphandling av linjelagd kollektivtrafik vid kommunalförbundet.

Vid upphandling som överstiger tröskelvärdena tillämpas upphandlingsformerna öppen upphandling, selektiv upphandling samt konkurrenspräglad dialog. Det finns även möjlighet till förhandlad upphandling men då krävs särskilda skäl.

Tröskelvärden

Ovan nämnda upphandlingsformer används beroende på om upphandlingens värde över- eller understiger tröskelvärdena. En upphandlande myndighet måste därför beräkna det totala värdet under avtalsperioden för varje upphandling för att se vilka regler som gäller.

Tröskelvärdena revideras vartannat år och det aktuella värdena finner man på Konkurrensverkets hemsida (<http://www.konkurrensverket.se>).

Direktupphandling

Direktupphandling kan göras av enstaka varor och tjänster om ramavtal saknas. Med direktupphandling menas att anbud begärs in direkt och inte behöver annonseras. För att öka konkurrensen ska möjligheten att annonsera direktupphandlingen på Kommunalförbudets hemsida alltid beaktas. Direktupphandling får endast genomföras om upphandlingens värde understiger gränsen för direktupphandling och en upphandling får inte delas upp i syfte att komma under beloppsgränsen för direktupphandling. En otillåten direktupphandling kan leda till att Kommunalförbundet får betala upphandlingsskadeavgift och att ingångna avtal kan ogiltigförklaras av domstol.

Synnerliga skäl

Direktupphandlingar på grund av synnerliga skäl gäller akuta ärenden där en normal konkurrenssituation inte kan skapas på grund av tidsbrist. Tidsbrist på grund av dålig planering eller annan orsak som Kommunalförbundet själv kunnat råda över är inte grund för att kunna åberopa synnerliga skäl. Direktupphandling med hänvisning till synnerliga skäl ska ske restriktivt. Beslut om synnerliga skäl föreligger fattas av Myndighetschef.

Hållbar upphandling

För att främja hållbarhetsperspektiv vid upphandling och inköp ska ekonomiska, sociala och ekologiska hänsyn vara centrala och kopplas till kommunernas mål som formulerats i övergripande strategier, budget och andra styrande dokument. Livscykelperspektivet ska vara grundläggande vid beräkning av kostnadseffektivitet. Vid upphandlingar där inneboende konflikter mellan olika hållbarhetsaspekter finns, ska dessa synliggöras och bedömas.

Ekologisk hållbarhet

Kommunalförbundet ska genom miljöanpassad upphandling bidra till att skydda miljön och främja en hållbar utveckling. Miljöanpassad upphandling ska leda till att användningen av miljöanpassade produkter ökar och att kommunerna når satta miljö- och klimatmål samt att teknik och nya innovationer utvecklas. Vilken typ av miljökrav som ska ställas vid en

upphandling beror på vilka mål och behov kommunerna har, hur marknaden ser ut och vilken typ av vara, tjänst eller entreprenad som ska upphandlas.

För att arbeta effektivt med miljöanpassad upphandling krävs att en prioritering görs, så att långtgående miljökrav i första hand ställs på de produkt- och tjänsteområden och som har stor miljöpåverkan och/eller upphandlas i stor omfattning. Det är också viktigt att de miljökrav som utformas är relevanta och kopplade till föremålet för upphandlingen.

De krav som ställs ska gå att verifiera och/eller kontrollera. Redan under behovs- och marknadsanalysen, samt när förfrågningsunderlaget arbetas fram, undersöks vilka verifikationer, certifieringar, rapporteringssystem och annan dokumentation som finns tillgängliga.

Vid vissa typer av upphandlingar kan det vara lämpligt att ta miljöhänsyn genom att ställa krav som måste uppfyllas för att anbudet ska kunna antas. I andra fall kan det vara mer lämpligt att använda kriterier som ingår i utvärderingen av vilka anbud som är de ekonomiskt mest fördelaktiga. Utvärderingskriterier kan användas för faktorer som har en direkt ekonomisk fördel (t.ex. kostnader för underhåll, energiförbrukning och avfallshantering) men även för faktorer som inte direkt går att kostnadsberäkna (t.ex. utsläpp, klimatpåverkan och hälsoskydd). I förfrågningsunderlaget ska samtliga krav och utvärderingskriterier vara tydligt formulerade.

Mer information om miljöhänsyn vid upphandling och exempel på kriterier finns på Miljöstyrningsrådets hemsida www.msrf.se

Social hållbarhet

För att motverka att Kommunalförbundet upphandlar varor som produceras under förhållanden som bryter mot FN-organet ILO:s kärnkonventioner, artikel 32 i FN:s Barnkonvention eller andra konventioner som är relevanta för upphandlingen ska etiska hänsyn beaktas redan i behovs- och marknadsanalysen av en upphandling. Det är i dessa faser som det finns störst utrymme att undersöka om det finns ett behov av att ställa etiska krav och att analysera sådana behov som senare i upphandlingsprocessen kan innebära ökade kostnader och eventuellt förlängda tidsramar för upphandlingen.

Om det vid marknadsanalysen framkommer att det finns en risk för brott mot de mänskliga rättigheterna ska etiska krav alltid ställas. Kraven kan utformas så att de antingen ska vara uppfyllda då anbudet lämnas eller utformas som villkor som antagen leverantör ska uppfylla vid avtalsstart eller inom en viss tid därefter. För att säkerställa att leverantören uppfyller de krav som ställts ska även villkor som möjliggör revision på plats hos leverantör och underleverantör formuleras. Detta är av särskild vikt om det inom branschen saknas certifikatsystem eller liknande som styrker att kraven uppfylls.

Vägledning för arbete med etisk hänsyn och exempel på kriterier har tagits fram av Miljöstyrningsrådets CSR-kompass: www.csrkompassen.se.

I de upphandlingar där det är lämpligt kan det ställas krav på att den leverantör som vinner upphandlingen ska ta emot praktikanter eller anställa långtidsarbetslösa. Upphandlingar som kan bli aktuella för dessa krav är till exempel trädgårdsentreprenader eller städtjänster.

Ickediskriminering

Vid upphandling av varor, tjänster och entreprenader ska krav ställas på att leverantören följer gällande diskrimineringslag. Leverantören ska ha samma ansvar för att säkerställa och främja jämställdhet i sitt uppdrag som om Kommunalförbundet själva hade utfört tjänsten.

Tillgänglighet

Vid upphandling där lokaler eller offentliga miljöer utgör en del av föremålet för upphandlingen ska tillgänglighetsaspekter för personer med särskilda behov tas i beaktande. Tillgänglighet är även viktigt att beakta vid upphandling av verksamhetssystem och webbverktyg.

Kollektivavtal, meddelarfrihet och allmänhetens insyn

Vid tjänste- och entreprenadupphandlingar samt upphandlingar av varor ska Kommunalförbundet ställa sådana krav att entreprenören vid varje tidpunkt bedriver sin verksamhet så att den inte innebär åsidosättande av lag eller annat som strider mot vad som är allmänt godtagat inom aktuellt kollektivavtalsområde.

Vid upphandling av tjänsteentreprenader ska villkor upprättas så att anställda hos leverantör omfattas av motsvarande meddelarfrihet som gäller för anställda i Kommunalförbundet. Leverantören ska också tillförsäkra att allmänheten har insyn i verksamheten i enlighet med gällande lagstiftning. Villkor om meddelarfrihet och allmänhetens insyn kan även ställas i andra upphandlingar.

Sociala hänsyn och social ekonomi

Att upphandla med sociala hänsyn innebär att utvärderingskriterier och särskilda avtalsvillkor i förfrågningsunderlaget utformas så att utförandet av de upphandlade tjänsterna verkar i riktning mot vissa sociala mål, exempelvis ökad sysselsättning eller minskat utanförskap. Detta kan underlätta för den sociala ekonomin som generellt har mindre kunskaper och resurser att lämna anbud och hävda sig i anbudsutvärderingen. Exempel på faktorer som kan tillmätas betydelse:

Ekonomisk hållbarhet

Kommunalförbundets skattepengar används på ett effektivt sätt. För att underlätta och uppmuntra fler anbudslämnare bland annat från små- och medelstora företag och den sociala ekonomin kan följande överväganden göras:

Upphandlingen kan delas upp i flera anbudsområden. Uppdelningen kan exempelvis göras geografiskt eller på produktnivå. Den politiska viljeinriktningen som finns kan redovisas i förfrågningsunderlaget.

En lång anbudstid underlättar för mindre företag och den sociala ekonomin, eftersom de ofta inte har samma kunskap och samma resurser att klara ett snabbt svar. Faktureringsvillkoren kan utformas så att det möjliggör start utan ett stort eget kapital.

Livscykelkostnader

Vid upphandlingar av varor som medför kostnader för energianvändning, drift och underhåll ska utvärderingen grundas på livscykelkostnader, LCC. LCC kan vara en lämplig utvärderingsmetod även vid andra typer av upphandlingar. Vid tillämpande av LCC tas hänsyn till kostnaden för en produkt eller en anläggning under hela dess livslängd och utifrån

en LCC-kalkyl kan det totalekonomiskt mest fördelaktiga alternativet räknas fram. Förutom att de totala kostnaderna vid investeringar blir så låga som möjligt medför utvärderingsmetoden i de flesta fall även lägre energianvändning och mindre påverkan på miljön. När livscykelkostnader används för utvärdering ska det i förfrågningsunderlaget tydligt framgå vilka parametrar som kommer att ingå i kalkylen samt vilken dokumentation och vilka mätmetoder som ska tillämpas.

Inköp och ramavtal

I första hand Kommunalförbundets ramavtal användas vid inköp. Ramavtal finns tecknade för standardvaror/förbrukningsvaror och vanligt förekommande tjänster.

Ramavtal är en typ av avtal som upphandlas i syfte att kunna köpa en viss typ av vara eller tjänst under avtalstiden, exempelvis kontorsmaterial, kläder, livsmedel, vård av unga eller företagshälsovårdstjänster, utan att genomföra en upphandling inför varje köp. Efterhand som behoven uppstår i organisationen, kan successiva avrop göras. Ramavtal är särskilt lämpliga när det är svårt att på förhand ange exakt hur stora behoven kommer att vara och när Kommunalförbundet inte vill förbinda sig att avropa fastställda volymer.

Ramavtal kan slutas med flera leverantörer i en avropsordning om det område som ramavtalet avser inte kan tillgodoses av endast en leverantör. Det är då viktigt att avrop sker i enlighet med de förutsättningar som anges i avtalet. Ska ett avrop göras är det viktigt att den som gör avropet har kännedom om villkoren i avtalet som ska användas innan beställningen görs.

De allra flesta ramavtal är utformade så Kommunalförbundet kan beställa den aktuella varan eller tjänsten direkt från leverantören. I vissa fall finns flera leverantörer antagna på ett avtalsområde och då ska antingen den rangordning som finns följas eller så ska en andra konkurrensutsättning genomföras. Vid en andra konkurrensutsättning ska som huvudregel samtliga avtalade leverantörer tillfrågas och ges möjligheten att komma in med ett anbud. Ramavtalsleverantörer som är upphandlade av Kommunalförbundet uppfyller krav på bland annat kvalitet, miljö och sortiment.

Vissa ramavtal som kommunerna är bundna av har tecknats av andra organisationer som till exempel Kammarkollegiet eller SKL Kommentus Inköpscentral (SKI).

Beställning och leverans

Beställningar görs enligt de beställningsrutiner som framgår under respektive avtal i avtalskatalogen. Köp som beställs muntligen bör kompletteras med en skriftlig order, alternativt att egna noteringar görs för att ha ett stöd vid eventuella problem när varan eller tjänsten levererats. Var noggrann med att begära ett beställningserkännande före leveransen påbörjas, för att säkerställa att beställningen uppfattats rätt.

När transportören levererar varan ska godset gås igenom. Stäm av att antal kollin som anges i fraktsedeln motsvarar det faktiskt levererade antalet. Gör anmärkningar på fraktsedeln om något kolli har synbara skador, för att säkerställa att transportören får ta ansvar för eventuellt skadade varor. Packa därefter upp varorna och stäm av med beställningen så snart som möjligt, senast några dagar efter leveransen har gjorts. Kontrollera även teknisk apparatur och andra varor som inte så tydligt visar brister på utsidan. Reklamationer ska göras omgående.

Beställs en tjänst ska den formuleras innan uppdraget påbörjas och bekräftas av leverantören. Notera bland annat omfattning, startdatum, slutdatum, överlämnande av produkt såsom dokumentation, hur utförandet ska vara genomfört, exempelvis godkänd besiktning, för att den ska anses vara levererad innan faktura får skickas. I vissa fall kan köp behöva göras i butik, via telefon, via webb eller liknande. Dessa köp ska i första hand göras med Kommunalförbundets inköpskort.

Muta

Reglerna för givande och tagande av muta regleras i brottsbalken och syftar bland annat till att värna om allmänhetens förtroende för Kommunalförbundet (även Din Turs varumärke) verksamhet och främja sund konkurrens i samhället samt objektiv tjänsteutövning.

Mutbrott begås när en arbets- eller uppdragstagare tar emot mutor, begär eller inte tackar nej till en otillbörlig förmån i syfte att låta sig påverkas till att på ett eller annat sätt gynna den som lämnar den otillbörliga förmånen.

För att belöningen, förmånen eller gåvan ska anses som muta ska den vara otillbörlig. Någon definition om vad som är otillbörligt finns inte i lagtexten. Vad som är otillbörligt bestäms därför efter en samlad bedömning av alla omständigheter som har betydelse i det enskilda fallet. Generellt sett är det allvarligare att försöka påverka dem som är verksamma i offentlig sektor. Det anses vara mutbrott även om mottagaren kan påvisa att han inte låtit sig påverkas av förmånen.

Frågor som man bör ställa sig när man erbjuds en förmån är

- Hur stark är kopplingen mellan förmånen och min tjänsteutövning?
- Hur är förmånen beskaffad och vad är den värd?
- Hur är partsförhållandena, särskilt tjänsteställningen hos den som tar emot förmånen?

Extra känsligt är det om det finns ett samband till ett upphandlingsförfarande, vid inköpssituationer samt när olika former av tillstånd ska delas ut samt när myndighetsbeslut ska fattas.

Den som godtar en inbjudan till en mässresa eller liknande bör ställa sig frågan om resan är till nytta för tjänsteutövningen. Institutet mot mutor rekommenderar att arbetsgivaren, framförallt inom offentlig sektor, står för resor och uppehålle. Det händer att mottagaren och givaren åberopar att de är personliga vänner, men detta godtas sällan av domstolen. Tvärtom kan ett vänskapsförhållande anses vara ett så kallat delikatessjäv som innebär att parterna bör undvika relationer i tjänsten.

Handläggare
Yvonne Öberg

Datum
2019-03-11

Diariens
17/00590

Riktlinjer och instruktioner kring inköpsrutiner, direktupphandling och upphandling enligt LOU samt LUF

Hur internkontrollen har genomförts

Denna internkontroll har granskats:

- Att riktlinjer och instruktioner finns tillgängliga för organisationen
- Att dokumentation upprättas vid direktupphandling och upphandling

Granskningen har genomförts genom möte med trafikchef Erik Hedlund, som redogjort för tillvägagångssätt samt hur processen ser ut vid upphandling enligt LOU samt LUF. Granskning har även skett av tillvägagångssätt vid direktupphandling samt praxis kring inköpsrutiner.

Bakgrund

Myndigheten omfattas av lag 2016.1145 om offentlig upphandling samt lag 2016.1146 om upphandling inom försörjningssektorerna.

Inköp och upphandling

Under året har en översyn skett av riktlinjer för upphandling och ett utkast för beslut att implementera tagits fram – se bilaga **Riktlinjer för upphandling RKM Västernorrland**. Under året har myndigheten börjat arbeta efter de riktlinjer som beskrivs i utkastet.

Sammanfattande bedömning

Frågeställningar

1. **Finns riktlinjer och instruktioner för upphandling tillgängliga för organisationen?**
Nej, i nuläget hänvisad till policy för Upphandling antagen 2016-05-18 av förbundsdirektionen på myndighetens extranät samt lagtext och rekommendationer via Upphandlingsmyndighetens och Konkurrensverkets hemsidor. När Riktlinjer för

TJÄNSTESKRIVELSEInternkontroll 2018
Bilaga 2

upphandling RKM Västernorrland är antagen, publiceras den på myndighetens Extranät och blir då tillgänglig för all personal

2. **Finns dokumentation upprättad vid direktupphandling och upphandling enligt LOU?**
Policy för Upphandling är beslutad 2016-05-18 av förbundsdirektionen och återfinns på myndighetens extranät. Anvisning för dokumentation är inte upprättad, men ska följa Riktlinjer för upphandling RKM Västernorrland.
Beslut föreligger att 2019 utföra internkontroll på kommunalförbundets riktlinjer och instruktioner kring inköpsrutiner vid direktupphandling under gränsvärdet 586 907 kr (LOU 2018)

Underbilaga 1) Utkast Riktlinjer för upphandling RKM Västernorrland

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

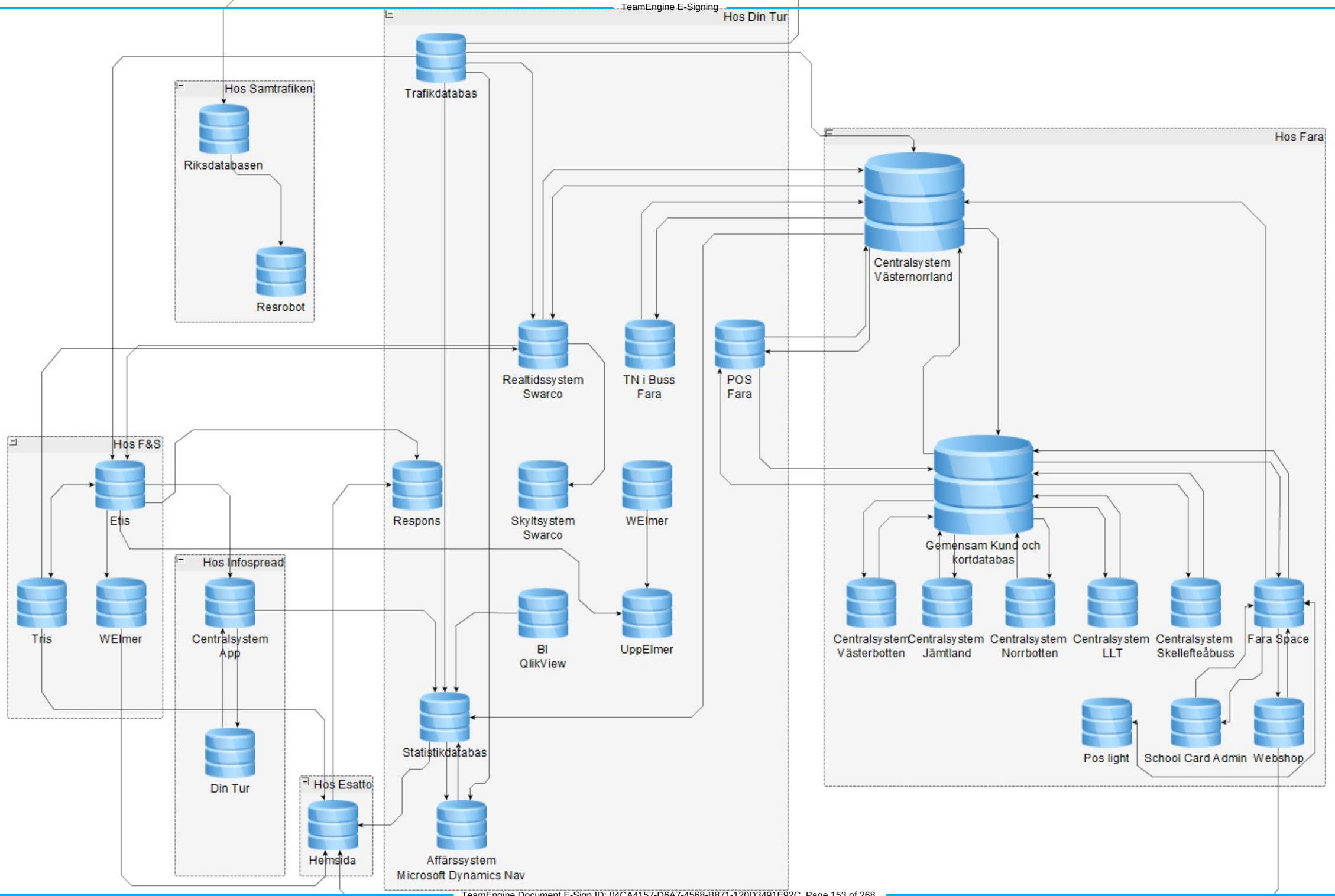
Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se



Datum
2015-08-24**Diariennr**
15/00174**Handläggare**Hans Fäldin
070-190 38 80

Policy Internkontroll

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna förslaget till policy för internkontroll.

Bakgrund

Enligt kommunallagen är varje kommun skyldig att se till att den interna kontrollen är tillräcklig samt att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt.

I revisionsrapport *Granskning av ansvarsutövande och intern kontroll år 2014* uttryckte revisorerna kritik i en samlad bedömning att direktionen inte har varit tillräckligt aktiv i sin styrning och ledning, att det finns skäl att vara kritisk till hur förbundsdirektionen utövar sin uppsikt samt att den interna kontrollen har varit otillräcklig.

Förbundsdirektionen beslutade i juni 2015 (Dir 46-15) att uppdra till myndighetschefen att göra en översyn av internkontrollplanen samt att återkomma till förbundsdirektionen med redovisning av internkontrollplanen vid nästa direktionssammanträde.

Myndighetens bedömning

Vid översyn finner myndigheten behov av att omarbета internkontrollplanen till en policy för internkontroll som tydliggör förbundsdirektionens mål med internkontroll samt ansvarsfördelningen mellan förbundsdirektionen och myndighetschefen. Av policyn bör också framgå förbundsdirektionen styrningar för hur interna kontrollen ska utföras och återredovisas samt hur policyn bör utvecklas och förändras.

Camilla Fahlander
MyndighetschefExpedieras till:
Förtroendevalda revisorer**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län****Postadress:**
Box 114
872 23 Kramfors**Besöksadress:**
Viktoriagatan 16**Telefon:** 0612-841 00
Fax: 0612-841 11**Org. nr:**
222000-2923**Webb/e-post:**
registrator@dintur.se
www.dintur.se

Policy**DIN TUR**
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län**Datum**
2015-08-26**Diarienummer**
15/00174

Policy internkontroll fastställd av: <i>Förbundsdirectionen Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län</i>	Dokument: <i>Policy Internkontroll</i>
Behandlad vid: <i>Förbundsdirectionens sammanträde 2015-09-30</i>	Ersätter dokument: <i>Internkontrollplan (2013-04-26)</i>

Policy Internkontroll

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län**Postadress:**
Box 114
872 23 Kramfors**Besöksadress:**
Viktoriagatan 16**Telefon:** 0612-841 00
Fax: 0612-841 11**Org. nr:**
222000-2923**Webb/e-post:**
registrator@dintur.se
www.dintur.se

Policy



Innehåll

Policy för internkontroll.....	3
INTERNKONTROLL.....	3
Övergripande mål med intern kontroll.....	3
Vad är intern kontroll?.....	3
Ansvar för internkontroll	4
Styrningen och kontrollen ska vara betryggande	4
Styrningen och kontrollen ska löpande förbättras	5
Styrningen och kontrollen ska vara ändamålsenlig	5
Verksamheten ska vara effektiv, laglig och ekonomisk.....	5
Styrdokument för intern kontroll	6
Årscykel för internkontroll.....	6
Internkontrollplan.....	6
Riskanalys.....	7
Genomförandet av en väsentlighets- och riskbedömning	7
Återredovisning av internkontrollpunkt	7

Policy

Policy för internkontroll

Policy för internkontroll fastställs av förbundsdirektionen.

Policyn för internkontroll anger bakgrund och syftet med den interna kontrollen, samt ansvarsfördelningen mellan förbundsdirektion och myndighetschef.

Policyn anger förbundsdirektionens styrningar för hur den interna kontrollen ska utföras.

Policyn för internkontrollplan bör utvecklas och förändras i takt med att verksamhets- och ekonomistyrning förändras.

Policyn ska ligga till grund för Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns internkontrollarbete (nedan benämnd myndigheten)..

INTERNKONTROLL

Övergripande mål med intern kontroll

Intern kontroll har som mål att ledningen för myndigheten ska säkerställa de verksamhetsmässiga och ekonomiska mål, som förbundsdirektionen fastställt.

Internkontrollen omfattar såväl de politiska som de verksamhetssystem och rutiner som används för att styra myndighetens verksamhet och ekonomi.

Vad är intern kontroll?

Av kommunallagens 3. kapitel 21 § framgår att :

Om inget annat sägs eller följer av bestämmelserna om kommuner och landsting i denna lag, gäller dessa i tillämpliga delar även för kommunalförbund. Lag (1997:550).

Av kommunallagens 6. kapitel framgår att

Nämndernas ansvar för verksamheten

7 § Nämnderna skall var och en inom sitt område se till att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige har bestämt samt de föreskrifter som gäller för verksamheten.

De skall också se till att den interna kontrollen är tillräcklig samt att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt.

Policy

I myndighetsförordningen (2007:515) som gäller för förvaltningsmyndigheter under regeringen, anges följande om intern kontroll

Myndighetens ledning ska säkerställa att det vid myndigheten finns en intern styrning och kontroll som fungerar på ett betryggande sätt

Ekonomistyrningsverket har utformat en handledning för ansvaret för intern styrning och kontroll (ESV 2012:46) vilken till delar återges nedan. Handledningen kan läsas av alla myndigheter som stöd för sin utformning av den interna kontrollen.

Ansvar för internkontroll

Kommunallagen anger kortfattat lagstiftarens avsikt för intern kontroll, utan att särskilt beröra kommunalförbund med förbundsdirection. Tolkningen av kommunallagens intention är att förbundsdirectionen ansvarar för att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som förbundsdirectionen själva har bestämt samt de föreskrifter som gäller för kommunalförbundet. Förbundsdirectionen ska också se till att den interna kontrollen är tillräcklig samt att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt. Det är förbundsdirectionen som har ansvaret för det finns direktiv för hur intern kontroll ska utföras och som fastställer vilka internkontrollpunkter som ska granskas varje verksamhetsår.

Det är myndighetschefen som på förbundsdirectionens uppdrag verkställer beslut och vidtar åtgärder för att säkerställa att den interna styrningen och kontrollen är betryggande. Riskanalys, kontrollåtgärder och uppföljning är löpande verksamhet, som myndighetschefen ansvarar för.

När förbundsdirectionen har fattat sina beslut är det myndighetschefen som ska verkställa dem. Myndighetschefen delegerar uppgifter enligt den ansvarsfördelning som finns inom myndigheten för att verkställa besluten, men det är fortfarande myndighetschefen som är ansvarig inför förbundsdirectionen.

Styrningen och kontrollen ska vara betryggande

Den interna styrningen och kontrollen ska med rimlig säkerhet säkerställa att myndigheten fullgör sina uppgifter, når sina mål och hanterar sina uppdrag. Förutsättningar för en betryggande intern styrning och kontroll ges i en organisation där beslutanderätt och arbetsfördelning är delegerad inom verksamheten, och där det finns tydliga regler och rutiner för verksamheten. Med de förutsättningarna kan förbundsdirectionen förlita sig på att det system som finns för att planera, genomföra och följa upp verksamheten ger en rättvisande och tillförlitlig bild.

Policy

Styrningen och kontrollen ska löpande förbättras

Förbundsdirektionen har ansvar för att arbetet med den interna styrningen och kontrollen ständigt utvecklas. I detta förbättringsarbete behöver förbundsdirektionen ta hänsyn till sin specifika verksamhets karaktär. Detta påverkar både vilka risker ledningen kan acceptera och hur arbetet med intern styrning och kontroll utformas.

Styrningen och kontrollen ska vara ändamålsenlig

Intern styrning och kontroll är en naturlig del av verksamhetsstyrningen. Intern styrning och kontroll påverkar utformningen av myndighetens organisation genom hur arbetet är fördelat inom myndigheten, hur ansvar och befogenheter delegeras samt hur ärenden handläggs.

En ändamålsenlig intern styrning och kontroll ger förutsättningar för att verksamheten drivs på ett effektivt sätt och att uppsatta mål nås med önskat resultat. Inom ekonomiadministrationen kan brister och ofullständigheter i redovisningen, ekonomiska rapporter och beslutsunderlag motverkas. Med en god intern styrning och kontroll kan misstag förebyggas och oegentligheter upptäckas.

Verksamheten ska vara effektiv, laglig och ekonomisk

Innebörden att verksamheten bedrivs effektivt är att den ofta eller snabbt når sitt resultat ändamålsenligt och resurssnålt. Effektivitet är att göra på rätt sätt, i rätt tid till rätt antal och med rätt kvalitet. Att hushålla väl innebär att ärenden ska handläggas så resurseffektivt som möjligt.

Att verksamheten följer gällande rätt är ett annat uttryck för regeringsformens bestämmelse om att den offentliga makten utövas under lagarna. Av förvaltningslagen framgår att säkerheten inte ska eftersättas. Det innebär att rättssäkerhet är överordnat styrning.

Intern kontroll ska utföras inom alla delar av organisationen. Den kan ses som en del av systemet för styrning och ledning.

Intern kontroll och styrning kan ge ett svar på frågorna:

Vet vi vart är vi på väg?

Hur vet vi att vi är på väg dit?

Vilka hinder finns för att komma dit?

Vilka förändringar måste vi vidta för att nå dit vi vill?

Internkontroll är en metod för att säkerställa att myndighetens färdriktning är den rätta och att tempot i rörelsen innebär att uppsatta mål nås på utsatt tid.

Policy

Styrdokument för intern kontroll

För förbundsdirektionens ledning och styrning av intern kontroll ska det finnas en policy för intern kontroll.

För varje års internkontroll ska förbundsdirektionen besluta om en internkontrollplan innehållande internkontrollpunkter.

Efter genomförd internkontroll ska myndigheten utarbeta en rapport till förbundsdirektionen som redovisar resultatet.

Årscykel för internkontroll

Händelse	Tidpunkt
Översyn av policy för internkontroll	Tidig höst, vid behov
Fastställande av internkontrollplan för nästkommande år	Sista förbundsdirektionsmötet för året
Tidpunkt för genomförande av internkontroll	1 januari-31 december
Redovisning av förgående års internkontroll	Före halvårsskiftet året efter kontrollåret

Internkontrollplan

Inför varje år ska förbundsdirektionen fastställa vilken internkontroll som ska genomföras nästkommande år.

Vid utformande av internkontrollpunkter ska en riskanalys genomföras och ligga till grund för valet av kontrollpunkter. Antalet kontrollpunkter kan variera mellan åren. En kontrollpunkt kan återkomma flera år i rad om riskanalysen resulterar i det.

Antalet kontrollpunkter per år bör vara hanterbart så att kontrollen kan göras med rimlig arbetsinsats och resursåtgång.

Policy

Risakanalys

Som metod att identifiera de internkontrollpunkter som är mest angelägna att utvärdera ska en riskanalys genomföras.

Genomförandet av en väsentlighets- och riskbedömning

1. Kartlägg vilka risker som finns.
2. Bedöm konsekvensen av att risken inträffar, indelat i fyra (1-4) steg.
3. Bedöm sannolikheten att risken ska inträffa, indelat i fyra (1-4) steg.
4. Multiplicera bedömd konsekvensfaktor med bedömd sannolikhetsfaktor.
5. De risker som får högst summa efter steg fyra (4) väljs för att ingå i internkontrollpunkterna.

Konsekvens ↓				
4 – Allvarlig	4	8	12	16
3 – Kännbar	3	6	9	12
2 - Lindrig	2	4	6	8
1 - Försumbar	1	2	3	4
Sannolikhet ⇒	1 - Osannolik	2 – Mindre sannolik	3 – Möjlig	4- Sannolik

Konsekvens om händelse sker

- 4: Medför stora negativa konsekvenser om det inträffar
 3: Medför kännbara konsekvenser om det inträffar
 2: Medför lindriga konsekvenser om det inträffar
 1: Medför försumbara konsekvenser om det inträffar

Sannolikhet att händelsen kan ske

- 4: Det är mycket sannolikt att händelsen kan inträffa
 3: Det finns en viss risk att händelsen kan inträffa
 2: Det är mindre sannolikt att händelsen kan inträffa
 1: Det är osannolikt att händelsen kan inträffa

Återredovisning av internkontrollpunkt

Återredovisning av internkontrollpunkter till förbundsdirectionen ska ske före halvårsskiftet året efter granskningen. I återredovisning ska minst framgå:

- Vilken kontrollpunkt som avses.
- Vem eller vilka som har medverkat i kontrollarbetet.
- Vilka frågeställningar som kontrollen utgått från vid granskningen.
- Sammanfattande bedömning av kontrollpunktens status.
- Eventuella förslag på förändringar med anledning av gjord internkontroll.

/.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriegatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

Datum

2019-03-15

Diariennr

18/00362

Långtidsplan 2020-2022

Fastställd av förbundsdirectionen 2019-03-22

Innehåll:

1. Inledning.....	3
2. Kommunalförbundets planeringsprocess.....	4
3. Övergripande mål och delmål för kollektivtrafiken.....	5
3.1 Resenär: Kollektivtrafiken är attraktiv och modern och utgår ifrån resenärens behov.....	8
3.2 Hållbarhet: Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle	12
3.3 Tillväxt: Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner	15
3.4 Medarbetarna: Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång	18
4. Ekonomi.....	20
4.1 Indexuppräknningar	20
4.2 Budgetförutsättningar/antaganden	20
4.3 Fördelning av medlemsbidrag	20
4.4 Kostnader för åtgärder	21
4.5 Fördelning av medlemsbidrag efter behovsframställan	23
4.6 Fördelning av medlemmarnas nettokostnad efter behovsframställan	23
4.7 Resultatbudget	24
BILAGOR	25
A. Omvärldsfaktorer	25
B. Planeringsprocess för Långtidsplan 2020-2022	31
C. Sammanställning behovsframställan	32

1. Inledning

Att investera i kollektivtrafik är att investera i samhällsnytta. Kollektivtrafiken gör samhället tillgängligt genom de möjligheter den ger människor att resa på ett hållbart sätt till och från arbete, utbildning, fritidsaktiviteter och service. En väl fungerande kollektivtrafik vidgar arbetsmarknadsregioner och gör det lättare för företag och organisationer att rekrytera.

Den lag som kom 2010 innebär en regionalisering av kollektivtrafiken. Det grundläggande styrdokumentet för landets kollektivtrafikmyndigheter är de politiskt beslutade regionala trafikförsörjningsprogrammen. I juni 2018 antogs ett nytt trafikförsörjningsprogram för Västernorrland. Programmet innehåller vision och mål för länets kollektivtrafik. Kollektivtrafiken i Västernorrland ska utgå från resenärens behov och bidra till ett hållbart och inkluderande samhälle med starka arbetsmarknadsregioner. För att lyckas med det arbetet krävs att kompetenta och engagerade medarbetare får rätt förutsättningar att verka.

De övergripande målen om resenärer, hållbarhet, tillväxt och medarbetare är nedbrutna i delmål. För att konkretisera trafikförsörjningsprogrammet bryts det ner i treåriga långtidsplaner. Detta dokument utgör remissversionen för Långtidsplan 2020-2022.

Att planera insatser för att realisera de politiska målen i trafikförsörjningsprogrammet är en omfattande process där kommunalförbundets alla medlemmar medverkar. Arbetet inleds med en behovsframställan och avslutas med att förbundsdirektionen fastställer budget. Kostnaderna för kollektivtrafiken fördelas enligt en finansieringsmodell som i huvudsak innebär att kommunerna finansierar inomkommunal busstrafik och Region Västernorrland finansierar tågtrafik, busstrafik mellan kommuncentra och förvaltningskostnader.

I behovsframställan tydliggör Region Västernorrland att nya behov främst måste tillgodoses genom effektiviseringar och omdisponeringar. I regionplanen för 2019-2021 är den beslutade uppräknings 2,8 procent. Då den årliga uppräknings för indexkostnaden i trafikavtalen bedöms till 3 procent och uppräknings för särskild persontrafik till 4,3 procent innebär en uppräkning på 2,8 procent att åtgärder, investeringar och trafik måste prioriteras inför kommande år.

Utifrån genomförd linjenätsanalys, resvaneundersökning och tillgänglighetsanalys inom ramen för det gemensamma projektet Koll2020 genomförs en rad åtgärder för att öka kvalitet och resurseffektivitet i länets kollektivtrafik. Arbetet utgår från definitionerna i trafikförsörjningsprogrammet avseende prioriterade stråk och trafikområden.

Kramfors 14 mars 2019

Per Wahlberg
Ordförande

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten Västernorrlands län

2. Kommunalförbundets planeringsprocess

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

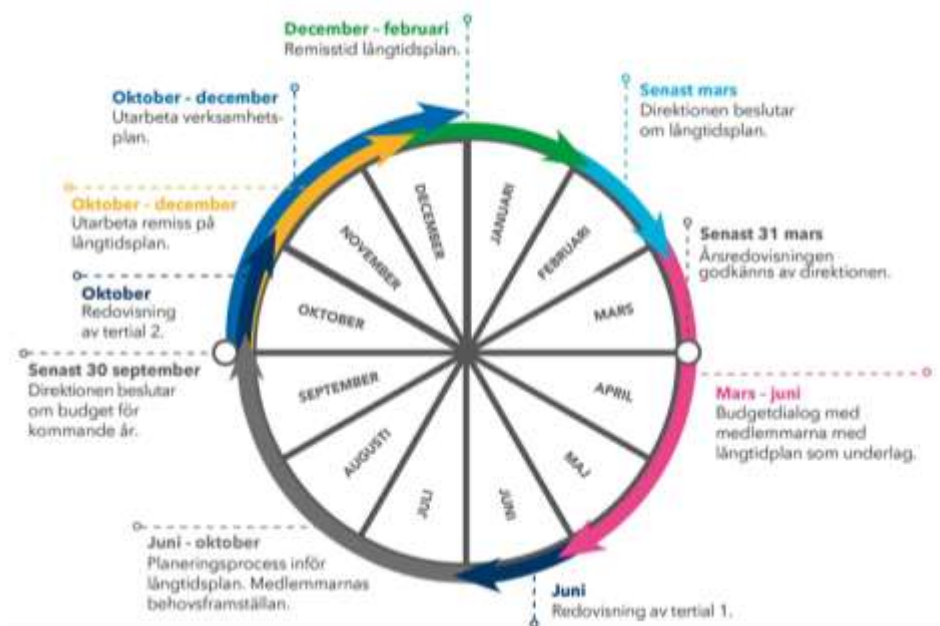
För att konkretisera trafikförsörjningsprogrammet bryts det ner till en treårig långtidsplan. Planen beskriver de politiska prioriteringarna för de kommande tre åren och prioriteringarnas ekonomiska konsekvenser. Efter beslut i förbundsdirektionen ligger långtidsplanen till grund för budgetdialoger med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



Figur 1: Beskrivning av styrdokumentens relation till varandra

Beslut om budget tas av direktionen senast 30 september. Budgeten fördelas per medlem enligt beslutad finansieringsmodell som innebär att Region Västernorrland finansierar myndighetens administrativa kostnader, regional tågtrafik och busstrafik mellan kommuner samt att kommunerna finansierar den busstrafik som bedrivs inom kommungräns. Finansieringsmodellen utgör grund för debitering av medlemsbidraget fyra gånger per år. Budgeten bryts ner till en verksamhetsplan som

beslutas av förbundsdirektören. Planeringsprocessen beskrivs i årshjulet nedan.



Figur 2: Kommunalförbundets planeringsprocess som årshjul

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

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

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



Figur 3: Kollektivtrafikens planeringsförutsättningar

3. Övergripande mål och delmål för kollektivtrafiken

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

Ett stolt Västernorrland med funktion och attraktivitet.

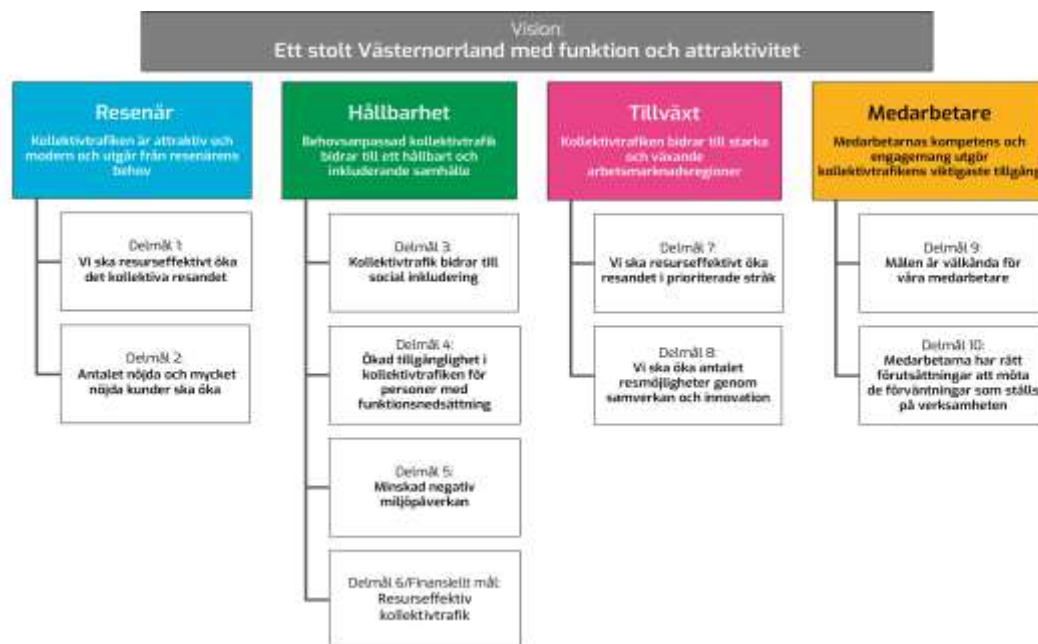
Kollektivtrafiken är en förutsättning för att uppnå ett funktionellt och attraktivt län. Kollektivtrafiken skapar möjligheter för invånarna att kunna arbeta och studera utanför boendeorten. Det leder till en bättre matchad arbetsmarknad och bättre förutsättningar för individer och organisationer att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

De strategimål som anges i den regionala utvecklingsstrategin innebär sammanfattningsvis att Västernorrland ska ha positiv befolkningstillväxt, ökad tillgänglighet och stärkt innovationsförmåga.

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

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

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



Figur 4: Kommunalförbundets vision och mål

Dokumentets struktur

I avsnitt 3.1 – 3.4 redovisas planerade åtgärder för att nå målen uppdelat på åren 2020 – 2022 samt tillkommande förslag på åtgärder som inkommit i behovsframställan från medlemmarna. Under varje delmål (se figur 3 ovan) redovisas föreslagna åtgärder för att uppnå det aktuella delmålet.

Åtgärdsförslagen redovisas under det övergripande mål där det främst bedöms bidra till måluppfyllelse. Ett flertal åtgärder bedöms dock kunna bidra till måluppfyllelse även för andra övergripande mål men redovisas alltså bara på ett ställe. De olika åtgärderna har kostnadsuppskattats och fördelats på åren 2020 – 2022.

Begreppsförklaring:

- 0,0 åtgärden genomförs med befintliga personella och ekonomiska resurser under angivet år.
- 0,25 åtgärden genomförs med utökade resurser om 250 000 kr. Om efterföljande år anges med (-) innebär det att resursförstärkningen endast avser angivet år. Om året efter anges med (0,0) innebär det en ökad kostnadsnivå.
- inget arbete genomförs med åtgärden under angivet år.

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

Delmål 1: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet

Planerade åtgärder för att uppnå målet	2020	2021	2022
Ökad kostnad av fortsatt trafikering linje 40 (Örnsköldsvik – Östersund via Sollefteå) i dialog med kollektivtrafikmyndigheten i Jämtland och Trafikverket (RKM)	-	0,25	-
<u>Beskrivning:</u> De befintliga trafikavtal som reglerar linje 40 sträcker sig fram till 2020. Idag finansieras den trafiken av kollektivtrafikmyndigheterna i Jämtland och Västernorrland med stöd från Trafikverket. Anger RKM:s upphandlingskostnad av linje 40 från och med trafikstart 2021			
Uppföljning av linje 219 (Kramfors – Frånö) (Kramfors)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Utvärdering av omfattande omläggning. Ingår i kommunalförbundets ordinarie verksamhet.			
Framtagande av underlag och planer inför kommande trafikupphandlingar (RKM)	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Kommande trafikupphandlingar planläggs och genomförs i dialog och samverkan med kommunalförbundets medlemmar. RKM ansvarar för att nödvändiga underlag utarbetas. Exempel på planer har framförts från medlemmar och redovisas under respektive delmål i bilaga C			
Översyn av och förbättrade anslutningsmöjligheter till linje 201 Härnösand-Sundsvall (Regionen) (Härnösand)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Översyn av turer och hållplatslägen för att linjen mer attraktiv. Fler turer till/från Sundsvalls C. Prioriterat stråk, viktigt arbetsmarknadsområde, målpunkter Birsta köpcenter och bytesmöjlighet till Sundsvalls sjukhus. Måndag-fredag alternativt måndag-söndag. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för regionen.			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2020	2021	2022
Översyn av dagens linjenät i Härnösands tätortstrafik inklusive översyn Älandsbrotrafiken och delar av landsbygdstrafiken (Härnösand)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Utförs i samverkan mellan Härnösands kommun och RKM. Resurser från RKM Trafik och Information. Utgångspunkt Härnösands kommuns pågående linjenätsanalys.			
Utreda utökning av anropsstyrd trafik i Härnösands kommun (Härnösand)	-	0,0	-
<u>Beskrivning:</u> Mer trafik i norra delen av kommunen. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen			
Analys och översyn av hela landsortstrafiken inom Ånge kommun. (Ånge)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Mål för översynen är att utan ökad insats av resurser skapa en mer väl fungerande kollektivtrafik som bidrar till att resurseffektivt öka både det totala kollektiva resandet samt antalet nöjda kunder. Genom en utveckla landsortstrafik blir Mittbanan mer attraktiv, arbetspendling mer tillgänglig och regionen förstoras. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen			

Inleda dialog för översyn av Sollefteå kommuns tätortstrafik och landsbygdstrafik (Sollefteå)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Översyn, prioritering och utveckling av tätorts- och landsbygdstrafiken i Sollefteå kommun. Där ska alternativa lösningar för kollektivtrafik i glesbygd hanteras. Översyn av trafik till nytt hyreshus Badhustomten, ny eller utbyggd skola Gymnasieskolan Gudlav Bilder (Sollefteå) Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen			
Söka resealternativ för utökad trafik norrut och österut från Junsele (Sollefteå)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Utredda förutsättningarna för trafik till Åsele i norr och Örnsköldsvik i öster baserad på pendling och befolkningsutveckling. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen			
Utredda förutsättningar för anropsstyrd trafik från Sollefteå till Kramfors resecentrum (Sollefteå)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Möjliggöra och underlätta för tågresenärer till och från kommunen. Anropsstyrd trafik till och från Kramfors resecentrum för att underlätta resor med tåg under helg. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen			
Utredda ökad turtäthet på sträckan Långsele-Sollefteå för att öka möjligheten till kollektivt resande på sträckan (Sollefteå)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Marknadsföring av förbättrad tillgänglighet. Förstärkt marknadsföring riktad till utlandsfödda. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen			
Producera ett tryckt informationsmaterial till kommunens hållplatslägen (Kramfors)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Tryckt informationsmaterial innehållandes exempelvis kontaktuppgifter till Din turs reserådgivning, reseinformation samt information om biljetter och priser samt digitala kanaler.			
Utredda förutsättningar och utformning av en framtida tätortssammanbindande fossilfri kollektivtrafik. (Kramfors)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Resvaneundersökning och linjenätsanalys inom Koll 2020 kommer under 2019 ge vägledning och stöd till utveckling av kollektivtrafiken i länet. Eventuella förändringar av trafikutbudet i enlighet med utredningens förslag.			
Översyn av upphandlad skolskjuts med buss (Örnsköldsvik)	-	0,0	-
<u>Beskrivning:</u> Ökad tillgänglighet för boende på landsbygden, förbättrade synergieffekter med skolskjuts. Eventuell anskaffning av biljettmaskiner på skolbussar förutsätter finansiering. Kostnadsfördelningsmodellen för skoltrafik behöver ses över med anledning av eventuell ny lagstiftning - Särskilda transporter för ökad samordning (SOU 2018:58)			
Eventuella justeringar gällande tätortstrafiken utifrån RKM:s utvärdering 2019 (Örnsköldsvik)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Utredda tätortstrafiken utifrån nytt linjenät. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen			
Utredda förutsättningar för trafik över Svedjeholmen inom tätortstrafiken (Örnsköldsvik)	-	0,0	-
<u>Beskrivning:</u> Eventuellt planerad trafikstart över Svedjeholmen inom tätortstrafiken 2022. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen			
Trafikplanering av Njurundatrafik i förhållande till ny tågstation i Njurundabommen (Sundsvall)	0,0	-	-

<u>Beskrivning:</u> Tidtabellerna och trafiken i Njurunda utöver linje 120, ses över avseende restidskvoter mot Sundsvalls centrum, avgångstider, antal turer och sträckning inför kommande tågstopp i Njurundabommen. Bedömning av vilka delar som bör vara anropsstyrt. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen			
Förslag till tidtabell och planering av trafik längs E14 samt Töva-Bergsåker (Sundsvall)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Hantering av linjesträckning Töva-Bergsåker samt övriga mindre befolkade områden som påverkas av vägombyggnaden. Målet är kortare restider mellan Matfors och Sundsvall, bättre tidhållning, trygga och tillgängliga hållplatser och ökat resande. Hanteras inför ordinarie tidtabellsarbete med trafikstart december 2020. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen			
Översyn av busslinjer och turer (Timrå)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Syftar till att optimera turer, avgångstider och byten där de verkligen behövs för arbetspendling och skolans behov. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen			

Delmål 2: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka

Planerade åtgärder för att nå målen	2020	2021	2022
Upphandling av applikationsleverantör (RKM)	0,2 Koll 2020	-	-
<u>Beskrivning:</u> För att ha en upphandlad leverantör av mobila produkter			
Digitalisering av våra produkter och möjlighet till köp av biljetter via mobiltelefon (RKM)	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Genom Samtrafiken har en biljett- och betalstandard (BoB) tagits fram. Standarden ska ligga till grund för framtida upphandlingar av biljettmaskinlösningar. Fram till dess är det viktigt att vi fortsätter att utveckla teknik som underlättar resande mellan trafikslag och länsgränser. Investeringskostnaderna är relativt låga men innebär att de årliga driftskostnaderna ökar.			
Utveckla system för att leverera realtidsinformation (RKM)	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Uppgradering av 270 bussars inre tekniska utrustning för att kunna ta emot styrsignaler för utrop och skyltinformation.			
Kvalitetssäkra kollektivtrafiken genom kontinuerlig (vart tredje år) resvaneundersökning (RKM)	-	-	1,5
<u>Beskrivning:</u> Vi får löpande statistik genom Kolbar som upphandlats av Svensk Kollektivtrafik. Genom Kolbar kan vi jämföra oss med likvärdiga län. Däremot finns det ett behov av mer fördjupade resvaneundersökningar. För att säkerställa att vi får jämförbar statistik behöver vi upphandla en långsiktig resvaneundersökning som genomförs var tredje år och som vi kan följa utvecklingen på. En resvaneundersökning genomförs under 2019 av Koll2020.			

Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2020	2021	2022
Riktad marknadsföring till boende och verksamma i tätorter, småorter och på landsbygd (Sollefteå)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Resvaneundersökning, marknadsföring av Din Tur och kollektivtrafikens möjligheter både i stad och på landsbygd. Resvaneundersökningen genom Koll 2020 och utfallet trafikbokslutet ger vägledning för både trafikdimensionering och riktade marknadsföringsinsatser.			

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

Delmål 3: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering

Planerade åtgärder för att nå målen	2020	2021	2022
Utarbeta en handlingsplan för hur kollektivtrafiken ska främja social inkludering (RKM)	0,3 Koll 2020	-	-
<u>Beskrivning:</u> Det är relativt enkelt att beräkna ett ekonomiskt värde för kollektivtrafik genom att titta på antalet resande och de intäkter som kommer in genom resandet i förhållande till kostnaderna för trafiken. Det är betydligt svårare att räkna på de vinster som kollektivtrafiken kan ge i ett bredare perspektiv genom att t ex vara den enda möjligheten för människor att ta sig till serviceorter och kunna ta del av samhällsservice. Kollektivtrafiken kan också vara den enda möjligheten för människor att få en sysselsättning. För att kunna värdera åtgärder utifrån andra än företagsekonomiska parametrar krävs att vi tar fram en handlingsplan för hur det ska gå till. Det arbetet genomförs med konsultstöd.			
Översyn och utvärdering av nuvarande produktutbud (RKM)	-	0,3	-
<u>Beskrivning:</u> En översyn bör ske i samarbete med övriga norrlandslän så att produktutvecklingen harmoniseras med det gemensamma biljett- och betalsystemet. Att förändra produktutbudet kräver konsultstöd. Genomförs av RKM för politisk beredning i direktionen. Följande ambitioner från Trafikförsörjningsprogrammet ska beaktas i samband med översyn av produktutbudet. - Alla barn upp till 19 år erbjuds ett gemensamt och kraftigt reducerat periodkort som är giltigt i hela länet på buss och tåg och därmed avvecklas nuvarande kommunalt initierade produkter för denna grupp. - Resenärer över 80 år reser avgiftsfritt i den linjelagda busstrafiken i hela länet - Resenärer med färdtjänsttillstånd reser avgiftsfritt i den linjelagda busstrafiken i hela länet - Resenärer med barn i vagn reser avgiftsfritt i den linjelagda busstrafiken i hela länet			
Erbjudande om sommarlovskort (RKM)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Att i enlighet med förordning 2018:349, erbjuda skolungdomar avgiftsfritt resande i buss och tågtrafik i hela länet under sommarlovet 2020.			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2020	2021	2022
Utreda förutsättningar för trygga avstigningar i kvälls- och nattrafik efter kl 21.00 i likhet med modell i Kalmartrafiken. (Sundsvall)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Nattstopp är en möjlighet för de som reser ensamma att få stiga av mellan två ordinarie hållplatser längs bussens linjesträckning för ökad trygghet.			
Utredning av lämplig försäljningsorganisation för köp av kort och biljetter (Sundsvall) (Timrå)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Utredning av lämplig försäljningsställesorganisation utifrån den digitala ambitionsnivån i Trafikförsörjningsprogrammet			
Översyn av busslinjer i samband med att nya simhallen på arenaområdet färdigställs hösten 2021 (Timrå)	0,0	-	-

Beskrivning: Det kan behöva göra om vissa lokala linjer eller slå samman linjer. Det kan bli utökat antal turer. Ändring av busslinjer hanteras i arbetsgruppen för trafik och infrastruktur i Timrå kommun. Eventuellt införande tidtabellsskiftet december 2021.

Underlag för implementeringsplan – ökad trafiksäkerhet för barn och unga (Regionen)

0,0

-

-

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

Delmål 4: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

Planerade åtgärder för att nå målen	2020	2021	2022
Tillgänglighetsanpassning av hållplatser (RKM)	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Infrastrukturanpassning av hållplatser är kommunens finansiella ansvar. Tillgänglighetsanalysen och förslag till anpassning sker inom ramen för Koll 2020 till och med 2020. RKM har ansvar för tillgänglighetsanpassning av information till resenärer.			
Ta fram förslag på åtgärder för bytespunkter på statliga vägar och kommunala vägar (RKM)	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> För att konkretisera specifika åtgärder behöver en åtgärdsplan för upprustning av bytespunkter på statliga vägar tas fram. Kommunikeras i Trafik- och Infrastruktursamverkansgruppen.			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2020	2021	2022
Inga inkomna förslag till åtgärder			

Delmål 5: Minskad negativ miljöpåverkan

Planerade åtgärder för att nå målen	2020	2021	2022
Utveckla dialogen med trafikföretagen inom den särskilda persontrafiken för att öka användningen av fossilfria drivmedel (RKM)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Arbetet har påbörjats och kommer att prioriteras under de kommande tre åren. Vi kommer att föra dialog med trafikföretagen och se hur vi succesivt kan genomföra en hållbar omställning. 2021 gäller nya trafikavtal för den särskilda persontrafiken. Ambitionen gällande miljökrav utformas i samråd med medlemmarna.			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2020	2021	2022
Inga inkomna förslag till åtgärder			

Delmål 6 / Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik

Planerade åtgärder för att nå målen	2020	2021	2022
Identifiera externa finansieringsmöjligheter i syfte att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar (RKM)	-	0,8	-
<u>Beskrivning:</u> Idag saknar kommunalförbundet de personella resurser som krävs för att hitta externa finansieringslösningar. Vi ser ett behov av att anställa en person för arbete med projektutveckling för att på sikt bli mer resurseffektiva i hur vi arbetar med projekt.			
Revidering av Regionalt trafikförsörjningsprogram (RKM)	0,3 Koll 2020	-	-
<u>Beskrivning:</u> I enlighet med beslutat trafikförsörjningsprogram anges tidpunkter och orsak till revidering av trafikförsörjningsprogram. Där anges att efter allmänt val där det bildas nya majoriteter/eller när det blivit stor omsättning av ledamöter i förbundsdirektionen, inför upphandling av linjelagd trafik samt förändringar som i väsentlig grad påverkar förbundsdirektionens styrning bör programmet revideras.			
Översyn av trafikutbud (RKM)	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Utifrån genomförd linjenätsanalys, resvaneundersökning och tillgänglighetsanalys inom ramen för det gemensamma projektet Koll2020 planeras en rad åtgärder för att öka kvalitet och resurseffektivitet i länets kollektivtrafik. Arbetet utgår från definitionerna i trafikförsörjningsprogrammet avseende prioriterade stråk och trafikområden.			
Prioritering av trafikutbud (RKM)	-2,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Utifrån översyn av trafikutbud vidta åtgärder för att öka resurseffektiviteten i länets upphandlade busstrafik genom t ex: Förändra linjedragning Omprioritera trafik från ett område till ett annat Avveckla trafik med lågt resande Beräknad kostnadsreducering 2020 2,0 mnkr			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2020	2021	2022
Fortsatt utveckling av sjukresor och särskild kollektivtrafik (Regionen)	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Underlag om och eventuellt införande av ytterligare sjukreselinjer Införandet av en centralbedömningsfunktion är beslutad budget 2019. Syftet är att fler sjukresor ska ske i allmän kollektivtrafik med lägre kostnader som följd. RKM:s erbjudande ska vara så attraktivt att fler medlemmar väljer att överlåta färdtjänsthandläggning och upphandling till myndigheten. Test och implementering av Trygga resor konceptet genomförs lämpligen inom ramen för Koll 2020.			

3.3 Tillväxt: Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner

Delmål 7: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk

Planerade åtgärder för att nå målen	2020	2021	2022
Utreda fortsatt förstärkning eller ökad turtäthet på linje 120 (Njurundabommen-Sundsvall-Timrå/Sörberge) (Timrå)	0,0	0,0	-
<u>Beskrivning:</u> Linje 120 är en prioriterad linje med många resenärer och vi behöver särskilt se över den med fokus på att ha god turtäthet och bra restider. Åtgärden kan innebära ökade kostnader på sikt.			
Delta i utredning av ny station i Njurunda (Sundsvall)	0,0	0,0	-
<u>Beskrivning:</u> Byggnad av en ny station i Njurunda planeras. X-trafik har för avsikt att stanna där med sina regionalåtgärder för av- och påstigande. För att maximera upptagningsområdet för stationen är det viktigt att busstrafiken planeras så att den kan fungera som matartrafik till tåget.			
Utreda den regionala trafiken i de prioriterade stråken (RKM)	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Vi ska påbörja översyn med utgångspunkt i de prioriterade stråken. Med trafikboksutslut som utgångspunkt ska vi följa upp och identifiera behov av förändringar i ett tidigt skede. Arbetet sker tillsammans med trafikföretagen och i dialog med kommunalförbundets medlemmar och Trafikverket.			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2020	2021	2022
Regional tågstation i Kvissleby (Sundsvall)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Är den del av den regionala transportplanen. Om planerna på en tågstation realiserar så kommer RKM att ta fram en trafikeringsplan. RKM verkar för att eventuellt stationsläge trafikeras. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen.			
Framtida tågstation i Vattjom (Sundsvall)	-	-	0,0
<u>Beskrivning:</u> Projekt Mittstråket utreder stationslägen längs Mittbanan. Om planerna på en tågstation realiserar enligt projekt Mittstråkets studie så kommer RKM att ta fram en trafikeringsplan. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen.			
Färjetrafik Alnö (Sundsvall)	-	-	0,0
<u>Beskrivning:</u> En förstudie för färjetrafik genomförs för närvarande i Sundsvall. Studien kan komma att innebära olika förslag på åtgärder som berör perioden 2020-2022. Om planerna på färjetrafik realiserar så kommer RKM att ta fram en trafikeringsplan. Upphandling av färjetrafik kräver konsultstöd. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen.			
Utreda vilken busstrafik som har hög parallellitet med den regionala tågtrafiken och tar fram förslag till beslut (Regionen)	-	0,5	-
<u>Beskrivning:</u> Region Västernorrland ser ett ökat behov av att utgå från planeringen av de nationella och regionala tågtiderna och att komplettera med den regionala busstrafiken. Ekonomin begränsar möjlighet till parallellitet mellan olika trafikslag och linjer samtidigt ska det inte vara för stora tidsluckor mellan avgångarna. En förtätad tidtabell för den regionala tågtrafiken kräver fler tågset och finansiering.			

Inledande arbete för att öppna upp för persontransporter på järnväg till Sollefteå kommuncentra samt för sträckan Östersund-Umeå (Sollefteå)	0,0	0,0	-
<u>Beskrivning:</u> Är upptaget som en ambition i Trafikförsörjningsprogrammet 2030. Vid revidering av nationell transportplan kommer detta att lyftas vid tid för remissyttrande.			
Översyn av turer i tidtabellerna som inte är helt anpassat efter skolans start- och stopptider, utan ska vara anpassade för arbetstider (Timrå)	-	-	0,0
<u>Beskrivning:</u> Nya turer på en del av de i Timrå lokala busslinjerna, mest sannolikt anropsstyrda, som ska matchas mot de prioriterade stråkens stomlinjer för att möjliggöra arbetspendling. Ändring av busslinjer hanteras i arbetsgruppen för trafik och infrastruktur i Timrå kommun. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen.			

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

Planerade åtgärder för att nå målen	2020	2021	2022
Utreda förutsättningar för bättre restidskvot för busstrafik på sträckan Sundsvall-Matfors (Sundsvall)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Utreda snabbare busstrafik i och med att E14 Sundsvall-Blåberget blir 4-filig väg med hastighetshöjning till 100 km/h			
Implementera planen för nästa generations biljett- och betalsystem i samverkan med de fyra nordligaste länen (RKM)	0,5 Koll 2020	-	-
<u>Beskrivning:</u> Åtgärden syftar till att skapa förutsättningar för ökad digitalisering och öppna vårt system för fler leverantörer samt på sikt sänkta kostnader.			
Investera i nya biljetmaskiner (RKM)	0,8	-	-
<u>Beskrivning:</u> Behov av att köpa in biljetmaskiner för att säkerställa tillgång i linjelagdtrafik. Nuvarande maskinpark har nått <i>end of life</i> .			
Utveckla samverkan med X-trafik avseende biljetter och trafik (RKM)	-	0,2	0,0
<u>Beskrivning:</u> I dag trafikerar X-trafik med både buss- och tågtrafik till Sundsvall. Det ekonomiska värdet för Västernorrland för trafiken uppgår till ca 2,0 mnkr. Nytt samverkansavtal tecknas för perioden 2019-2020. Ny station i Njurunda stärker möjligheterna till in- och utpendling i länet som förutsätter utvecklad biljettsamverkan.			
Utveckla biljettsamverkan med kommersiella aktörer (RKM)	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> RKM inleder dialog med kommersiella aktörer som etablerar sig i länet. Norrtåg ansvarar för dialog om biljettsamverkan med SJ.			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2020	2021	2022

Behov av stöd/ideer/vägledning för en utveckling av kollektivtrafiken på landsbygden (Sollefteå)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Resvaneundersökning och linjenätsanalys inom Koll 2020 kommer under 2019 ge vägledning och stöd till utveckling av kollektivtrafiken i länet. Planering inför trafikdialog med samtliga kommuner i länet. RKM tar fram nödvändiga beslutsunderlag			
Återinföra den dubbeltur på sträckan Sundsvall-Örnsköldsvik som upphör vid Norrtågs tidtabellsskifte 2018 (Kramfors)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Beslut fattas av Norrtågs styrelse. Som delägare verkar RKM för trafik i enlighet med ambitionerna i Trafikförsörjningsprogrammet för prioriterade stråk. RKM verkar för att turer införs igen			
Utveckla samarbete avseende marknadsföring av färdmedelsbevis och kollektivtrafik tillsammans med Z-trafik och kollektivtrafiken i Norge (Sundsvall)	-	0,0	-
<u>Beskrivning:</u> RKM gör bedömningen att det framförallt är tågtrafiken som blir förstahandsval för resenärer. Sträckan Sundsvall-Trondheim har idag två dubbelturer på vardagar. Beslut om elektrifiering på den norska sidan är taget och trafiken väntas starta 2021. I samband med det är det lämpligt att Norrtåg AB intensifierar marknadsföringen av trafiken.			

3.4 Medarbetarna: Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång

Delmål 9: Målen är välkända för våra medarbetare

Planerade åtgärder för att nå målet	2020	2021	2022
Utveckla verkssamhetsplaneprocessen med fokus på ökad målstyrning och engagemang (RKM)	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Ökad kännedom om myndighetens mål med koppling till egna arbetsuppgifter.			
Genomföra enhetsdagar i syfte att stärka leveransen till medlemmarna. (RKM)	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Förbättrad målstyrning			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2020	2021	2022
Inga inkomna förslag till åtgärder			

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

Planerade åtgärder för att nå målet	2020	2021	2022
Medarbetarenkät (RKM)	0,1	-	0,1
<u>Beskrivning:</u> Medarbetarundersökning görs vartannat år.			
Trafikplanerare (RKM)	0,6	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Prioritera och utöka trafikplaneringen för att möta behovet av åtgärder och insatser i långtidsplanen.			
Tillse att myndigheten har rätt resurser för utökade externa uppdrag som t ex samordnad sjukreshantering och beställningscentral för Region Jämtland/Härjedalen (RKM)	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> God arbetsmiljö och rätt arbetsbelastning. Uppdragsfinansieras (RKM)			
Nyttja specialistkunskap hos medlemmar inom olika områden för workshops och föreläsningar. T ex policyarbete, upphandling och kommunikation (RKM)	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Kunskapsöverföring och samsyn			
Utifrån kompetensutvecklingsbehov identifierade i individuella utvecklingsplaner realisera kompetensutvecklingsinsatser (RKM)	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Ökad måluppfyllelse			

Utökad informationsresurs med anledning av strukturförändringar i Sundsvall (RKM)	0,6	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> De omfattande insatserna i Sundsvall kräver utökade resurser inom informationsområdet.			
Projektledare IT (RKM)	0,7	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Behovet av systemutveckling är omfattande. Ambitionsnivån för kollektivtrafikens digitalisering är hög. Utökade uppdrag för bland annat Din Tur Kundcenter kräver redundans för våra system.			
Trafikanalytiker (RKM)	-	0,6	0,0
<u>Beskrivning:</u> Projekt Koll2020 avslutas i november 2020. Behovet av trafikanalytiker kvarstår.			
Anskaffning av stödsystem för budget och uppföljning	0,5	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Det finns ett stort behov av att anskaffa system för att säkerställa kvalitet i budget- och uppföljningsarbete.			
Digitalisering av personakter (RKM)	-	-	0,1
<u>Beskrivning:</u> Investering i digitala personakter för ökad säkerhet och minskad administration.			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2020	2021	2022
Inga inkomna förslag till åtgärder			

4. Ekonomi

4.1 Indexuppräknningar

Trafikavtalen, vilka utgör grunden för majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen utifrån en avtalad indexmodell. En prognos för indexuppräknningen görs inför budgetåret och tas med i budgeten. Indexmodellen består främst av: AKI (arbetskostnadsindex), KPI (konsumentprisindex), ITPI 29-30 (prisindex för inhemsk tillgång), samt PPI (oljeprisindex) alternativt HVO (index för hydrerad vegetabilisk olja). Procentfördelningen mellan olika index i indexmodellen varierar mellan trafikavtalen.

Tågtrafiken uppräknas med 2,8 procent.

Den särskilda persontrafiken justeras årligen med Taxiindex enligt avtal. Prognosen för 2020-2022 baseras på förändringen mellan oktober 2017 och oktober 2018 vilken är 4,3 procent.

Personalkostnader räknas upp med 2,5 procent för att täcka en avtalsenlig individuell lönerevision inom Kommunala företagens samorganisation, KFS samt ökade kostnader för kompetensutveckling och rekrytering.

Övriga kostnader uppräknas utifrån KPI. Prognosen för 2020 baseras på förändringen mellan oktober 2017 och oktober 2018 vilken är 2,3 procent.

Enligt förbundsdirektionens beslut i februari 2015 justeras biljettintäkterna enligt KPI. Inför 2020 föreslås en justerad indexkorg för biljettintäkter. Uppräknningen 2020 bedöms till 2,3 procent.

Uppräkningar	(%)
Trafikkostnader (buss)	3,0
Trafikkostnader (tåg)	2,8
Särskild persontrafik	4,3
Personalkostnader	2,5
Övriga kostnader	2,3
Biljettintäkter	2,3
Skolkortsintäkter	2,3

4.2 Budgetförutsättningar/antaganden

Kostnaderna för kollektivtrafiken fördelas enligt en finansieringsmodell som i huvudsak innebär att kommunerna finansierar inomkommunal busstrafik och Region Västernorrland finansierar tågtrafik, busstrafik mellan kommuncentra och förvaltningskostnader.

I behovsframställan tydliggör Region Västernorrland att nya behov främst måste tillgodoses genom effektiviseringar och omdisponeringar. I regionplanen för 2019-2021 är den beslutade uppräknningen 2,8 procent. Då den årliga uppräknningen för indexkostnaden i de linjelagda trafikavtalen bedöms till 3 procent och uppräknningen för särskild persontrafik till 4,3 procent innebär en uppräkning på 2,8 procent att åtgärder, investeringar och trafik måste prioriteras inför kommande år. Utgångspunkten för budget 2020 är att uppräknningen för Kollektivtrafikmyndigheten uppgår till 2,8 procent.

4.3 Fördelning av medlemsbidrag

I tabellen nedan fördelas medlemsbidraget utifrån ovan angivna indexuppräknningar. Eventuella kostnader kopplade till behovsframställan är inte beaktade. Poster där det är större avvikelser mellan budget 2019 och senaste årsprognos 2018, har dessa även justerats utöver indexuppräknningar i plan

2020. Det gäller exempelvis särskild persontrafik där budgeterad uppräknings för 2019 är 2,0 procent medan utfallet för uppräknings 2019 uppgår till 4,3 procent. Då justeras posten inför plan 2020. Det kan även gälla till exempel kompletteringstrafik och förstärkningstrafik där det skett förändringar som inte är budgeterade under 2019. Då tas hänsyn till detta i plan 2020.

Medlems- bidrag (mnkr)	Resultat 2016	Resultat 2017	Budget 2018	Årsprognos 2018 T2	Budget 2019	Plan 2020	Förändring 2019 - 2020	Förändring 2019 - 2020 (%)
Kramfors	-24,9	-24,9	-26,2	-26,2	-26,2	-27,1	-0,9	3%
Sollefteå	-16,6	-18,5	-17,1	-17,0	-14,0	-14,2	-0,2	1%
Örnsköldsvik	-48,1	-28,6	-36,0	-38,0	-39,2	-43,0	-3,8	10%
Ånge	-10,1	-10,5	-10,5	-10,3	-10,9	-10,9	0,0	-
Härnösand	-26,5	-28,6	-28,9	-12,2	0,0	0,0	0,0	-
Timrå	-16,7	-18,0	-19,0	-18,2	-4,6	-5,7	-1,1	24%
Sundsvall	-45,0	-66,6	-80,3	-68,6	-71,2	-73,3	-2,1	3%
Region Västernorrland	-194,1	-200,5	-220,6	-219,4	-227,2	-234,8	-7,6	3%

4.4 Kostnader för åtgärder

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet bryts ner till en treårig långtidsplan. Planen beskriver åtgärder för de kommande tre åren och åtgärdernas ekonomiska konsekvenser. Nedan redovisas en sammanställning av kostnader/kostnadsreduceringar åtgärder för 2020 som inte ligger inom den uppräknade budgetramen i tabellen ovan.

Planerade åtgärder samt föreslagna åtgärder i behovsframställan för 2020	Mnkr
Upphandling av applikationsleverantör (konsultkostnad)	0,2
Utarbeta en handlingsplan för hur kollektivtrafiken ska främja social inkludering (konsultkostnad)	0,3
Revidering av Regionalt trafikförsörjningsprogram (konsultkostnad)	0,3
Implementera plan för nästa generations biljett- och betalsystem	0,5
Investera i nya biljettmaskiner (fördelas på alla medlemmar utifrån produktionskm)	0,8
Medarbetarenkät	0,1
Trafikplanerare	0,6
Projektledare IT	0,7
Anskaffa stödssystem för budget och uppföljning	0,5
Utökad informationsresurs med anledning av strukturförändringar i Sundsvall	0,6
Prioritering av trafikutbud (beräknad kostnadsreducering)	-2,0
Summa kostnader	2,6

Region Västernorrland, Kollektivtrafikmyndigheten, Trafikverket och länets kommuner bedriver tillsammans ett treårigt projekt finansierat av EUs strukturfonder, Koll 2020. Projektet har fokus på att underlätta, möjliggöra och stimulera till att fler resor kan utföras med kollektivtrafik.

Projektet är uppdelat i fyra arbetsområden:

1. utredningar
2. information
3. investeringar
4. innovativ kollektivtrafik i glesbygd

Projektets mål är att:

- Fler resor utförs med den allmänna regionala kollektivtrafiken 2019 jämfört med 2015.
- En större andel resor utförs med den allmänna kollektivtrafiken 2019 jämfört med 2015.
- Personer med funktionshinder upplever sig ha fler och bättre möjligheter att resa med den regionala buss- och tågtrafiken 2020 jämfört med 2015.
- Optimerad kollektivtrafik med fler resenärer i befintlig trafik, dvs.intäkterna från kollektivtrafiken stiger mer än utgifterna.
- Minskat beroende av taxi för den särskilda kollektivtrafiken (färdtjänst och skolskjuts)

Projektet pågår från och med den 1 augusti 2017 och avslutas 30 november 2020. Av den totala projektbudgeten på 58,8 miljoner kronor står EU för 26,1 miljoner kronor. Projektet kan innebära möjligheter till kompletterande finansiering vilket föreslås i tabellen nedan.

Åtgärder 2020 som föreslås finansieras genom Koll 2020	Mnkr
Upphandling av applikationsleverantör (konsultkostnad)	0,2
Utarbeta en handlingsplan för hur kollektivtrafiken ska främja social inkludering (konsultkostnad)	0,3
Revidering av Regionalt trafikförsörjningsprogram (konsultkostnad)	0,3
Implementera plan för nästa generations biljett- och betalsystem	0,5
Summa	1,3

4.5 Fördelning av medlemsbidrag efter behovsframställan

Tabellen nedan redovisar medlemsbidraget där planerade åtgärder samt föreslagna åtgärder från behovsframställan är inkluderade. Det som även kan komma att påverka medlemsbidraget är om föreslagna översyner av trafik genererar utbudsökningar vilket medför högre kostnader för respektive medlem.

Medlemsbidrag (mnkr)	Resultat 2016	Resultat 2017	Budget 2018	Årsprognos 2018 T2	Budget 2019	Plan 2020	Förändring 2019 - 2020	Förändring 2019 - 2020 (%)
Kramfors	-24,9	-24,9	-26,2	-26,2	-26,2	-27,1	-0,9	3%
Sollefteå	-16,6	-18,5	-17,1	-17,0	-14,0	-14,2	-0,2	1%
Örnsköldsvik	-48,1	-28,6	-36,0	-38,0	-39,2	-43,1	-3,9	10%
Ånge	-10,1	-10,5	-10,5	-10,3	-10,9	-10,9	0,0	-
Härnösand	-26,5	-28,6	-28,9	-12,2	0,0	0,0	0,0	-
Timrå	-16,7	-18,0	-19,0	-18,2	-4,6	-5,7	-1,1	26%
Sundsvall	-45,0	-66,6	-80,3	-68,6	-71,2	-73,6	-2,4	3%
Region Västernorrland	-194,1	-200,5	-220,6	-219,4	-227,2	-235,5	-8,3	4%

Enligt Region Västernorrlands behovsframställan ska medlemsbidraget räknas upp 2,8 procent. Det innebär ett medlemsbidrag om 233,5 mnkr för 2020 efter uppräknings av budgeterat medlemsbidrag för 2019. Utifrån tidigare angivna indexuppräknings för kommunalförbundet och med kostnader kopplade till behovsframställan inkluderade uppgår Region Västernorrlands medlemsbidrag till 235,5 mnkr. Skillnaden är således 2,0 mnkr.

Medlemsbidrag (mnkr)	Med uppräknings 2,8 %	Enligt plan 2020	Avvikelse
Region Västernorrland	-233,5	-235,5	-2,0

4.6 Fördelning av medlemmarnas nettokostnad efter behovsframställan

Tabellen nedan redovisar nettokostnader där planerade åtgärder samt föreslagna åtgärder från behovsframställan är inkluderade

Nettokostnad (mnkr)	Resultat 2016	Resultat 2017	Budget 2018	Årsprognos 2018 T2	Budget 2019	Plan 2020	Förändring 2019 - 2020	Förändring 2019 - 2020 (%)
Kramfors	-24,9	-24,9	-26,2	-26,2	-26,2	-27,1	-0,9	3,4%
Sollefteå	-16,6	-18,5	-17,1	-17,0	-14,0	-14,2	-0,2	1,1%
Örnsköldsvik	-67,1	-74,5	-80,3	-81,1	-84,2	-87,1	-2,9	3,5%
Ånge	-10,1	-10,5	-10,5	-10,3	-10,9	-10,9	0,1	-0,5%
Härnösand	-26,5	-28,6	-28,9	-30,3	-36,5	-37,8	-1,3	3,6%
Timrå	-16,7	-18,0	-19,0	-20,6	-23,7	-24,8	-1,2	4,9%
Sundsvall	-100,7	-107,5	-121,1	-120,9	-131,9	-134,3	-2,5	1,9%
Region Västernorrland	-196,1	-202,8	-222,7	-223,4	-229,8	-242,5	-12,7	5,5%

4.7 Resultatbudget

Resultatbudget för 2020-2022 kompletteras senare.

Resultaträkning (mnkr)	Budget 2017	Utfall 2017	Budget 2018	Budget 2019
Verksamhetens intäkter	128,6	139,7	129,3	140,9
Verksamhetens kostnader	-623,1	-629,0	-653,6	-694,4
Jämförelsestörande poster	0,0	8,1	0,0	0,0
Avskrivningar	-5,0	-4,0	-1,6	-3,8
Verksamhetens nettokostnader	-499,5	-485,3	-525,9	-557,2
Kommunal biljettsubvention	111,8	89,2	87,3	163,9
Medlemsbidrag	387,7	396,1	438,6	393,3
Resultat	0,0	0,0	0,0	0,0

BILAGOR

A. Omvärldsfaktorer

Finansiering

Kostnaderna för kollektivtrafik är höga men enligt Svensk Kollektivtrafiks rapport¹ bidrar kollektivtrafiken till samhällsnytta för betydligt mer än de 14 miljarder kronor som investeras varje år.

Enligt SKL:s rapport om kollektivtrafikens kostnadsutveckling² har kommunernas och landstingens kollektivtrafikkostnader ökat dubbelt så snabbt som alla övriga verksamheter inom kommunsektorn på senare år. Den kraftiga kostnadsökningen är gemensam för hela Sverige och beror främst på ökade personalkostnader och höjda fordons- och bränslepriser. Regionala skillnader kan förklaras med att satsningar på tågtrafik är betydligt kostsammare än busstrafik. Kostnaderna för tågtrafik har ökat med 50 procent och tätortstrafik med 100 procent mellan åren 2011 – 2015. De ökade kostnaderna ökar pressen på offentliga resurser och ställer krav på högre effektivisering och alternativa finansieringslösningar.

Många kommuner och landsting har ekonomiska utmaningar som innebär behov av ökad resurseffektivitet. Läget är detsamma för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län. Betydelsen av att få externa medel för utvecklingsarbete kommer att öka. Det treåriga projektet Koll2020 (som startas upp 2017) finansieras delvis av medel ur Europeiska regionala utvecklingsfonden och är ett exempel på hur utvecklingsarbete kan finansieras.

Signalsystemet ERTMS kommer med investeringar och uppdateringar att kosta Norrtåg AB flera 100 miljoner kronor innan det är infört i hela landet. Företrädare för den regionala trafiken har till Trafikverket, Näringsdepartementet och Trafikutskottet framfört att de anser att Sverige precis som Danmark ska ta ett större statligt ansvar för systemets utvecklingskostnader. För att underlätta införandet av ERTMS föreslås att Trafikverket utreder möjligheterna till medfinansiering för ombordutrustning som tillägg till befintligt EU-bidrag.

Regeringen gör i sin budgetproposition för 2018 en hela Sverige satsning som totalt omfattar 1,2 miljarder kronor. Satsningen är delad på fyra områden varav infrastruktur med bättre vägar och kollektivtrafik i hela landet är en. 235 miljoner kronor satsas vikt i propositionen till att förbättra vägar och kollektivtrafik i hela landet.

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 är en viktig del i att skapa en väl fungerande regional kollektivtrafik.

Förbättrad samverkan bör också utvecklas söderut. Arbetsmarknadsregionen mellan Sundsvall och Gävleborgs län kan stärkas genom biljettsamverkan och välutvecklade förbindelser. Ett

¹ Kollektivtrafikens samhällsnytta – rapport åt Svensk Kollektivtrafik, WSP Analys & Strategi, 2017

² Kollektivtrafikens kostnadsutveckling – en överblick, SKL, 2017

samverkansavtal mellan X-trafik och Din Tur erbjuder numera ett utökat trafikutbud med tåg och buss över länsgränsen.

Samverkan sker också bland de fyra nordligaste länen för att utveckla en gemensam betal- och biljettsystem.

Att utveckla biljettsamverkan för att förenkla för resenärerna och samtidigt erbjuda fler avgångar och resealternativ är ett viktigt utvecklingsområde som behöver prioriteras de kommande åren.

Infrastruktur

I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 framgår att Norrbottenabanan mellan Umeå och Skellefteå planeras för byggstart i början av planperioden. I förslaget finns också investeringar i dubbelspår på Ostkustbanan på drygt 6 miljarder med fokus på Sundsvall-Dingersjö och Gävle-Kringlan. Utöver dessa satsningar planeras för en upprustning av Ådalsbanan med syftet att stärka godstransporterna. De investeringar som föreslås i den nationella planen är viktiga men fortfarande återstår många satsningar i Västernorrland för att vi fullt ut ska kunna nyttja tågets möjligheter.

Inom projekt Mittstråket ryms satsningar på en snabbare järnväg sträckan Sundsvall – Trondheim. Satsningen kan leda till kortare restider och ökat resande. Särskilt viktigt för Sundsvall är ett möjligt stationsläge i Vattjom/Matfors som kan ge nya resmöjligheter. En analys av stationslägen och trafikering har genomförts av Trivector i syfte att ett väl underbyggt underlag för den strategiska utvecklingen av tågstationer längs Mittbanan.

Den 25 september 2018 fastställde Region Västernorrland Regional transportplan för Västernorrland 2018-2029 med en ekonomisk ram på 896 miljoner kronor. Planen utgår från de nationella transportpolitiska målen, infrastrukturpropositionen och regeringens planeringsdirektiv. En skillnad mot föregående planperiod är att Region Västernorrland nu har tagit över det statliga regionala utvecklingsansvaret som bland annat omfattar att ta fram och leda genomförandet av infrastrukturplanering, den regionala utvecklingsstrategin och att fördela statliga tillväxtmedel.

Att arbeta för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken är en viktig och omfattande uppgift. I arbetet är vi flera huvudmän som delar på ansvaret och åtgärder som görs måste samverka. Tillsammans med Trafikverket planerar vi för en fortsatt upprustning av bytespunkter och hållplatser inom ramen för projekt Koll2020.

Digitalisering

Digitalisering kan på många sätt bidra till att det blir enklare och mer effektivt att resa kollektivt. Genom digitalisering skapas nya möjligheter kring biljetthantering och kommunikation. Ett led i digitaliseringen är kommunalförbundets planering för att samtliga produkter ska finnas tillgängliga för våra resenärer via appen Din Tur. I samverkan mellan kollektivtrafikens huvudmän i Norrbotten, Västerbotten, Jämtland och Västernorrland sker en gemensam utveckling av teknik och produkter som skapar goda möjligheter för att kunna pendla över länsgränserna.

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

Trafikutveckling

Trafikverkets prognos³ visar att behovet av persontransporter beräknas öka betydligt fram till år 2030. Behovet kommer att vara störst i storstadsregionerna och bilen kommer fortsatt att dominera. Urbaniseringen innebär att storstäderna växer samtidigt som de mindre kommunerna långsiktigt tappas befolkning vilket leder till en obalans mellan storstadsregionerna och de mindre kommunerna.

Kommunalförbundet arbetar ständigt med hjälp av förbättrade analyser och trafikbokslut med att effektivisera kollektivtrafiken. Vi ska ha en planeringsprocess som är lyhörd för långsiktiga strukturella förändringar i samhället.

Särskilda persontransporter

Omorganisation av länets vårdinrättningar innebär förändrade resmönster. Sjukresekostnaderna kommer sannolikt att öka i och med en förändrad organisation, längre avstånd till specialiserad vård och en åldrande befolkning med ökat vårdbehov.

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. Din Tur Kundcenter i Ånge utför tjänster åt övriga kollektivtrafikmyndigheter i de nordligaste länen, exempelvis har Dalatrafik överfört kvälls- och helgjour till Din Tur Kundcenter. Arbetet pågår för att inrätta en central bedömningsfunktion för sjukresor med placering på Kundcenter. Förändringen bedöms frigöra tid från vården, mer enhetliga bedömningar och ett ökat nyttjande av den linjelagda busstrafiken istället för taxi.

Upphandling

Bus Nordic är ett samarbete mellan de nationella branschorganisationerna för kollektivtrafik och huvudstadsregionerna i de nordiska länderna. Syftet är att ta fram en gemensam uppsättning funktionskrav för bussar som ger en rekommenderad standard för bussar inom Norden. Samarbetet påbörjades i maj 2017 och den första versionen av den gemensamma standarden är klar att implementeras under hösten 2018. Rekommendationen gäller bussar tagna i trafik första gången 1/6 2019 i trafikavtal som upphandlas med Bus Nordic som kravbilaga. Kollektivtrafikmyndigheten i

³ Rapport: Prognos för personresor 2030, Trafikverket, 2015

Västernorrland följer och tillämpar aktuella, rekommenderade funktionskrav och branschstandard vid kommande trafikupphandling.

Förenklingsutredningen har på regeringens uppdrag lämnat ett slutbetänkande ”Möjligt, tillåtet och tillgängligt – förslag till enklare och flexibla upphandlingsregler samt vissa regler om överprövningsmål” (SOU 2018:44). Syftet är att ge enklare och flexibla regler kring offentlig upphandling. Upphandlande myndighet ska själv få bestämma hur varje upphandling ska genomföras, så länge information om upplägget är tydligt. Lagstiftningen ska ange ramarna för myndigheternas handlingsutrymme och det ska finnas skyddsregler för leverantörer som vill delta i upphandlingar. Det ska dessutom bli lättare för leverantörer att rätta fel och brister i ett inlämnat anbud.

För att minska antalet överprövningsmål i domstol föreslår utredningen att den som begär överprövning ska betala en ansökningsavgift om 7 500 kr och att den part som förlorar målet ska betala den vinnande partens processkostnader. Detta kan enligt utredningen stimulera leverantörer att använda andra alternativ än överprövning, t.ex. att vända sig till den upphandlande myndigheten innan tilldelningsbeslut har meddelats för att påtala fel och brister. Lagen föreslås träda i kraft 1 juli 2019. Flera statliga utredningar har pekat på problemen med att de statliga myndigheterna har olika geografiska indelningar och att det leder till samordnings- och samverkansproblem. Problemen uppstår dels mellan myndigheter och dels med kommuner och landsting/regioner.

Indelningskommittén har med anledning av det i sitt slutbetänkande föreslagit en gemensam regionalindelning av tio statliga myndigheter. Däribland Trafikverket i syfte att främja samverkan och samordning mellan de statliga myndigheterna på regional nivå och med kommuner och landsting. Den myndighetsgemensamma indelningen föreslås träda ikraft den 1 januari 2021.

Utredningen om samordning av särskilda persontransporter har utrett eventuellt krav på samordning av persontransporter. Utredningen föreslår dock att det även i fortsättningen ska vara frivilligt att lämna över huvudmannaskapet för särskilda persontransporter från kommuner till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. För att stärka samordningen föreslår utredningen istället att det bör skapas forum för regelbundna samråd för samtliga intressenter.

I Västernorrland kommer upphandlingsarbetet av särskild persontransport påbörjas under 2019. Upphandling kommer att genomföras gemensam för de medlemmar i kommunalförbundet som önskar medverka i en samordning av de särskilda persontransporterna. Utöver detta planeras för en samlad bedömningsfunktion för sjukresor med placering vid kundcenter. Denna förändring syftar till att ge en enhetlig bedömning av sjukresebehovet och lämpligt färd sätt.

Hållbarhet

Kollektivtrafiken är ett viktigt medel för minskade klimatutsläpp. Det visar en ny rapport om kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål som konsultföretaget WSP tagit fram på uppdrag av Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik. Bakgrunden till rapporten är riksdagens och regeringens beslut om att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (utom flyget) ska minska med minst 70 procent till år 2030 jämfört med 2010. Kollektivtrafiken, som i rapporten omfattar all persontrafik med buss, tåg, spårväg, tunnelbana, taxi samt skärgårdstrafik, står i dag för bara fyra procent av koldioxidutsläppen, en andel som har minskat kraftigt sedan 2010. Kollektivtrafiken har kommit långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 86 procent av förnyelsebara drivmedel. Läger man till spårtrafiken stiger andelen ytterligare.

Kollektivtrafiken bidrar inte bara till minskade klimatutsläpp genom att reducera sina egna utsläpp, utan även genom att ta marknadsandelar från biltrafiken. En ökad andel transporter med låga utsläpp av växthusgaser är, enligt regering och riksdag, en förutsättning för att Sverige ska klara klimatmålet för transportsektorn till år 2030.

Regeringen har beslutat att ge myndigheten Trafikanalys ett uppdrag att ta fram kunskapsunderlag som belyser utmaningar och möjligheter med uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, farkoster och system.

Trafikanalys ska utreda självkörande fordons effekter på de transportpolitiska målen, klimat- och miljöpåverkan, kapacitetsutnyttjande av infrastruktur. Dessutom ska myndigheten analysera om och hur transportsystemet skulle kunna användas mer effektivt med fler uppkopplade, samverkande, automatiserade, delade och fossilfria fordon och system utan att äventyra bl.a. integritet, datasäkerhet och samhällets sårbarhet. Uppdraget ska redovisas senast den 15 juni 2019.

Utredningen ”Vägen till självkörande fordon – introduktion” (SOU 2018:16) som presenterades i början av 2018 pekade på att den traditionella kollektivtrafiken enligt alla bedömare kommer att fortsätta vara den viktigaste delen av transportsystemet i städerna. I stora och mellanstora städer är stomlinjerna med buss, spårvagn och tunnelbana väsentliga för att klara stadens persontransportbehov på ett hållbart sätt. Däremot kan automatiseringen av transportsystemet, bli en pusselbit för att förbättra systemet. Under förutsättning att de självkörande fordonen inte leder till utglesning av städerna och det inte sker en överflyttning från kollektivtrafik till de självkörande fordonen kan de självkörande fordonen enligt utredningen leda till ökad tillgänglighet med kollektivtrafik.

Regeringen har tillsatt en utredning som ska kartlägga hur biogasens nytta som resurs kan tas till vara på bästa sätt och ge förslag på hur biogas kan ges konkurrenskraftiga villkor genom långsiktigt stabila spelregler. Utredaren ska bland annat analysera biogasens konkurrensvillkor utifrån utvecklingen i transportsektorn och hur biogas kan användas för att kostnadseffektivt nå de energi- och klimatpolitiska målen. Utredningen ska redovisas senast den 3 juni 2019. Svensk Kollektivtrafik har tillsammans med Sveriges Bussföretag skrivit en debattartikel om att omställning till fossilfria bussar kräver stabila regler. De senaste årens gröna omställning av busstrafiken riskerar att stanna av om kollektivtrafiken inte får ett genomtänkt, hållbart och långsiktigt regelverk om beskattning av biobränslen som gynnar en fortsatt grön omställning.

Den 1 juli 2018 trädde regeringens förordning om reduktionsplikt i kraft. Förordningen kompletterar lagen om reduktionsplikt som beslutades av riksdagen 2017. Lagen och förordningen reglerar hur drivmedelsleverantörerna ska minska utsläppen av växthusgaser från bensen och diesel genom att blanda in biodrivmedel. Förslag har lagts fram till regeringen om ändringar i förordningen om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande bränsle. En övergångsregering beslutade den 15 november 2018 att förslaget ska träda i kraft 1 juli 2019. Föreslagna ändringar innebär att råvaran PFAD inte längre ska betraktas som restprodukt. PFAD har varit en viktig råvara till biodrivmedel i Sverige. Uppskattningsvis 40-50% procent av all HVO tillverkades av PFAD år 2017. De förändrade hållbarhetskriterierna minskar utbudet på HVO samtidigt som reduktionsplikten leder till ökad efterfrågan.

I Västernorrland utgör HVO en mycket hög andel av bussarnas drivmedel. Ökande efterfrågan och minskad tillgång till följd av ändring av reduktionsplikt och hållbarhetskriterier för biodrivmedel riskerar ge prisökningar på drivmedlet. Beräkningar från Svensk kollektivtrafik ger en bedömd prisökning fram till december 2019 motsvarande i snitt 2% i månaden. Det skulle det innebära 36 %

prisökning jämfört med dagens priser. Utöver prisökning ger det minskade utbudet sämre förutsättningarna att uppfylla de långsiktiga klimatmålen. Att skapa goda förutsättningar till en hållbar och energieffektiv kollektivtrafik är angeläget. Det kommer därför vara viktigt att avsätta tillräckliga upphandlingsresurser inför kommande trafikupphandling. Allt för att säkerställa en fordonsflotta som harmoniserar med de långsiktiga hållbarhetsmålen.

Organisation

Under perioden 2022-2024 löper avtalen om linjelagd kollektivtrafik ut. 2021 löper avtalen för de särskilda persontransporterna ut. Upphandling av särskilda persontransporter påbörjas under 2019. Det är stora och komplexa upphandlingar som kommer att kräva resurser både internt och externt. I länet råder svag konkurrens inom buss- och taxibranschen vilket innebär att kostnadsläget kan bli högt vid nästa upphandling. Det är därför viktigt att kommunalförbundet och våra medlemmar verkar för att fler aktörer inom branschen etablerar sig i Västernorrland. Kommunalförbundet behöver även innan de nya trafikupphandlingarna påbörjas utreda förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik i egen regi.

Under 2019 fusioneras Bussgods i Västernorrland AB med bussgodsorganisationerna i Västerbotten och Norrbotten vilket skapar förutsättningar för effektivisering, samordning och högre marknadsandel av godsmarknaden. Det nya bolaget kommer att heta Bussgods i Norr AB.

Inom myndigheten innebär våra medlemmars förväntningar på förstärkt dialog och uppföljning samt införande av subventionerat resande i kommunerna ett behov av att tillföra vår organisation ytterligare resurser.

B. Planeringsprocess för Långtidsplan 2020-2022

19/6 2018	Samverkansgrupp Information till samverkansgruppen om behovsframställan och tidplan
26/6 2018	Utskick av instruktion och underlag för behovsframställan till medlemmarna
31/10 2018	Behovsframställan Sista dag för medlemmar att inkomma med behovsframställan.
30/11 2018	Arbetsutskott, Kramfors Förslag till remissutkast Långtidsplan 2020-2022.
13/12 2018	Direktionsmöte, Härnösand Direktionen fattar beslut om remissutkast Långtidsplan 2020-2022.
19/12 2018	Samverkansgruppsmöte, Kramfors Genomgång av remissutkast Långtidsplan 2020-2022.
19/12 2017	Utskick remissutkast Långtidsplan 2020-2022 Remissutkast skickas på remiss till medlemmarna.
15/2 2019	Långtidsplan 2020-2022 Sista dag för remissynpunkter på Långtidsplan 2020-2022.
mars 2019	Beslut om Långtidsplan 2020-2022 Direktionen fattar beslut om att Långtidsplan 2020-2022 ska ligga till grund för budgetdialoger med medlemmarna.

C. Sammanställning behovsframställan

Bilaga C: Sammanställning behovsframställan remissversion Långtidsplan 2020 – 2022 (Dnr 18/00362)

Bilaga C är en sammanställning av medlemmarnas behovsframställan. De åtgärder som föreslås hanteras inom ramen för långtidsplanen är sorterade under trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål och delmål så som det har inkommit från medlemmarna. I bilagan finns också en sammanställning av de åtgärder som inte bedöms kunna hanteras inom ramen för långtidsplanen.

	RESENÄR					
	R1 = Vi ska resurseffektivt öka det kollektiva resandet					
Nr	Åtgärd	Ev följdåtgärder	Önskade effektmål	Budgetram	Inriktningsår LP2020-2022	Kommentar kommunalförbundet
1	Översyn av dagens linjenät i Härnösands tätortstrafik inklusive översyn Ålandsbrotrafiken (Härnösand)	Härnösands kommuns pågående linjenätsanalys kan ligga till grund för förändringar av dagens linjenät och turutbud	Effektivare trafik		2020	Utförs i samverkan mellan Härnösands kommun och RKM. Resurser från RKM Trafik och Information
2	Översyn av delar i Härnösands landsbygdstrafik (Härnösand)				2021	Klargörande om vilken trafik som avses. Stigsjö, Viksjö, Häggdånger, Ytterfälle/Svartvik, Högsjö, Solumshamn
3	Utökning av anropsstyrd trafik i Härnösands kommun (Härnösand)	Mer trafik i norra delen av kommunen	Ökat resande	Utökad budgetram för Härnösands kommun	2021	Klargörande om vilken trafik som avses
4	Behov finns att under 2020 genomföra analys och översyn av hela landsortstrafiken inom Ånge kommun. (Ånge)		Mål för översynen är att utan ökad insats av resurser skapa en mer väl fungerande kollektivtrafik som bidrar till att resurseffektivt öka både det totala kollektiva resandet samt antalet nöjda kunder. Genom en utveckla landsortstrafik blir Mittbanan mer attraktiv, arbetspendling mer tillgänglig och regionen förstoras.	Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för Ånge kommun	2020	Linjenätsanalys kommer att genomföras under 2019 inom ramen för Koll 2020. Linjenätsanalysen ligger till grund för översyn av Ånges landsortstrafik.
5	Inleda dialog för översyn av Sollefteå kommuns tätortstrafik. Översyn, prioritering och utveckling av tätorts- och landsbygdstrafiken i Sollefteå kommun. Där ska alternativa lösningar för kollektivtrafik i glesbygd hanteras. (Sollefteå) Söka resealternativ för utökad trafik norrut och österut från Junsele. (Sollefteå)	Översyn i samverkan KTM och kommunen	Kommunen vill se en planeringsprocess som ger dialog, vägledning och lösningar och därmed en snabbare hantering för att möjliggöra kontinuerliga förbättringar av kollektivtrafiken i kommunen. Kommunen vill se en utveckling av kollektivtrafiken i både staden, i tätorterna och mellan dessa samt på landsbygden. Fler resenärer både i tätort och på landsbygd		2020	Dialog inleds 2020 som ger underlag för arbetets planläggning.
6	Översyn av trafik till nytt hyreshus Badhustomten, ny eller utbyggd skola Gymnasieskolan Gudlav Bilder (Sollefteå)		Fler resenärer i tätort och på landsbygd		2020	Se punkt X. Hanteras som en del av tätortstrafiken
7	Utrede förutsättningar att möjliggöra och underlätta för tågresenärer till och från kommunen. (Sollefteå)		Anropsstyrd trafik till och från Kramfors resecentrum för att underlätta resor med tåg under helg.		2020	
8	Utrede ökad turtäthet på sträckan Långsele-Sollefteå för att öka möjligheten till kollektivt resande på sträckan. Föreslå nya turer		Marknadsföring av förbättrad tillgänglighet. Förstärkt marknadsföring riktad till utlandsfödda.		2020	Se punkt 5 och 6. Marknadsföringsinsatser blir aktuella när ny trafikplanering är gjord.
9	Producera ett tryckt informationsmaterial till kommunens hållplatslägen, innehållandes exempelvis kontaktuppgifter till Din turs reserådgivning, reseinformation samt information om biljetter och priser. (Kramfors)		Underlätta användningen av busstrafiken, i synnerhet för sällanresenärer.		2020	De resurser som är tillgängliga ska prioriteras till en digital informationsutveckling. Tryckt information om kontaktuppgifter, rese- och biljettinformation och digitala kanaler utarbetas för placering på hållplatser. Ingen återgång till tryckta tidtabeller på hållplatser
10	Arbeta för en enhetlig subventionering av produkter på länsnivå. (Kramfors)		Liktydiga produkter skapas för regionens kollektivtrafikresenärer.		2021	Överensstämmer med ambitionerna i trafikförsörjningsprogrammet 2030. Översyn och utvärdering av nuvarande produktutbud.
11						
12	Översyn av upphandlad skolskjuts med buss. (Örnsköldsvik)	Förbättring av landsbygdstrafiken.	Ökad tillgänglighet för boende på landsbygden, förbättrade synergieffekter med skolskjuts.		2021	Eventuell anskaffning av biljettmaskiner på skolbussar förutsätter finansiering. Kostnadsfördelningsmodellen för skoltrafik

Bilaga C: Sammanställning behovsframställan remissversion Långtidsplan 2020 – 2022 (Dnr 18/00362)

						behöver ses över med anledning av eventuell ny lagstiftning Särskilda transporter för ökad samordning (SOU 2018:58)
13	Eventuella justeringar gällande tätortstrafiken utifrån KTM:s utvärdering 2019. (Örnsköldsvik)		Ökat resande, ökad tillgänglighet, nöjda resenärer, hållbar tidtabell.	Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för Örnsköldsvik kommun	2020	Enligt budget 2019 ska Örnsköldsviks kommun genomföra utvärderingen. Dialog om ansvarsfördelning mellan kommun och RKM
14	Utreda förutsättningar för trafik över Svedjeholmen inom tätortstrafiken. (Örnsköldsvik)		Fler resande ska ha tillgång till kollektivtrafiken.		2021	
15	Eventuellt planerad trafikstart över Svedjeholmen inom tätortstrafiken. (Örnsköldsvik)		Fler resande ska ha tillgång till kollektivtrafiken.	Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för Örnsköldsvik kommun	2022	
16	Tillgänglighetsanpassning av hållplatser enligt plan. (Örnsköldsvik)		Fler resande ska ha tillgång till kollektivtrafiken.		2020,2021 och 2022	Infrastrukturanpassning av hållplatser är kommunens finansiella ansvar. Tillgänglighetsanalysen och förslag till anpassning sker inom ramen för Koll 2020 till och med 2020. RKM har ansvar för tillgänglighetsanpassning av information till resenärer.
17	Implementera Ungdomskortet i Din Turs ordinarie produktutbud: (Örnsköldsvik)		Ökat användningsområde geografiskt. Samordning av produktbudet för barn och ungdom. Ökat resande med kollektivtrafiken.		2021	Överensstämmer med ambitionerna i trafikförsörjningsprogrammet 2030. Översyn och utvärdering av nuvarande produktutbud.
18	Trafikplanering av Njurundatrafik i förhållande till ny tågstation i Njurundabommen (Sundsvall)	I övrigt bör Tidtabellerna och trafiken i Njurunda utöver linje 120, bör ses över vad gäller restidskvoter mot Sundsvalls centrum, avgångstider, antal turer och sträckning inför kommande tågstopp i Njurundabommen. Det behöver även göras en bedömning från RKM om vilka delar i utbudet som ska vara beställningsstyrt.	Ökat resande, nöjda resenärer, förbättrade pendlingsmöjligheter, regionförstoring		2020	Anpassning av busstrafiken inför ny tågstation.
19	Förslag till tidtabell och planering av trafik längs E14 samt Töva-Bergsåker (Sundsvall)	Hantering av linjesträckning Töva-Bergsåker samt övriga mindre befolkade områden som påverkas av vägombyggnaden.	Målet är kortare restider mellan Matfors och Sundsvall, bättre tidhållning, trygga och tillgängliga hållplatser och ökat resande. Effektmålet är ökad andel hållbara resor och förbättrad pendling till och från Matfors och i sin förlängning en bättre fungerande arbetsmarknad där arbetssökande och arbetsgivare lättare kan matchas.		2020	Hanteras inför ordinarie tidtabellsarbete med trafikstart december 2020.
20	Värdering av utbud i förhållande till befolkningsunderlag och resande som underlag för reviderat trafikförsörjningsprogram (Sundsvall)	Utifrån den linjenätsanalys och den resvaneundersökning som ska göras inom KOLL 2020. Bör det vara möjligt att pröva om det trafikutbud som finns i länet står i proportion till befolkningsunderlaget på olika orter. Någon form av brist- eller nyttoanalys bör göras som grund för RKMs dialog mellan medlemmar och RKM om trafikeringsbehov. I Sundsvall har framförallt befolkningen inom kommundelarna Stöde och Kovland fört fram önskemål	En kollektivtrafik som utgår från en grundnivå för utbud utifrån orters storlek och där medlemmarna kan välja om utbudet skall utökas av något skäl. Det blir även en grund i arbetet med fortsatt utveckling av organisation och finansiering av kollektivtrafiken i länet. och inför kommande trafikupphandlingar och reviderat trafikförsörjningsprogram.	Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för Sundsvalls kommun	2020	Överensstämmer med ambitionerna i Trafikförsörjningsprogrammet om resurseffektiv kollektivtrafik. Trafikförsörjningsprogrammet är planerat revideras 2020 där resvaneundersökning och linjenätsanalys kommer att vara viktig viktiga underlag.

Bilaga C: Sammanställning behovsframställan remissversion Långtidsplan 2020 – 2022 (Dnr 18/00362)

		om mer trafik. I Stöde är det trafik på kvällar och helger och i Kovland handlar det om helgtrafik. Stöde saknar idag nattbuss på helgerna.				
21	Behov av underlag till, samt framtagande av planer och strategier inför kommande trafikupphandlingar. För att öka andelen invånare som åker buss och tåg behöver den regionala kollektivtrafiken göras ännu mer attraktiv. Det handlar om flera utvecklingsområden så som trafikering, produktutveckling, service och värdskap samt digitalisering. (Regionen)	-Trafikeringsstrategi -Produkt- och prissättningsstrategi -Kundnöjdhetsstrategi - Digitaliserings- och teknikstrategi	Som regional aktör prioriterar vi i första hand kollektivtrafik som är avsedd och anpassad för personer som pendlar till och från arbete eller högre studier (universitet, högskola eller motsvarande), tjänsteresenärer och sjukresenärer (främst till och från de tre sjukhusen samt Norrlands universitetssjukhus) Det är ett mervärde om den trafik vi finansierar också är relevant i samband med andra resor, exempelvis nöjesresor, för turister och besökare samt om kommunala behov och uppdrag kan tillgodose delvis (exempelvis skolskjuts för grundskole- och gymnasieelever).		2020	Trafikförsörjningsprogrammet anger strategi och riktning för länets kollektivtrafik. Ambitionerna i Trafikförsörjningsprogrammet inarbetas succesivt i långtidsplanerna fram till målåret 2030. Kommande trafikupphandlingar planläggs och genomförs i dialog och samverkan med kommunalförbundets medlemmar. RKM ansvarar för att nödvändiga underlag utarbetas. I enlighet med beslutat trafikförsörjningsprogram anges tidpunkter och orsak till revidering av trafikförsörjningsprogram. Där anges att efter allmänt val där det bildas nya majoriteter/eller när det blivit stor omsättning av ledamöter i förbundsdirektionen, inför upphandling av linjelagd trafik samt förändringar som i väsentlig grad påverkar förbundsdirektionens styrning bör programmet revideras.
22	Se över Timrås lokala busslinjer och turer för att optimera turer, avgångstider och byten där de verkligen behövs för arbetspendling och skolans behov. (Timrå)	Ändring av avgångstider.	Mindre väntan vid byten. Göra hela resan mer tidseffektiv och med det upplevas mer positiv.	Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för Timrå kommun	2020	Överensstämmer med ambitionerna i Trafikförsörjningsprogrammet om resurseffektiv kollektivtrafik.
23	Använda Sörberge Norra som pendlingsstation för buss 201 (Timrå)				2020	Utreda förutsättningarna i översyn av linje 201.
	R2 = Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka					
	Åtgärd	Ev följdåtgärder	Önskade effektmål	Budgetram	LP2020-2022	Kommentar kommunalförbundet
1	Resvaneundersökning, marknadsföring av Din Tur och kollektivtrafikens möjligheter både i stad och på landsbygd, trygga och synliga hållplatser, Skyltning, Resenärsinformation, Testresenärskampanjer, Bussens dag, Hållplatsinformation (Sollefteå)		Fler resenärer både i tätort och på landsbygd. Alla ska förstå hur kollektivtrafiken fungerar. Var och hur köper jag biljett/betalar, var kliver jag på och när. Information speciellt riktad till äldre.		2020	Infrastrukturanpassning av hållplatser är kommunens finansiella ansvar. Tillgänglighetsanalysen och förslag till anpassning sker inom ramen för Koll 2020 till och med 2020. RKM har ansvar för tillgänglighetsanpassning av information till resenärer samt övrig kommunikation och marknadsföring.
2	Riktad marknadsföring till boende och verksamma i tätorter, småorter och på landsbygd (Sollefteå)	Specialinformation till äldre, guidade provturer	Marknadsföring av landsbygdstrafiken inklusive den anropsstyrda trafiken		2020	Resvaneundersökningen genom Koll 2020 och utfallet trafikbokslutet ger vägledning för både trafikdimensionering och riktade marknadsföringsinsatser. Finansieras genom lokal marknadsplan (Mittbuss) RKMs marknadsplan beslutas politiskt under 2019 avseende marknadsföringsinsatser 2020. De lokala marknadsföringsplanerna förstärker beslutade insatser inom respektive trafikområde.
	HÅLLBARHET					
	H3 = Kollektivtrafik bidrar till social inkludering					
	Åtgärd	Ev följdåtgärder	Önskade effektmål	Budgetram	LP2020-2022	Kommentar kommunalförbundet
1	Införa trygga avstigningar i kvälls- och natttrafik efter kl 21.00 som i Kalmartrafiken. (Sundsvall)	Information på hemsida, i app, pressmeddelanden och i bussar.	Tryggare resa. Kvinnor upplever ofta större risk för att utsättas för hot och våld än män samtidigt som män oftast är den grupp som utsätts för hot och våld. Med trygg hemresa kan en resenär få lämna bussen utan en efterföljande hotfull, eller upplevd hotfull grupp samtidigt kliver av. Det ökar den upplevda tryggheten och är		2020	Undersöka möjligheten att införa Nattstopp i likhet med den tjänst som finns i Kalmar Länstrafik. Nattstopp är en möjlighet för de som reser ensamma att få stiga av mellan två ordinarie hållplatser längs bussens linjesträckning för ökad trygghet.

Bilaga C: Sammanställning behovsframställan remissversion Långtidsplan 2020 – 2022 (Dnr 18/00362)

			positivt för resandeutveckling och kundhöjdhet.			
2	Fler försäljningsställen för köp av kort och biljetter. Problemet med fördröjning av laddning till kort från internet innebär att många laddar och köper sina kort på bussen. Det bör genom i första hand styras bort med positiva åtgärder som t ex att erbjuda fler försäljningsställen. Avtal bör tecknas så att det finns minst ett försäljningsställe i varje kommunalscentrum. I Sundsvall behövs i första hand försäljningsställen i Stöde, Liden, Indal, Kovland, Lucksta, Ljustadalen/Sundsbruk, Bergsåker, Skönsmon, Sidsjö. behovet av att ladda kort på bussen behöver sjunka innan det kan tas bort helt.	Det pågår redan investeringar i tekniska lösningar, rabattsystem för kortladdning via nätet. Busskort i mobilen osv men vanliga busskort kommer inte att upphöra än på ett tag.	Snabbare trafik, bättre tidhållning, minskad stress för förare. Enklare för resenärer att köpa olika typer av kort.		2020	Utredning av lämplig försäljningsställes organisation utifrån den digitala ambitionsnivån i Trafikförsörjningsprogrammet
3	Att öppna två nya försäljningsställen för busskort i Söråker och Sörberge/Taltnäs. (Timrå)		Att möta resenärens behov att göra det lättare att köpa reskort samt enklare biljetthantering på bussen.		2020	Identifiera strategiskt lämpliga försäljningsställen utifrån den digitala ambitionsnivån i Trafikförsörjningsprogrammet
4	Implementeringsplan – ökad trafiksäkerhet för barn och unga (Regionen)			Åtgärderna finansieras genom anslag i den Regionala transportplanen.	2020	För den grundläggande trafiken ska särskilt beaktas trafiksäkerheten på busshållplatser som används av skolbarn och inte prioriteras genom tillgänglighetsanpassningar. För dessa hållplatser ska en särskild kartläggning och prioritering genomföras med fokus på förbättringar av trafiksäkerhet. Regionala medel avsätts för trafiksäkerhetsanpassningar av hållplatser.
5	Ändring av busslinjer i samband med att nya simhallen på arenaområdet färdigställs hösten 2021. (Timrå)	Det kan behöva göra om vissa lokala linjer eller slå samman linjer. Det kan bli utökad antal turer.	Att arenaområdet, med simhall och övriga aktiviteter, blir ännu mer och lättare tillgängligt för alla att åka kollektivtrafik.	Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för Timrå kommun	2021	Ändring av busslinjer hanteras i arbetsgruppen för trafik och infrastruktur i Timrå kommun. Hanteras inför tidtabellsskiftet december 2021
6	Översyn och utvärdering av nuvarande produktutbud. (RKM)	En översyn bör ske i samarbete med övriga Norrlands län så att produktutvecklingen harmoniseras med det gemensamma biljett- och betalsystemet. Att förändra produktutbudet kräver konsultstöd.	Ett tydligt och enkelt produktutbud bidrar till social inkludering och ökat resande.	0,3	2021	Genomförs av RKM för politisk beredning i direktionen. Följande ambitioner från Trafikförsörjningsprogrammet ska beaktas i samband med översyn av produktutbudet. - Alla barn upp till 19 år erbjuds ett gemensamt och kraftigt reducerat periodkort som är giltigt i hela länet på buss och tåg och därmed avvecklas nuvarande kommunalt initierade produkter för denna grupp. - Resenärer över 80 år reser avgiftsfritt i den linjelagda busstrafiken i hela länet - Resenärer med färdtjänstillstånd reser avgiftsfritt i den linjelagda busstrafiken i hela länet - Resenärer med barn i vagn reser avgiftsfritt i den linjelagda busstrafiken i hela länet
	H4 = Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning					
	Åtgärd	Ev följdåtgärder	Önskade effektmål	Budgetram	LP2020-2022	Kommentar kommunalförbundet
1	Behov av underlag till, samt framtagande av planer och strategier inför kommande trafikupphandlingar (Regionen)	Implementeringsplan för tillgänglighetsanpassningar	Kommunalförbundet bör fortsätta verka för att den regionala kollektivtrafiken ska vara hållbar samt bidra till hela Västernorrlands hållbarhet. För detta behövs åtgärder som stärker tillgänglighetsnivån, trygghetsaspekten.		2020	Trafikförsörjningsprogrammet anger strategi och riktning för länets kollektivtrafik. Ambitionerna i Trafikförsörjningsprogrammet inarbetas successivt i långtidsplanerna fram till målfåret 2030. Kommande trafikupphandlingar planläggs och genomförs i dialog och samverkan med

Bilaga C: Sammanställning behovsframställan remissversion Långtidsplan 2020 – 2022 (Dnr 18/00362)

						kommunalförbundets medlemmar. RKM ansvarar för att nödvändiga underlag utarbetas.
	H5 = Minskad negativ miljöpåverkan					
	Åtgärd	Ev följdåtgärder	Önskade effektmål	Budgetram	LP2020-2022	Kommentar kommunalförbundet
1	En handlingsplan för minskad negativ miljöpåverkan från kollektivtrafiken bör tas fram inför kommande trafikupphandlingar. Hur ska fordonskrav och miljökrav formuleras för olika slag av trafik. (Sundsvall)				2020	Genomförs av RKM för politisk beredning i direktionen. Trafikförsörjningsprogrammet anger strategi och riktning för länets kollektivtrafik. Ambitionerna i Trafikförsörjningsprogrammet inarbetas succesivt i långtidsplanerna fram till målåret 2030. Kommande trafikupphandlingar planläggs och genomförs i dialog och samverkan med kommunalförbundets medlemmar. RKM ansvarar för att nödvändiga underlag utarbetas. I enlighet med beslutat trafikförsörjningsprogram anges tidpunkter och orsak till revidering av trafikförsörjningsprogram. Där anges att efter allmänt val där det bildas nya majoriteter/eller när det blivit stor omsättning av ledamöter i förbundsdirektionen, inför upphandling av linjelagd trafik samt förändringar som i väsentlig grad påverkar förbundsdirektionens styrning bör programmet revideras.
2	Behov av underlag till, samt framtagande av planer och strategier inför kommande trafikupphandlingar (Regionen)	Plan för fossilfri kollektivtrafik	Kommunalförbundet bör fortsätta verka för att den regionala kollektivtrafiken ska vara hållbar samt bidra till hela Västernorrlands hållbarhet. För detta behövs åtgärder som stärker klimatnyttan,		2020	Genomförs av RKM för politisk beredning i direktionen. Trafikförsörjningsprogrammet anger strategi och riktning för länets kollektivtrafik. Ambitionerna i Trafikförsörjningsprogrammet inarbetas succesivt i långtidsplanerna fram till målåret 2030. Kommande trafikupphandlingar planläggs och genomförs i dialog och samverkan med kommunalförbundets medlemmar. RKM ansvarar för att nödvändiga underlag utarbetas. I enlighet med beslutat trafikförsörjningsprogram anges tidpunkter och orsak till revidering av trafikförsörjningsprogram. Där anges att efter allmänt val där det bildas nya majoriteter/eller när det blivit stor omsättning av ledamöter i förbundsdirektionen, inför upphandling av linjelagd trafik samt förändringar som i väsentlig grad påverkar förbundsdirektionens styrning bör programmet revideras.
3	Utreda förutsättningar och utformning av en framtida tätortssammanbindande fossilfri kollektivtrafik. (Kramfors)	Eventuella förändringar av trafikutbudet i enlighet med utredningens förslag.			2020	Resvaneundersökning och linjenätsanalys inom Koll 2020 kommer under 2019 ge vägledning och stöd till utveckling av kollektivtrafiken i länet. Planering för att införa trafikdialog med samtliga kommuner i länet
	H6 = Resurseffektiv kollektivtrafik					
	Åtgärd	Ev följdåtgärder	Önskade effektmål	Budgetram	LP2020-2022	Kommentar kommunalförbundet
1	Behov av underlag till, samt framtagande av planer och strategier inför kommande trafikupphandlingar (Regionen)	- Finansieringsstrategi	Kommunalförbundet bör fortsätta verka för att den regionala kollektivtrafiken ska vara hållbar samt bidra till hela Västernorrlands hållbarhet. För detta behövs åtgärder som ökar självfinansieringsgraden.		2020	Genomförs av RKM för politisk beredning i direktionen. Trafikförsörjningsprogrammet anger strategi och riktning för länets kollektivtrafik. Ambitionerna i Trafikförsörjningsprogrammet inarbetas succesivt i långtidsplanerna fram till målåret 2030.

Bilaga C: Sammanställning behovsframställan remissversion Långtidsplan 2020 – 2022 (Dnr 18/00362)

						Kommande trafikupphandlingar planläggs och genomförs i dialog och samverkan med kommunalförbundets medlemmar. RKM ansvarar för att nödvändiga underlag utarbetas.
2	Fortsatt utveckling av trafikförsörjningsprogrammet (Regionen)		Det nyligen fastställda trafikförsörjningsprogrammet är ett stort steg i rätt riktning. Vi anser dock att det fortfarande finns mycket att utveckla för att dokumentet ska bli ett fullödigt måldokument för länets kollektivtrafik	0,3	2020	I enlighet med beslutat trafikförsörjningsprogram anges tidpunkter och orsak till revidering av trafikförsörjningsprogram. Där anges att efter allmänt val där det bildas nya majoriteter/eller när det blivit stor omsättning av ledamöter i förbundsdirektionen, inför upphandling av linjelagd trafik samt förändringar som i väsentlig grad påverkar förbundsdirektionens styrning bör programmet revideras.
3	Fortsatt utveckling av sjukresor och särskild kollektivtrafik (Regionen)	Underlag om och eventuellt införande av ytterligare sjukreselinjer Test och implementering av Trygga-resor-koncept (främst för äldre och personer med funktionsnedsättningar)	Region Västernorrland har behov av att löpande utveckla befintliga sjukresor, med tyngdpunkt på att möjliggöra för fler att åka buss och tåg vid sjukresa istället för med taxi. En del i detta arbete är att se över kopplingar mellan linjer och trafikslag enligt föreslagen trafikeringsstrategi. Vi ser även behovet av att fortsatt verka för att samla all upphandling av trafik samt all bedömning av färdtjänst och sjukresor i en regional funktion för maximal samordning och resursnyttjande.		2020	Införandet av en centralbedömningsfunktion är beslutad budget 2019. Syftet är att fler sjukresor ska ske i allmän kollektivtrafik med lägre kostnader som följd. RKMs erbjudande ska vara så attraktivt att fler väljer att överlåta färdtjänsthandläggning och upphandling till myndigheten. Test och implementering av Trygga resor konceptet genomförs lämpligen inom ramen för Koll 2020.
	TILLVÄXT					
	T7 = Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk					
	Åtgärd	Ev följdåtgärder	Önskade effektmål	Budgetram	LP2020-2022	Kommentar kommunalförbundet
1	Förbättra anslutningsmöjligheter för linje 201 till/från Sundsvalls C (Härnösand)	Fler turer till/från Sundsvalls C	Nöjdare resenärer	Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för Regionen	2020	Prioriterat stråk, viktigt arbetsmarknadsområde, målpunkter Birsta köpcenter och bytesmöjlighet till Sundsvalls sjukhus. Måndag-fredag alternativt måndag-söndag
2	Trafikverkets utbyggnad av Dubbelspår till Dingersjö öppnar för möjlighet med en regional tågstation i Kvissleby i enlighet med Sundsvalls kommuns översiktsplan. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten bör därför arbeta för att Trafikverket i sin planering gör det möjligt att lägga ett tredje spår i Kvissleby så att ett tåg kan stå vid stationen utan att belasta dubbelspår. Det gör det även möjligt att låta Norrtåg vända i Kvissleby istället för vid Sundsvalls C. Tyvärr saknas ett tredje spår i Njurundabommen. (Sundsvall)	Agera för att det blir ett tågstopp i Kvissleby för Norrtåg, Lyfta in behovet av station i Kvissleby i yttranden över utredningar och planer från Trafikverket för sträckan. Vid åtgärdens förverkligande behöver en översyn av trafiken göras.	Med en utbyggd Ådalsbana kommer arbetspendling mellan Kvissleby och Härnösand /Kramfors att bli möjlig med rimlig restid. En vidgad arbetsmarknad genom ett ökat hållbar resande kan uppnås.		2022	Är den del av den regionala transportplanen. Om planerna på en tågstation realiserar så kommer RKM att ta fram en trafikeringsplan. RKM verkar för att eventuellt stationsläge trafikeras.
3	Projekt Mittstråket studerar stationslägen längs Mittbanan. I Sundsvall finns förslag på framtida station i Vattjom. (Sundsvall)	Förslag på hur angöring till en framtida tågstation i Vattjom behöver tas fram under åren 2020-2022.	Ett preciserat förslag av hur en koppling mellan tåg- och buss kan se ut i Vattjom ger underlag för budgetarbete och genomförande om projektet med tågstation förverkligas.	Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för Sundsvalls kommun	2022	Om planerna på en tågstation realiserar enligt projekt Mittstråkets studie så kommer RKM att ta fram en trafikeringsplan.
4	Färjetrafik Alnö. En förstudie för färjetrafik genomförs för närvarande i Sundsvall. Studien kan komma att innebära olika förslag på åtgärder som berör perioden 2020-2022 och kommande trafikupphandling. (Sundsvall)	Upphandling, trafikförändringar på Alnö, information och marknadsföring	Skapa förutsättningar för befolknings- och bebyggelseutveckling på Alnö.	0,5 Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för Sundsvalls kommun	2021	Om planerna på färjetrafik realiserar så kommer RKM att ta fram en trafikeringsplan. Upphandling av färjetrafik kräver konsultstöd.

Bilaga C: Sammanställning behovsframställan remissversion Långtidsplan 2020 – 2022 (Dnr 18/00362)

5	Behov av underlag till, samt framtagande av planer och strategier inför kommande trafikupphandlingar (Regionen)	-Trafikeringsstrategi -Produkt- och prissättningsstrategi - Finansieringsstrategi	De regionala resurserna räcker inte till för att tillfredsställa alla önskemål och behov av regional kollektiv och måste därför prioriteras noggrant. Region Västernorrland ser ett ökat behov av att utgå från planeringen av de nationella och regionala tågtiderna och att komplettera med den regionala busstrafiken. Vi har inte råd att ha en hög grad av parallellitet mellan olika trafikslag och linjer men vi har heller inte råd att ha för stora tidsluckor mellan avgångarna mellan våra kommuncentra.	Eventuell utbudsökning av tågtrafik medför högre kostnader för Regionen	2020	Trafikförsörjningsprogrammet anger strategi och riktning för länets kollektivtrafik. Ambitionerna i Trafikförsörjningsprogrammet inarbetas succesivt i långtidsplanerna fram till måläret 2030. Kommande trafikupphandlingar planläggs och genomförs i dialog och samverkan med kommunalförbundets medlemmar. RKM ansvarar för att nödvändiga underlag utarbetas. RKM utreder vilken busstrafik som har hög parallellitet med den regionala tågtrafiken och tar fram förslag till beslut. En förtätad tidtabell för den regionala tågtrafiken kräver fler tågset och finansiering.
6	Inledande arbete för att öppna upp för persontransporter på järnväg till Sollefteå kommuncentra samt för sträckan Östersund-Umeå (Sollefteå)				2022	Är upptaget som en ambition i Trafikförsörjningsprogrammet 2030. Vid revidering av nationell transportplan kommer detta att lyftas vid tid för remissyttrande.
7	Se över möjligheter att göra det lättare att arbetspendla, d.v.s. att det behövs turer i tidtabellerna som inte är helt anpassat efter skolans start- och stopptider, utan ska vara anpassade för arbetstider. (Timrå)	Nya turer på en del av de i Timrå lokala busslinjerna, mest sannolikt anropsstyrda, som ska matchas mot de prioriterade stråkens stomlinjer för att möjliggöra arbetspendling.	Fler resande som väljer kollektivtrafik istället för bil.	Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för Timrå kommun	2020	Ändring av busslinjer hanteras i arbetsgruppen för trafik och infrastruktur i Timrå kommun.
	T8 = Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation					
	Åtgärd	Ev följdåtgärder	Önskade effektmål	Budgetram	LP2020-2022	Kommentar kommunalförbundet
1	Kommunens behov av stöd/ideer/vägledning för en utveckling av kollektivtrafiken på landsbygden. (Sollefteå)			Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för Sollefteå kommun	2020	Resvaneundersökning och linjenätsanalys inom Koll 2020 kommer under 2019 ge vägledning och stöd till utveckling av kollektivtrafiken i länet. Planering inför trafikdialog med samtliga kommuner i länet. RKM tar fram nödvändiga beslutsunderlag
2	Återinföra den dubbeltur på sträckan Sundsvall-Örnsköldsvik som upphör vid Norrtågs tidtabellsskifte 2018 (Kramfors)				2020	Beslut fattas av Norrtågs styrelse. Som delägare verkar RKM för trafik i enlighet med ambitionerna i Trafikförsörjningsprogrammet för prioriterade stråk RKM verkar för att turer införs igen
3	Följa utvecklingen för besöksnäringen vad gäller pilgrimscenter i Selånger och pilgrimsvandringarna. (Sundsvall)	Antalet vandrare längs Pilgrimsleden mellan Sundsvall och Trondheim ökar årligen. Ofta går man bara en del av sträckan eller delar och behöver transportera sig till och från den valda delen av vandringsleden. Här kan Z-trafik, Din Tur och kollektivtrafiken i Norge försöka utveckla sitt samarbete ytterligare vad gäller marknadsföring av färdmedelsbevis och kollektivtrafik.	Positiva upplevelser för besökare i Mittnorden av en samordnad och fungerande kollektivtrafik.		2021	RKM gör bedömningen att det framförallt är tågtrafiken som blir förstahandsval för resenärer. Sträcken Sundsvall-Trondheim har idag två dubbelturer på vardagar. Beslut om elektrifiering på den norska sidan är taget och trafiken väntas starta 2021. I samband med det är det lämpligt att Norrtåg AB intensifierar marknadsföringen av trafiken.

Bilaga C: Sammanställning behovsframställan remissversion Långtidsplan 2020 – 2022 (Dnr 18/00362)

Sammanställning av föreslagna åtgärder som inte hanteras Långtidsplan 2020-2022						
	Åtgärd	Ev följdåtgärder	Önskade effektmål	Budgetram		Kommentar kommunalförbundet
1	Utveckla anropsstyrd trafik i samarbete med Bybergs Trafik satsning på ny app (Härnösand)		Bättre trafik på helger o kvällar			Inarbetas ej då det är kommersiell trafik. Härnösands kommun ansöker om att bedriva kommersielltrafik hos RKM
2	Öppna skolskjutstrafiken för allmän kollektivtrafik (Härnösand)	Behov av nya biljettmaskiner	Ökat resande och bättre tillgänglighet i glesbefolkade områden.	Finansieras via Härnösands kommun		Kommunerna har ansvar för skolresor enligt skollagen. Investeringar i biljettmaskiner för skoltrafik är inte prioriterat. Åtgärden saknar stöd i trafikavtalen.
3	Följa/delta i wp 4 i länsprojektet Koll2020 och införa i del av eller hela kommunen vid positiva resultat (Sollefteå)		Förbättra möjligheterna till kollektivtrafik på landsbygd/glesbygd.			Det är inte möjligt att samordna den särskilda persontrafiken i Sollefteå kommun förrän nuvarande trafikavtal löper ut sommaren 2021.
4	Behov av större hållplatskurer i Långsele centrum					Kommunen ansvarar för själv för underhåll och anläggning av hållplatskurer. Vägledning i trafikförsörjningsprogrammet om tillgänglighetsnivåer samt stöd och dialog med RKM.
	Utvecklingen i Sundsvalls kommun ger behov av förändrat trafikupplägg för busstrafiken. Kommunen har handlat upp en linjenätsanalys under 2017 som bearbetats vidare under 2018. Analysen bedöms ge resultat i såväl mindre justeringar 2018 och 2019 som större förändring från 2020 då Resecentrum Sundsvall C invigs. RKM behöver planera och kostnadsberäkna förslagen så att underlag till budgetbeslut 2019 kan ske. (Sundsvall)	Investeringar i nya hållplatser, ändrade hållplatslägen, vändplaner, mm påverkar Din Turs trafikplanering och information till resenärer mm.	Ökat resande, bättre restidskvoter i de längre reseavstånden, Fastlagd långsiktig struktur. Attraktiv trafik med nöjda kunder.	Inarbetas utifrån kommunens budgetramar.	Aktiviteter före planperiod 2020-2022. Separat aktivitetsplan i samverkan och dialog med Sundsvalls kommun	Budgetbeslut 2019 är fastställt och beslutad
5	Modell för att efter KOLL 2020 fortsätta ta fram förslag och få till stånd upprustning av hållplatser för statliga vägar i såväl på landsbygd som i tätort. (Sundsvall)	Utifrån KOLL2020 ta fram, och använda en modell där Din Tur fortsätter samla medlemmarna för framställningar till den regionala transportplanen för kollektivtrafikinvesteringar inom Trafikverkets väg och järnvägsnät i länet.	Syfte successivt fortsatt upprustning av hållplatser vid de vägar och järnvägar som ligger inom länet och som Trafikverket ansvarar för. Detta leder i sin tur till fler resenärer. Kostnaderna för skolkskjuts med Taxi pga trafikfarliga skolvägar kan minska.			RVN har ansvaret för Regionaltransportplan. RKM har som ambition att identifiera möjligheten till extern finansiering som främjar utvecklingen av länets kollektivtrafik. Kommunerna och Trafikverket ansvarar för hållplatser.
6	Nytt resecentrum Sundsvall C (Sundsvall) 2020. RKM behöver beräkna kostnaderna av trafikförändringarna för de olika avtalen så att budgetunderlag finns för trafikavtalen för del av 2020 och därefter på helår. (Sundsvall)	Din turs arbetsinsatser ligger fram till 2020 precis som för kommunen. Det behövs planering av trafikomläggning för alla trafikavtal med regional trafik som har sin ändhållplats vid nuvarande Sundsvalls busstation. Interregional trafik bör placeras på resecentrum Sundsvall C. Din Tur ska medverka i ansökningarna om statlig medfinansiering och utbetalning av medel från Trafikverket till projektet. Stationsavtalen behöver uppdateras, ledsagning bör ordnas inom stationsområdet, gärna redan innan det är färdigställt då det kommer att bli svårt att hitta under byggtiden. Se gärna samtrafikens modell	Förbättrad tillgänglighet till regionens arbetsmarknader när tåg och buss utgår och ankommer till samma plats i Sundsvall. Ökat resande, fler nöjda resenärer, Full tillgänglighet för funktionshindrade, Såväl ökad upplevd- som faktisk trygghet och säkerhet för resenärer.	Kräver att Din Tur gjort en beräkning av hur kostnaderna i gällande trafikavtal påverkas av linjeförändringarna. Obs gäller alla avtal med ankomst i Sundsvalls busstation.	Aktiviteter före planperiod 2020-2022. Separat aktivitetsplan i samverkan och dialog med Sundsvalls kommun	Arbetsinsatser som leder fram till insatser 2020 skall vara definierade i beslutad budget 2019. Arbetet genomförs i den löpande verksamheten i dialog med Sundsvalls kommun

Bilaga C: Sammanställning behovsframställan remissversion Långtidsplan 2020 – 2022 (Dnr 18/00362)

		som används av Jernhusen. Från kommunens sida önskar vi att Din Tur gör sin egen arbetsplanering fram till färdigställt resecentrum.				
7	Trafikverkets ombyggnad av plattformar mm på bangården Resecentrum Sundsvall C kommer att påverka tågtrafiken och resenärer till och från stationen. I samband med detta byggs även en passage över järnvägsområdet och hållplatsen Kaptensgatan på Fridhemsgatan blir en del i resecentrum. (Sundsvall)	Ombyggnaden kommer att påverka tågtrafiken på olika sätt. Sundsvalls kommun antar att även databaser för tidtabell- och hållplatsinformation behöver uppdateras så att man får med angränsande hållplatser till Resecentrum Sundsvall C vid en sökning.	Ökat resande, fler nöjda resenärer, Full tillgänglighet för funktionshindrade, Såväl ökad upplevd- som faktisk trygghet och säkerhet för resenärer.	Åtgärden finansieras av Trafikverket		Arbetsinsatser som leder fram till insatser 2020 skall vara definierade i beslutad budget 2019. Arbetet genomförs i den löpande verksamheten i dialog med Sundsvalls kommun
8	Hållplatser väg 562 (gamla E4 – Njurunda) (Sundsvall). Detta är ett Trafikverksprojekt i Sundsvalls kommun som påverkar såväl kommunen som RKM:s verksamhet och resurser. (Sundsvall)	Förändrade tidtabeller, inläsning av nya hållplatslägen, informationsinsatser mm. Det är Trafikverkets som styr denna tidplan. Sundsvalls kommun utgår från att Din Tur har direkt kontakt med Trafikverket för att få med deras projekt i långtidsplanen.	Attraktiv och effektiv kollektivtrafik. Tillgängligare och tryggare hållplatser	Åtgärden finansieras av Trafikverket		I den löpande verksamheten har RKM dialog och samverkar med Trafikverket och Sundsvalls kommun. Vidtar anpassningar av tidtabeller, uppdaterar hållplatslägen och genomför erforderliga informationsinsatser vid förändringar i trafik och infrastruktur
9	Biljettsamverkan X-trafik och SJ (Sundsvall)	Vid tecknande om avtal om biljettsamverkan bör medlemmar som lämnar medlemsbidrag för underskottstäckning i avtalen kontaktas innan avtalsskrivning. Intäkter bör föras till de avtal som berörs av biljettsamverkan.	Att i Västernorrland kunna nyttja den trafik som finns till hands med regionalt färdmedelsbevis.	Förutsättningarna för inarbetande i budget underlättas om Din Tur informerar berörda medlemmar om pågående samtal innan avtal tecknas.		Åtgärdat. Ska hanteras i gemensam dialog, i den löpande verksamheten. Omfördelning av intäkter och bokföringsmässiga transaktioner hanteras inom ramen för befintlig finansieringsmodell. Alternativ omfördelning beslutas gemensamt av medlemmarna genom beslut i direktionen Inarbetat i budget 2018
10	Trafikplanering av Njurundatrafik i förhållande till ny tågstation i Njurundabommen (Sundsvall)	I närtid bör en hållplats läggas in på sträckan Harabergsbron - Juniskär, t ex Döviksjön i tidtabellerna för linje 123. Nu går det inte av tidtabellen att utläsa att bussen går denna sträckning.	Ökat resande, nöjda resenärer, förbättrade pendlingsmöjligheter, regionförstoring			Gäller åtgärden hållplatskorrigering ska det genomföras 2019. Frågan hanteras i Sundsvalls trafik- och infragrupp.
11	Nytt resecentrum Sundsvall C (Sundsvall) 2020 Stationsavtalen behöver uppdateras, ledsagning bör ordnas inom stationsområdet, gärna redan innan det är färdigställt då det kommer att bli svårt att hitta under byggtiden. Se gärna samtrafikens modell som används av Jernhusen. Från kommunens sida önskar vi att Din Tur gör sin egen arbetsplanering fram till färdigställt resecentrum. Underlag behöver tas fram inför kommande trafikupphandling (Sundsvall)	Om det inte görs kommer den nya trafikupphandlingen att fördröja utvecklingen av en förbättrad tillgänglighet i kollektivtrafiken för funktionshindrade	Ökade förutsättningar för funktionshindrade att självständigt resa på lika villkor			Vi måste klargöra ansvarsfördelning mellan kommun, RKM och Trafikverket
12	I och med att medlemmar ansöker om finansiering av kollektivtrafikåtgärder genom stadsmiljöavtal så uppstår behov av uppföljning och utvärdering via kommunalförbundets databaser (Sundsvall)	När RKM medverkar i att ta fram utvärderingsplaner för stadsmiljöavtal och därmed anger vilka underlag de kan leverera så förutsätts	Ett uppföljningssystem som mäter hur resandet utvecklas i förhållande till de åtgärder som införs.			RKM följer upp beslutad budget och beslutade åtgärder tre gånger per år samt redovisar trafikbokslut årligen.

Bilaga C: Sammanställning behovsframställan remissversion Långtidsplan 2020 – 2022 (Dnr 18/00362)

		åtagandet genomförs. Det finns stora finansieringsmöjligheter av kollektivtrafik-investeringar via stadsmiljöavtal. Fler ansökningar kan antas komma i regionen. RKM behöver en plan för hur man systematiskt och effektivt kan leverera underlag till uppföljningar och utvärderingar av stadsmiljövtalen till Trafikverket och K2.	För investeringsåtgärder finns 50 % finansiering att söka via stadsmiljöavtal, övriga kostnader som utredningar och projektering finansieras via kommunens eller regionens investeringsbudget. Om RKM inte kan leverera statistik inom ramen för sitt uppdrag så behöver medlemmarna få möjlighet att hämta ut uppgifterna från RKM på annat sätt.			RKM tillhandahåller systemverktyg så att kommunalförbundets medlemmar, självständigt kan bearbeta och analysera trafikdata.
13	Ta upp regler och efterlevnad av dessa vad gäller tomgångskörning i trafikavtalsuppföljningar. (Sundsvall)					Avtalsuppföljningen 2019. Adresseras med fördel till Sundsvalls trafik- och infragrupper
14	Dialog för att stärka länets samarbete och därtill kopplade utvecklingsprocesser inom kollektivtrafiken (Regionen)	Vi ser behov av att utveckla och förtydliga det regionala samarbetet och de regionala utvecklingsprocesser som bedrivs kopplat till länets kollektivtrafik, exempelvis samverkansgruppen, långtidsplan, budgetdialog.				Inarbetas i VP 2019 utifrån ny Förbundsordning och omorganisation. Tillämpa kommunalförbundets Förbundsordning och Samarbetsavtal. Åtgärd: att stärka och strukturera samarbetet med förbundets medlemmar
15	Behov kopplade till översynen av den regionala kollektivtrafiken (Regionen)	Vi har behov av att kommunalförbundet och kommunerna, i nära samverkan med regionen, påbörjar ett förberedelsearbete parallellt med det fortsatta arbetet i översynen.	Våra behov kopplat till arbetet med kostnadsfördelning omfattar bland annat framtagande av underlag, konsekvensbedömningar och bidrag med erfarenhet och expertkompetens. Behoven avseende organisering kan bli omfattande och innebära att uppdrag som idag ligger på kommunalförbundet flyttas. Vidare kan ägarskap av hel- och delägda bolag komma förändras beroende på medlemmarnas ställningstagande senare i år alternativt under 2019.			Åtgärden faller utanför tidsramen för Långtidsplan 2020-2022. RKM har inte resurser för utredningar eller hantering omfattande personalförändringar.
16	Inkludera Pluslinjen (630) i SÄKOs bokningssystem. (Timrå)	Informationsåtgärder.	Öka antalet resenärer på Pluslinjen. Det kan också leda till att resenärerna ser att de klarar vissa resor med andra bussar istället för att åka färdtjänst.			Det är inte möjligt att boka resenärer från särskilda persontrafiken i öppen linjelagd trafik.
	Verka för biljettsamarbete med SJ. (Kramfors)					Ligger som en beslutad åtgärd i budget 2019. Överensstämmer med ambitionerna i trafikförsörjningsprogrammet 2030. Beslut fattas av Norrtågs styrelse. Som delägare verkar RKM för en utvecklad samverkan. Vi tar del av erfarenheterna från X-trafiks biljettsamarbete med SJ

Sammanställning av remissvar Långtidsplan 2020-2022

I följande sammanställning med en flik per medlem redovisas inkomna remissynpunkter på Långtidsplan 2020-2022 och kommunalförbundets kommentarer på dessa.

Region Västernorrland

Remissynpunkt	Kommunalförbundets kommentar
	Inför beslutet av långtidsplan 2019-2021 lämnade regionen sammanfattningsvis tre synpunkter: - Utkastet till plan är av god kvalitet, innehåller relevanta förslag till åtgärder och är väl förankrat hos medlemmarna. - Framtida planer skulle tjäna på att dels ha något färre antal målområden och delmål, tydligare prioriteringar mellan delmål, dels att prioriteringsgrunderna skulle kunna vidareutvecklas, dels redogöra för alternativ finansiering av planerade åtgärder utöver ökade medlemsbidrag. - Långtidsplanen bör vara ett diskussionsunderlag i kommunalförbundets budgetdialoger med medlemmarna, vilket också kommunalförbundet bör tydliggöra i dess förslag till beslut till direktionen. Dessa tre synpunkter har beaktats vid framtagandet av Långtidsplan 2020-2022. Vi noterar att antalet synpunkter på process och plan har ökat markant mellan dessa två år.

Dokumentet är inte tillräckligt genomarbetat och innehåller inga analyser eller resonemang kopplat till medlemmarnas inspel eller kommunalförbundets egna förslag till åtgärder. Exempelvis har medlemmarna efterfrågat utveckling av och åtgärder kopplat till den regionala kollektivtrafiken, något som medlemmarna menar är eftersatt. Vi kan dock inte se (i förslaget till långtidsplan) att kommunalförbundet hör samman medlemmarnas önskemål, genom att inte prioritera ytterligare resurser till trafiksidan under planperioden.	Vi noterar att RVN inte anser att dokumentet inte är tillräckligt genomarbetat och saknar analyser. Remisutgåvan har skickats till samtliga medlemmar och Kommunalförbundet utgår ifrån att varje medlem svarar för sig själv. Avseende avsaknad av trafiksresurser se sid 18 där identifieras behov av trafikplanerare 2020 samt sid 19 där vi lyfter fram behov av trafikanalytiker 2021.
Förslaget till långtidsplan skulle tjäna på att kompletteras med en nulägesbeskrivning av var vi befinner oss i förhållande till de uppsatta målen och delmålen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Det finns heller ingen förteckning över eller beskrivning av verksamhet och satsningar som har genomförts i närtid eller ska genomföras fram till början av planperioden, vilket gör det svårt att förstå varför kommunalförbundet föreslår eller inte föreslår enskilda satsningar och investeringar.	Långtidsplanen är ett dokument där vi utifrån medlemmarnas behovsframställan för tidsperioden 2020-2022 identifierar åtgärder för att nå målen i det Regionala trafikförsörjningsprogrammet. Mål- och verksamhetsuppföljning sker i tertiärrapporter och årsredovisning.

Det skulle vara en styrka om kommunalförbundet, på ett än tydligare sätt, bedömer i vilken utsträckning de föreslagna åtgärderna förväntas bidra till uppfyllnad av de olika målen och delmålen för den regionala kollektivtrafiken, dels i slutet av planperioden (2022), dels mot målåret i det regionala trafikförsörjningsprogrammet (2030) för att underlätta utvärdering och uppföljning av prioriteringar och satsningar Det vore en styrka om prioriteringsgrunderna redovisades för att förklara, dels varför kommunalförbundet har prioriterat eller prioriterat bort enskilda åtgärder, dels varför åtgärder placerats tidigt eller sent i planen. I tillägg skulle det bidra till en ökad transparens om kommunalförbundet redogjorde för historiska prioriteringar som har gjorts eller vad som skulle kunna vara föremål för omprioritering.	Noterat. Bortprioriterade åtgärder framgår i bilaga. Åtgärder som inte härrör till planeringsperioden är bortprioriterade Av kommunalförbundet beslutade budgetar framgår prioriterade åtgärder för respektive år.
Inom de närmsta åren kommer kommunalförbundet att genomföra upphandlingar av bland annat särskilda persontransporter (taxi) och allmän kollektivtrafik (buss). Vi har identifierat (i behovsframställan) att kommunalförbundet behöver ta fram kunskapsunderlag i samverkan med medlemmarna inför processerna med upphandling. I förslaget till plan skriver kommunalförbundet att de ansvarar för att ta fram nödvändiga underlag inför upphandlingarna, utan att ta ställning till om underlag behövs och i så fall vilka. Vi vill understryka behovet av att kommunalförbundet (i samverkan med medlemmarna) tar fram de underlag vi spelat in i behovsframställan samt att arbetet med det påbörjas under 2019.	Arbetet pågår, synpunkten hamnar utanför planperioden. Information av former och organisation delgavs direktionen 2018-10-19 § 96. Just nu pågår tillsammans med medlemmarna en utvärdering av befintliga avtal. Utvärderingen ska ligga till grund för kommande beslut i förbundsdirektionen avssende till exempel optionsår.
Kommunalförbundet kommer starta processen med upphandling av busstrafik under början av 2019 men det är fortfarande oklart för medlemmarna hur kommunalförbundet ser på eventuell avtalsförlängning genom optionsår inom ramen för gällande avtal för den regionala busstrafiken. Det är önskvärt att kommunalförbundet tar initiativ till att starta en process tillsammans med medlemmarna för att utvärdera gällande bussavtal som ett underlag för ställningstagande om önskemål att utlösa optionsår i avtalen eller inte.	Arbetet pågår, synpunkten hamnar utanför planperioden. Information av former och organisation delgavs direktionen 2018-10-19 § 96. Just nu pågår tillsammans med medlemmarna en utvärdering av befintliga avtal. Utvärderingen ska ligga till grund för kommande beslut i förbundsdirektionen avssende till exempel optionsår.

Till skillnad från kommunfinansierad trafik, är utgångspunkten för den regionfinansierade buss- och tågtrafiken att tillgodose invånarnas behov av arbets- och studiependling regionalt och interregionalt. Det är en styrka att kommunalförbundet på ett tydligare sätt än tidigare prioriterar behoven av arbets- och studiependling före annan verksamhet i långtidsplanen.	Noterat.
I planförslaget föreslår kommunalförbundet att fyra nya tjänster (projektutvecklare, projektledare IT, trafikplanerare samt informationsresurs) ska skapas och tillsättas under planperioden, bland annat på bekostnad av trafik. Vi förordar att trafik prioriteras före andra kostnader och att nya prioriteringar primärt bör finansieras inom befintlig ram genom att prioritera bort annan verksamhet, hitta extern finansiering eller genom ökade intäkter från befintlig trafik.	Av trafikförsörjningsprogrammet framgår under delmål 6 • <i>Kollektivtrafiken bedrivs utifrån de behov som finns. Turer och linjer med lågt resande och låg resandepotential prioriteras bort och ersätts med anropsstyrd trafik. Lågt resande definieras som linjelagd kollektivtrafik med i genomsnitt färre än fem resenärer/tur under vanlig arbetsvecka.</i> Avsikten är att arbeta i linje med denna ambition på ett sådant sätt att trafikkostnaderna minskar. Behovet av personella resursförstärkningar är avvägt utifrån samtliga medlemmars behovsframställningar i syfte att utveckla trafik, teknik och informationsinsatser. I RVN:s behovsframställan framgår att: <i>Nya behov i regionens verksamheter måste främst tillgodoses genom effektiviseringar och omDispositioneringar. Ett starkt fokus på förbättringsarbete och bättre hushållning med befintliga resurser krävs.</i> sdärtill lyfter RVN bland annat behov av förändringar av den regionala busstrafikens koppling till tågtrafik. <i>Region Västernorrland ser ett ökat behov av att utgå från planeringen av de nationella och regionala tågtiderna och att komplettera med den regionala busstrafiken. Vi har inte råd att ha en hög grad av parallellitet mellan olika trafikslag och linjer men vi har heller inte råd att ha för stora tidsluckor mellan avgångarna mellan våra kommuncentra.</i>

I inledningen av dokumentet (s.3) refererar kommunalförbundet till att regionens uppräknings för förvaltningen Regional utvecklings kostnader under planperioden ska beräknas till 2,8 procent, men i planen föreslås regionens kostnader räknas upp med 3,3 procent.	Noterat
Kommunalförbundet prioriterar tillsättande av fyra nya tjänster för drygt 2 miljoner kronor medan trafik om nästan lika mycket pengar prioriteras bort (oklart vilken trafik).	Se rad 10
Det finns ingen tydlig process för att följa upp arbetet inom innevarande planperioder (åren som föregår 2020), vilket är en brist. Det är inte alltid tydligt för medlemmarna vilka planerade åtgärder som är genomförda, som pågår, som skjuts fram i tid, prioriterats bort och så vidare. Det vore en styrka för kommunalförbundet att komplettera nuvarande planeringsprocess med återkommande uppföljningar och utvärderingar av hur arbetet med innevarande plan fortlöper.	Mål- och verksamhetsuppföljning sker i tertialrapporter och årsredovisning. Kommunalförbundet följer beslutad planeringsprocess.
Inom ramen för projektet förfogar både kommunalförbundet och regionen över resurser för såväl personal som externa tjänster med mera. Detta är något som bör beaktas i planeringen av insatser och åtgärder då projektet inte kan ta kostnader efter halvårsskiftet 2020. Ett antal åtgärder i planen är redan föreslagna att genomföras inom ramen för projektet. Utöver dessa åtgärder så anser vi att ytterligare ett flertal av de mer strategiska åtgärderna i planen bör genomföras under 2019 och fram till halvåret 2020 för att detta ska kunna ske inom ramen för eller med stöd av projektet. Det är då även önskvärt att det framgår vem som ansvarar för respektive åtgärd som avses genomföras inom ramen för KOLL2020.	Kommunalförbundet arbetar utifrån beslutad projektorganisation och projektplan för Koll2020. Det övergripande arbetet leds av projektledare anställd vid RVN Kommunalförbundet ansvarar för WP2.
Planen skulle kunna göras mer kommunikativ om mindre åtgärder redovisades mer översiktligt och att mer fokus riktades mot större åtgärder som kommunalförbundet är mer resurskrävande och som bedöms ha stor påverkan på långsiktig måluppfyllelse. - Planen skulle tjäna på att göras mer transparent, - dels är planens svår att läsa och förstå, - dels är det ottydligt på vilka grunder som prioriteringar har gjorts, - dels blandas delar av ordinarie verksamhet (men inte allt) ihop med förslag till ny verksamhet, - dels är det svårt att få en bild av vad planen ska leda till (var är vi 2020 och var ska vi vara 2022)?	Önskemålen skiljer sig åt bland medlemmarna. I remissversionen har kommunalförbundet valt att återge det så som de är redovisade från medlemmarna.
(s.4) Långtidsplanen bör beslutas vara ett diskussionsunderlag, i linje med det som beskrivs i figur 1 – vad vill vi göra.	Noterat.

(s.5) Det är en styrka att kommunalförbundet på ett tydligare sätt än tidigare prioriterar behoven av arbets- och studiependling före annan verksamhet i långtidsplanen.	Noterat.
(s.8) Linje 40: För kommunalförbundet dialog med länstrafikbolaget eller Region Jämtland/Härjedalen och Trafikverket? Vad händer med det statliga bidraget till linje 40, som löper ut 2020? Kan vi få bidrag även efter och i så fall hur mycket och hur länge? Hur ser Region Jämtland/Härjedalen på trafiken och vad tänker de om den statliga medfinansieringen försvinner? Hur påverkar Bussgods linjen? Regionen bör ingå i diskussionen med Jämtland inför upphandling.	Arbetet pågår, synpunkten hamnar utanför planperioden.
(s.8) Linje 201: Regionen har tidigare spelat in behovet av att se över linje 201, vilket kommunalförbundet ursprungligen planerade till 2018 men sedan sköt fram till 2019. Är förslaget i långtidsplanen att översynen av linje 201 skjuts fram ytterligare ett år, från 2019 till 2020, eller är planen att arbetet ska ta totalt två år?	Översynsarbetet sker kontinuerligt.
(s.10) Resvaneundersökning: vi bedömer det vara rimligt att genomföra regionala resvaneundersökningar mer sällan än vad som föreslås (vart tredje år).	Noterat.
(s.12) Översyn och utvärdering av nuvarande produktutbud: en analys av vad föreslagna rabatter och erbjudanden skulle innebära ekonomiskt för medlemmarna bör utredas i förväg. I tillägg borde uppdraget även omfatta grupper som ska betala eller inte erhålla ytterligare subventioner.	Ett politiskt uppdrag om formerna för utvärdering och ambitioner för länets produktutbud ska utformas.
(s.13) Ökad trafiksäkerhet: är inte detta ordinarie arbete, hör det hemma i planen?	Att belysa och arbeta med trafiksäkerhet på hållplatser för barn och ungdomar har lyfts in i behovsframställan från Regionen och har därmed tagits med i långtidsplanen. Ett angeläget arbete som dessutom har finansiering för anpassningar via regionala transportplanen.

(s.13) Ökad tillgänglighet: det står att inga medlemmar har inkommit med förslag till åtgärder, vilket inte stämmer.	Avsikten är att samtliga inspel ska komma med. Om inspel inte kommit med ska det justeras.
(s.14) Ny tjänst för att identifiera extern finansiering: arbete med att identifiera och söka extern finansiering brukar vanligtvis (exempelvis på regionen) ingå i ordinarie arbetsuppgifter.	Noterat.
(s.14) Kommunalförbundet föreslår minska trafik för en nettokostnad om 2 miljoner kronor 2020. Vilken trafik avser kommunalförbundet ta bort?	Av trafikförsörjningsprogrammet framgår under delmål 6 • Kollektivtrafiken bedrivs utifrån de behov som finns. Turer och linjer med lågt resande och låg resandepotential prioriteras bort och ersätts med anropsstyrd trafik. Lågt resande definieras som linjelagd kollektivtrafik med i genomsnitt färre än fem resenärer/tur under vanlig arbetsvecka. Avsikten är att arbeta i linje med denna ambition på ett sådant sätt att trafikkostnaderna minskar. Trafikförändringar sker i dialog med medlemmarna vilket i ett första steg sker i samband med budgetdialogerna.
(s.14) Trygga resor: Vi bedömer det inte vara möjligt att utreda trygga resor inom ramen för projekt KOLL2020 på grund av att projektet kan bära kostnader första halvåret 2020.	Noterat.
(s.15) Buss- och tågtrafik till och från Njurunda: bra att kommunalförbundet prioriterar översyn inför trafikstart av regional tågtrafik.	Noterat.
(s.15) Linje 201: översyn av linje 201 föreslås ytterligare än gång (se även s.8). Vore det inte bättre att ta ett helhetsgrepp avseende linje 201?	Synpunkten inarbetas och justeras i långtidsplanen.

(s.15) Utredda den regionala trafiken i de prioriterade stråken: kommunalförbundet nämner att arbetet ska utföras i samarbete med trafikföretagen och i dialog med kommunerna och Trafikverket medan regionen inte nämns. Dialog och samverkan är en förutsättning för fortsatt utveckling av den regionala kollektivtrafiken.	Ett skrivfel som åtgärdas i planen. Samtliga medlemmar ska medverka i samverkan och dilog.
(s.16) Utredda parallellitet: regionens behovsframställan om parallellitet i kollektivtrafiken syftar till att i högre utsträckning planera den regionala busstrafiken till tidslägen mellan tågvägar för att undvika långa tidsperioder utan kollektivtrafikförsörjning.	Noterat. Är sedan tidigare formulerat som aktivitet i långtidsplanen.
(s.16) Persontågtrafik Östersund – Sollefteå – Umeå: åtgärden (persontrafik) på aktuell sträcka är inte prioriterad av Region Västernorrland i regional eller nationell transportplan 2018 – 2029 och bör därför styrkas.	Noterat.
(s.16) Utvecklad samverkan med Region Gävleborg (X-trafik) är positivt. Har Region Gävleborg meddelat att de inom ramen för befintligt avtal vill ha ytterligare 0,2 miljoner kronor 2021 och 0,4 miljoner kronor 2022 utöver de avtalade 2 miljoner kronorna per år?	Nej, X-trafik har inte aviserat en kostnadsökning. Det är dock inte osannolikt att kostnaderna ökar vid tidpunkt när nytt avtal skall tecknas. Långtidsplanen syftar till att bedöma kostnaderna och i detta fall baserat på ny avtalsperiod och indexuppräknningar.
(s.18) Medarbetarenkät: Kostnaden bör rimligtvis rymmas inom ordinarie budget.	Noterat.
(s.20) Varför beskrivs bara regionens ekonomiska förutsättningar och inte kommunernas?	Samtliga medlemmars bidrag till verksamheten beskrivs på sidan 23. Finansieringsmodellen för kommunalförbundet anger att Regionen ska finansiera de gemensamma administrativa kostnaderna. Nivån på de administrativa resurserna anger i stor utsträckning ambitionsnivån för insatserna i den långsiktiga planeringen.
(s.22) Det är positivt att kommunalförbundet omnämner projekt KOLL2020 särskilt i planen.	Noterat.
(s.19) Stödsystem för ekonomi beräknas kosta 0,5 miljoner kronor årligen under planperioden. Stämmer det?	Systemet är inte upphandlat. Det avser en bedömd årlig kostnad.

Örnsköldsviks kommun

Remissypunkt	Kommunalförbundets kommentar
Trafik och parkavdelningen har granskat långtidsplanens innehåll och anser att den uppfyller kraven utifrån regionala trafikförsörjningsprogrammet. Remissförslaget till långtidsplanen motsvarar och tillgodser merparten av de inspel som förvaltningen gjort för perioden 2020-2022. Barn och ungdomar är en prioriterad grupp i långtidsplanen vilket bör ge ökad trygghet och ökade resemöjligheter för gruppen på ett positivt sätt.	Noterat.

Sollefteå kommun**Remiss synpunkt****Bilaga 2 till Långtidsplan 2020 - 2022****Kommunalförbundets kommentar**

Kommunen vill se en utveckling av kollektivtrafiken både i staden, i tätorterna och mellan dessa samt på landsbygden.

Kommentar beaktad och utvecklad i långtidsplanen.

Kramfors kommun	
Remissynpunkt	Kommunalförbundets kommentar
Samtliga av kommunens föreslagna åtgärder finns i planen med genomförande 2020. Åtgärderna som bland annat innefattar en översyn av linje 219 (Frånö – Kramfors RC – Hällgumsgatan) samt en utredning för tätortssammanbindande kollektivtrafik har spelats in även tidigare år men då ej kommit med i plan. Det är således glädjande att de nu prioriteras.	Noterat.
I planen finns även en besparing i regionens trafikutbud om 2 mkr. En sådan besparing innebär med stor sannolikhet att trafikutbudet inom Kramfors kommun kommer att minskas ned. Kramfors kommun har under 2018 drabbats hårt av neddragningar i Regionens trafikutbud där helgtrafiken på linje 50 (Härnösand – Ullånger – Örnsköldsvik) och 202 (Kramfors – Ullånger) har försvunnit samtidigt som tågets avgångar har minskat i antal. Ytterligare försämringar är således ej önskvärda.	Noterat.
Om neddragningen blir verklighet måste detta fastställas och tydligare definieras i den slutgiltiga versionen av långtidsplanen. Eftersom långtidsplanen ska ligga till grund för budgetarbetet är det viktigt att det redan i långtidsplanen är specificerat vilka linjer och turer som ska dras in så att det därför finns möjlighet att ta detta i beaktande vid budgetarbetet. Försämringar i regionens trafikutbud kan innebära att kommunen måste komplettera sitt eget trafikutbud eller informera och/eller förändra i verksamheter.	Av trafikförsörjningsprogrammet framgår under delmål 6 • Kollektivtrafiken bedrivs utifrån de behov som finns. Turer och linjer med lågt resande och låg resandepotential prioriteras bort och ersätts med anropsstyrd trafik. Lågt resande definieras som linjelagd kollektivtrafik med i genomsnitt färre än fem resenärer/tur under vanlig arbetsvecka. Färdiga förslag för trafikförändringar är inte definierade. Trafikbokslut, resvanundersökningar är väsentliga underlag för att identifiera vilken trafik som kan vara föremål för anpassningar. Trafikförändringar sker i dialog med medlemmarna vilket i ett första steg sker i samband med budgetdialogerna.

Vi önskar att kollektivtrafikmyndigheten även i den slutgiltiga versionen prioriterar åtgärder från Kramfors kommun, samt att den föreslagna neddragningen i trafik tydligt fastställs.

Noterat.

Timrå kommun	
Remissypunkt	Kommunalförbundets kommentar
Stryka önskan om att införa busslinje 630 i SÄKO's bokningssystem.	Åtgärdas i långtidsplanen.
Bokningscentralen i Ånge ska upplysa resenärer med färdtjänst som anses kunna använda linje 630 som möjligheten att åka buss istället.	Noterat.
Överlåta kostnaden till budgetberedningen för att göra en riktad informationskampanj till invånare 60+ i närheten av busslinje 630	Noterat.
Till DinTur uppdra att tillsammans med Timrå kommun planera för utökning av befintlig linje 631 på Terminalvägen till år 2021.	Noterat. Hanteras i trafik- och infrastrukturgruppen i Timrå kommun.
Meddela Kollektivtrafikmyndigheten Västernorrland att i dagsläget kan inte kommunen ta ställning till förslaget till "Långtidsplan 2020-2022" i sin helhet, eftersom kommunens nettokostnader inte tydligt framgår i den.	Åtgärdas och tydliggörs i långtidsplanen inför beslut.
Förslår Kollektivtrafikmyndigheten Västernorrland att den återkommer med en ny remissutgåva i vilken de förväntade nettokostnaderna för kommunernas och regionens kollektivtrafik tydligt framgår samt att det i den finns en tydlig beskrivning av hur den subventionerade trafiken i Timrå påverkar nettokostnaden	Åtgärdas och tydliggörs i långtidsplanen inför beslut.

Härnösands kommun

Remissypunkt	Bilaga 2 till Långtidsplan 2020 - 2022	Kommunalförbundets kommentar
Under pkt 4.3 och pkt 4.5 som redovisar fördelning av medlemsbidrag anser vi att det mer tydligt ska redovisas hur utfallet för kostnader blir för Härnösands kommun genom införandet av den beslutade subventionerade kollektivtrafiken. Det är helt orimligt att medlemsbidraget skall presenteras i långtidsplanen med en budget för 2019 och 2020 med 0 kr.		Åtgärdas och tydliggörs i Långtidsplanen inför beslut.
Under början av 2019 kommer slutrapporten av den genomförda linjenätsanalysen som Härnösands kommun arbetat med under hösten 2018. Ambitionen i långtidsplanen anser vi måste vara att utreda förutsättningarna för ett nytt linjenät under 2019, för att om behov finns genomföra förändringar i samband med turlisteskiftet i december 2019.		Noterat. Synpunkten anger åtgärder utanför planperioden. Trafikala frågor för innevarande planperiod hanteras i trafik- och infrastrukturgruppen.
Vidare ställer vi oss återigen starkt bakom förslaget i delmål 1 att göra en grundlig översyn av linje 201 mellan Härnösand-Sundsvall. Vi vill än en gång framhålla att det bör finnas tydliga ambitioner för att öka det kollektiva resandet och då måste vi gemensamt satsa resurser och våga göra prioriteringar i första hand för starka stråk.		Noterat.
När det gäller behovet av att utreda förutsättningar för ökad anropsstyrd trafik i kommunen så vill vi påminna om att vi gemensamt med entreprenören Byberg och Nordin buss bör följa upp ettpilotprojekt i Härnösand. Entreprenören introducerar en helt ny app för att utveckla en ny form av kollektivtrafik på i första hand tider på dygnet när ordinarie kollektivtrafik erbjuder låg turtäthet eller t o m ingen kollektivtrafik alls.		Noterat.
Sedan vill vi precis som tidigare framhålla behovet av att hitta någon form av enklare portabel biljettmaskin som kan användas på vissa skolbussar så att vi även där kan erbjuda kollektivt resande för andra resenärer än skolbarn		Noterat och finns med i bilaga C i långtidsplanen.
För delmål 2 som handlar om att öka antalet nöjda kunder så måste framhållas vikten för länets kollektivtrafik att erbjuda våra resenärer ett väl fungerande realtidssystem. I långtidsplanen beskrivs endast åtgärder för att uppgradera bussarnas tekniska utrustning för att kunna ta emot signaler för hållplatsutrop och skylinformation. Här måste åtgärder till för att också säkra funktionen för riktig realtidsinformation på hållplatser med realtidsskyltar. Samtidigt måste nämnas att funktionen för hållplatsutrop är en fråga som för Härnösands del varit på tapeten under minst 10 år utan att än idag ha ett fullt fungerande system som erbjuder hög service för synskadade.		Ny metod formulerad hösten 2018 för att leverera bussarnas geografiska position till hållplatsskyltar och underlag för hållplatsutrop på bussar. Metoden ger också möjligheter att ge realtid om bussarnas position i app och på hemsida. Utprovning av systemet sker under första halvåret 2019.

Under målet för hållbarhet så anges under delmål 3 att kollektivtrafiken skall bidra till social inkludering. Här anser kommunen att vår satsning på kraftigt subventionerad kollektivtrafik, kan utgöra en bra grund för utvärdering som kan påvisa andra viktiga parametrar än bara rent företagsekonomiska. Så i stället för att anlita dyra konsulttjänster så anser kommunen att satsningen på subventionerad taxa mer än väl kan utgöra grund för en gemensam utvärdering.	Noterat.
Vidare ställer vi oss bakom förslaget att utreda förutsättningar för att införa ett gemensamt och kraftigt reducerat periodkort med giltighet i hela länet för barn upp till 19 år.	Noterat.
Under delmål 5 som handlar om minskad negativ miljöpåverkan så föreslås dialog med trafikföretagen inom den särskilda kollektivtrafiken (SÄKO) för att öka användningen av fossilfria drivmedel. Här vill vi rekommendera dialog med entreprenören i Härnösands kommun som under senaste året provat att använda fossilfritt drivmedel av typen HVO	Noterat.
Under delmål 8 Tillväxt, så beskrivs vikten av att öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation. Här tor vi återigen att det är otroligt viktigt att samverkan i förstahand sker mellan tågoperatörerna Norrtåg och SJ, för att mer tydligt kunna påvisa vilka förbättrade möjligheter detta skulle innebära för t ex pendlare mellan Härnösand-Kramfors.	Noterat.
När det gäller produkten Bussgods som nu dessutom skall utvecklas i samarbete med de nordligaste länen, så borde någon form av beskrivning inrymmas i planen för hur den utvecklingen ska gå till. Eftersom Bussgods även i framtiden skall vara en del av den allmänna kollektivtrafiken, såskulle det vara intressant att det beskrivs i långtidsplanen.	Noterat. De hel och delägda bolagen redovisas i den sammanställda redovisningen.
Avslutningsvis vill kommunen påpeka att det är tveksamt till att alla föreslagna åtgärder under 2020 är rimliga att tro att man kommer att kunna genomföra. Risken kan bli att på grund av resursbrist så måste många planerade aktiviteter skjutas på framtiden, vilket kan få till följd att viktiga prioriterade åtgärder inte kommer att kunna genomföras. Däremot så bör hög prioritering ske av åtgärder under delmål 10 som handlar om resurser för trafikplanerare. I första hand så bör interna överväganden ske för att utreda möjligheter till omprioriteringar av arbetsuppgifter där frågan om resurser för trafikplanering måste prioriteras	Noterat

Sundsvalls kommun

Remissypunkt	Kommunalförbundets kommentar
Att med framförhållning planera för de större arbetsuppgifter som måste ges resurser kommande år är nödvändigt. Men långtidsplanen ger ingen information om hur den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) ser på prioritering mellan alla aktiviteter i långtidsplanen och övrig löpande verksamhet. Vad är avgörande för att nå målen? Vad är önskvärt?	Långtidsplanen anger medlemmarnas kommunalförbundets samlade bedömda behov för de kommande tre åren. Prioritering har gjorts för när åtgärderna bedöms kunna genomföras. Prioritering av och om åtgärderna kan genomförande sker i dialog med medlemmarna i kommande budgetdialoger. Slutgiltigt fastställs prioriteringar vid förbundsdirektionens budgetbeslut.
RKM föreslår en neddragning av regionen finansierad busstrafik motsvarande en kostnadsreducering om 2 miljoner 2020. Det innebär att neddragningen måste genomföras till tidtabellsskiftet i december 2019 (f1T19). Om neddragningen även måste ta höjd för minskade intäkter så kan det med antagande om 40% intäktsfinansiering handla om trafik motsvarande 2,8 miljoner kronor. Var denna neddragning ska genomföras måste presenteras i långtidsplanen inför dess fastställande för att kunna hanteras i efterföljande budgetprocess med berörda medlemmar.	Av trafikförsörjningsprogrammet framgår under delmål 6 • Kollektivtrafiken bedrivs utifrån de behov som finns. Turer och linjer med lågt resande och låg resandepotential prioriteras bort och ersätts med anropsstyrd trafik. Lågt resande definieras som linjelagd kollektivtrafik med i genomsnitt färre än fem resenärer/tur under vanlig arbetsvecka. Avsikten är att arbeta i linje med denna ambition på ett sådant sätt att trafikkostnaderna minskar
Omvärldsanalysen anges att kostnadsutvecklingen för biodieseln HVO (Hydrerad Vegetabilisk Olja) kan komma att uppgå till 36 %. En sådan kostnadsutveckling kan inte accepteras. Hur avser RKM agera vad gäller kostnadsutvecklingen på bränsle? Omvärldsanalysen behöver även bearbetas innan fastställelse då den inte är helt aktuell.	RKM är medlem i Svensk kollektivtrafik och verkar genom Svensk kollektivtrafik på ett nationellt plan. RKM har i övrigt svårt att påverka kostnadsutvecklingen. Däremot håller RKM löpande dialog med trafikföretagen om tillgången och bedömd framtida tillgång på HVO.
Ur Sundsvalls kommuns perspektiv är den stora tillkommande och prioriterade arbetsuppgiften för kommunalförbundet under 2020 - 2022 att genomföra trafikupphandlingar för de avtal som löper ut 2022 och som inte ska förlängas. Andra viktiga frågor relaterade till kärnverksamheten handlar om avtalsuppföljningar kontinuerlig trafikplanering som omfattar översyn av linjesträckningar, påstigande, tidtabeller, turtäthet mm. Inspelen från medlemmar till långtidsplanens tyder på att det finns ett stort behov av att arbeta med trafikrelaterad verksamhet. Trots detta föreslås resursförstärkningar på helt andra områden än på trafiksidan.	Resursförstärkning har angetts för trafikplanerare samt trafikanalytiker för att möta behovet av trafikala anpassningar och planering.

Långtidsplanen innehåller flera detaljerande förslag till nya resurser. Detta utan någon större analys eller beskrivning som visar hur och till vad befintliga resurser kommer att nyttjas eller varför just detta måste ske och hur beloppen beräknats. Ett exempel är att RKM begär 100 000 i utökad budget för personalenkät.	Noterat.
Därutöver föreslås 300 000 till konsultstöd i framtagande av handlingsplan för social inkludering. Samtidigt ska neddragningar ske i trafiken. Minskat utbud gör det svårare att resa och delta i olika samhällsaktiviteter och verkar exkluderande för de som saknar andra färdmedelsalternativ. Förslaget om handlingsplan återfinns dessutom inte i trafikförsörjningsprogrammet. En liten åtgärd som tilllåg kostnad, kan bidra till ökad social inkluderingen, är låta röstmeddelandet på 0771-100110 (lanstrafikens kundservice) även finnas på engelska, med efterföljande möjlighet till information på engelska.	Har föreslagits att genomföras genom Projekt KOLL2020 och inte genom budgetförstärkning. Det finns inte någon ambition i Långtidsplanen att göra neddragningar i trafik som gör det svårare att resa.
Kommunens inspel finns redovisade på ett i stort sett tillfredställande sätt. RKM har dock för delmål 7 avseende tågstopp i Njurunda angett att busstrafiken i Njurunda ska planeras som matartrafik till tåget. En förutsättning för en sådan planering är att Din Turs färdmedelsbevis gäller på X trafiks tåg. Det framgår inte av långtidsplanens innehåll om biljettsamverkan betyder att så kommer att ske. Detta är viktigt att lösa innan Trafikverket byggt klar stationen i Njurunda.	Samverkan med X-trafik fortsätter i syfte att utveckla biljettsamverkan.
I Kvissleby bedöms idag ett framtida tågstopp hamna centralt i samhället utan behov av kompletterande busstrafik. RKM bör här föra dialog med Trafikverkets projekt.	Noterat.
Sundsvalls kommuns förslag om att införa trygga avstigningar i nattrafiken har tagits med i långtidsplanen under delmålet social inkludering. Resan ska kännas trygg för alla, oavsett ålder, kön, personliga egenskaper, bostadsort, funktionsveckling, utbildning, social ställning, etnisk eller religiös tillhörighet, sexualläggning, könsidentitet eller könsuttryck. Nattstopp eller trygga avstigningar ökar den sociala inkluderingen och kan få fler att nyttja kollektivtrafiken även sena kvällar och nätter.	Noterat.
Det finns åtgärder i långtidsplanen som bör genomföras redan under 2019. Revideringen av trafikförsörjningsprogrammet bör påbörjas snarast för att vara underlag för det trafikutbud som upphandlas. Fram tills nu har programmet tagits fram med egna resurser inom RKM:s verksamhet. Nu begärs budgetförstärkning på 300 000 för en revidering 2020. Detta program ska till skillnad från långtidsplanen finnas enligt lag och är en grundläggande verksamhet hos RKM. Det borde därför kunna rymmas som prioriterad arbetsuppgift och utföras av ordinarie medarbetare.	Revideringstidpunkt beslutas av förbundsdirektionen. Med en nyligen tillträd direktions är det en rimlig tidsplan för att ge en god grund till politisk förankring och målformulering
Av trafikförsörjningsprogrammet (sid 54) framgår att senast 2020 ska det enhetligt informeras med digital hänvisning och till Din Turs kundcenter på hållplatser. Är det därför det måste dröja ända till 2020 för att sätta upp information på bytespunkter och hållplatser i Kramfors? Borde det inte åtgärdas snarast så att den centralort där den regionala kollektivtrafikmyndigheten har sitt huvudkontor, har relevant trafikinformation på hållplatser och bytespunkter?	De resurser som är tillgängliga ska prioriteras till en digital informationsutveckling. Detta planläggs för hela länet och genomförs med hög prioritet i balans med övriga behov och tillgängliga resurser.

I underlaget till behovsframställan framförde Sundsvalls kommun att RKM:s verksamhet i många avseenden påverkas av Trafikverkets olika projekt i länet. RKM föreslås föra dialog direkt med Trafikverket för att få information om hur deras verksamhet kan påverka kollektivtrafiken i länet 2020-2022.	Noterat.
Utiifrån pågående infrastrukturprojekt inom kommunens gränser så har Sundsvalls kommun på tjänstemannanivå träffat RKM för samtal om det informationsbehov som finns utifrån RKM:s ansvar under 2019 och 2020. Det finns behov av ökad arbetsinsats relaterat till trafikförändringar i Sundsvall, men även i övriga delar av länet. Av långtidsplanen framgår att det planeras för en översyn av i stort sett all trafik i länet innan kommande trafikupphandlingar. Detta och även kommande trafikstarter i nya trafikavtal innebär behov av informationsinsatser.	Detta är också prioriterat i Långtidsplanen under delmål 10 med förstärkning av informationsresurs.
Att planera, utreda, ansöka och genomföra analyser är ofta olika arbetsuppgifter som samlat ingår i tjänster som utredare, samhällsplanerare, trafikplanerare, strateger, analytiker, samhällsvetare etc. Med långtidsplanens struktur verkar det som att varje arbetsuppgift kräver en separat tjänst. Eftersom det inte finns någon beskrivning av nuvarande organisation med funktioner och bemanning så går inte att ta ställning till långtidsplanens förslag på tillsättande av olika typer av tjänster. Hur bedrivs verksamheten idag? Vilka resurser förfogar man över? Hur fördelas arbetsuppgifter på medarbetare? Var kommer det att uppstå flaskhalsar relaterat till verksamhetens behov? Har medarbetare rätt kompetens för uppdragen? Med ett sådant underlag kan kanske kommunalförbundets direktion få förutsättningar att samtala kring prioriteringar i budget och verksamhet inför kommande budgetdialog. Noterbart är att organisationen begär resursförstärkning till fler tjänster, dock inte på tjänster inom trafiksidan. Samtidigt föreslås besparingar i form av minskat trafikutbud.	I Förbundsordningen, 15 Medlemmarnas styrning av och insyn i förbundets ekonomi och verksamhet tydliggörs formerna för den långsiktiga planeringen. <i>Målen i Trafikförsörjningsprogrammet, gällande trafikavtal och medlemmarnas behov ska ligga till grund för förbundets långsiktiga planering. I budgetdialoger görs avstämning av behov, mål och ekonomiska förutsättningar.</i> I övrigt ligger det på förbundsdirektören att leda och fördela arbetet i enlighet med beslutad delegationsordning av förbundsdirektionen. I långtidsplanen redovisas aktivitet <i>Prioritering av trafik</i> vilket beräknats ge en resurseffektivisering motsvarande 2,0 mkr. Detta i linje med ambitionerna i det Regionala trafikförsörjningsprogrammet Delmål 6: Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik • Kollektivtrafiken bedrivs utifrån de behov som finns. Turer och linjer med lågt resande och låg resandepotential prioriteras bort och ersätts med anropsstyrd trafik. Lågt resande definieras som linjelagd kollektivtrafik med i genomsnitt färre än fem resenärer/tur under vanlig arbetsvecka. Resursförstärkning har angetts för trafikplanerare samt trafikanalytiker för att möta behovet av trafikala anpassningar och planering

Sundsvalls kommun anser att kostnader för biljettmaskiner ska tas per styck. Varje maskin bör ha samma pris. RKM föreslår att kostnaden ska sättas efter antalet producerade fordonskilometrarna i trafiken. Det framgår inte om det är per trafikavtal eller per medlem. Oavsett detta så är det inte rimligt att priset för maskinen varierar mellan olika trafikavtal/bussar. RKM bör kunna fördela kostnader utifrån kunskapen om vilka bussar som ingår i trafikavtalen och om det har installerats en ny biljettmaskin.	Långtidsplanen pekar på behovet av att investera i nya biljettmaskiner samt fördelning i enlighet med nuvarande fördelningsmodell av kostnaderna
Att som RKM föreslår genomföra en resvaneundersökning vart 3.e år, är inte meningsfullt. En traditionell RVU har av RKM bedömts kosta ca 1,5 mkr. De låga svarsfrekvenserna innebär att eventuella skillnader i resmönster mellan åren sannolikt ligger inom felmarginalen och en ny undersökning 2021 då inte ger någon ny kunskap jämfört med den som genomförs inom KOLL2020 år 2019.	Noterat.
På (sidan 5) anges i långtidsplanen att utgångspunkterna för trafikplanering är att tillgodose behov av arbets- och studiependling samt av skolskjuts. Skolskjuts är ett ansvar i åvilar kommunen och enligt trafikförsörjningsprogrammet så hanteras denna av RKM på uppdrag och med finansiering från vissa medlemmar. Sundsvalls kommun förutsätter att arbetet i sin helhet finansieras via berörd medlem och att inte resurser avsatta för den allmänna kollektivtrafiken används. I det fall skoltrafiken läggs in i tidtabeller och öppnas för alla bör den dock anses vara en del av den allmänna trafiken. Av långtidsplanen framgår inte hur RKM förhåller sig till förslaget om förändrad lagstiftning där kommuner även kan överlåta myndighetsbedömningen i form av beslut om skolskjuts till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.	Noterat.
I långtidsplanens (sid 12) hänvisas till att det i trafikförsörjningsprogrammet anges som ambition till 2030 att "Alla barn upp till 19 år i länet erbjuds ett gemensamt och kraftigt reducerat periodkort som är giltigt i hela länet i linjelagd buss- och tågtrafik." Fortsättningen av meningen: "och därmed avvecklas nuvarande kommunalt initierade produkter för denna grupp" står däremot inte att läsa i trafikförsörjningsprogrammet (sid 18 tfp). Sundsvalls kommun anser att det tillägget bör strykas ur långtidsplanen. En sådan fråga bör utredas separat. Väljer RKM att ha kvar tillägget bör det tydligt framgå att det är ett nytt förslag från förvaltningen och inte bygger på text från trafikförsörjningsprogrammet.	Remissutgåvan är beslutad och utskickad av Förbundsdirektionen.

Ånge kommun	
Remissynpunkt	Kommunalförbundets kommentar
Vi noterar med tillfredsställelse att den åtgärd Ånge kommun framställt önskemål om i behovsframställan finns med bland de åtgärder som planeras genomföras under planperioden. Analys och översyn av landsortstrafiken inom Ånge kommun är en viktig aktivitet som i sin tur kan komma att bidra till förbättring av såväl ekonomi som måluppfyllelse.	Noterat.
Måluppfyllelsen i tidigare långtidsplaner indikerar att det redan tidigare varit svårt att genomföra åtgärder enligt plan, åtgärder har skjutits fram och i vissa fall inte genomförts under planperioden. Som skäl till omprioriteringarna anges resursbrist som en starkt bidragande orsak. I ett läge då effektiviseringar och omdisponeringar anges som nödvändiga för utveckling av verksamheten finns risk för ytterligare sjunkande måluppfyllelse och ökat behov av omplanering i gällande plan.	Noterat.
Föreslår mot bakgrund av det att föreslagna åtgärder i långtidsplanen redan nu prioriteras inför en eventuell kommande gallring. På så sätt skapas transparens och förutsägbarhet. Förslagsvis kan åtgärderna indelas i tre klasser, Ska genomföras enligt plan, Ska genomföras men kan förskjutas i tid, Kan utgå ur planen.	Prioriteringar av aktiviteter sker i samband med budgetdialoger.
I Långtidsplanen beskrivs kommunförbundets planeringsprocess utförligt vad gäller hela vägen från Regionalt trafikförsörjningsprogram till Verksamhetsplan. I årshjulet återfinns dialogen mellan förbundet och dess medlemmar för att åstadkomma såväl Långtidsplan, Budget och Verksamhetsplan. Föreslår att beskrivningen av Kommunförbundets process för att i nära samverkan med sina medlemmar planera, genomföra, utvärdera och utveckla kollektivtrafiken bör göras tydligare i långtidsplanen.	Noterat. Processen utformas tillsammans med respektive trafik- och infrastruktur grupp.
I Begreppsförklaringen anges hur angiven kostnadsuppskattning ska läsas. Dock är det inte tydligt hur uppskattat värde/budget förhåller sig över åren. Det är önskvärt att få en klar bild av hur kostnadsnivån utvecklas över åren beroende på åtgärd.	Omformuleras i långtidsplanen för ökad tydlighet.
Ökad kostnad av fortsatt trafikering linje 40 (Örnsköldsvik – Östersund via Sollefteå) i dialog med kollektivtrafikmyndigheten i Jämtland och Trafikverket (RKM) Delmål 1 Är det en nivåhöjning från och med 2021?	Nej, det är en engångskostnad för 2021. Justeras i dokumentet.

Identifiera externa finansieringsmöjligheter i syfte att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar (RKM) Delmål 6 Är det en nivåhöjning från och med 2021?	Nej, det är en engångskostnad för 2021. Justeras i dokumentet.
Revidering av Regionalt trafikförsörjningsprogram (RKM) Delmål 6 Är det en nivåhöjning från och med 2020?	Nej, det är en engångskostnad för 2020. Justeras i dokumentet.
Prioritering av trafikutbud (RKM) Delmål 6 Är det en nivåsänkning från och med 2020?	Åtgärden beräknas ge en årlig kostnadssänkning.
Färjetrafik Alnö (Sundsvall) Delmål 7 Är det en nivåhöjning från och med 2021?	Nej, det är en engångskostnad för 2021. Justeras i dokumentet.
Implementera planen för nästa generations biljett- och betalsystem i samverkan med de fyra nordligaste länen (RKM) Delmål 8 Är det en nivåhöjning från och med 2021?	Nej, det är en engångskostnad för 2020. Justeras i dokumentet.
Investera i nya biljettmaskiner (RKM) Delmål 8 Är det en nivåhöjning från och med 2021?	Nej, det är en engångskostnad för 2021. Justeras i dokumentet.
Utveckla samverkan med X-trafik avseende biljetter och trafik (RKM) Delmål 8 Är det en nivåhöjning från och med 2021 och höjs nivån ytterligare 2022?	Vid nytt avtal bedöms eventuellt nytt avtal indexuppräknas och justeras utifrån ökat resande.
Trafikplanerare (RKM) Delmål 10 Det tycks märkligt att ökningen av resurser för trafikplanering 2020 följs av "inget arbete genomförs med åtgärden" 2021 och 2022.	Felaktighet rättas.
Utökad informationsresurs med anledning av strukturförändringar i Sundsvall (RKM) Delmål 10 Är det en nivåhöjning från och med 2020?	Det avser nivåhöjning för hela planeringsperioden.
Projektledare IT (RKM) Delmål 10 Är det en nivåhöjning från och med 2020?	Det avser nivåhöjning för hela planeringsperioden.
Trafikanalytiker (RKM) Delmål 10 Är det en nivåhöjning från och med 2021?	Det avser nivåhöjning från 2020.

Anskaffning av stödsystem för budget och uppföljning (RKM) Delmål 10 Är det en nivåhöjning från och med 2020?	Det avser nivåhöjning för hela planeringsperioden.
Digitalisering av personakter (RKM) Delmål 10 Är det en nivåhöjning från och med 2022?	Det avser nivåhöjning från 2022.
Det är vår uppfattning att det ovan inryms såväl oklarheter som inkonsekvens som kräver ytterligare bearbetning för att göra beskrivningen av kostnadspåverkan och utveckling av kostnadsnivå tydlig och förutsägbar.	Noterat.
Föreslår att begreppsförklaringen samt beskrivningen av kostnadspåverkan och utveckling av kostnadsnivå kompletteras så att tydligheten ökar.	Justeras och förtydligas.
I anslutning till flera av föreslagna åtgärder i behovsframställan anges i beskrivningen att "Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen". Den finansieringsmodell som ligger till grund för fördelning av kostnader innebär förstås just det, att ökad trafik ökar kostnaderna, minskad trafik innebär rimligen det omvända. Av den anledning syns det onödigt att belasta det dokument som långtidsplanen utgör med att upprepa finansieringsmodellens innebörd, många gånger Föreslår att hänvisningen "Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen" mot bakgrund av ovanstående utgår ur dokumentet där det förekommer.	Noterat. Då vi har linjer som i vissa fall finnasieras av annan medlem eller del finansieras av flera medlemmar har vi valt att tydliggöra var kostnaden hamnar vid en eventuell utbudsförändring.

Bilaga A, Omvärldsfaktorer Infrastruktur Under rubriken Infrastruktur refereras till projekt Mittstråket och arbetet med att förbättra förutsättningarna för såväl väg- som tågtrafik i stråket. Projektets övergripande målbild är att stärka Mittstråket som ett funktionellt och hållbart gränsöverskridande transportstråk som främjar utvecklingen i Mittnorden. Målen i projektet är att stärka ett hållbart Mittstråk genom Kortare restid och ökad kapacitet för gods Förbättrad trafiksäkerhet Ökad samverkan För sträckan Östersund – Sundsvall är målbilden att nå en restid med tåg under 2 timmar. Att föra fram planer på ytterligare stationslägen med stopp för resandeutbyte innebär att restiden förlängs, inte avkortas. Nya stationslägen kan av det skälet bara komma ifråga först när infrastrukturåtgärder gör det möjligt att förkorta restiden under två timmar. Föreslår att detta görs tydligt i bilagans text.	Noterat och justeras.
I samma avsnitt anges att regional transportplan "ska lämnas till regeringen i början på 2018". Antingen är det ett skrivfel eller också har planen redan lämnats, oavsett vilket bör texten ändras.	Noterat.
Digitalisering Under rubriken Digitalisering beskrivs begreppet kombinerad mobilitet som en del av digitaliseringen. Det är helt korrekt att beskriva kombinerad mobilitet i sammanhanget omvärldsfaktorer. Kombinerad mobilitet och utvecklingen av den är och kommer att vara en central del i den nära framtid vi står inför. Föreslår att begreppet "Kombinerad Mobilitet", dess innebörd och förväntade påverkan på kollektivtrafiken ges mer utrymme under egen rubrik i beskrivningen av omvärldsfaktorer.	Noterat.
Upphandling Föreslår att texten avseende Bus Nordic utvecklas så att det framgår om Kommunförbundet Västernorrland avser att använda Bus Nordic som kravbilaga i kommande upphandlingar av trafik.	Noterat justeras.

Organisation I sista stycket slås fast att förstärkt dialog och införande av subventionerat resande i kommunerna kräver ytterligare resurser till kommunförbundets organisation. Utan att ta ställning till sakförhållandet om huruvida det behövs tillskott av resurser eller ej konstateras att allokering av resurser till kommunförbundets verksamhet inte är en omvärldsfaktor utan snarare en intern angelägenhet för kommunförbundet och dess medlemmar. Föreslår att sista stycket i avsnittet utgår.	Noterat.
---	-----------------



Handläggare
Michaela Björk

Datum
2019-03-07

Bilaga 1
Marknadsplan Din Tur

Diarienumr
19/00223

Varumärkes- och kommunikationsplan 2019-2021

Med anledning av resultatet i mätningar i Kollektivtrafikbarometern (Kollbar) har Din Tur ett behov av att förtydliga sitt varumärke och stärka sin strategiska kommunikation. Vi vill stärka varumärkets förankring både externt och i den egna organisationen för att förtydliga varumärket. För detta arbete behöver Din Tur arbeta fram en långsiktig varumärkes- och kommunikationsplan som stödjer genomförandet av målen och de strategiska utvecklingsområdena enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Av den anledningen avser Din Tur under våren 2019 arbeta fram en varumärkes- och kommunikationsplan för åren 2019-2021.

Resultatet av framtagna plan ska ligga till grund för revidering av marknadsplan 2019 och 2020 och ligga till grund för utarbetande av marknadsplan 2021.

Innehåll

1. Innehåll	2
2. Arbetsprocess och tidsplan.....	3
3. Budget.....	3

1. Innehåll

Med stöd av vår upphandlade kommunikationsbyrå Trampolin PR utarbetas en varumärkes- och kommunikationsplan för åren 2019-2021. Målhorisonten sträcker sig fram till 2030 då planen ska understödja uppfyllandet av målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Varumärkes- och kommunikationsplanen ska ge stöd till utformningen av verksamhetsplaner för 2019-2021 och budget för 2020-2021. Din Tur ser en bred intern förankring och delaktighet på flera nivåer som avgörande för ett förbättrat varumärkesarbete på längre sikt. Din Tur ser att varumärkes- och kommunikationsplanen behöver bestå av följande delar:

- **Nulägesanalys**
Baserat på tillgängliga data från exempelvis Kollbar och trafikförsörjningsprogrammet, samt resultatet från fokusgrupper och workshops analyserar vi Din Turs nuläge avseende varumärke och kommunikation.
- **Utformning**
Utifrån nulägesanalysens resultat utformar vi en varumärkes- och kommunikationsplan för att nå önskat läge.
- **Profil och värdeord**
Utifrån nulägesanalys och utformning utvärderar vi den devis och de värdeord som idag tas upp i Din Turs grafiska profil. När vi utarbetat devis och värdeord ska de konkretiseras och förankras för att få ett värde och en betydelse i Din Turs organisation och kommunikation.
- **Budskap och aktiviteter**
Utifrån utfallet i ovanstående punkter formuleras aktiviteter och budskap för att nå Din Turs prioriterade målgrupper och mål.
- **Övergripande kommunikationsmål och fokusområden**
Utifrån arbetet ovan och målen i trafikförsörjningsprogrammet definieras mätbara kommunikationsmål och fokusområden som formuleras i en varumärkes- och kommunikationsplan som inarbetas i långtidsplan och budget.
- **Prioriterade målgrupper och kanaler**
Med stöd av trafikförsörjningsprogrammet definieras interna och externa målgrupper samt förslag på aktiviteter, budskap och informationskanaler för att bidra till måluppfyllnad och nå identifierade målgrupper.
- **Aktivitetsplan**
En aktivitetsplan fram till 2021 utarbetas med beskrivning av aktiviteter för att nå de kommunikationsmål som ställts upp. I denna plan ingår även ansvars- och rollfördelning. De aktiviteter som framgår i denna plan inarbetas i Din Turs verksamhetsplaner.

2. Arbetsprocess och tidsplan

1. Arbetsmöte

Identifiera de personer/grupper som ska ingå i fokusgrupperna och workshopen.
Planering av upplägget för fokusgrupper och workshop.

2. Fokusgrupp – förare och resenärer

Resenärerna är Din Turs viktigaste målgrupp samtidigt som förare är den grupp som är varumärkets vanligaste kontaktyta för resenärerna. En fokusgrupp består av mellan 8-12 personer som vi träffar under ca 2,5 timme. Vi ser en fokusgrupp med resenärer och en med förare.

3. Workshop med politiker och chefer

Vi har som inriktning att genomföra en workshop med ledamöter ur förbundsdirektionen och chefer inom Din Tur. Vi inleder workshopen med att redogöra resultatet från fokusgrupperna (resenärer och förare/trafikbolag). Ett primärt syfte med workshopen är att utifrån fokusgrupper och nuläge formulera ett önskat läge för Din Turs varumärke.

4. Arbete med planen:

Utarbeta varumärkes- och kommunikationsplanen baserat på punkt 1-3.

3. Budget

Leverans av färdigställd varumärkes- och kommunikationsplan inkl. workshop och fokusgrupper är 135 000 kr exkl. moms. Delfinansiering via Koll2020 och inom fastställd budgetram.

Handläggare
 Michaela Björk

Datum
 2019-03-07

Diariernr
 19/00223

Marknadsplan 2020

Enligt upprättade trafikavtal bedrivs all linjelagd busstrafik under Beställarens varumärke, Din Tur. Upphandlade Trafikföretag ska varje år erhålla beställarens marknadsplan för kommande år. Tidigare år har förbundsdirektören beslutat om fastställande av marknadsplan. Efter revisionssynpunkter om att alla beslut som rör ambitioner och målsättningar ska fattas av direktionen överlämnas marknadsplan 2020 till direktionen för beslut.

Marknadsplanen ligger till grund för 2020 års informations- och marknadsföringsinsatser. Den bygger på politiskt fastställda mål i det regionala trafikförsörjningsprogrammet och anger hur våra informations- och marknadsföringsinsatser kan bidra till att målen uppnås. Marknadsplanen för år 2020 kommer att revideras efter att en varumärkes- och kommunikationsplan är framtagen under 2019.

Innehåll

1. Övergripande och lokala marknadsföringsplaner.....	2
2. Vision och mål.....	2
3. Målgrupper	3
4. Kanaler	3
5. Uppföljning och utvärdering.....	4
6. Marknadsaktiviteter 2020	4

1. Övergripande och lokala marknadsföringsplaner

Marknadsplan 2020 beskriver Din Turs övergripande informations- och marknadsföringsarbete.

De upphandlade trafikföretagen arbetar tillsammans med Din Tur fram lokala marknadsföringsplaner med marknadsplanen som grund som gäller för nästkommande år.

Ansvarsfördelningen mellan Din Tur och trafikföretagen regleras i ingångna trafikavtal.

I större delen av vår kommunikation använder vi avsändaren Din Tur. Endast i mer formella sammanhang (t ex i ekonomisk redovisning) kommunicerar vi under namnet *Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län*.

2. Vision och mål

Förbundsdirektionen beslutade om regionalt trafikförsörjningsprogram 2018. Där framgår visionen samt målen för kommunalförbundet.

Vår vision är den regionalt gemensamma:

Ett stolt Västernorrland med funktion och attraktivitet.

De målområden som anges i trafikförsörjningsprogrammet är

- **Resenärerna:** Kollektivtrafiken utgår från resenärens behov genom att vara attraktiv och modern.
- **Hållbarhet:** Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle.
- **Tillväxt:** Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner.
- **Medarbetare:** Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång.

Marknadsplan och marknadsaktiviteter utgår från och kopplas till dessa målområden.

3. Målgrupper

Vi arbetar mot ett stort antal målgrupper. Den aktuella frågan avgör till vilken målgrupp informations- eller marknadsföringsinsatsen ska riktas.

Externt:

- Ungdomar och studenter
- Arbetspendlaren (bilisten)
- Arbetspendlaren (kollektivtrafik)
- Arbetsgivare
- Allmänheten

Internt:

- Medarbetare
- Medlemmar

Samverkansparter (som beroende på fråga även kan ses som extern eller intern målgrupp)

- Upphandlade trafikföretag
- Försäljningsställen
- Norrlandslänen inom Norrtågssamarbetet
- Branschorganisationer

4. Kanaler

Med kanaler menar vi de sätt som vi använder för att informera och marknadsföra. Att använda bara en kanal ger sällan stor effekt och därför bör olika kanaler kombineras. Vilka kanaler som ska användas beror på aktuell fråga och var vi i det aktuella fallet på effektivast och enklast sätt når våra målgrupper.

Kanaler för extern kommunikation:

- Webbplatsen dintur.se
- Din Turs app
- Din Tur kundcenter
- Sociala medier
- Media (pressmeddelande, intervjuer mm)

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

- Försäljningsställen
- Tryckt och/eller digital information: (Transportörsinfo, annonser, anslag, skyltar i och på bussar mm)
- Digitala tavlor vid hållplats

Kanaler för intern kommunikation:

- Extranät
- E-post
- Personliga möten
- Personalmöten

5. Uppföljning och utvärdering

Uppföljning och utvärdering av Din Turs informations- och marknadsföringsarbete sker i huvudsak genom:

- Kollektivtrafikbarometern (Kollbar) och Barometer för anropsstyrd trafik (ANBARO), båda nationella verktyg för att undersöka kvalitet och attityder hos resenär och allmänhet på linjelagd trafik och särskild persontrafik.
- Resandestatistik ur biljettsystem och från Din Tur kundcenter.
- Riktade utvärderingsmetoder: t ex statistik från webbannonsering, annonsering i app mm.

6. Marknadsaktiviteter 2020

Marknadsaktiviteter för 2020 framgår av bilaga till marknadsplan 2020.

I bilagan finns kommunikationsmål, budskap och förslag till aktiviteter kopplade till myndighetens övergripande målsättningar. Någon prioritering av insatserna har inte gjorts i det här skedet utan får ske med hänsyn taget till budget, ledningsbeslut och i samverkan med de upphandlade trafikföretagen.

Vissa kommunikationsinsatser är dock ständigt prioriterade i den meningen att de alltid måste genomföras. Dit hör information vid tidtabellsskiftet och vid trafikstörningar.



Bilaga 3 Marknadsplan Din Tur

Handläggare
Michaela Björk

Datum
2019-03-07

Diariennr
19/00223

Marknadsaktiviteter 2020

Marknadsaktiviteterna är kopplade till de fyra målområdena i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Marknadsaktiviteterna för år 2020 kommer att revideras efter att en varumärkes- och kommunikationsplan är framtagen under 2019. Marknadsaktiviteterna kommer att kompletteras och förändras beroende på under året fattade beslut och händelser i omvärlden.

Innehåll

1. Marknadsaktiviteter 2020.....	2
----------------------------------	---

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

1. Marknadsaktiviteter 2020

Område och övergripande mål	Delmål	Kommunikationsmål	Budskap	Aktivitet	Målgrupp	Kanal	Period
RESENÄR							
Kollektivtrafiken är attraktiv och modern och utgår ifrån resenärens behov	Vi ska öka det kollektiva resandet	Målgruppen ska veta att vi ständigt arbetar för en förbättrad kollektivtrafik som utgår från resenärens behov. Målgruppen ska veta att kollektivtrafiken är bekväm, effektiv, prisvärd, anpassad för arbetspendling och ett bra alternativ till bilen. Målgruppen ska veta att vi gör resvaneundersökningar och att resultaten från dem används i vårt förbättringsarbete. Fler ska köpa sin resa i Din Turs app och ladda sitt kort via webbshop	Vi utgår från resenärernas behov när vi planerar kollektivtrafiken. Att åka kollektivt är ett bekvämt, effektivt och prisvärt alternativ till att ta bilen. Vi följer upp hur kollektivtrafiken fungerar och berättar om resultaten	Aktivt mediaarbete: besvara insändare mm	Samtliga målgrupper	Media, webb, sociala medier mm	Löpande
				Skapa dialog med resenärer och allmänhet.	Allmänhet + övriga externa målgrupper	Sociala medier	Helår
				Produktutbud	Samtliga målgrupper	Sociala medier, webb, tryckt material	Helår
				Digitalisering biljetter	Samtliga målgrupper	App, sociala medier, webbplats, tryckt material	Vid ett införande
				Kampanj biljettsamverkan X-trafik Förutsätter BoB-standard	Allmänhet, Arbetspendlare (bilist + kollektivtrafik), Arbetsgivare	Webb, media, tryckt material, sociala medier mm	När station i Njurundabommen är klar. Ca 3 mån (1 mån före + 1 mån efter ändringen)

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
 Box 114
 872 23 Kramfors

Besöksadress:
 Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11

Org. nr:
 222000-2923

Webb/e-post:
 registrator@dintur.se
 www.dintur.se

Bilaga 3
 Marknadsplan Din Tur

	Antalet nöjdare och mycket nöjdare kunder ska öka	Målgruppen ska veta att vi ständigt arbetar för en förbättrad kollektivtrafik som utgår från resenärens behov. Målgruppen ska veta att kollektivtrafiken är bekväm, effektiv, prisvärd, anpassad för arbetspendling och ett bra alternativ till bilen. Målgruppen ska veta att vi gör resvaneundersökningar och att resultaten från dem används i vårt förbättringsarbete.	Vi utgår från resenärernas behov när vi planerar kollektivtrafiken. Att åka kollektivt är ett bekvämt, effektivt och prisvärt alternativ till att ta bilen. Vi följer upp hur kollektivtrafiken fungerar och berättar om resultaten Vi digitaliserar våra produkter för att underlätta användandet och öka samverkan med kommersiella trafikföretag och andra kollektivtrafikmyndigheter.	Skapa dialog med resenärer och allmänhet.	Allmänhet + övriga externa målgrupper	Sociala medier	Helår
				Information realtid, hållplatsutrop, skyltning	Samtliga målgrupper	Webbplats, media, Transportörinfo, sociala medier	Vid behov
				Kundbemötande	Org. för sociala medier, trafikresurser Din Tur kundcenter	Utbildning i att bemöta inlägg, besvara synpunkter	Vid behov. Ett tillfälle
				Kampanj/information vid tidtabellsskifte	Samtliga externa målgrupper, Samverkanspartners	Media, webb, annonsering, anslag på buss, utskick, sociala medier mm	Juni, December
				Information om trafikförändringar	Allmänhet, Arbetspendlare, Ungdomar/studenter	Webb, app, anslag på buss, utskick, sociala medier, annonsering mm	Löpande
				Information om resvaneundersökningar	Samtliga målgrupper	Media, webb, sociala medier	Vid behov
				Information om digitalisering (t ex företagskonto): syfte och fördelar för kund	Arbetsgivare,	Media, webb, sociala medier, riktade utskick	Vid ett införande

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

 Postadress:
 Box 114
 872 23 Kramfors

 Besöksadress:
 Viktoriagatan 16

 Telefon: 0612-841 00
 Fax: 0612-841 11

 Org. nr:
 222000-2923

 Webb/e-post:
 registrator@dintur.se
 www.dintur.se

Bilaga 3
 Marknadsplan Din Tur

Område och övergripande mål	Delmål	Kommunikationsmål	Budskap	Aktivitet	Målgrupp	Kanal	Period
HÅLLBARHET							
Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle	Kollektivtrafik bidrar till social inkludering.	Målgrupperna ska veta att kollektivtrafiken bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle	Ta bussen till jobbet - nära eller längre bort Alla ska kunna resa med kollektivtrafiken.	Information om biljettkontroller och dess syfte	Samtliga målgrupper	Webb, sociala medier	Vid behov
	Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning.	Målgruppen ska veta att möjligheten att resa kollektivt gör att fler kan komma in eller stanna på arbetsmarknaden	Grönare – smartare	Information om vad vi gör för ökad tillgänglighet	Samtliga målgrupper	Webb, sociala medier	Kopplat till Koll2020 utredningar
	Minskad negativ miljöpåverkan.			Information om justerad linjedragning Sundsvall	Externa målgrupper, Samverkanspartners	Media, webb, sociala medier, digitala taylor, kartor	6 v innan införande
	Resurseffektiv kollektivtrafik	Målgruppen ska veta att vi arbetar för en kollektivtrafik som passar för alla.					
		Målgruppen ska veta att resande med kollektivtrafik minskar påverkan på miljön jämfört med att ta bilen.					

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

 Postadress:
 Box 114
 872 23 Kramfors

 Besöksadress:
 Viktoriagatan 16

 Telefon: 0612-841 00
 Fax: 0612-841 11

 Org. nr:
 222000-2923

 Webb/e-post:
 registrator@dintur.se
 www.dintur.se

Bilaga 3
 Marknadsplan Din Tur

Område och övergripande mål	Delmål	Kommunikationsmål	Budskap	Aktivitet	Målgrupp	Kanal	Period
TILLVÄXT							
Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner	Ökat resande i prioriterade stråk	Målgrupperna ska veta vilken roll kollektivtrafiken spelar i att skapa starka och växande arbetsmarknadsregioner.	Kollektivtrafiken bidrar till att skapa starka och växande arbetsmarknadsregioner.	Information om nytt resecentrum i Sundsvall och ombyggnation och namnbyte av Navet	Externa målgrupper, Upphandlade trafikföretag	Media, webb, sociala medier, digitala taylor, annons	Löpande
	Ökat antal resmöjligheter genom samverkan och innovation	Målgrupperna ska veta att vi arbetar för ökat antal resmöjligheter. Målgrupperna ska veta att vi arbetar för ett ökat resande i prioriterade stråk.	Vi arbetar aktivt för ett ökat och förbättrat resande.				
Område och övergripande mål	Delmål	Kommunikationsmål	Budskap	Aktivitet	Målgrupp	Kanal	Period
INTERNT							
MEDARBETARE							
Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång	Att målen är väl kända för medarbetarna	Målen ska vara väl kända för medarbetarna.		Se handlingsplan som tas fram i uppföljningen av medarbetarenkäten.	Medarbetare	Extranätet, e-post, personalmöten mm	
	Att medarbetarna har rätt förutsättningar för att möta de förväntningar som ställs på dem.	Medarbetarna ska veta vilka förväntningar som ställs på dem och verksamheten och hur de får det stöd som de behöver.		Kundbemötande	Org. för sociala medier, trafikresurser Din Tur kundcenter	Utbildning i att bemöta inlägg, besvara synpunkter	Vid behov. Ett tillfälle

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

 Postadress:
 Box 114
 872 23 Kramfors

 Besöksadress:
 Viktoriagatan 16

 Telefon: 0612-841 00
 Fax: 0612-841 11

 Org. nr:
 222000-2923

 Webb/e-post:
 registrator@dintur.se
 www.dintur.se

Styrdokument



Datum

2019-03-01

Diariernr

19/00194

Delegationsordning fastställd av:*Direktion för Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län***Behandlade vid:***Direktionens sammanträde 22 mars 2019***Granskad av:***Ledningsgruppen inom kollektivtrafikmyndigheten***Dokument:***Delegationsordning Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län***Ersätter dokument:***Delegationsordning för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län. (2016-06-17)***Delegationsordningen träder ikraft:***Efter justering av direktionens sammanträdesprotokoll 22 mars 2019*

Delegationsordning Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Fastställd vid förbundsdirektionens sammanträde 22 mars 2019

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:

Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:

Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00

Fax: 0612-841 11

www.dintur.se

Org. nr:

222000-2923

Webb/e-post:

registrator@dintur.se

Styrdokument

1. Delegering

Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län är organiserat som ett kommunalförbund. Bestämmelser om kommunalförbund anges främst i 3.och 9.kapitlet i kommunallagen (2017:725) (KL). Här anges att KL regler för kommuner även gäller för kommunalförbund, såvida inte annat anges. Detta innebär att bestämmelserna om delegering i 6 kap 37-39 §§ KL ska tillämpas. Då kommunalförbundets organisation ej har nämnder, har förbundsdirektionen (direktionen) det totala ansvaret för beslut om delegation, därmed är även KL 7 kapitlet 5-8 §§ tillämpliga. Direktionen får uppdra till presidiet, ett utskott, en ledamot eller ersättare att besluta på direktionens vägnar i ett visst ärende eller en viss grupp av ärenden.

Några uttryckliga formkrav på hur en delegation av en viss beslutanderätt ska utformas finns inte enligt KL. Trots detta får huvudregeln anses vara att delegation av beslutsrätt bör ske formellt, till exempel genom en delegationsordning (Högsta Förvaltningsdomstolen 2016 ref 28)

Direktionen kan när som helst återkalla uppdraget att besluta enligt delegationsordning, det kan göras generellt eller enbart i ett särskilt ärende. Direktionen har rätt att utan vidare ta över ett delegerat ärende och fatta beslut i ärendet. Detta kan ske när ett ärende har fått en principiell vikt och att det därför finns skäl att direktionen själv beslutar i ärendet.

Direktionen har inte rätt att ompröva ett beslut som är fattat på delegation.

Delegationsbeslut fattas i kommunalförbundets namn. Anmälan av beslut som fattats med stöd av delegation skall göras till nästkommande ordinarie direktionssammanträde. Av beslutet skall framgå sådana uppgifter som ger direktionen möjlighet kontrollera beslutanderättens användning.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:

Box 114

872 23 Kramfors

Besöksadress:

Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00

Fax: 0612-841 11

www.dintur.se

Org. nr:

222000-2923

Webb/e-post:

registrator@dintur.se

Styrdokument

Ärendetyper som enligt 6 kapitlet 38 § i KL ej får delegeras:

1. ärenden som avser verksamhetens mål, inriktning, omfattning eller kvalitet,
2. framställningar eller yttranden till fullmäktige liksom yttranden med anledning av att beslut av nämnden i dess helhet eller av fullmäktige har överklagats,
3. ärenden som rör myndighetsutövning mot enskilda, om de är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt,
4. ärenden som väckt genom medborgarförslag och som lämnats över till nämnden, eller
5. ärenden som enligt lag eller annan författning inte får delegeras.

Om beslutanderätten delegerats till **förbundsdirektören** kan denne också ges rätt att i sin tur uppdra åt annan anställd inom kommunalförbundet att besluta istället. Sådant beslut skall anmälas till **förbundsdirektören**. Rätten att vidaredelegera måste utnyttjas på ett sådant sätt att direktionen alltid har vetskap om vem som har rätt att fatta beslut.

Förbundsdirektören kan inte vidaredelegera beslutanderätt till en förtroendevald eller någon som inte är anställd i kommunalförbundet, till exempel en konsult eller advokat.

2. Verkställighet

Verkställighet är den åtgärd som utförs för ett genomförande av fattade beslut, för tillämpning av avtal, taxor, etc..

Verkställighetsärenden är inte delegationsärenden och skall därför inte anmälas.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:

Box 114

872 23 Kramfors

Besöksadress:

Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00

Fax: 0612-841 11

www.dintur.se

Org. nr:

222000-2923

Webb/e-post:

registrator@dintur.se

Styrdokument

Förkortningar

Förbundsdirektör (FDir)

Din Tur kundcenter Ånge (KundC)

Myndighetsutövning	Delegat	Får vidaredelegeras	Vidaredelegeras till
Befullmäktigande av ombud att föra kommunalförbundets talan inför domstol och andra myndigheter	FDir	Ja	Enhetschef
Avvisning av för sent inlämnat inkommet överklagande. 24§ förvaltningslag (1986:223)	FDir	Nej	
Besluta i ärenden om utlämnande av allmän handling. Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)	FDir	Nej	
Omprövning av beslut Förvaltningslag (1986:223)	FDir	Nej	
Yttrande över remisser	FDir	Ja	Enhetschef , Handläggare
Övriga yttranden	FDir	Ja	Enhetschef , Handläggare
Gallring av handlingar	FDir	Ja	Registrator, Kansli
Myndighetsbeslut om färdtjänst och riksfärdtjänst,	FDir	Ja	Gruppchef KundC
Beslut om trafikändringar, inom ramen för Trafikförsörjningsprogrammet, till en nettokostnad på 5 basbelopp/år under förutsättning att berörda medlemmar godkänt finansiering.	FDir	Ja	Trafikchef
Uppsiktsplikt för myndighetens bolag	AU	Nej	
Ekonomiärenden			
Omprioriteringar inom fastställd ram under budgetåret	FDir AU	Nej Ja	FDir
Ingående av leasingavtal inom budget	FDir	Nej	
Avyttra gamla eller utrangerade inventarier eller andra kommunalförbundet tillhörande föremål - högst 2 prisbasbelopp	Enhetschef		

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:

Box 114

872 23 Kramfors

Besöksadress:

Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00

Fax: 0612-841 11

www.dintur.se

Org. nr:

222000-2923

Webb/e-post:

registrator@dintur.se

Styrdokument

- mer än 2 prisbasbelopp		Nej	
Beslutsattestering och fakturahantering	FDir	Ja	Enhetschef Gruppchef
Attestering av löner och ersättningar till förtroendevalda	FDir	Ja	HR-chef
Upphandling och inköp	Delegat	Får vidaredelegeras	Vidaredelegeras till
Tecknande av ramavtal	FDir	Nej	
Antagande av anbud avseende upphandling av varor och tjänster inom beslutad budget	FDir	Ja	Enhetschef (?)
Utbildning, tjänsteresor, konferenser mm.			
Förtroendevaldas deltagande i kurs, konferens eller utlandsresa	<u>Ordförande</u> <u>AU</u>	Ja	Ordförande
Investeringar			
Beslut om ianspråktagande av medel för investeringar överstigande 20 basbelopp inom fastställd plan och budget	FDir <u>AU</u>	Ja	Enhetschef
Besluta om ianspråktagande av medel för investeringar understigande 20 basbelopp inom fastställd plan och budget	FDir	Nej	
Representation			
Representation och externa uppvaktningar			
- högst 20 000 12000 kr per tillfälle	FDir Ordf	Nej	
- högst 6 000 kr per tillfälle	FDir MC	Ja Nej	Enhetschef
högst 2 000 kr per tillfälle		Ja	Chefer

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:

Box 114

872 23 Kramfors

Besöksadress:

Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00

Fax: 0612-841 11

www.dintur.se

Org. nr:

222000-2923

Webb/e-post:

registrator@dintur.se

Styrdokument

HR	Delegat	Får vidaredelegeras	Vidaredelegeras till
Anställning av chefer inom myndigheten, förutom myndighetschef	FDir	Nej	
Personalärenden			
Inrätta/dra in befattningar	FDir	Nej	
Återbesättande av ledig befattning	FDir	Nej	
Omplacera	FDir	Nej	
Tillsvidareanställning inkl. lönesättning samt förkortning av uppsägningstid			
Annan personal än FDir inom ramen för budget	FDir	Nej	
Vikarier	FDir	Ja	HR-chef
Uppsägning/avsked/disciplinpåföljd			
Disciplinpåföljd för övriga medarbetare än FDir	FDir	Nej	
Tjänstledighet, semester, kompensationsledighet			
Tjänstledighet FDir	Ordförande	Nej	
Semester FDir	Ordförande	Nej	
Tjänstledighet, och semester, övrig personal (utanför avtal)	FDir	Ja	Enhetschef Gruppchef
Beviljande föräldraledighet, övrig personal (utanför avtal)	FDir	Ja	Enhetschef Gruppchef
Pensioner och andra ersättningar (alla personalkategorier)			

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:

Box 114

872 23 Kramfors

Besöksadress:

Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00

Fax: 0612-841 11

www.dintur.se

Org. nr:

222000-2923

Webb/e-post:

registrator@dintur.se

Styrdokument

Beslut om särskild avtalspension FDir	Ordf_AU	Nej
Beslut om särskild avtalspension övrig personal	FDir	Nej

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:

Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:

Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00

Fax: 0612-841 11

www.dintur.se

Org. nr:

222000-2923

Webb/e-post:

registrator@dintur.se

Styrdokument

Kollektivavtal			
Förhandla enligt gällande lagstiftning om förhandlingsrätt samt att med bindande verkan träffa kollektivavtal	FDir	Nej	
Arbetsmiljö			
Organisera och fatta beslut rörande arbetsmiljöarbetet	FDir	Ja Nej	Enhetschef Gruppchef KundC

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:

Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:

Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00

Fax: 0612-841 11
www.dintur.se

Org. nr:

222000-2923

Webb/e-post:

registrator@dintur.se

POLICY**Datum**
2019-02-26**Diariennr**
19/00205

Camilla Norberg, 070-231 83 20

**Policy deltagande på distans i sammanträden
fastställd av:***Förbundsdirektion för Kommunalförbundet
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län***Behandlad vid:***Förbundsdirektionens sammanträde 2019-03-22***Dokument:***Policy Deltagande på distans i sammanträden
Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands
län***Policyn deltagande på distans i sammanträden träder ikraft:**
*Efter justering av förbundsdirektionens sammanträdesprotokoll
2019-03-22*

Policy Deltagande på distans i sammanträden

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län*Förslag till förbundsdirektionens sammanträde 2019-03-22***Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län****Postadress:**
Box 114
872 23 Kramfors**Besöksadress:**
Viktoriagatan 16**Telefon:** 0612-841 00
Fax: 0612-841 11**Org. nr:**
222000-2923**Webb/e-post:**
registrator@dintur.se
www.dintur.se

POLICY

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	3
REGLER VID DELTAGANDE PÅ DISTANS	3
Ordförandens ansvar	4
Ledamots ansvar	4

POLICY

Inledning

I kommunallagen har det införts möjligheter för ledamöter att delta i sammanträden på distans.

För fullmäktige gäller enligt 5 kap. 16 § kommunallagen att ledamöter får delta i fullmäktiges sammanträden på distans, om fullmäktige har beslutat det och det sker genom ljud- och bildöverföring i realtid och på ett sådant sätt att samtliga deltagare kan se och höra varandra och delta på lika villkor. En ledamot som deltar på distans ska anses vara närvarande vid fullmäktiges sammanträde.

För styrelsen och nämnder gäller enligt 6 kap. 24 § kommunallagen att fullmäktige ska besluta i vilken utsträckning ledamöter får delta i en nämnds sammanträden på distans. Deltagande på distans ska ske på det sätt som anges i 5 kap. 16 §. En ledamot som deltar på distans ska anses vara närvarande vid nämndens sammanträde.

Lagen omfattar endast ledamöter. Deltagande på distans är ett komplement till personlig närvaro som ger möjlighet till ett deltagande i beslutsfattandet som annars inte hade kommit till stånd alls.

Förbundsdirektionen får själv avgöra i vilken utsträckning som beslutsfattande på distans ska vara tillåtet.

Därigenom reglerar förbundsdirektionen i vilka situationer deltagande på distans ska vara tillåtet, vilken teknisk lösning som ska användas och vilka lokaler som ska användas.

Det framgår inte av kommunalförbundets styrdokument vad som gäller för deltagande på distans vid förbundsdirektionens sammanträden. Genom att besluta om denna policy för reglera deltagande på distans och samtidigt uppmärksamma kommunalförbundets medlemmar på att styrdokumentet inte ger anvisningar för detta ges deltagandet på distans tydliga förutsättningar och möjlighet att inarbeta i kommunalförbundets styrdokument.

Regler vid deltagande på distans

Vid deltagande på distans gäller följande regler:

Sammanträden i förbundsdirektionen genomförs i första hand med ledamöterna personligt närvarande. Deltagande på distans ska vara ett undantag.

Ordföranden avgör i det enskilda fallet om en ledamot kan tillåtas delta i sammanträde på distans.

Ledamot som vill delta i sammanträde på distans ska anmäla det till ordföranden och sekreteraren senast fem dagar före sammanträdet.

Deltagare som inte befinner sig i sammanträdeslokalen ska vara anslutna till sammanträdeslokalen på så sätt att deltagaren och de som är personligen närvarande på sammanträdet både kan se och höra varandra tydligt för att deltagarna enkelt kan identifiera varandra på ett betryggande sätt. Att alla deltagarna både kan se och höra varandra tydligt är viktigt för att den som deltar på distans ska kunna delta på samma villkor som de som är fysiskt närvarande i sammanträdeslokalen och vara fullt delaktig överläggningarna.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

POLICY

Den som deltar på distans ska kunna ta del av handlingar som delas ut vid sammanträdet och delta i avgörandet av ärendena, även i de fall avgörandet sker genom omröstning.

Vid omröstning ska det säkerställas att det är ledamöterna som deltar i omröstningen. Vid slutna omröstningar ska det säkerställas att valhemligheten bevaras, att alla de beslutandes röster kommer med i rösträkningen och att alla ges möjlighet till insyn i förfarandet så att omröstningen inte kan manipuleras. Sekretessbelagda uppgifter ska hanteras säkert sätt så att uppgifterna inte röjs för utomstående.

Lokalen för sammanträden där ledamöter får delta på distans ska vara utrustad med teknik som gör det möjligt att uppfylla ovanstående krav. Utrustningen ska ha en bild- och ljudöverföring som både är stabil och av hög kvalitet. I första hand ska de sammanträdesrum som särskilt utrustats med teknik för deltagande i sammanträde på distans användas.

Ordförandens ansvar

Ordföranden för sammanträdet ansvarar för ordningen vid sammanträdet. Ordföranden avgör före varje sammanträde om den tekniska utrustningen uppfyller kraven på bild- eller ljudkvalitet för deltagande på distans. Om bild- eller ljudkvaliteten under sammanträdet försämras eller förbindelsen bryts måste sammanträdet avbrytas tills en förbindelse av sådan kvalitet har återupprättats att alla åter kan delta på lika villkor eller om ledamoten ska anses ha lämnat sammanträdet.

Ordföranden ansvar också för att sammanträdet genomförs på ett sådant sätt att utomstående inte kan ta del av det som sägs och de uppgifter i övrigt som behandlas. Ordföranden ska försäkra sig om att ledamot som deltar på distans gör det under sådana förhållanden att kraven enligt föregående mening kan upprätthållas. Om överföringen innefattar personuppgifter ska de personuppgifter som behandlas hanteras i enlighet med reglerna för personuppgiftsbehandling.

Ledamots ansvar

Ledamot som deltar på distans ansvarar för att den tekniska utrustning som ledamoten använder uppfyller kraven på bild- eller ljudkvalitet för deltagande på distans. Ledamoten ansvarar också för att deltagande sker under sådana förhållanden att sekretessbelagda uppgifter inte röjs. Ledamoten ansvarar för att ingen annan kan ta del av bild och ljud hos denne.

Policy



Datum

2019-02-25

Diariennr

19/00119

Camilla Fahlander
070- 648 28 36

Bolagspolicy fastställd av:

*Direktion för Kommunalförbundet
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län*

Dokument:

*Bolagspolicy Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län*

Behandlad vid:

Direktionens sammanträde 2019-03-22

Bolagspolicyn träder ikraft:

Efter justering av direktionens sammanträdesprotokoll 2019-03-22

Bolagspolicy

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:

Box 114

872 23 Kramfors

Besöksadress:

Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00**Fax:** 0612-841 11**Org. nr:**

222000-2923

Webb/e-post:

registrator@dintur.se

www.dintur.se

Policy

Innehåll

1. Syfte	3
2. Tillämpningsområde	3
3. Lagrum för överlämnande av kommunal angelägenhet.....	3
4. Ägarroll.....	4
4.1 Direktionen	4
4.2 Ägarstyrning	5
4.3 Bolagsordning.....	5
4.4 Underställningsplikt.....	5
4.5 Konsortialavtal.....	6
4.6 Ägardirektiv	6
4.7 Ägardialog	6
4.8 Val av styrelse och lekmannarevisorers	6
4.9 Val av stämombud och instruktioner till ombuden.....	7
4.10 Uppsiktsplikt.....	7
5. Gemensamma bolagsprinciper.....	7
5.1 Styrelse och verkställande direktör	7
5.2 Ekonomiska mål och principer	8
5.3 Budget och finansiering.....	8
5.4 Förvaltningsberättelse och årsredovisning.....	8
5.5 Information	8
5.6 Revision	9

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:

Box 114

872 23 Kramfors

Besöksadress:

Viktoriegatan 16

Telefon: 0612-841 00

Fax: 0612-841 11

Org. nr:

222000-2923

Webb/e-post:

registrator@dintur.se

www.dintur.se

Policy

1. Syfte

Bolagspolicyn redovisar hur kommunallagens regler för ägarstyrning av bolagen ska tillämpas i Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (nedan Kollektivtrafikmyndigheten) samt hur Kollektivtrafikmyndigheten utövar kontroll över hel- och delägda bolag.

Bolagspolicyn anger gemensamma principer för de helägda bolagen inom områdena styrelse och verkställande direktör, ekonomi, information och revision.

Grundläggande är att verksamhet som bedrivs i hel- och delägda bolag ska vara till nytta för kommunalförbundet och dess medlemmar samt överensstämma med vision och målsättningar i gällande trafikförsörjningsprogram.

2. Tillämpningsområde

Bolagspolicyn gäller samtliga aktiebolag som är helägda av Kollektivtrafikmyndigheten.

Bolagspolicyn ger stöd för Kollektivtrafikmyndighetens styrning av de delägda bolagen.

Kollektivtrafikmyndigheten ska verka för att bolagspolicyn även tillämpas för de delägda bolagen.

3. Lagrum för överlämnande av kommunal angelägenhet

I det tionde kapitlet i kommunallagen (2017:725) samlas kommunallagens bestämmelser om överlämnande av skötseln av kommunala angelägenheter till kommunala bolag, stiftelser och föreningar samt till privata utförare.

I textutdragen nedan får fullmäktige samma lydelse som direktion.

Överlämnande

10 kapitlet 1 §

Fullmäktige i kommuner eller landstig får, om det inte i lag eller annan författning anges att angelägenhet ska bedrivas av en kommunal nämnd, besluta att lämna över skötseln av en kommunal angelägenhet till en juridisk person eller enskild individ.

Med juridisk person avses bland annat aktiebolag, stiftelser, kommunalförbund eller handelsbolag.

Definition av kommunala bolag

10 kapitlet 2 §

Med ett helägt kommunalt bolag avses ett aktiebolag där kommunen eller landstinget direkt eller indirekt innehar samtliga aktier.

Med ett delägt kommunalt bolag avses ett aktiebolag eller handelsbolag där kommunen eller landstinget bestämmer tillsammans med någon annan.

Överlämnande till helägda bolag

10 kapitlet 3 §

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:

Box 114

872 23 Kramfors

Besöksadress:

Viktoriegatan 16

Telefon: 0612-841 00

Fax: 0612-841 11

Org. nr:

222000-2923

Webb/e-post:

registrator@dintur.se

www.dintur.se

Policy

Om en kommun eller ett landsting med stöd av 1 § lämnar över skötseln av en kommunal angelägenhet till ett helägt kommunalt bolag, ska fullmäktige

1. fastställa det kommunala ändamålet med verksamheten,
2. se till att det fastställda kommunala ändamålet och de kommunala befogenheter som utgör ram för verksamheten anges i bolagsordningen,
3. utse samtliga styrelseledamöter,
4. se till att det anges i bolagsordningen att fullmäktige får ta ställning innan sådana beslut i verksamheten som är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt innan de fattas,
5. utse minst en lekmannarevisor, och
6. se till att bolaget ger allmänheten insyn i den verksamhet som genom avtal lämnas över till privata utförare.

10 kapitlet 4 §

Innan skötseln av en kommunal angelägenhet lämnas över till ett delägt kommunalt bolag, ska fullmäktige se till att bolaget blir bundet av de villkor som avses i 3 § i en omfattning som är rimlig med hänsyn till andelsförhållandena, verksamhetens art och omständigheterna i övrigt.

I delägda kommunala bolag som inte omfattas av 2 kapitlet 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), ska fullmäktige verka för att allmänheten ska ha rätt att ta del av handlingar hos bolaget enligt de grunder som gäller för allmänna handlingars offentlighet i 2 kapitlet tryckfrihetsförordningen och offentlighets- och sekretesslagen.

Lekmannarevisorer

10 kapitlet 5 §

Till lekmannarevisor i hel- eller delägda kommunala bolag ska fullmäktige utse någon av de revisorer som valts enligt 12 kapitlet 4 § första stycket.

Fullmäktige kan endast välja någon av de revisorer som valts till förtroendevalda revisorer till lekmannarevisorer i ett kommunalt bolag.

Utökad uppsiktsplikt

6 kapitlet 9 §

Nämnderna ska var och en inom sitt område se till att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige har bestämt samt de bestämmelser i lag eller annan författning som gäller för verksamheten. De ska också se till att den interna kontrollen är tillräcklig och att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredställande sätt. Detsamma gäller när skötseln av en kommunal angelägenhet med stöd av 10 kapitlet 1 § har lämnats över till någon annan.

4. Ägarroll

4.1 Direktionen

Direktionen har den övergripande och lagstadgade ägarrollen för samtliga bolag där Kollektivtrafikmyndigheten har ett ägarintresse.

Det är direktionen som ska besluta om den aktuella verksamheten helt eller delvis ska bedrivas i bolagsform, fastställa vilket ändamål och vilka befogenheter som ska gälla för bolagets verksamhet samt utse representanter i bolagets styrelse och utse minst en lekmannarevisor.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:

Box 114

872 23 Kramfors

Besöksadress:

Viktoriegatan 16

Telefon: 0612-841 00

Fax: 0612-841 11

Org. nr:

222000-2923

Webb/e-post:

registrator@dintur.se

www.dintur.se

Policy

4.2 Ägarstyrning

Direktionen utövar sin ägarstyrning över Kollektivtrafikmyndighetens bolag med ett antal olika styrinstrument. De viktigaste styrinstrumenten är bolagsordning, ägardirektiv, konsortialavtal/aktieägaravtal och gemensamma principer för bolagen.

Därutöver sker direktionens ägarstyrning genom att utse styrelse och lekmannarevisorer för bolagen samt att utse stämombud och utfärda instruktioner till ombuden inför bolagsstämman.

Direktionens ordinarie ledamöter ska utgöra styrelse för helägda bolag.

4.3 Bolagsordning

Kollektivtrafikmyndighetens ägarroll innebär att direktionen ska fastställa bolagsordning för samtliga bolag där myndigheten äger aktier av verksamhetsskäl. Bolagsordningen ska ange det kommunala ändamålet med verksamheten, de kommunala befogenheter som utgör ram för verksamheten (t ex självkostnadsprincip, likställighetsprincip och lokaliseringsprincip) och de beslut om principiella frågor i verksamheten som ska prövas av direktionen före genomförande (underställningsplikt).

4.4 Underställningsplikt

Utöver vad som framgår av bolagsordning ska bolaget låta direktionen ta ställning innan bolaget fattar sådana beslut i verksamheten som är av principiell betydelse eller annat av större vikt.

Bland annat följande frågor är av större vikt:

- a. större strategiska investeringar,
- b. åtgärder som innebär ny inriktning eller start av verksamhet inom nytt affärs- eller verksamhetsområde för bolaget,
- c. större förvärv eller försäljning av fast egendom samt
- d. avveckling av betydande verksamhet.

Vad som kan omfattas av punkterna ovan ska bedömas i samråd med Kollektivtrafikmyndighetens direktion.

Direktionens godkännande ska inhämtas såvitt avser:

- a. ändring av bolagsordning,
- b. ändring av aktiekapital,
- c. fusion av företag,
- d. bildande eller förvärv av dotterbolag,
- e. avyttring av dotterbolagsaktier,
- f. avyttring av verksamhet samt
- g. sådana ärenden som ska beslutas av direktionen i ägardirektiven.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:

Box 114

872 23 Kramfors

Besöksadress:

Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00

Fax: 0612-841 11

Org. nr:

222000-2923

Webb/e-post:

registrator@dintur.se

www.dintur.se

Policy

4.5 Konsortialavtal

I ett bolag med flera ägare behöver bolagsordningen kompletteras med ett konsortialavtal eller aktieägaravtal mellan delägarna. I konsortialavtalet regleras vad delägarna är överens om kring styrning, finansiering och kontroll av bolaget. Kollektivtrafikmyndigheten ska i konsortialavtal verka för att de synsätt och regler som anges i denna bolagspolicy ska tillämpas även i de delägda bolagen. Samtliga konsortialavtal för bolag där Kollektivtrafikmyndigheten är delägare ska godkännas av direktionen.

För det fall konsortialavtalet innehåller uppgifter som skyddas av någon bestämmelse i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) kan överläggningarna i direktionen hållas inom stängda dörrar och den aktuella bestämmelsen i avtalet beläggas med sekretess. Själva beslutsfattandet ska dock ske öppet och det fattade beslutet blir alltid offentligt.

4.6 Ägardirektiv

Direktionen har rätt att fastställa olika former av ägardirektiv för verksamheten vid de helägda bolagen. Dessa ägardirektiv måste bekräftas av bolagsstämman för att ägardirektiven ska vara bindande för bolagen.

Direktionen fastställer årliga budgetdirektiv som en del i Kollektivtrafikmyndighetens Budgetskrivelse. Långsiktigare budgetdirektiv som anger mål, inriktning och resultatkrav fastställs av direktionen.

Under verksamhetsåret kan direktionen besluta att ge ett särskilt ägardirektiv för ett bolag som gäller en viss fråga om organisation eller verksamhet. Direktionen kan även pröva om och fastställa att en policy för till exempel miljöfrågor eller administrativa frågor även ska gälla för Kollektivtrafikmyndighetens bolag. Före direktionens beslut ska bolagens styrelser ha möjlighet att yttra sig över om det finns några hinder för bolaget att tillämpa aktuell policy. Efter direktionens beslut gäller hela eller delar av policyn som ett gemensamt ägardirektiv.

Direktionen kan även fatta beslut om ägardirektiv för delägda bolag. Dessa ägardirektiv ska ha likalydande beslut hos samtliga delägare och bekräftas av bolagsstämman.

4.7 Ägardialog

Direktionen ska varje år ha en ägardialog med ordförande och verkställande direktör för Kollektivtrafikmyndighetens helägda bolag. Dessa ägardialoger sker i samband med direktionens ordinarie sammanträden enligt ett årligt tidsschema.

Kollektivtrafikmyndigheten eftersträvar även ägardialog enligt samma principer med delägda bolag.

4.8 Val av styrelse och lekmannarevisorer

Direktionen ska utse Kollektivtrafikmyndighetens styrelseledamöter och suppleanter i både hel- och delägda bolag.

För Kollektivtrafikmyndighetens helägda bolag ska direktionen utse minst en lekmannarevisor. Om uppdraget som lekmannarevisor är omfattande kan direktionen välja fler än en lekmannarevisor till ett bolag och även suppleanter.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:

Box 114

872 23 Kramfors

Besöksadress:

Viktoriegatan 16

Telefon: 0612-841 00

Fax: 0612-841 11

Org. nr:

222000-2923

Webb/e-post:

registrator@dintur.se

www.dintur.se

Policy

För delägda bolag ska direktionen stäva efter samma förhållande som gäller helägda bolag om inte annat regleras i konsortialavtal.

Direktionens beslut om styrelse och lekmannarevisor ska bekräftas av bolagsstämman.

4.9 Val av stämmoombud och instruktioner till ombuden

Direktionen ska utse de personer som ska representera ägaren och agera stämmoombud vid bolagsstämmorna i Kollektivtrafikmyndighetens samtliga bolag.

Instruktion till stämmoombud vid bolagens årsstämma ska ges av direktionen.

Direktionen ska utfärda en instruktion till stämmoombudet som anger hur ombudet ska rösta i de ärenden på bolagsstämman som bedöms vara av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt.

4.10 Uppsiktsplikt

Direktionen ska utöva uppsikt över Kollektivtrafikmyndighetens bolag. Uppsiktsplikten innebär att direktionen ska hålla sig informerad om bolagens verksamhet och hur bolagen förhåller sig till gällande styrdokument och gällande lagstiftning.

Styrelsen ska enligt 6 kapitlet 9 § i kommunallagen utöva en förstärkt uppsiktsplikt över kommun- och landstingsägda bolag. Uppsiktsplikten är utökad i förhållande till styrelsens allmänna uppsiktsplikt.

Direktionen ska årligen göra en bedömning av bolagens verksamhet utifrån de ändamål och befogenheter som anges i bolagsordningen och i kompletterande direktiv från direktionen. Bedömningen ska göras med stöd av årliga rapporter från bolagsstyrelserna och från lekmannarevisorerna samt den löpande information om bolagens verksamhet som rapporteras av respektive bolag.

Om direktionen bedömer att ett bolag under året har avvikit från sitt ändamål och sina befogenheter, ska direktionen vidta åtgärder som säkerställer att bolagets verksamhet åter kommer att bedrivas i enlighet med direktionens beslut.

5. Gemensamma bolagsprinciper

5.1 Styrelse och verkställande direktör

Kollektivtrafikmyndighetens representanter i bolagens styrelse samt ordförande utses av direktionen. Beslut om styrelse ska bekräftas på bolagsstämma.

Styrelsen ska årligen utarbeta och anta en arbetsordning för sitt eget arbete. Denna arbetsordning ska även reglera villkoren för suppleanterns tjänstgöring. Kollektivtrafikmyndighetens bestämmelser för ersättning till förtroendevalda ska tillämpas på motsvarande uppdrag i bolagen.

Styrelsen utser bolagets verkställande direktör och bestämmer anställningsvillkoren för denne.

Bolagens styrelse ska årligen upprätta en skriftlig instruktion för verkställande direktören.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:

Box 114

872 23 Kramfors

Besöksadress:

Viktoriegatan 16

Telefon: 0612-841 00

Fax: 0612-841 11

Org. nr:

222000-2923

Webb/e-post:

registrator@dintur.se

www.dintur.se

Policy

5.2 Ekonomiska mål och principer

Bolagens verksamhet ska bedrivas på affärsmässiga grunder inom ramen för målet om god ekonomisk hushållning. Avkastnings-, utdelnings-, koncernbidrags- och andra ekonomiska krav fastställs för varje bolag i ägardirektiv.

Riktlinjer för resultat och avkastning på eget kapital för bolagen ska varje år behandlas av styrelsen som underlag till direktionens beslut om Kollektivtrafikmyndighetens årliga budgetskrivelse. Dessa resultatbedömningar ska ske i dialog mellan bolagets verkställande direktör och Kollektivtrafikmyndighetens förbundsdirektör.

5.3 Budget och finansiering

Budget för bolagen ska utgå ifrån direktionens budgetbeslut. Bolagen ska lämna tertialrapporter om måluppfyllelse och ekonomiskt resultat som sammanställs i Kollektivtrafikmyndighetens sammanställda redovisning vid andra tertialrapporten och årsbokslut.

Bolagens finansförvaltning ska följa de ramar och riktlinjer som anges i rådet för kommunalredovisnings rekommendationer (RKR) samt den placeringspolicy som beslutats av Kollektivtrafikmyndighetens direktion 2014-04-04.

5.4 Förvaltningsberättelse och årsredovisning

Bolagen ska lämna preliminär förvaltningsberättelse och årsredovisning till Kollektivtrafikmyndigheten utifrån anvisningar och tidsplan för bokslutsarbetet. Bolaget ska besluta om bokslutsdispositioner för att uppnå tillfredställande årsresultat, skattesamordning samt kapitalbildning för bolaget.

Bolagets styrelse ska behandla förvaltningsberättelse och årsredovisning när bokslutsdispositionerna är fastställda. Förvaltningsberättelsen ska bland annat innehålla bolagsstyrelsens bedömning av måluppfyllelsen utifrån direktionens ägardirektiv för verksamhetsåret och en sammanfattning av bolagets arbete med intern kontroll.

Samtliga hel- och delägda bolag lämnar av styrelsen fastställd förvaltningsberättelse och årsredovisning till Kollektivtrafikmyndighetens direktion tillsammans med revisionsberättelse och granskningsrapport från lekmannarevisorerna.

Bolagets årsstämma fastställer årsredovisning samt prövar ansvarsfrihet för styrelse och verkställande direktör efter direktionens behandling av årsredovisningen.

5.5 Information

Bolagen ska hålla Kollektivtrafikmyndigheten löpande informerad om sin verksamhet och om åtgärder av större vikt.

Bolagen ansvarar för att till Kollektivtrafikmyndigheten snarast överlämna följande dokument:

1. protokoll från bolagsstämma
2. protokoll från styrelsens sammanträden
3. bolagets budget och verksamhetsplan/affärsplan
4. bolagets delårsrapporter och årsredovisning

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:

Box 114

872 23 Kramfors

Besöksadress:

Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00

Fax: 0612-841 11

Org. nr:

222000-2923

Webb/e-post:

registrator@dintur.se

www.dintur.se

Policy

5. revisionsberättelse och granskningsrapport

6. övriga handlingar av vikt för att Kollektivtrafikmyndigheten ska skaffa sig fördjupad information om bolagens verksamhet.

Rapporter om bolagens verksamhet redovisas löpande av förbundsdirektören till direktionen.

5.6 Revision

Bolagets årsstämma utser revisorer enligt de bestämmelser som anges i aktiebolagslagen.

För Kollektivtrafikmyndighetens helägda bolag ska direktionen utse minst en lekmannarevisor. För delägda bolag ska direktionen utse en lekmannarevisor om detta är rimligt utifrån ägarförhållanden samt verksamhetens art och omfattning. Beslut om lekmannarevisorer ska bekräftas på årsstämma.

Lekmannarevisorerna ska granska om bolagets verksamhet sköts på ett ändamålsenligt och ur ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt om bolagets interna kontroll är tillräcklig. Granskningsrapporten från lekmannarevisorerna ska redovisas för årsstämman och lämnas som information till arbetsutskottet. Granskningsrapporten ska fogas till den årsredovisning som lämnas till direktionen.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:

Box 114

872 23 Kramfors

Besöksadress:

Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00

Fax: 0612-841 11

Org. nr:

222000-2923

Webb/e-post:

registrator@dintur.se

www.dintur.se



TJÄNSTESKRIVELSE

Camilla Fahlander
070-648 28 36

Datum
2019-02-12

Diariens
19/00142

Reviderad bolagsordning för Bussgods i Västernorrland AB, organisationsnummer 556253-4940

§1 Firma

Bolagets firma är Bussgods i Västernorrland AB.

§2 Styrelsens säte

Bolagets styrelse har sitt säte i Kramfors.

§3 Verksamhet

Bolaget ska sälja frakter och bedriva godsverksamhet i linjelagd busstrafik på persontrafikens villkor i Västernorrland. Om godssystemet så kräver kan andra transportsätt tillämpas.

Bolaget ägs av Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län.

§4 Aktiekapital

Aktiekapitalet ska vara lägst 300 000 kronor och högst 1 200 000 kronor.

§5 Aktiebelopp

Aktie ska lyda på 100 kronor.

§6 Styrelse

Styrelsen ska bestå av nio ledamöter utan ersättare. Ledamöter väljs av bolagsstämman. Till styrelsen väljs inga ersättare.

Fem närvarande ledamöter krävs för att styrelsen ska vara beslutsmässig.

§7 Revisorer

För granskning av bolagets årsredovisning jämte räkenskaper samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning utses auktoriserat revisionsbolag samt huvudansvarig revisor. Huvudansvarig revisor ska vara auktoriserad revisor.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se



TJÄNSTESKRIVELSE

§8 Lekmannarevisor

Bolaget ska ha minst en lekmannarevisor. Lekmannarevisor föreslås av Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län. Valet sker för tiden från den bolagsstämma som inträffar närmast efter det att val till kommunalförbundets direktion ägt rum till och med den bolagsstämma som inträffar närmast efter följande val till kommunalförbundets direktion.

§9 Kallelse till bolagsstämma

Kallelse till bolagsstämman skall ske tidigast fyra och senast två veckor före stämman genom e-post eller brev till ägaren.

§10 Ärenden på bolagsstämma

Ordinarie bolagsstämma skall hållas årligen inom sex månader efter räkenskapsårets utgång.

Följande ärenden skall därvid tas upp till behandling:

- 1 Val av ordförande vid stämman.
- 2 Upprättande och godkännande av röstlängden.
- 3 Val av justerare.
- 4 Prövning om stämman blivit behörigen sammankallad.
- 5 Godkännande av dagordningen.
- 6a Framläggande av årsredovisningen och revisionsberättelsen.
 - b Beslut om fastställande av resultat - och balansräkningen.
 - c Beslut om disposition av bolagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen.
 - d Beslut om ansvarsfrihet för styrelseledamöterna och verkställande direktören.
- 7 Fastställande av arvoden för styrelse och revisorer.
- 8 Val av bolagsstyrelse för period som inleds vid bolagsstämmans avslutande.
- 9 Val av styrelsens ordförande och vice ordförande för den period som inleds vid bolagsstämmans avslutande.
- 10 Val av en revisor samt en lekmannarevisor för den period som inleds vid bolagsstämmans avslutande.
- 11 Övriga ärenden som hänskjutits till bolagsstämman.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se



TJÄNSTESKRIVELSE

§11 Räkenskapsår

Bolagets räkenskapsår ska vara kalenderår.

§12 Bolagsstämmans kompetens

Bolagsstämman är bolagets högsta beslutande organ och har att besluta i frågor som anges i Aktiebolagslagen. Vissa av stämmans beslut måste underställas kommunalförbundets direktion så som fastställande av bolagsordning, bildande av bolag, borgensåtagande, beslut i ärenden av principiell betydelse eller större vikt samt övriga beslut som kommunalförbundets direktion har beslutat ska underställas dem.

§13 Ändring av bolagsordning

Denna bolagsordning får ej ändras utan godkännande av kommunalförbundets direktion annat om ändringen föranleds av en lagändring eller endast är av redaktionell karaktär.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se



Camilla Fahlander
070-648 28 36

Datum
2019-03-22

Diariernr
19/00143

Reviderad bolagsordning för Västernorrlands läns Trafik Aktiebolag, organisationsnummer 556205-1101

§1 Firma

Bolagets firma är Västernorrlands läns Trafik Aktiebolag.

§2 Styrelsens säte

Bolagets styrelse har sitt säte i Kramfors.

§3 Verksamhet

Bolaget har till föremål för sin verksamhet att inom Västernorrlands län och – förutsatt att det inte är i strid med gällande författningar - angränsande områden bedriva eller genom avtal med andra trafikföretag låta bedriva kollektivtrafik och annan därmed jämförbar verksamhet.

Bolaget kan även, på uppdrag av Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län upphandla persontransporttjänster för sådana transportändamål som Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland har att tillgodose samt samordna sådana transporttjänster.

Bolaget ägs av Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län.

§4 Antal aktier

Antalet aktier ska vara lägst 15 000 stycken och högst 30 000 stycken.

§5 Aktiekapital

Aktiekapitalet ska vara lägst 15 000 000 000 och högst 30 000 000 kronor.

§6 Aktiebelopp

Aktie ska lyda på 1 000 kronor.

§7 Styrelse

Styrelsen ska bestå av nio ledamöter utan ersättare. Ledamöter väljs av bolagsstämman. Till styrelsen väljs inga ersättare.

Fem närvarande ledamöter krävs för att styrelsen ska vara beslutsmässig.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se



§8 Revisorer

För granskning av bolagets årsredovisning jämte räkenskaper samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning utses auktoriserat revisionsbolag samt huvudansvarig revisor. Huvudansvarig revisor ska vara auktoriserad revisor.

§9 Lekmannarevisor

Bolaget ska ha minst en lekmannarevisor. Lekmannarevisor föreslås av Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län. Valet sker för tiden från den bolagsstämma som inträffar närmast efter det att val till kommunalförbundets direktion ägt rum till och med den bolagsstämma som inträffar närmast efter följande val till kommunalförbundets direktion.

§10 Kallelse till bolagsstämma

Kallelse till bolagsstämman skall ske tidigast fyra och senast två veckor före stämman genom e-post eller brev till ägaren.

§11 Ärenden på bolagsstämma

Ordinarie bolagsstämma skall hållas årligen inom sex månader efter räkenskapsårets utgång.

Följande ärenden skall därvid tas upp till behandling:

- 1 Val av ordförande vid stämman.
- 2 Upprättande och godkännande av röstlängden.
- 3 Val av justerare.
- 4 Prövning om stämman blivit behörigen sammankallad.
- 5 Godkännande av dagordningen.
- 6a Framläggande av årsredovisningen och revisionsberättelsen.
 - b Beslut om fastställande av resultat - och balansräkningen.
 - c Beslut om disposition av bolagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen.
 - d Beslut om ansvarsfrihet för styrelseledamöterna och verkställande direktören.
- 7 Fastställande av arvoden för styrelse och revisorer.
- 8 Val av bolagsstyrelse för period som inleds vid bolagsstämmans avslutande.
- 9 Val av styrelsens ordförande och vice ordförande för den period som inleds vid bolagsstämmans avslutande.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se



- 10 Val av en revisor samt en lekmannarevisor för den period som inleds vid bolagsstämmans avslutande.
- 11 Övriga ärenden som hänskjutits till bolagsstämman.

§12 Räkenskapsår

Bolagets räkenskapsår ska vara kalenderår.

§13 Bolagsstämmans kompetens

Bolagsstämman är bolagets högsta beslutande organ och har att besluta i frågor som anges i Aktiebolagslagen. Vissa av stämmans beslut måste underställas kommunalförbundets direktion så som fastställande av bolagsordning, bildande av bolag, borgensåtagande, beslut i ärenden av principiell betydelse eller större vikt samt övriga beslut som kommunalförbundets direktion har beslutat ska underställas dem.

§14 Ändring av bolagsordning

Denna bolagsordning får ej ändras utan godkännande av kommunalförbundets direktion annat om ändringen föranleds av en lagändring eller endast är av redaktionell karaktär.

