

PROTOKOLL



Datum
2019-09-27

Diariens
19/00714-2

Camilla Norberg, 070-231 83 20

Protokoll för Förbundsdirectionens extra sammanträde 2019-09-27

Tid: 14:00 – 15:18
Datum: 2019-09-27
Plats: Fullmäktigesalen,
Region Västernorrland

Närvarande ledamöter:
Se Tjänstgöringslistan

Närvarande tjänstemän:
Charlotta Hellhoff
Camilla Norberg
Pernilla Löfstrand
Peter Edin

Övriga närvarande:

Justerare:
Jan Filipsson (S)

Tid för justering: 2019-10-01
Plats för justering: E-legitimation

Underskrifter

Per Wahlberg (M), Ordförande

Jan Filipsson (S), Justerare

Camilla Norberg, vid
protokollet

ANSLAG/BEVIS

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

Sammanträdesdatum
2019-09-27

Anslaget uppsatt den
2019-10-01

Anslaget nedtas den
2019-10-24

Förvaringsplats för protokollet

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands
läns förvaltning

Camilla Norberg, Nämndadministratör

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 ordförande
Region Västernorrland											
Ersättare											
Sara Nylund (S)											
Lars-Gunnar Hultin (V)	X										
Örnsköldsvik											
Ordinarie											
Mikael Malmén (S)	X										
Örnsköldsvik											
Ersättare											
Andreas Jansson (C)											
Kramfors											
Ordinarie											
Malin Svanholm (S)	X										
Kramfors											
Ersättare											
Jon Björkman (V)											
Härnösand											
Ordinarie											
Knapp Britta Thyr (MP)	X										
Härnösand											
Ersättare											
Christian Wasell (M)	X										
Sundsvall											
Ordinarie											
Hans Forsberg (C)	X										
Sundsvall											
Ersättare											
Vakant											
Timrå											
Ordinarie											
Stefan Dalin (S)											
Timrå											
Ersättare											
Gunnar Grönberg (S)	X	X									
Ånge											
Ordinarie											
Jan Filipsson (S)	X										Justerare
Ånge											
Ersättare											
Anders Mjårdsjö (M)											
Sollefteå											
Ordinarie											
Paul Höglund (C)											
Sollefteå											
Ersättare											
Curt Noppa (S)	X	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 2019-09-27****Bilagor****§ 148. Sammanträdets Öppnande****§ 149. Upprop****Förbundsdirektionen beslutar**

att godkänna uppropet av ledamöter.

§ 150. Val av justerare för sammanträdet**Förbundsdirektionen beslutar**

att välja Jan Filipsson (S) till justerare för sammanträdet.

§ 151. Godkännande av dagordning**Förbundsdirektionen beslutar**

att godkänna dagordningen.

PROTOKOLL

§ 152. Budget 2020 med plan för 2021 och 2022

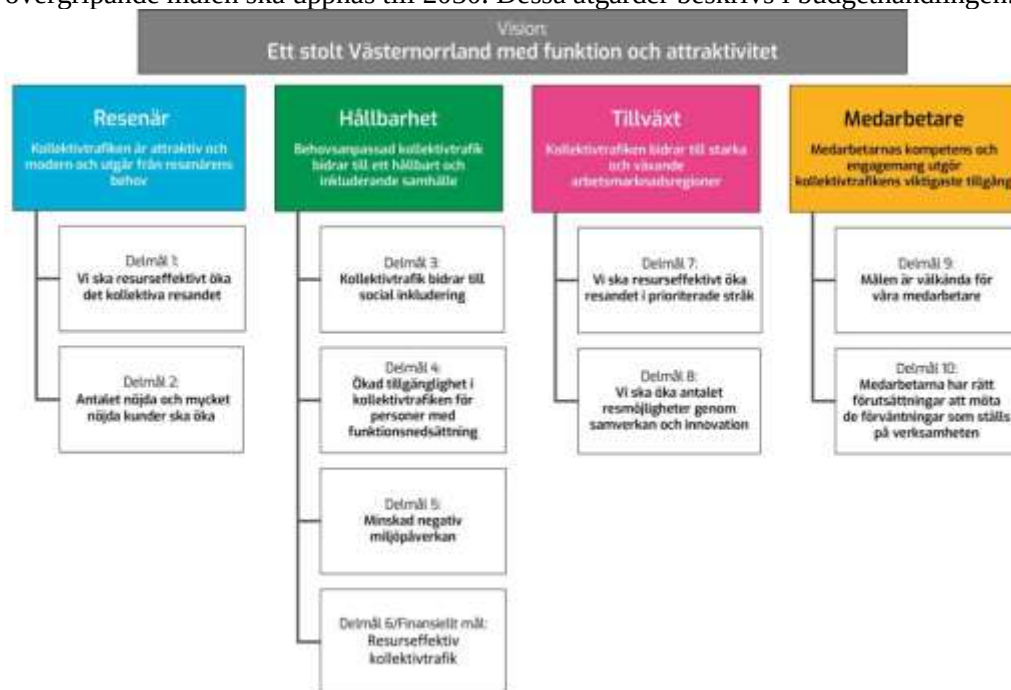
Budget 2020
med plan för
2021 och
2022

Förbundsdirektionen beslutar

att fastställa Budget 2020 med plan för 2021 och 2022.

Bakgrund

Enligt beslutad planeringsprocess har dialog förts med Kommunalförbundets medlemmar där nödvändiga åtgärder identifierats för att uppnå de mål om Resenär, Hållbarhet, Tillväxt, Medarbetare som fastställts av förbundsdirektionen. Tio delmål konkretiserar de övergripande målen. Kopplat till varje delmål har strategiskt viktiga åtgärder identifierats för att de övergripande målen ska uppnås till 2030. Dessa åtgärder beskrivs i budgethandlingen.



Trafikavtalen, vilka utgör större delen 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 (konsumtprisindex), 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. Den budgeterade indexuppräknningen för 2020 är 18 procent från trafik start 2014, tillika basår för indexberäkningen. Den särskilda persontrafiken justeras årligen med Taxiindex enligt avtal. Prognosen för 2020 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 lönerrevision 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.

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

Enligt förbundsdirektionens beslut i februari 2015 justeras biljettintäkterna enligt KPI. Inför 2020 föreslås en justerad indexkorg för biljettintäkter. Uppräkningen 2020 bedöms till 2,3 procent. I behovsframställan tydliggör Region Västernorrland att nya behov främst måste tillgodoses genom effektiviseringar och omDispositioneringar. I regionplanen för 2019-2021 är den beslutade uppräknings 2,8 procent årligen.

Budgetdialogerna inleddes i april och ska resultera i en budgetskrivelse och beslut om budget den 20 september. En viktig del av dialogen var att förankra och förklara indexregleringen i trafikavtalen och den kostnadsökning den medför. Då den årliga uppräknings för indexkostnaden är högre än uppräknings på 2,8 procent från regionen föranledde det ett arbete med att se över kostnader och intäkter. Olika förslag har lyfts fram vid budgetdialoger med Region Västernorrland så som att avstå åtgärder i Långtidsplan 2020-2022, besparingar i befintlig verksamhet, projektfinansiering och reducering av trafik.

Myndighetens bedömning

Den största delen, över 90 procent, av verksamhetens kostnader är trafik kostnader som uppräknas enligt avtalsreglerade indexmodeller. De återstående nio procenten utgörs av administrativa kostnader. Möjligheten att påverka kostnadsutvecklingen är låg då stora delar av verksamheten regleras i långa avtal. Nuvarande trafikavtal för den linjelagda busstrafiken gäller till och med 2022 och avtalen för den särskilda persontrafiken till 2021.

Av resultatbudgeten framgår att verksamhetens nettokostnader ökar med 37,7 mnkr mellan budget 2019 och budget 2020. Verksamhetens intäkter minskar med 5,9 mnkr och verksamhetens kostnader ökar med 34,1 mnkr.

Resultatbudgeten visar även att verksamhetens nettokostnader kommer att öka med 87,8 mnkr från årets budget 2019 till planen 2022. Detta beror i huvudsak på avtalsenlig indexuppräknings¹ av trafikavtalen med 48,9 mnkr. Därtill kommer budgeterade kostnadsökningar för den särskilda persontrafiken på 17 mnkr, även här är orsaken avtalsenlig² indexuppräknings. Kostnaderna för tågtrafiken beräknas öka med 13,8 mnkr från budgeterad nivå 2019. Tågtrafiken budgeteras med ökade kostnader om 13,1 mnkr. Kostnader för incitamentsättning budgeteras med en ökning på 8,6 mnkr. Administrativa kostnader budgeteras en ökning med 4 mnkr under de fyra åren och beror till största del på årlig budgeterad uppräknings.

Det som bidrar till lägre nettokostnader mellan budget 2019 och planen 2022 är lägre avskrivningskostnader om 3 mnkr, reducerad budget om 2,1 mnkr för högre avtalskostnader, ett extra fordon samt högre trafik kostnader i och med införandet av subventionerade produkter. Det som även påverkar nettokostnaderna är lägre kostnader för förstärkningstrafik om 1 mnkr samt högre budgeterade intäkter om 1 mnkr.

Förutsättningarna för att nå en budget i balans med regionens ram är inte goda på sikt. Kostnaden i trafikavtalen räknas upp med 3 procent utifrån index för budget 2020 och sannolikt kommer denna nivå att behöva höjas till 5 procent inför budget 2021 och 2022 samtidigt som regionens ram enligt beslutad Regionplan ligger under denna uppräknings på 2,8 procent. Dessa förutsättningar innebär att åtgärder för att avveckla trafik och sänka de administrativa kostnaderna kommer att behöva ske årligen.

¹ Indexuppräknings är tre procent för budget 2020 samt fem procent för plan 2021 och för plan 2022.

² Kostnaderna är beräknade utifrån de förutsättningar som gäller med befintliga trafikavtal.

PROTOKOLL

Resultaträkning (mnkr)	Budget 2017	Utfall 2017	Budget 2018	Utfall 2018	Budget 2019	Års- prognos april 2019	Budget 2020	Plan 2021	Plan 2022
Verksamhetens intäkter	128,6	139,7	129,3	142,6	140,9	127,1	135,1	137,8	140,7
Verksamhetens kostnader	-623,1	-629,0	-653,6	670,8	-694,4	-701,1	-728,5	-757,7	789,3
Jämförelsestörande poster	0	8,1	0	0,9	0	0,5	0	0	0
Avskrivningar	-5,0	-4,0	-1,6	-4,1	-3,8	-2,1	-1,5	-1,6	-1,6
Verksamhetens nettokostnader	-499,5	-485,3	-525,9	531,4	-557,2	-575,6	-594,9	-621,4	650,2
Kommunal biljettsubvention	111,8	89,2	87,3	143,6	163,9	161,6	156,5	156,5	156,5
Medlemsbidrag	387,7	396,1	438,6	386,1	393,3	414,0	438,4	464,4	493,7
Finansiella intäkter	0	0	0	1,7	0	0	0	0	0
Finansiella kostnader	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jämförelsestörande finansiella poster	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultat	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Föredragande:

Pernilla Löfstrand, ekonomichef.

Expedieras till:

Förbundets medlemmar

Förbundets revisorer

Beslutsunderlag: Missiv 2019-09-17 Budget 2020 med plan för 2021 och 2022

PROTOKOLL

§ 153. Övriga frågor

Förbundsdirektionen beslutar

att anse informationen delgiven.

Bakgrund

Ordförande informerade om att sju av åtta medlemmar kommer att upphandla SÄKO-trafiken gemensamt. Sundsvalls kommun kommer upphandla själva, så nu kan arbetet med upphandlingen fortskrida.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

PROTOKOLL

§ 154. Förändring pris skolkort

Förbundsdirektionen beslutar

att återkalla beslutet att ärendet förändrat pris skolkort tas upp för beslut i förbundsdirektionen den 25 oktober 2019 § 132, vid förbundsdirektionens sammanträde 2019-09-20.

Bakgrund

Förbundsdirektionen utsåg en arbetsgrupp för subventioner och skolkort vid sammanträdet den 20 september, för att arbetsgruppen ska hinna arbeta och ta fram underlag för beslut skjuts ärendet förändring pris skolkort upp och läggs ihop med frågan om subventioner.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

§ 155. Sammanträdet avslutas

Pernilla Löfstrand

(En bilaga)

Budget 2020

med plan för 2021 och 2022

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län**

Beslutad av förbundsdirectionen 2019-09-27

Innehåll

Inledning.....	3
Omvärldsanalys	4
Förväntad utveckling	5
Övergripande mål och delmål för kollektivtrafiken.....	7
Vision.....	7
Övergripande målområden	7
Kommunalförbundets planeringsprocess.....	8
Mål för god ekonomisk hushållning	9
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	10
Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	14
Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	16
Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	18
Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan.....	19
Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik.....	20
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk.....	22
Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation.....	23
Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare.....	26
Delmål: Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	26
Ekonomiska konsekvenser och finansiering.....	28
Indexuppräknningar	28
Budgetförutsättningar	28
Åtgärder från Långtidsplan 2020-2022.....	29
Finansierade åtgärder från Långtidsplan 2020-2022	29
Åtgärder från Långtidsplan 2020-2022 finansierade genom Koll 2020	29
Bortprioriterade åtgärder från Långtidsplan 2020-2022	29
Budgetsammanställning.....	30
Resultatbudget 2020-2022	30
Verksamhetens intäkter.....	31
Verksamhetens kostnader	32
Fördelning av medlemsbidrag	40
Avgifter.....	41

Inledning

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är det viktigaste styrande dokumentet för Kollektivtrafikmyndigheten, programmet anger fyra övergripande mål för kollektivtrafik som utgår från resenärernas behov och bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle med starka arbetsmarknadsregioner. De övergripande målen som anger ambitionen för kollektivtrafiken år 2030 är:

Resenär: Kollektivtrafiken är attraktiv och modern samt utgår från 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.

Kollektivtrafiken fyller en mycket viktig funktion i dagens samhälle. Med en väl fungerande kollektivtrafik skapar vi möjligheter för människor att pendla till arbete, utbildning, fritidsaktiviteter och service.

I framtiden kommer vi att se större och starkare arbetsmarknadsregioner växa fram, för att dessa ska klara sina behov av kompetent arbetskraft behövs en trygg, effektiv och ändamålsenlig kollektivtrafik. Att bygga upp en väl fungerande kollektivtrafik bidrar till att uppfylla regeringens och EU:s miljömål.

Att investera i tågtrafik är resurskrävande, kostnaderna för den regionala tågtrafiken förväntas öka med tio miljoner kronor under kommande budgetår, en ökning som i sin helhet finansieras genom ett tillskott av Region Västernorrland.

Samtliga medlemmar i kommunalförbundet har idag en ansträngd ekonomisk situation. Vi i kommunalförbundet behöver arbeta med att möta denna förutsättning genom att öka intäkterna, anpassa trafikutbudet samt att sänka kostnaderna för administration. En annan viktig förutsättning är att gemensamt upphandla den särskilda persontrafiken för att på så sätt minska kostnaderna för färdtjänst och sjukresor.

Kommunalförbundet har under våren genomfört budgetdialoger med samtliga medlemmar, ambitionen var att kunna ta förutsättningarna för budget vid direktionens möte i juni. Vid mötet presenterades ett förslag till reducering av trafik och administrativa kostnader. Direktionens ordförande fick i uppdrag att genomföra enskilda dialoger med samtliga medlemmar innan budgetbeslutet och Region Västernorrland kommer att finansiera kostnaderna för tecknade trafikavtal.

Den översyn av kollektivtrafikens organisering och finansiering som beslutats under hösten 2018 har nu slutredovisats för medlemmarna under maj månad. Beslut om fortsatt utredning har fattats och kommunicerats. Utredningens resultat förväntas kunna presenteras under slutet av 2019.

Direktionen har under våren fattat beslut om att en ny modell för myndighetens planeringsprocess ska införas. Viljan är att harmonisera medlemmarnas önskemål och inspel samt att dialogen blir tydlig i ett tidigt skede av planeringsprocessen. Samtliga medlemmar kommer att involveras i detta arbete. Direktionen ansvarar för att initiera förändringar av förbundsordning samt andra styrande dokument, för att passa det sättet att arbeta med långsiktig planering.

Under hösten kommer dialogmöten att fortsatt genomföras med samtliga medlemmar i kommunalförbundet, möten som ska präglas av ledorden -samverkan – dialog – tillit. Tillsammans kan vi bygga en modern kollektivtrafik som på ett resurseffektivt sätt ger våra invånare ett mervärde i sin vardag.

Välkommen ombord på resan!

Per Wahlberg

Ordförande

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Omvärldsanalys

Sverige står inför ett antal samhällsutmaningar. Klimatutsläppen ska minska, tillväxt och sysselsättning ska skapas i hela landet samtidigt ska ett sammanhållande och inkluderande samhälle formas för alla medborgare. Kollektivtrafiken är viktig för att skapa social hållbarhet genom att skapa grundläggande tillgänglighet till samhället och därmed bryta fysiska och sociala barriärer. En ökad tillgänglighet ger värdefulla effekter sysselsättning, och produktivitet och tillväxt. En välutvecklad kollektivtrafik gör det möjligt för människor att förflytta sig längre, snabbare, säkrare och med hög pålitlighet. Kollektivtrafiken är en förutsättning för ett hållbart samhälle och därför måste trafiken vara ekologiskt hållbar och därmed bygga på principer om kretslopp och förnybarhet. Sveriges nationella miljömål anger att klimatpåverkan från transportsektorn ska minska med 70 procent fram till år 2030. Resandet med kollektivtrafik ger lägre av klimatpåverkande gaser än den privata biltrafiken och den kan ytterligare sänkas genom ett effektivare utnyttjande av energi.

En av de stora utmaningarna kollektivtrafiken under lång tid har och fortsatt har att jobba med är att kostnaderna ökar snabbare än resandet. I flertalet regioner i landet står man inför jämförbara utmaningar. Kostnaderna för kollektivtrafiken stiger i en allt för hög takt. Flera regioner har signalerat behovet av och vidtagit åtgärder för att sänka kostnaderna genom i första hand trafikneddragningar. Kostnadsdrivande är i till största del drivmedelspriserna. Utöver detta genomförs nya upphandlingar av ca 60 procent landets kollektivtrafik som kan ge kostnadsdrivande avtal för de kommande åren. Att prioritera skattemedel, öka resandet och därmed biljettfinansieringen, ökade biljettpriser eller förändrat trafikutbud är några av de alternativ som kan påverka framtidens kollektivtrafik och resenärernas möjligheter.

Västernorrland står som många andra regioner inför dessa utmaningar. Trafikkostnaderna stiger kraftigt samtidigt som vi har trafik som ska täcka det geografiskt stora länet. Med en demografisk förändring med en allt mer åldrande befolkning i landsbygd ökar behovet av persontransporter med allmän och särskild kollektivtrafik. Till följd av minskad befolkning har utbudet av skolor förändrats i länets kommuner vilket lett till ett ökat behov av att transportera skolelever. För att ge utökade arbetsmarknadsområden, så att den enskilde arbetstagaren kan nå en större arbetsmarknad samtidigt som arbetsgivarna får tillgång till en större arbeidskraftsresurs är det angeläget att erbjuda goda transportalternativ. Tillgången till grundläggande samhällsservice, studieutbud och arbetsmarknad förutsätter möjlighet att förflytta sig. Många regioner i landet med likande demografisk och geografisk struktur befinner sig i ett läge där hållbara persontransporter är en nödvändighet för en fortsatt och framtida utveckling. Transportbehovet och nödvändiga insatser skiljer sig åt i landet likväl inom regionerna. Gemensamt är dock att omställningen till hållbara transporter och med nödvändiga satsningar på infrastruktur för drivmedel, tillgängliga hållplatser och fordon kommer fortsatt öka kostnaderna. Det kommer därmed vara viktigt att prioritera utbud likväl som att göra tydliga prioriteringar för hur trafiken ska finansieras. Det blir viktigt att tydliggöra omfattningen av kollektivtrafikens skattesubventionering och finansiering genom resenärsintäkter. Alternativen kan vara ökade biljettpriser och aktiviteter för att öka antalet betalande resenärer. Förutsättningarna i regionen ser olika ut vilket därmed sannolikt förutsätter differentierade insatser för att uppnå önskad effekt. Beroende av resandepotential och efterfrågan är det angeläget att vidta differentierade åtgärder avseende trafikutbud och finansiering för att skapa förutsättningar för en hållbar riktning för persontransporter som komplement till bilen.

Kommande upphandling av kollektivtrafik blir ett viktigt ställningstagande för de kommande årens förutsättningar att erbjuda länets medborgare transportalternativ för stads och landsbygdsresor. Resor till och från arbete, utbildning och övrig samhällsservice likväl som resor mellan kommuner och till angränsande regioner.

Arbete med att tillgängliggöra kollektivtrafiken för samtliga resenärsgupper i form av hållplatser, information och tillförlitlighet är samtidigt avgörande. Det framtida trafikutbud behöver oavsett omfattning vara ett attraktivt alternativ som till större del än i dag finansieras av resenärerna.

Förväntad utveckling

Översyn av kollektivtrafikens organisering och finansiering

Kommunalförbundets medlemmar initierade 2016 en översyn av de styrande dokumenten och nya styrdokument fastställdes av förbundsdirektionen i september 2018. Arbetet har gått vidare med översyn av kommunalförbundets organisering samt intäkts- och kostnadsfördelning mellan medlemmarna. En organisationsförändring som till exempel att aktivera Västernorrlands läns Trafik AB för upphandling och drift av trafik och att lyfta ut myndighetsutövningen eller att genomföra en skatteväxling och överföra all verksamhet till Region Västernorrland påverkar organisationens kapacitet i det korta perspektivet. Att genomföra en omfattande trafikupphandling och samtidigt genomföra en organisationsförändring kan påverka förutsättningar och utfall av upphandlingen. En förändrad intäkts- och kostnadsfördelning påverkar möjligheten att finansiera befintliga trafikavtal.

Indexutveckling

Kostnader och biljettpreiser justeras årligen efter en förutbestämd indexmodell. I nuvarande trafikavtal, både för den linjelagda busstrafiken och den särskilda persontrafiken, regleras hur index ska beräknas. Den budgeterade årliga uppräkningsgraden av index för busstrafik har varit tre procent och för särskild persontrafik har uppräkningsgraden varit cirka två procent. Dessa nivåer kommer inte att vara tillräckliga inför kommande år. I denna budgetskrivelse bedöms taxiindex till 4,3 procent. Myndigheten gör bedömningen att uppräkningsgrad av index kommer att behöva ligga närmare fem procent för att möta kostnadsutvecklingen för både den linjelagda trafiken som för särskilda persontrafiken. 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.

I av Region Västernorrland beslutad Regionplan 2020-2022 framgår en restriktiv hållning till kostnadsutveckling. Kostnadsuppräkningsgrad motsvarande fem procent kommer att vara svåra för regionen att möta vilket innebär att trafik kommer att behöva avvecklas och att åtgärder för att minska kommunalförbundets administrativa kostnader behöver vidtas. Detta samtidigt som att kostnaden för den regionala tågtrafiken ökar. Även övriga medlemmar i kommunalförbundet står inför behov av att göra ekonomiska prioriteringar.

Kommunala subventioner

I Örnsköldsviks-, Sundsvalls- och Härnösands kommuner erbjuds subventionerade produkter. Enligt beslut i förbundsdirektionen regleras dessa subventioner mot en fastställd prislista. Detta innebär att det sker en avräkning till medlemmar som finansierar trafik där det är möjligt att resa med subventionerade produkter. Det innebär att det är Region Västernorrland som får ökade intäkter. Utfallet för de fördelade intäkterna blev för regionen 5,9 mnkr 2018 och en försiktig prognos för 2019 är 7,6 mnkr. Motsvarande kostnader faller på de kommuner som har kommunala subventioner.

Hanteringen av kommunala subventioner är omfattande och omfördelar intäkterna på ett sätt som kommit att ifrågasättas av kommunalförbundets medlemmar. Om förbundsdirektionen beslutar att ändra prissättningen så att det är de subventionerade produkternas kostnad mot resenär som fördelas innebär det att intäkterna för Region Västernorrland går mot noll och att de kommuner som erbjuder subventionerade produkter får lägre kostnad för dessa. Medlemsbidraget kommer således att öka för Region Västernorrland och minska för Örnsköldsviks-, Sundsvalls- och Härnösands kommuner.

Bussgods AB

Ägarna av Bussgods i Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland har under en tid arbetat för att bilda ett gemensamt bussgodsbolag i norr. Under våren 2019 framkom att Bussgods i Norrbotten under en period haft ett ekonomiskt underskott i verksamheten. Ett underskott som inte varit känt och synligt för ägaren. Konsekvensen blir att Bussgods i Norrbotten avvecklas vid årsskiftet 2019/2020. Avvecklingen påverkar främst Bussgods i Västerbotten då många frakter sker mellan länen. Bussgods i Västerbotten arbetar med att anpassa verksamheten efter dessa nya förutsättningar. Ett uppdrag har även lämnats till Bussgods Västernorrland att se över sin verksamhet. En minskad fraktvolym innebär lägre intäkter för kommunalförbundet, samtidigt som en investering i bussar med möjlighet till bakrumslastning innebär en högre kostnader vid nästa trafikupphandling.

Samordning av resor i särskild persontrafik och bedömningsfunktion för sjukresor i Region Jämtland/Härjedalen

Region Jämtland/Härjedalen har genom dialog med politiker och tjänstemän i Västernorrland signalerat ett intresse för att köpa samordning av resor i särskild persontrafik och en centraliserad bedömningsfunktion för sjukresor. Denna verksamhet skulle hanteras av Din Tur kundcenter i Ånge. Nuvarande avtal för Region Jämtland/Härjedalen löper ut sommaren 2020.

Övergripande mål och delmål för kollektivtrafiken

Vision

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

Ett stolt Västernorrland med funktion och attraktivitet.

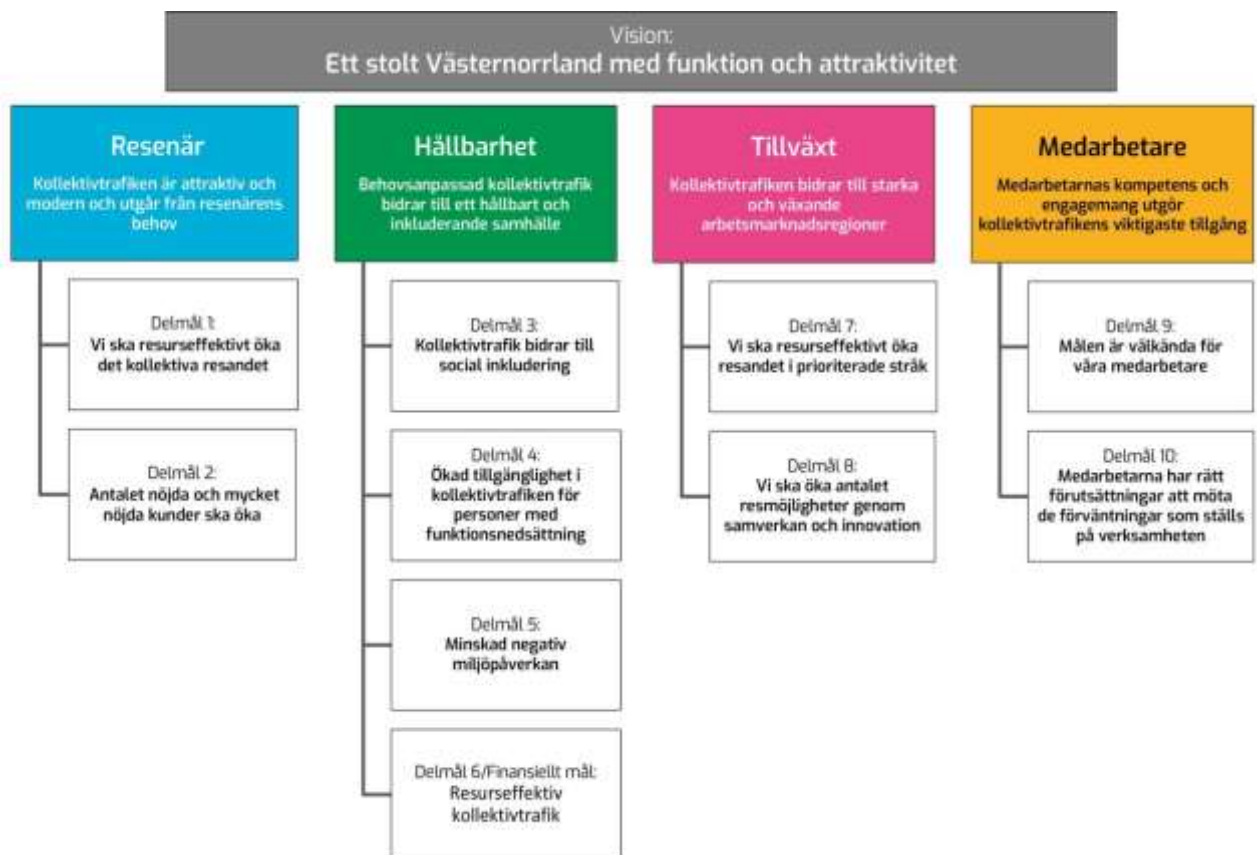
Kollektivtrafiken är en förutsättning för att uppnå ett funktionellt och attraktivt län. Kollektivtrafiken skapar möjligheter för invånarna att kunna arbeta och studera utanför boendeorten. Det leder till en bättre matchad arbetsmarknad och bättre förutsättningar för individer och organisationer att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

Övergripande målområden

De strategimål som anges i den regionala utvecklingsstrategin innebär sammanfattningsvis att Västernorrland ska ha positiv befolkningstillväxt, ökad tillgänglighet och stärkt innovationsförmåga. Utifrån vision och strategimål har fyra övergripande målområden arbetats fram. *Resenär, Hållbarhet, Tillväxt* och *Medarbetare*. Inom varje målområde finns ett övergripande mål som anger ett önskat tillstånd 2030.

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

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



Kommunalförbundets planeringsprocess

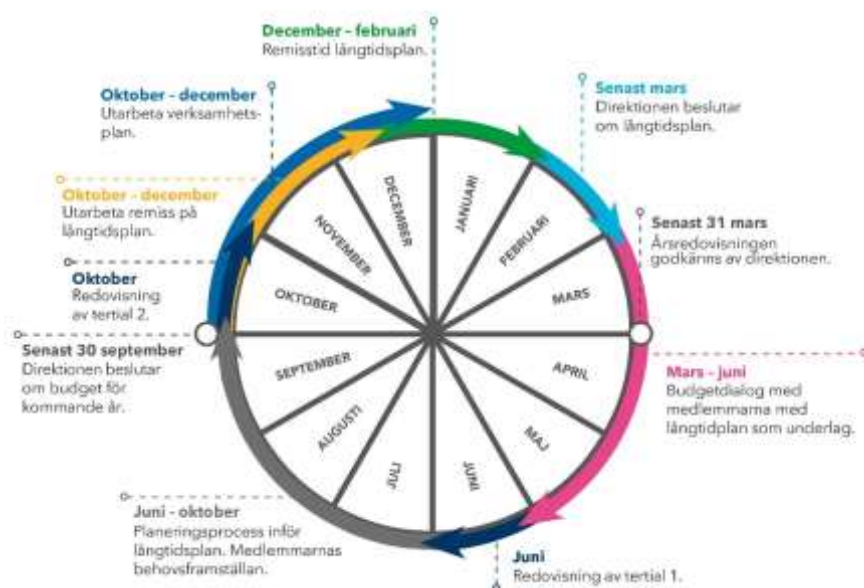
Det regionala trafikförsörjningsprogrammet definierar länets gemensamma politiska ambition för kollektivtrafiken. Här fastställs vision och övergripande mål med den regionala kollektivtrafiken.

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 förbundsdirectionen ligger långtidsplanen till grund för budgetdialoger med medlemmarna.



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.

Planeringsprocessen för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län



Planerade åtgärder

De planerade åtgärderna redovisas med en kort beskrivning samt indikation om när åtgärden planeras genomföras samt kostnad. Alla åtgärder påverkar både ekonomiska och personella resurser.

Huvudsakligen har vi omprioriterat inom uppräknad budget vilket redovisas som en kostnad om 0,0 mnkr då dessa åtgärder inte kräver finansiering. När åtgärden inte är planerad under ett visst år redovisas kostnaden med ett streck (-).

Bortprioriterade åtgärder

Vi redogör för vilka åtgärder som prioriterats bort från Långtidsplan 2020-2022 till Budget 2020 och konsekvenserna av att de inte genomförs. Att identifierade åtgärder prioriteras bort påverkar möjligheterna att nå de fastställda målen för kollektivtrafiken i Västernorrland.

Ny planeringsmodell

Förbundsdirektionen har beslutat om att införa en ny planeringsmodell inför budgetarbetet 2021. Den treåriga långtidsplanen utgår och ersätts med en mål- och resursplan i enlighet med den modell som används i Sundsvalls kommun.

Mål för 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

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 måluppfyllnad. Många av dessa indikatorer hämtas från Kollektivtrafikbarometern som är ett nationellt instrument för att mäta upplevd kvalitet i kollektivtrafiken. Vi anger riktvärden för dessa indikatorer, att sträva emot för att uppnå beslutade delmål. Under respektive målområde beskrivs de åtgärder som ska genomföras under 2020. Åtgärderna är förankrade med medlemmarna under vårens budgetdialoger. Uppföljning av budget 2020 ska ske tertiälvis efter april och augusti månad.

Resenär

Kollektivtrafiken är attraktiv och modern och utgår ifrån resenärens behov

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

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

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

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030

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

Planerade åtgärder för att uppnå målet (mnkr)	2020	2021	2022
Ökad kostnad av fortsatt trafikering linje 40 (Örnsköldsvik – Östersund via Sollefteå) i dialog med Jämtland och Trafikverket (RKM)	-	0,5	-
<u>Beskrivning:</u> Det befintliga trafikavtalet som reglerar linje 40 (Örnsköldsvik – Östersund) sträcker sig fram till december 2020. Idag finansieras den trafiken av kollektivtrafikmyndigheterna i Jämtland och Västernorrland med stöd av Trafikverkets Samverkande system. Ånger RKM:s upphandlingskostnad av linje 40 från och med trafikstart 2021.			
Uppföljning av linje 219 (Kramfors – Frånö)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Utvärdering av omfattande omläggning. Ingår i kommunalförbundets ordinarie verksamhet.			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan (mnkr)	2020	2021	2022
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> 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			
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			
Utreda 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			
Utreda 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			
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 biljetmaskiner på skolbussar förutsätter finansiering. Kostnadsfördelningsmodellen för skoltrafik behöver ses över med anledning av eventuell ny lagstiftning - Särskilda transporter för ökad samordning (SOU 2018:58)			
Utreda 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			
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. Vissa nya förutsättningar finns för trafiken i Timrå, exempelvis nya simhall på arenaområdet. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen			
Delta i utformandet av linjenätsanalys i KOLL 2020 (från 2019)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> KOLL2020 har upphandlat en linjenätsanalys med prioritet mot länets landsbygdstrafik. Myndigheten medverkar som sakkunnig i utredningen.			
Långsiktig struktur för linjenätet i Sundsvall. (från 2019)	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Behov av förändrat trafikupplägg med grund i den linjenätsanalys som genomfördes av Sundsvalls kommun 2017 och pågående samhällsutveckling i kommunen. Färdigställs i huvudsak när Hållplats Stenstan är färdigställd 2022. Ingår i kommunalförbundets ordinarie verksamhet.			
Trafikomläggning med anledning av nya Sundsvalls resecenter	0,0	0,1	-
<u>Beskrivning:</u> Planering och extra informationssatsningar påbörjas 2019. Ingår i kommunalförbundets ordinarie verksamhet. Kostnad 2021 för informationstjänster.			
Trafikverkets åtgärder för hållplatser längs väg 562 (gamla E4 – Njurunda) inför kommunens övertagande (från 2019)	0,0	0,0	-

Beskrivning: Hållplatser väg 562. Trafikverket och Sundsvalls kommun är ansvariga, kommunalförbundet medverkar. Ingår i kommunalförbundets ordinarie verksamhet.

Bortprioriterade åtgärder från Långtidsplan 2020-2020 till Budget 2020 (mnkr)	2020	2021	2022
Översyn av och förbättrade anslutningsmöjligheter till linje 201 Härnösand-Sundsvall (Regionen) (Härnösand)	0,0	-	-
Beskrivning: 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. Konsekvensbeskrivning: Åtgärden utgår då myndigheten inte kan förstärka med ytterligare en trafikplanerare. Åtgärder med förbättrad restidskvot 2018 gjordes under 2019 men trafiken behöver ytterligare översyn för att nå rätt utformning.			
Trafikplanering av Njurundatrafik i förhållande till ny tågstation i Njurundabommen (Sundsvall)	0,0	-	-
Beskrivning: 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 Konsekvensbeskrivning: Åtgärden utgår då myndigheten inte kan förstärka med ytterligare en trafikplanerare. Vid utebliven åtgärd så kommer inte anslutningar mellan tåg och buss fungera samt att eventuell parallell trafik buss-tåg kvarstår.			
Eventuella justeringar gällande tätortstrafiken utifrån RKM:s utvärdering 2019 (Örnsköldsvik)	0,0	-	-
Beskrivning: Utredda tätortstrafiken utifrån nytt linjenät. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen Konsekvensbeskrivning: Åtgärden utgår då myndigheten inte kan förstärka med ytterligare en trafikplanerare. Under 2019 gör RKM en utvärdering av den trafik som förändrats under åren 2016-2019 och justeringar skulle sannolikt behövas genomföras för att bättre anpassas efter utvärderingens resultat. Med bortprioriteringen uteblir dessa justeringar av trafiken.			
Söka resealternativ för utökad trafik norrut och österut från Junsele (Sollefteå)	0,0	-	-
Beskrivning: Utredda förutsättningarna för trafik till Åsele i norr och Örnsköldsvik i öster baserad på pendling och befolkningsutveckling. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen. Konsekvensbeskrivning: Åtgärden utgår då myndigheten inte kan förstärka med ytterligare en trafikplanerare.			
Översyn av dagens linjenät i Härnösands tätortstrafik inklusive översyn Ålandsbrotrafiken och delar av landsbygdstrafiken (Härnösand)	0,0	-	-
Beskrivning: Utförs i samverkan mellan Härnösands kommun och RKM. Resurser från RKM Trafik och Information. Utgångspunkt Härnösands kommuns pågående linjenätsanalys. Konsekvensbeskrivning: Härnösands tätorts- och landsbygdstrafik har behov av en översyn då nuvarande trafikupplägg har inte förändrats under lång tid. Trafiken behöver läggas med rakare linjer och i vissa delar behövs tidtabellen förtätas. Ett nytt trafikupplägg kan locka fler människor att välja kollektivtrafik i Härnösand.			
Framtagande av underlag och planer inför kommande trafikupphandlingar (RKM)	0,0	0,8	0,0
Beskrivning: 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. Konsekvensbeskrivning: En resursförstärkning förutsätts inför upphandlingen av den linjelagda trafikupphandlingen. Åtgärden flyttas fram till 2021. Under 2019 har arbetet påbörjats genom konsekvensbeskrivningar av nuvarande trafikavtal samt SWOT-analyser. Initiala dialoger med trafikföretagen om ett eventuellt utlösande av nuvarande trafikavtals optionsår			

har påbörjats. Dialog med kommunalförbundets medlemmar om förutsättningar för den kommande trafikupphandlingen har påbörjats.

En trafikupphandling förutsätter att relevanta underlag för upphandlingen är utarbetade. Trafikupphandlingens tidsplan måste anpassas så att underlag och planer finns framtagna som erfordras för upphandlingen.

Producera ett tryckt informationsmaterial till kommunens hållplatslägen (Kramfors)

0,0

-

-

Beskrivning: Tillgängliga medel ska prioriteras till att utveckla Din Turs digitala kanaler för resenärsinformation. På hållplatser i länet med hållplatsskylt ska det finnas information om kontaktuppgifter till Din Turs kundcenter. Det finns inga planer på att återgå till tryckta tidtabeller på hållplatser i länet.

Konsekvensbeskrivning: Prioriteringen av informationsutformningen är att den ska ske i digital form. Standarden på hållplatstavlur är att det ska finnas en grundinformation om hur man kan söka turlistor, via QR-kod på anslaget eller via hemsida/app eller genom att kontakta Din Tur kundtjänst. Det kommer inte att utformas särskild information i Kramfors kommun, standarden ska vara lika över länet.

Utreda förutsättningar och utformning av en framtida tätortssammanbindande fossilfri kollektivtrafik. (Kramfors)

0,0

-

-

Beskrivning: 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

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.

Konsekvensbeskrivning: Kramfors trafik har behov av en översyn för att bättre anpassas för dagens behov. Anpassning av trafik kan locka fler människor att välja kollektivtrafik.

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2018	Riktvärde 2019	Riktvärde 2020	Riktvärde 2021	Riktvärde 2022
Kollektivtrafikens marknadsandel i jämförelse med det motoriserade resandet (%) Följs upp årsvis.	12	12	12	13	14
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken exklusive skolkort	9 152 227	8 722 452	9 243 749	9 336 186	9 429 548
Antal resor med företagskort	186 450	181 320	188 000	190 000	192 000
Avgångstider: Andelen som instämmer i påståendet "Avgångstiderna passar mina behov" (%) <i>Nationellt snitt:</i>	59/35	63/40 ¹	63/40	65/45	70/50
Hitta information: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser mm) (%) <i>Nationellt snitt:</i>	65/65 77/76	76/70	70/67	72/67	74/70
Enkelhet: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att resa med Din Tur" (%) <i>Nationellt snitt:</i>	65/44 74/62	70/50	70/50	72/55	75/60
Information om förändringar: Andelen som instämmer i påståendet "Informationen vid förändringar av tidtabeller och linjer är bra" (%) <i>Nationellt snitt:</i>	35/33 53/52	54/52	54/52	56/54	58/56

¹ Värdena xx/yy beskriver resenärer/allmänhet

Köpa biljetter: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort" (%)	73/72	70/50	75/73	80/75	82/75
Nationellt snitt:	78/76				
Antal linjer med hög turtäthet ² i stadstrafik Sundsvalls stadstrafik Örnsköldsviks stadstrafik	kompletteras				

Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030

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

Planerade åtgärder för att nå målet (mnkr)	2020	2021	2022
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 nationell gemensam 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. Införs successivt på alla fordon med prioritet till stadstrafikens bussar.			
Kvalitetssäkra kollektivtrafiken genom kontinuerlig (vart tredje år) resvaneundersökning	-	-	1,5
<u>Beskrivning:</u> Genom statistik från Kollektivtrafikbarometern kan vi jämföra oss med likvärdiga län i Sverige. Det finns, utöver statistik från Kollektivtrafikbarometern, ett behov av fördjupade resvaneundersökningar. För att säkerställa att vi får över åren jämförbar statistik behöver vi upphandla en resvaneundersökning som genomförs var tredje år och som vi därigenom kan följa utvecklingen på. En resvaneundersökning genomförs under 2019 av projekt Koll 2020.			

² Hög turtäthet definieras som 10-minuterstrafik eller tätare under peak-tid (0630-0900—1430-1830)

Bortprioriterade åtgärder från Långtidsplan 2020-2020 till Budget 2020 (mnkr)	2020	2021	2022
Upphandling av applikationsleverantör (RKM) 0,1 Koll 2020 <u>Beskrivning:</u> För att ha en upphandlad leverantör av mobila produkter <u>Konsekvensbeskrivning:</u> Upphandling av ny applikationsleverantör förutsätter finansiering genom projekt Koll2020. I Långtidsplan 2020-2022 beräknades kostnaden till 0,2 mnkr. Kostnaden har justerats till 0,1 mnkr.			
Riktad marknadsföring till boende och verksamma i tätorter, småorter och på landsbygd (Sollefteå) 0,0 <u>Beskrivning:</u> Resvaneundersökningen genom Koll 2020 och utfallet trafikbokslutet ger vägledning för både trafikdimensionering och riktade marknadsföringsinsatser. <u>Konsekvensbeskrivning:</u> Myndigheten kommer att utforma filmat material och via sociala medier riktad till länets medborgare om fördelarna med att resa med kollektivtrafik. Dessa åtgärder riktas till hela länet.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2018	Riktvärde 2019	Riktvärde 2020	Riktvärde 2021	Riktvärde 2022
Nöjdhet med bolaget (andelen av svarande som är nöjda med Din Tur) (%)	53/42	55/40	58/50	60/51	61/53
Nationellt snitt	59/53				
Nöjdhet med senaste resan (andelen av svarande som är nöjda med sin senaste resa med Din Tur) (%)	76/76	76/70	80/75	81/75	82/75
Nationellt snitt	79/79				
Oförutsedda händelser: Andelen som instämmer i påståendet "Informationen vid förseningar och stopp är bra" (%)	25/26	42/30	xx	xx	xx
Nationellt snitt:	43/42				
Tidhållning: Andelen som instämmer i påståendet "Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med Din Tur" (%)	45/42	55/47	xx	xx	xx
Nationellt snitt:	46/45				
NPS (Net Promoter Score dvs andel som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med Din Tur) (%)	25/18	30/20	35/25	40/30	45/35
Nationellt snitt	-				
Genomförda avtalsuppföljningar (antal/år/trafikföretag)					
Trafikavtal		-	3	3	3
Särskild persontrafik		-	3	3	3

Hållbarhet

Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle

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

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

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

Kollektivtrafiken i Västernorrland ska vara tillgänglig utifrån fyra perspektiv: fysisk tillgänglighet, social tillgänglighet, tillgänglig information samt geografisk tillgänglighet.

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

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

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

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

Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030

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

Planerade åtgärder för att nå målet (mnkr)	2020	2021	2022
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. Direktionens beslutade i juni 2019 (§105) om att bilda arbetsgrupp som jobbar framåt med framtidens subventioner. Ambitionerna i Trafikförsörjningsprogrammet ska beaktas i samband med översyn av produktutbudet.			
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.			

Bortprioriterade åtgärder från Långtidsplan 2020-2022 till Budget 2020 (mnkr)	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. <u>Konsekvensbeskrivning:</u> Åtgärden utgår då myndigheten inte kan förstärka med ytterligare en trafikplanerare. Behovet av översyn och utveckling av kollektivtrafiken i kommunerna är i enlighet med medlemmarnas behovsframställan stor. Utan möjlighet att förstärka trafikplanerarresurs är förutsättningar att stödja och utveckla kollektivtrafiken i enlighet med medlemmars behov begränsade.			
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. <u>Konsekvensbeskrivning:</u> Riksdagen har inte i sitt budgetbeslut för 2019 beslutat om att fortsätta med avgiftsfritt resande för skolungdomar. Bedömningen är att det inte heller under sommaren 2020 kommer att inrymmas ett sådant beslut från riksdagen.			
Underlag för implementeringsplan – ökad trafiksäkerhet för barn och unga (Regionen)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> 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. <u>Konsekvensbeskrivning:</u> Hållplatser och säkerheten kring dessa är ett kommunalt ansvar. Myndigheten bistår med underlag för genomförande. Utan möjlighet att förstärka trafikplanerarresurs är förutsättningar att stödja och utveckla kollektivtrafiken i enlighet med medlemmars behov begränsade.			
Utarbeta en handlingsplan för hur kollektivtrafiken ska främja social inkludering (RKM)	0,3	-	-
<i>Koll 2020</i> <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. <u>Konsekvensbeskrivning:</u> Utan externt stöd som utifrån Västernorrlands förutsättningar och behov bidrar till nulägesanalys och underlag för politiska prioriteringar är arbetet med utarbetandet av handlingsplan svårt att genomföra.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2018	Riktvärde 2019	Riktvärde 2020	Riktvärde 2021	Riktvärde 2022
Antalet arbetade timmar i trafiksystemet av resenärsvårdar	1 143	500	2 000	2 000	500
Antalet användare av Din Tur-app	-	295 000	300 000	305 000	310 000
Per månad i snitt	29 201	24 583	25 000	25 400	25 800
Bemötande ombord: Andel som instämt i påståendet "Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande"	72/72	78/78	75/75	76/76	77/77
Nationellt snitt	77/77				
Trygghet: Andelen som instämmer i påståendet "Det känns tryggt att resa med Din Tur" (%)	67/58	70/60	72/60	74/62	76/64
Nationellt snitt:	72/67				
Köpa färdhandlingar: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort"	73/72	74/72	74/74	75/75	76/76
Nationellt snitt	78/76				

Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030

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

Planerade åtgärder för att nå målet (mnkr)	2020	2021	2022
Tillgänglighetsanpassning av hållplatser (RKM)	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Ansvarsfördelning av hållplatsernas standard och utrustning framgår av kommunalförbundets samarbetsavtal. 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. För att kunna genomföra åtgärden och nå målet ska det senast 2020 upprättas riktlinjer för hållplatser samt även en handlingsplan för ökad tillgänglighet som ska beslutas av RKM.			
Ta fram förslag på åtgärder för bytespunkter på statliga vägar och kommunala vägar	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. Utarbetas i Trafik- och Infrastruktursamverkansgruppen. Stöds av personella resurser från Koll 2020.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2018	Riktvärde 2019	Riktvärde 2020	Riktvärde 2021	Riktvärde 2022
Andel fordon som kontrollerats (%)	90	90	95	95	95

Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser efter prioriterade stråk (%) enligt bilaga D i TFP	-	-	70	75	80
Bemötande kring service/information: Andel som instämt i påståendet "Personalen på kundcenter/kundtjänst/trafikupplysning har ett trevligt bemötande"	64/66	73/72	70/70	71/71	72/72
<i>Nationellt snitt</i>	72/71				
Information ombord: Andel som instämt i påståendet "Jag får den information jag behöver ombord"	63/62	74/74	67/65	69/67	71/69
<i>Nationellt snitt</i>	73/73				
Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser mm)"	65/65	70/67	70/67	72/67	74/70
<i>Nationellt snitt</i>	77/76				

Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030

- Det kollektiva resandet ska öka med 1 procent årligen fram till 2030. Varje resa som görs med kollektivtrafik istället för med bil är positivt för miljön och miljöeffekterna marknadsförs i arbetet med att få andelen bilresor att minska.
- Företag erbjuds välfungerande koncept för att kunna använda kollektivtrafiken för tjänsteresor inom och i anslutning till länet.
- Fordonens storlek anpassas efter transportens behov vilket leder till minskad total energianvändning i kollektivtrafiken.
- Omställning till fossilfria drivmedel inom all kollektivtrafik är genomförd. En omställning behöver ske för att nå det nationella målet om minskade utsläpp av växthusgaser med 70% procent i transportsektorn fram till 2030.
- Fler har möjlighet att göra sina sjukresor i den linjelagda kollektivtrafiken och fler resenärer flyttas över från ensamåkande sjuk-och färdtjänstresor till en högre grad av samordning. Högre grad av samordning är möjlig eftersom den centrala bedömningen av sjukresor flyttas över till kommunalförbundet.

Bortprioriterade åtgärder från Långtidsplan 2020-2022 till Budget 2020 (mnkr)	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. <u>Konsekvensbeskrivning:</u> RKM upphandlar under 2020 ny trafik med nya mål för minskat utsläpp för den särskilda persontrafiken och prioriterar detta istället för trafiken i gamla avtal.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2018	Riktvärde 2019	Riktvärde 2020	Riktvärde 2021	Riktvärde 2022
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%)	12	12	12	13	14
Mängden kväveoxider i linjelagd trafik per förbrukad kilowattimma (g/kWh)	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Energianvändning per produktionskilometer i linjelagd trafik (kWh/km)	3,2	3,0	3,0	3,0	3,0

Biodrivmedelsandel per produktionskilometer av den totala förbrukningen i linjelagd trafik (%)	99,6	98,0	98,0	98,0	98,0
--	------	------	------	------	------

Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030

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

Planerade åtgärder för att nå målet (mnkr)	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 identifiera söka och erhålla externa projektmedel.			

Bortprioriterade åtgärder från Långtidsplan 2020-2022 till Budget 2020 (mnkr)	2020	2021	2022
Revidering av regionalt trafikförsörjningsprogram (RKM)	0,3	-	-
<i>Koll 2020</i>			
<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.			
<u>Konsekvensbeskrivning:</u> I dagsläget finns ingen uttryckt önskan om att revidera trafikförsörjningsprogrammet.			
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.			
<u>Konsekvensbeskrivning:</u> Åtgärden prioriteras inte 2020, åtgärden planeras istället för 2021 då bättre underlag finns från resvaneundersökning och linjenätsanalys från KOLL 2020 som då är levererade till RKM.			
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.

Konsekvensbeskrivning: Översyn av ytterligare sjukreselinjer hanteras inom upphandlingsprocessen av särskild persontrafik med trafikstart 2021.

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2018	Riktvärde 2019	Riktvärde 2020	Riktvärde 2021	Riktvärde 2022
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till motoriserade resande (%)	12	12	12	13	14
Jämförelse mellan verksamhetens nettokostnader och budget	-1,1	0	0	0	0
avvikelse i procent	-5,5	0	0	0	0
Nettokostnad per resa (kr)	38,2	41,9	41,8	43,2	44,6
Nettokostnad per invånare (kr)	1 426 ³	1 487 ⁴	1 574 ⁵	1 640	1 713
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ⁶ (%)	22,2	21,3	19,6	19,3	19,0
Landsbygdstrafik	17,2	16,5	15,6	15,4	15,1
Tätortstrafik	29,1	27,8	25,0	24,7	24,3
Antal kollektivtrafiklinjer med i genomsnitt färre än fem resenärer/tur	30	-	kompl	kompl	kompl
Antal sjukresor	187 660	-	-	-	-
Antal färdtjänstresor	178 727 ⁷	-	-	-	-
Kostnad/sjukresa (kr per resa)	378	388	407	436	455
Kostnad/färdtjänstresa (kr) Totalt Västernorrland	211	220	231	247	258
Andel samordnade sjukresor (%)	58,29	58,50	58,20	58,10	58,10
Andel samordnade färdtjänstresor (%) Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun och Sollefteå eget avtal from 1 augusti 2018	57,66	58,50	58,30	58,20	58,30
Besparing samordnade sjukresor (%)	37,97	37,50	37,40	37,30	37,30
Besparing samordnade färdtjänstresor (%) Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun och Sollefteå eget avtal from 1 augusti 2018	27,73	27,50	27,50	27,40	27,40
Kostnad per produktionskilometer (kr)	20,62	21,35	22,27	23,83	24,78
Antalet anropsstyrda linjer i Västernorrland (st)	103	-	103	103	103
Antalet anropsstyrda linjer där resor bokats i Västernorrland exkl. Sundsvalls kommun	52	48	47	46	45

³ Nettokostnad per invånare beräknas utifrån nettokostnader för linjelagdbusstrafik och kompletteringstrafik genom befolkningens mängden 31 december 2018, 245 453. Utfallet är reviderat.

⁴ Beräknas utifrån befolkningens mängden 30 juni 2018, 245 983.

⁵ Åren 2020-2022 beräknas utifrån befolkningens mängd 30 juni 2019, 245 720.

⁶ Självfinansieringsgrad är andelen av trafik kostnader, exklusive särskild persontrafik, som täcks av externa biljettintäkter.

Skattefinansierade intäkter så som skolkort, skattesubvention kommunkort och medlemsbidrag inräknas ej.

⁷ Från och med 1 augusti ansvarar Sollefteå kommun för sin egna färdtjänstresor, som därmed inte kan samordnas med sjukresor.

Tillväxt

Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner

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

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

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

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

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030

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

Planerade åtgärder för att nå målet	2020	2021	2022
Delta i utredning av ny tågstation i Njurunda (Sundsvall)	0,0	0,0	-
Beskrivning: Anläggande av en ny tågstation i Njurunda planeras. X-trafik har för avsikt att stanna där med sina regionala tåg 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. Inom nuvarande trafikavtal ryms inte utökad trafikering med Norrtåg till Njurundastationen.			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan (mnkr)	2019	2020	2021
Regional tågstation i Kvissleby (Sundsvall)	0,0	-	-
Beskrivning: Är den del av den regionala transportplanen. Om planerna på en tågstation realiseras 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

Beskrivning: Projekt Mittstråket utreder stationslägen längs Mittbanan. Om planerna på en tågstation realiseras enligt projekt Mittstråkets studie så kommer RKM att ta fram en trafikeringsplan. 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 -

Beskrivning: 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 -

Beskrivning: 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

Beskrivning: 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.

Utreda fortsatt förstärkning eller ökad turtäthet på linje 120 (Njurundabommen-Sundsvall-Timrå/Sörberge)

0,0 0,0 -
Koll 2020

Beskrivning: Linje 120 trafikerar ett prioriterat stråk 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. Personella resurser ur Koll 2020 stödjer genomförandet.

Bortprioriterade åtgärder från Långtidsplan 2020-2022 till Budget 2020 (mnkr)

2020 2021 2022

Utreda den regionala trafiken i de prioriterade stråken för att eventuellt förstärka vid behov (RKM)

0,0 0,0 0,0

Beskrivning: Som underlag för omfördelning av transportresurser för ett ökat kollektivt resande.

Konsekvensbeskrivning: Åtgärden prioriteras inte 2020, åtgärden planeras istället för 2021 då bättre underlag finns från resvaneundersökning och linjenätsanalys från KOLL 2020 som då är levererade till RKM.

Indikatorer att följa upp målet	Utfall 2018	Riktvärde 2019	Riktvärde 2020	Riktvärde 2021	Riktvärde 2022
Antalet resor i de prioriterade stråken	8 979 874	8 449 536	9 069 672	9 160 369	9 251 973
Landsbygdstrafik (Linje 50, 90, 120, 141, 142 191, 201, 611)	1 857 721	-	1 876 298	1 895 061	1 914 012
Örnsköldsvik O6	5 403 093	-	5 457 124	5 511 696	5 566 813
Sundsvall O14/15)	1 222 244		1 234 466	1 246 810	1 259 278
Regional tågtrafik (Norrtåg, alla produkter)	496 816	-	-	-	-

Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030

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

Planerade åtgärder för att nå målet	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.			
Investera i nya biljettmaskiner (RKM)	0,8	-	-
<u>Beskrivning:</u> Behov av att köpa in biljettmaskiner 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.			
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.			

Bortprioriterade åtgärder från Långtidsplan 2020-2022 till Budget 2020 (mnkr)	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			
<u>Konsekvensbeskrivning:</u> Behovet av översyn och utveckling av kollektivtrafiken i kommunerna är i enlighet med medlemmarnas behovsframställan stor. Utan möjlighet att förstärka trafikplanerarresurs är förutsättningar att stödja och utveckla kollektivtrafiken i enlighet med medlemmars behov begränsade. Se delmål 1 om översyn av trafiken inom Sollefteå kommun.			
Implementera planen för nästa generations biljett- och betalsystem i samverkan med de fyra nordligaste länen (RKM)	0,2 Koll 2020	-	-
<u>Beskrivning:</u> I syfte att minska kostnaderna och göra resan enklare för resenären. Kostnadsbilden är dock osäker, vidare utredning kommer att minska osäkerheten.			

Konsekvensbeskrivning: I nuvarande planering finns inget ekonomiskt utrymme i ordinarie budget. Kan genomföras under 2020 genom finansiering genom projekt Koll 2020. I Långtidsplan 2020-2022 beräknades kostnaden till 0,5 mnkr men är justerad till 0,2 mnkr. Genomförs inte åtgärden innebär det att vi inte klarar av kraven i det nationella Öppna Data insamlandet samt att övriga teknikutvecklingsområden inte kan genomföras för omställning till Biljett- och betalstandarderna.

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2018	Riktvärde 2019	Riktvärde 2020	Riktvärde 2021	Riktvärde 2022
Utbudsförändringar genom biljettsamverkan					
<i>SJ Mittbanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	0	2	2	2	2
<i>SJ Botniabanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	0	4	2	2	2
<i>X-trafik (antal dubbelturer tåg och buss/må-fre)</i>	25	17	2	2	2
Andel produkter som är digitaliserade (%)	20	80 ⁸	100	100	100
Antalet användare av Din Tur-app		295 000	300 000	305 000	310 000
<i>Per månad i snitt</i>	29 201	24 583	25 000	25 400	25 800

⁸ Produktutbud: Periodkort/reskassa, enkelbiljett, företagskort, skolkort, barnkort (gratis). Totalt 5 varav enkelbiljett är digitaliserad.

Medarbetarna

Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång

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

Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030

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

Planerade åtgärder för att uppnå målet (mnkr)	2020	2021	2022
Utveckla verksamhetsplanprocessen 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.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2018	Riktvärde 2019	Riktvärde 2020	Riktvärde 2021	Riktvärde 2022
Andelen medarbetare som upplever att målen genomsyrar hela myndigheten (%)	54	62	-	65	-9
Andelen medarbetare som upplever att de har mål kopplat till sitt arbete (%)	68	100	-	100	-

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

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030

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

Planerade åtgärder för att uppnå målet (mnkr)	2020	2021	2022
Genomföra en medarbetarenkät (RKM)	0,1	-	0,1

⁹ Medarbetarenkät genomförs vartannat år.

<u>Beskrivning:</u> Medarbetarenkät genomförs vartannat år som ett led i uppföljningen av vårt systematiska arbetsmiljöarbete.			
Tillgodose 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.			
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			
Digitalisering av personakter (RKM)	-	-	0,1
<u>Beskrivning:</u> Investering i digitala personakter för ökad säkerhet och minskad administration.			

Bortprioriterade åtgärder från Långtidsplan 2020-2022 till Budget 2020 (mnkr)	2020	2021	2022
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.			
<u>Konsekvensbeskrivning:</u> Inga nya tjänster inrättas i Kramfors i avvaktan på organisationsutredning. Efterfrågade trafiköversyner utgår.			
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.			
<u>Konsekvensbeskrivning:</u> Inga nya tjänster i Kramfors i avvaktan på organisationsutredning. Risk för fortsatt ohälsa inom IT-området.			
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.			
<u>Konsekvensbeskrivning:</u> Inga nya tjänster inrättas i Kramfors i avvaktan på organisationsutredning. Inga utökade informationsinsatser i Sundsvall.			
Anskaffning av stödssystem för budget och uppföljning (RKM)	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 och förkorta ledtiderna vid budget- och uppföljningsarbete.			
<u>Konsekvensbeskrivning:</u> Om inte system anskaffas försämrar det möjligheterna att förkorta ledtiderna vid budget- och uppföljningsarbetet och det blir mycket svårare att säkerställa kvaliteten.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2018	Riktvärde 2019	Riktvärde 2020	Riktvärde 2021	Riktvärde 2022
Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (MI) (%)	56	62	-	75	-
Sjuktal (%)	4,8	3,7	-	3,5	-
Antalet friskvårdstimmar registrerade i Agda (h)	192	1400 ¹⁰	-	450	-
Andelen av medarbetare som utnyttjar friskvårdsbidrag (%)	52	50	-	75	-

¹⁰ Antalet friskvårdstimmar kan mätas för medarbetare som arbetar dagtid vardagar. Medarbetare som arbetar skift kan inte utöva friskvård under arbetstid.

Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Indexuppräknningar

Trafikavtalen, vilka utgör större delen 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. Den budgeterade indexuppräknningen för 2020 är 18 procent från trafik start 2014, tillika basår för indexberäkningen.

Den särskilda persontrafiken justeras årligen med Taxiindex enligt avtal. Prognosen för 2020 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 lönerrevision 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.

Budgeterade indexuppräknningar	(%)
Trafikkostnader (buss)	3,0
Särskild persontrafik	4,3
Personalkostnader	2,5
Övriga kostnader	2,3
Intäkter	2,3

Budgetförutsättningar

I Långtidsplan 2020-2022 beslutad av förbundsdirektionen i mars framgår vilka uppräknningar som ligger till grund för kommande budget. Kostnaderna för linjelagd busstrafik räknas upp med 3 procent och kostnaderna för särskild persontrafik räknas upp med 4,3 procent. Enligt beslutad finansieringsmodell så finansierar kommunerna den trafik som sker inom den egna kommunen och Region Västernorrland finansierar tågtrafik, busstrafik mellan kommuncentra, över läns- och kommungräns samt några specifika linjer. Därutöver finansierar regionen de administrativa kostnaderna för Kollektivtrafikmyndigheten.

Nuvarande kostnadsfördelningsmodell har sin grund i utredningen "Mål och visioner för länets kollektivtrafik" från 2002. I bilaga två till detta dokument framgår att regionen har finansiellt ansvar för följande linjer 191, 331, 609, 610, 611, 201, 90, 203, 202, 211, 10, 100, 30, 43, 40, 39, 411, 28, 443 och 196. Över tid har det skett en rad förändringar utifrån trafikavveckling och sammanslagning av linjer.

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 årligen.

Budgetdialogerna inleddes i april och ska resultera i en budgetskrivelse och beslut om budget den 20 september. En viktig del av dialogen var att förankra och förklara indexregleringen i trafikavtalen och den kostnadsökning den medför. Då den årliga uppräknningen för indexkostnaden är högre än uppräknningen på 2,8 procent från regionen föranledde det ett arbete med att se över kostnader och intäkter. Olika förslag har lyfts fram vid budgetdialoger med Region Västernorrland så som att avstå åtgärder i Långtidsplan 2020-2022, besparingar i befintlig verksamhet, projektfinansiering och reducering av trafik.

Den 16 juni lämnade Region Västernorrland ett förslag på åtgärder för att möta den ekonomiska ramen för medlemsbidraget på 2,8 procent. Förslaget var att inte upphandla linje 40 när trafikavtalet löper ut i december 2020 och att reducera trafik på linjen med 20 procent i nuvarande avtal samt att omfördela kostnaden för förstärkningstrafik på linje 120. Utöver detta föreslog regionen att inga nya tjänster ska tillsättas vid myndigheten samt att kostnaden för skolkort succesivt ska höjas för att återgå till tidigare nivå. Förslaget presenterades vid förbundsdirektionens möte den 18 juni och direktionen fattade med

anledning av budgetdialogernas utfall beslut om att förbundsdirektören skulle återkomma med konsekvensbeskrivningar för förändring av linje 40, linje 90, linje 120, linje 191 och linje 196 för fortsatta kommunala dialoger i augusti inför förbundsdirektionens budgetbeslut och att ordförande fick i uppdrag till fortsatta budgetdialoger och förankringar med medlemmarna.

Budgetdialogerna är genomförda och har utmynnat i denna budgetskrivelse där inga nya tjänster tillsätts samt oförändrat skolkortspris och även oförändrat trafikutbud.

Åtgärder från Långtidsplan 2020-2022

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet bryts 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.

Finansierade åtgärder från Långtidsplan 2020-2022

Kommunalförbundet har ett behov av att investera i nya biljettmaskiner för att säkerställa tillgång i linjelagdtrafik. Nuvarande maskinpark har nått *end of life*. Denna kostnad fördelas på alla medlemmar utifrån andel produktionskilometer.

Åtgärder 2020 (mnkr)	Belopp
Investera i nya biljettmaskiner (RKM)	0,8
Summa	0,8

Åtgärder från Långtidsplan 2020-2022 finansierade genom Koll 2020

I nuvarande planering finns inget ekonomiskt utrymme i ordinarie budget för åtgärder enligt nedan utan dessa kan endast genomföras under 2020 genom finansiering från projekt Koll 2020.

Åtgärder 2020 (mnkr)	Belopp
Upphandling av applikationsleverantör (RKM)	0,1
Utarbeta en handlingsplan för hur kollektivtrafiken ska främja social inkludering (RKM)	0,3
Revidering av regionalt trafikförsörjningsprogram (RKM)	0,3
Implementera planen för nästa generations biljett- och betalsystem i samverkan med de fyra nordligaste länen (RKM)	0,2
Summa	0,9

Bortprioriterade åtgärder från Långtidsplan 2020-2022

För att möta Region Västernorrlands budgetram inrättas inte några nya tjänster inom kommunalförbundet i avvaktan på organisationsutredning. Då dessa tre resursförstärkningar uteblir är effekten att flertalet efterfrågade trafiköversyner enligt nedan inte kommer att genomföras under 2020. Anskaffningen av stödsystem för budget och uppföljning bortprioriteras då den saknar finansiering.

Åtgärder 2020 (mnkr)	Belopp
Rekrytera en trafikplanerare (RKM)	0,6
Rekrytera en projektledare IT (RKM)	0,7
Utökad informationsresurs med anledning av strukturförändringar i Sundsvall (RKM)	0,6
Översyn av och förbättrade anslutningsmöjligheter till linje 201 Härnösand-Sundsvall (Regionen) (Härnösand)	0,0
Trafikplanering av Njurundatrafik i förhållande till ny tågstation i Njurundabommen (Sundsvall)	0,0
Eventuella justeringar gällande tätortstrafiken utifrån RKM:s utvärdering 2019 (Örnsköldsvik)	0,0
Söka resealternativ för utökad trafik norrut och österut från Junsele (Sollefteå)	0,0
Översyn av dagens linjenät i Härnösands tätortstrafik inklusive översyn Ålandsbrotrafiken och delar av landsbygdstrafiken (Härnösand)	0,0
Framtagande av underlag och planer inför kommande trafikupphandlingar (RKM)	0,0
Producera ett tryckt informationsmaterial till kommunens hållplatslägen (Kramfors)	0,0
Utreda förutsättningar och utformning av en framtida tätortssammanbindande fossilfri kollektivtrafik. (Kramfors)	0,0
Riktad marknadsföring till boende och verksamma i tätorter, småorter och på landsbygd (Sollefteå)	0,0
Utreda förutsättningar för trygga avstigningar i kvälls- och nattrafik efter kl 21.00 i likhet med modell i Kalmartrafiken. (Sundsvall)	0,0

Erbjudande om sommarlovskort (RKM)	0,0
Underlag för implementeringsplan – ökad trafiksäkerhet för barn och unga (Regionen)	0,0
Utveckla dialogen med trafikföretagen inom den särskilda persontrafiken för att öka användningen av fossilfria drivmedel (RKM)	0,0
Översyn av trafikutbud (RKM)	0,0
Fortsatt utveckling av sjukresor och särskild kollektivtrafik (Regionen)	0,0
Utreda fortsatt förstärkning eller ökad turtäthet på linje 120 (Njurundabommen-Sundsvall-Timrå/Sörberge) Koll 2020	0,0
Utreda den regionala trafiken i de prioriterade stråken för att eventuellt förstärka vid behov (RKM)	0,0
Behov av stöd/ideer/vägledning för en utveckling av kollektivtrafiken på landsbygden (Sollefteå)	0,0
Anskaffning av stödsystem för budget och uppföljning (RKM)	0,5
Summa	2,4

Budgetsammanställning

Resultatbudget 2020-2022

Av resultatbudgeten framgår att verksamhetens nettokostnader ökar med 37,7 mnkr mellan budget 2019 och budget 2020. Verksamhetens intäkter minskar med 5,9 mnkr och verksamhetens kostnader ökar med 34,1 mnkr.

Resultatbudgeten visar även att verksamhetens nettokostnader kommer att öka med 87,8 mnkr från årets budget 2019 till planen 2022. Detta beror i huvudsak på avtalsenlig indexuppräknings¹¹ av trafikavtalen med 48,9 mnkr. Därtill kommer budgeterade kostnadsökningar för den särskilda persontrafiken på 17 mnkr, även här är orsaken avtalsenlig¹² indexuppräknings. Kostnaderna för tågtrafiken beräknas öka med 13,1 mnkr från budgeterad nivå 2019. Kostnader för incitamentsättning budgeteras med en ökning på 8,6 mnkr. Administrativa kostnader budgeteras en ökning med 4 mnkr under de fyra åren och beror till största del på årlig budgeterad uppräknings.

Det som bidrar till lägre nettokostnader mellan budget 2019 och planen 2022 är lägre avskrivningskostnader om 3 mnkr, reducerad budget om 2,1 mnkr för högre avtalskostnader, ett extra fordon samt högre trafik kostnader i och med införandet av subventionerade produkter. Det som även påverkar nettokostnaderna är lägre kostnader för förstärkningstrafik om 1 mnkr samt högre budgeterade intäkter om 1 mnkr.

Kommunerna har sedan 2016 möjlighet att subventionera hela eller delar av värdet på kommunkortet och får då bekosta underskottet som uppstår mellan prislstan 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 7,4 mnkr lägre än budget 2019. Det beror bland annat på att Timrå kommun under 2019 har avskaffat det subventionerade barnkortet.

Resultaträkning (mnkr)	Budget 2017	Utfall 2017	Budget 2018	Utfall 2018	Budget 2019	Årsprognos april 2019	Budget 2020	Plan 2021	Plan 2022
Verksamhetens intäkter	128,6	139,7	129,3	142,6	140,9	127,1	135,1	137,8	140,7
Verksamhetens kostnader	-623,1	-629,0	-653,6	-670,8	-694,4	-701,1	-728,5	-757,7	-789,3
Jämförelsestörande poster	0	8,1	0	0,9	0	0,5	0	0	0
Avskrivningar	-5,0	-4,0	-1,6	-4,1	-3,8	-2,1	-1,5	-1,6	-1,6
Verksamhetens nettokostnader	-499,5	-485,3	-525,9	-531,4	-557,2	-575,6	-594,9	-621,4	-650,2
Kommunal biljettsubvention	111,8	89,2	87,3	143,6	163,9	161,6	156,5	156,5	156,5
Medlemsbidrag	387,7	396,1	438,6	386,1	393,3	414,0	438,4	464,4	493,7
Finansiella intäkter	0	0	0	1,7	0	0	0	0	0
Finansiella kostnader	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jämförelsestörande finansiella poster	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultat	0	0	0	0	0	0	0	0	0

¹¹ Indexuppräkningsen är tre procent för budget 2020 samt fem procent för plan 2021 och för plan 2022.

¹² Kostnaderna är beräknade utifrån de förutsättningar som gäller med befintliga trafikavtal.

Verksamhetens nettokostnad per medlem

Största delen av verksamhetens totala nettokostnader för budget 2020 hänförs till Region Västernorrland motsvarande 248,1 mnkr, vilket innebär ökade nettokostnader om 18,4 mnkr. För Sundsvalls kommun uppgår nettokostnaderna till 147,6 mnkr och det är en ökning med 15,8 mnkr.

Verksamhetens nettokostnad per medlem (mnkr)	Budget 2020	Budget 2019	Förändring mellan åren	Årsprognos april 2019	Utfall 2018
Region Västernorrland	248,1	229,8	18,4	238,0	220,0
Sundsvalls kommun	147,6	131,9	15,8	142,3	123,6
Örnsköldsviks kommun	86,8	84,2	2,6	83,7	81,6
Härnösands kommun	35,3	36,5	1,2	34,6	30,8
Kramfors kommun	29,0	26,2	2,8	28,1	26,6
Timrå kommun	22,2	23,7	1,5	23,7	19,8
Sollefteå kommun	14,4	14,0	0,3	13,9	16,6
Ånge kommun	11,5	10,9	0,5	11,3	10,6
Summa	594,9	557,2	37,7	575,6	529,7

Verksamhetens procentuella kostnadsfördelning

Den största delen, ca 90 procent, av verksamhetens kostnader är trafik kostnader som uppräknas enligt avtalsreglerade indexkorgar. Den linjelagda busstrafiken står för 65 procent, särskild presontrafik för 15 procent samt tågtrafiken som står för för nio procent. De återstående åtta procenten utgörs av administrativa kostnader. Möjligheten att påverka kostadsutvecklingen är låg då stora delar av verksamheten regleras i långa avtal. Nuvarande trafikavtal för den linjelagda busstrafiken gäller till och med 2022 och avtalen för den särskilda persontrafiken till 2021.

Verksamhetens intäkter

Biljettintäkterna för busstrafiken uppgår till 94,2 mnkr i Budget 2020, och utgör 70 procent av de totala intäkterna. De subventionerade produkternas effekt på biljettintäkterna och har varit svår att budgetera för. I budget 2020 är biljettintäkterna 4,3 mnkr lägre än budget 2019.

I budget 2020 uppgår intäkterna för skolkort till 19,7 mnkr, vilket är 0,1 mnkr högre än i budget 2019. Avvecklingen av barnkortet i Timrå kommun, som hittills har ersatt skolkorten i kommunen, förväntas ge en intäktsökning under 2020. För Sundsvalls kommun budgeteras skolkortsintäkterna 0,7 mnkr lägre i budget 2020 jämfört med budget 2019.

Intäkter från EU-bidrag för projektet Koll 2020 budgeteras 1,1 mnkr lägre i budget 2020 jämfört med budget 2019. Vid årets första tertialboks slut visade utfallet för dessa intäkter lägre än vad som hade budgeterats för perioden.

Under sommaren 2018 tillkom ett uppdragsavtal inom färdtjänst som har genererat ökade intäkter.

Budgeterade intäkter (mnkr)	Budget 2020	Budget 2019	Förändring mellan åren	Årsprognos april 2019	Utfall 2018
Biljettintäkter busstrafik	94,2	98,5	-4,3	87,6	99,1
Intäkter skolkort	19,7	19,6	0,0	17,9	19,8
Intäkter tågtrafik	9,0	9,0	0,0	9,0	6,8
Bidrag Samverkande system	3,2	3,4	-0,2	3,2	3,5
Bidrag, sommarlovskortet	0,0	0,0	0,0	0,0	3,7
Resplusintäkter	2,8	2,6	0,2	2,9	2,8
EU-bidrag projekt Koll 2020	1,4	2,5	-1,1	1,5	2,3
Kundservice och anropsstyrd trafik	1,5	1,4	-0,1	1,4	1,4
Reklam på buss	0,7	0,8	-0,1	0,7	0,8
Bussgodstjänster	0,4	0,8	-0,4	0,6	0,3
Färdtjänsthandläggning	0,7	0,7	0,0	0,7	0,5
Färdtjänstsamordning	0,6	0,6	0,0	0,6	0,2
Persontransporter	0,6	0,4	0,2	0,5	0,6
Avgift för kortämne	0,1	0,2	-0,1	0,1	0,0
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,2	0,2	0,0	0,2	0,3
Övriga intäkter	0,1	0,2	0,0	0,1	0,4
Summa verksamhetens intäkter	135,1	140,9	-5,9	127,6	142,6

Biljettintäkter för linjelagd busstrafik

Biljettintäkter från linjelagd busstrafik fördelas efter den sträcka som resenären åker, till den medlem som finansierar linjen. För busslinjer som berör flera medlemmar fördelas intäkten utifrån vilken medlem som finansierar den aktuella linjen, eller hur lång sträcka resenären har färdats inom respektive medlems sträcka.

För Sundsvalls kommun budgeteras intäkterna från busstrafik 9,0 mnkr lägre år 2020 i jämförelse med budget 2019, vilket ger en stor effekt på kommunalförbundets totala biljettintäkter från busstrafik i budget 2020.

För Örnsköldsviks kommun budgeteras biljettintäkterna för busstrafiken 2,9 mnkr högre i budget 2020 jämfört med budget 2019. Under 2018 konstaterades en resandeökning i kommunen, vilket har hållit i sig under årets första fyra månader. Denna trend förväntas fortsätta även under 2020.

För Timrå kommun uppgår biljettintäkterna för busstrafiken i budget 2020 till 3,6 mnkr, och är en ökning med 1,4 mnkr gentemot budget 2019. Timrå kommun tog i juni ett beslut om att avveckla det helt subventionerade barnkortet, vilket förväntas öka kommunalförbundets biljettintäkter under 2020.

Biljettintäkter per medlem (mnkr)	Budget 2020	Budget 2019	Förändring mellan åren	Årsprognos april 2019	Utfall 2018
Härnösand	0,9	0,3	0,6	0,9	2,6
Kramfors	1,7	2,3	-0,5	1,5	1,7
Sollefteå	2,8	2,5	0,3	2,7	2,6
Sundsvall	46,8	55,8	-9,0	45,7	53,6
Timrå	3,6	2,2	1,4	2,4	3,5
Ånge	0,4	0,4	0,0	0,4	0,4
Örnsköldsvik	16,6	13,6	2,9	16,2	14,3
Region Västernorrland	21,5	21,5	0,0	18,4	20,5
Summa	94,2	98,5	-4,3	88,1	99,1

Verksamhetens kostnader

Trafikkostnader för den linjelagda busstrafiken budgeteras till 474,2 mnkr. Den särskilda persontrafiken består av sjukresor och färdtjänstresor och budgeteras till 113,5 mnkr vilket är en ökning med 6 mnkr jämfört med 2019.

Budgeterade kostnader för tågtrafik består dels av driftsbidrag till Norrtåg AB motsvarande 58,2 mnkr och dels av kostnader för biljettgiltighet motsvarande 9 mnkr. Budgeterade kostnader är 10,3 mnkr högre än budget 2019. Kostnaden för tågtrafik ökar med 21,7 procent jämfört med budget 2019.

I bankkostnader ingår bland annat försäljningsprovision till våra försäljningsställen, avgifter för bank- och plusgiro, avgifter för värdehantering, servicebox samt olika transaktionsavgifter för betalning, till exempel biljettköp via app. Dessa kostnader fördelas på alla medlemmar utifrån andel av totala biljettintäkter.

Ett nytt samverkansavtal med Xtrafik tecknades i december 2018 och sträcker sig till och med 2020. 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. Den budgeterade kostnaden uppgår till 2 mnkr för 2020.

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. Den budgeterade kostnaden uppgår till 1,2 mnkr för anropsstyrd kompletteringstrafik, vilket är 0,8 mnkr lägre än budget 2019. En orsak till förändringen är att kostnader har budgeterats för Sundsvalls kommun men eftersom de har upphandlat denna trafik uppstår inga kostnader för kommunalförbundet.

Budgeterade kostnader (mnkr)	Budget 2020	Budget 2019	Förändring mellan åren	Årsprognos april 2019	Utfall 2018
Linjelagd busstrafik, exkl avskrivning	474,2	456,9	17,3	461,1	444,3 ¹³
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	113,5	107,5	6,0	113,9	110,4
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	67,2	56,9	10,3	56,9	49,1
Administrativa kostnader	62,2	62,3	-0,1	59	56,6
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	4,6	4,3	0,3	4,5	4,7
Stationsavgifter	2,0	1,9	0,1	1,5	2,4
Biljettsamverkan X-trafik	2,0	1,5	0,5	1,5	1,0
Kompletteringstrafik, anropsstyrd taxi	1,2	2,0	-0,8	1,2	1,3
Kompletteringstrafik, linjelagd taxi	0,7	0,7	0	0,7	0,6
Realtid, drift och underhåll	0,6	0	0,6	0,5	0
Köp av tjänst, Navet	0,3	0,3	0	0,3	0,3
Biljettautomat	0	0,1	-0,1	0	0
Summa verksamhetens kostnader	728,5	694,4	34,1	701,1	670,8

Tågtrafik

I Norrtågs budgetarbete framkom det att Region Västernorrland visade ett stort intresse att förtäta trafiken på Botniabanan med två dubbelturer. Under arbetets gång förankrades kostnaderna för de tillkommande turerna med beställarna. Kostnaden enligt konsortialavtalet hamnar endast på de län som beställer trafik. Merkostnaden för den förtätning som beslutades till slut blev 2,0 mnkr jämfört med de tidigare lämnade budgetramarna för Västernorrlands län.

Banavgifterna för Norrtågs planerade trafik budgeteras med ökade kostnader om 4,9 mnkr. Banavgifter är en direkt koppling av tågtrafik och slitage samt kapacitetsutnyttjande. Trafikverket har för 2020 meddelat en ökning av banavgifterna. Den prognos för elkostnader Trafikverket har lämnat uppvisar en ökad prisutveckling vilket ger en ökad kostnad i budget 2020 jämfört med elindexförändring i budget 2019 med 1,8 mnkr.

De stora avvikelserna avseende trafikutbud jämfört med budget 2019 är en förtätning på Botniabanan med en dubbeltur till och med mitten av augusti månad och två dubbelturer från mitten av augusti samt helårseffekt av pendeln Luleå-Boden. Vid jämförelse med budget 2019 är den tillkommande hyreskostnaden för tre Reginafordon samt den ökade hyreskostnaden för befintliga fordon på grund av uppdatering av ERTMS och nedskrivning av befintlig ERTMS ombordutrustning, vilket gör totalt en hyreskostnadsökning med 20 mnkr.

Länens medfinansiering av Norrtåg AB uppgår till 163,9 mnkr. Fördelning av länens finansiering sker enligt konsortialavtalet som är baserat dels på kilometerproduktion i länet och dels på antal personkilometer i länet.

Medfinansiering per län	Medfinansiering 2020	Andel
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	58,2	35 %
Region Jämtland Härjedalen	28,3	18 %
Länstrafiken i Västerbotten AB	58,6	30 %
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	28,8	18 %
Summa	163,9	120 764

Linjelagd busstrafik

Trafikkostnaderna budgeteras 14,4 mnkr högre än föregående år. Den ökade trafikkostnaden utgörs till största del av indexuppräknings som budgeteras med en uppräknings om tre procent. För budget 2020 är indexuppräknings 18 procent från trafikstart 2014, tillika basår för indexberäkningen, vilket motsvarar budgeterade kostnader om 72,2 mnkr. Inom trafikområde S3 linje 40 är indexuppräknings 21 procent då det är ett äldre avtal.

¹³ Del av förstärkningskostnader täcks av bidrag från Trafikverket för sommarlovskortet.

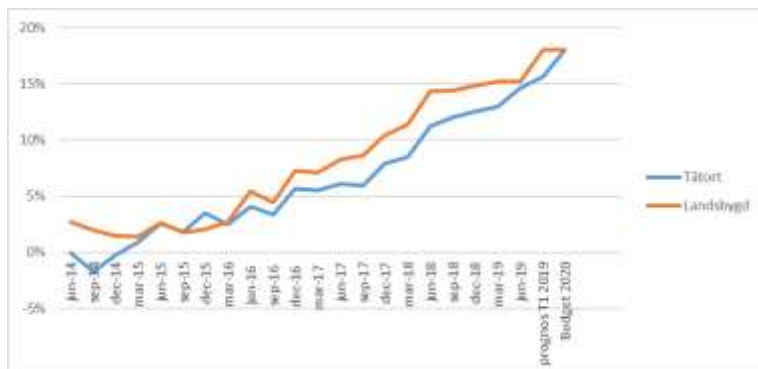


Diagram: Indexutvecklingen från trafikstart 2014 för tätorts- respektive landsbygdstrafik.

Fem trafikområden har ett så kallat incitamentsavtal med en fast och en rörlig del där den rörliga delen påverkas av antal resande. Resandet i dessa områden bedöms bli högre än basåret 2015, vilket till stor del beror på att flera kommuner helt eller till stor del subventionerar priset för kommunkortet. Effekten av resandeökningen leder till en högre ersättning till trafikföretagen. Kostnaden budgeteras med en ökning om 6,8 mnkr jämfört med budget 2019.

Resandeutvecklingen för 2019 jämfört med basår 2015 är 34,58 procent och budgeterad ökning 2020 jämfört med basår 2015 uppgår till 34,78 procent.

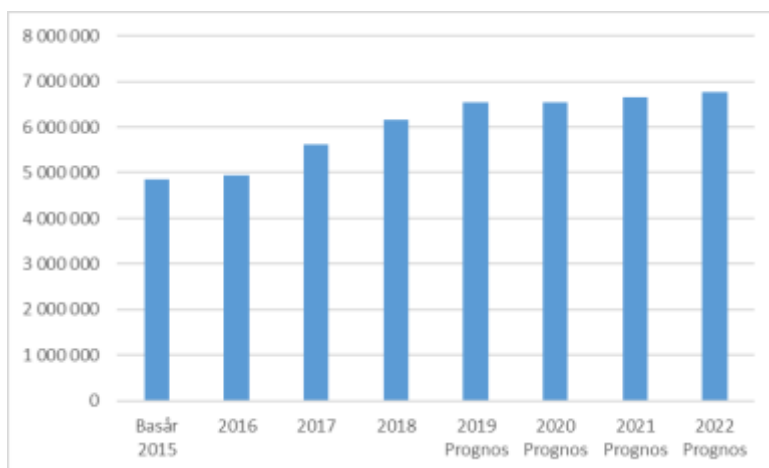


Diagram: Resandeutveckling i trafikområden med resandeincitamentsavtal 2015 - 2022

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.

Den minskade budgeten för förstärkningskostnader beror främst på att det inom trafikområde Sundsvalls tätort budgeterades för förstärkningskostnader på 3,0 mnkr inför 2019 i och med införandet av det subventionerade barnkortet. Behovet av förstärkningstrafik har uteblivit och budgeten reduceras motsvarande årets första prognos. Inom Örnsköldsviks tätort har behovet av förstärkningstrafik minskat vilket medför lägre budgeterade kostnader om 0,8 mnkr. Inom Timrå har barnkortet upphört under 2019 och bedömningen är ett minskat behov av förstärkningstrafik 2020.

De nio fordon som skrivits av under fem år är färdigavskrivna under 2019 och budgeten är noll.

Trafikkostnader (mnkr)	Budget 2020	Budget 2019	Förändring mellan åren	Årsprognos april 2019	Utfall 2018
Trafikkostnad	378,1	381,2	-3,1	378,1	377,9
Index	72,2	57,5	14,7	59,4	45,8
Resandeincitament	17,4	10,6	6,8	17,8	14,2
Miljöincitament	1,2	1,2	0,0	1,2	1,2
Förstärkningstrafik	5,3	6,4	-1,1	4,5	4,0
Avskrivning fordon	0,0	2,9	-2,9	1,4	2,9
Summa trafikbudget	474,2	459,8	14,4	462,4	446,0

Budgeterade trafikförändringar mellan 2019 och 2020

Inom trafikområde 045 Sollefteå landsbygd har budget för trafikknaster utökats med en ny tur Sollefteå – Östergraninge tur och retur motsvarande 0,1 mnkr. Reducerad budget för en morgontur Näsåker utgår, vilket innebär 0,1 mnkr lägre budget 2020.

Inom trafikområde O20 Ådalen budgeteras för förstärkning, linjeläggning samt tillägg av ett fordon för linje 215 med 0,2 mnkr. Denna kostnad är inte med i budget 2019.

Budgeterad utökad trafik Stöde med 0,6 mnkr utgår i budget 2020. Jämtlands andel av produktionskilometer har förändrats vilket innebär att andelen av trafikknaster som kommunalförbundet fakturerar Jämtland har förändrats från 0,6 mnkr till 0,5 mnkr.

I budget 2019 är det dubblade kostnadsposter inom trafikområde 017/21 Njurunda - Timrå för utökad sommartrafik linje 120. Dessa knaster har reducerats i budget 2020 med en effekt motsvarande 0,3 mnkr.

Inom trafikområde O18 Sundsvall – Matfors har budgeterade knaster reducerats med 0,2 mnkr för tillkommande trafikoption. Kostnaderna uppgår till 2,9 mnkr i budget 2019 och till 2,7 mnkr i budget 2020.

Inom trafikområde O10 Härnösands tätort och O22 Härnösands landsbygd budgeterades det för högre avtalsknaster, ett extra fordon samt högre trafikknaster i och med införandet av subventionerade produkter. Behovet av dessa åtgärder har uteblivit och budgeten reduceras med 2,1 mnkr inför 2020. En ytterligare förändring är att linje 525, centrumlinjen, har avvecklats och knasterna minskar med 0,4 mnkr.

För O14/15 Sundsvalls tätort budgeteras för utökad vintertrafik inklusive ett fordon med 0,7 mnkr samt en utökning av trafik till följd av avstängningen av Storbron och ändrad körväg med en nettoökning om 0,4 mnkr.

Trafikområde	Förändringar mellan 2019 och 2020	Belopp (mnkr)
O45 Sollefteå landsbygd	Ny tur Sollefteå - Östergraninge tur och retur	0,1
O45 Sollefteå landsbygd	Reducerad budget, morgontur Näsåker utgår	-0,1
O20 Ådalen	Återförd budgeterad kostnad fordon för L215,	0,2
O16 Sundsvall – Holm och Liden	Budgeterad utökad trafik Stöde utgår samt lägre avräkning Jämtland	-0,6
O17/21 Njurunda - Timrå	Reducerad budget sommartrafik linje 120	-0,3
O18 Sundsvall - Matfors	Lägre budgeterade knaster för tillkommande trafikoption	-0,3
O10 Härnösands tätort	Budgeterad utökad trafik utgår	-1,3
O22 Härnösands landsbygd	Budgeterad utökad trafik utgår	-0,8
O10 Härnösands tätort	Linje 525, centrumlinjen, uppsagd from 2019-06-15	-0,4
O14/15 Sundsvalls tätort	Förändringar dec 2018 - dec 2019, inkl ett fordon	0,4
Summa förändringar		-3,1

Region Västernorrland

Inför budget 2020 har regionen en lägre andel av produktionskilometer än i budget 2019 inom trafikområde 045 Sollefteå landsbygd, trafikområde O16 Sundsvall – Holm och Liden samt inom trafikområde O17/21 Njurunda - Timrå. Det innebär lägre knaster om 0,3 mnkr jämfört med budget 2019. Inför budget 2019 var det dubbla poster budgeterade för utökad sommartrafik linje 120 trafikområde O17/21. Regionen påverkas genom 0,1 mnkr lägre budget för 2020.

Även inom trafikområde O23 Ånge landsbygd har det skett trafikförändringar jämfört med budget 2019 vilket påverkar regionens andel av totala produktionskilometer. Andelen har minskat från 47,06 procent till 45,61 procent vilket innebär 0,2 mnkr lägre knaster.

Effekten av avvecklingen av helgtrafik inför budget 2019 för L50 samt matartrafiken för L202 resulterar i ytterligare 0,1 lägre knaster för regionen i budget 2020.

Inom trafikområde O20 Ådalen budgeteras för förstärkning, linjeläggning samt tillägg av ett fordon för linje 215 med 0,2 mnkr. Denna kostnad är inte med i budget 2019 och regionens budget 2020 ökar med 0,1 mnkr.

Kostnaden för resandeincitament finns inom trafikområdet O17/21 Njurunda - Timrå och inom linje 201 mellan Sundsvall och Härnösand. Resandet i dessa områden har under de senaste åren varit högre än basåret 2015. Inom område O17/21 Njurunda - Timrå budgeteras knasterna till 0,7 mnkr jämfört med 2019 då budgeten var 0,4 mnkr. För linje 201 budgeteras knasterna till 0,5 mnkr för 2020.

Tidigare har det inte budgeterats för några kostnader för resandeincitament eftersom resandeutvecklingen var negativ tidigare år.

Inom trafikområde O17/21 Njurunda - Timrå har förstärkningstrafiken budgeterats med ökade kostnader om 0,7 mnkr. Budgeten utgår från på årets första prognos 2019 och utfallet 2018. För Region Västernorrlands del ökar förstärkningskostnaderna med 0,2 mnkr för 2020.

Fordon är färdigavskrivna under 2019.

Budgetposter (mnkr)	Budget 2020	Budget 2019	Förändring mellan åren	Årsprognos april 2019	Utfall 2018
Trafikkostnad	69,1	70,0	-0,8	69,0	70,3
Index	13,0	10,4	2,6	11,5	8,9
Resandeincitament	1,2	0,4	0,8	1,4	1,1
Miljöincitament	0,3	0,4	-0,1	0,8	0,4
Förstärkningstrafik	1,2	0,6	0,6	0,8	1,1
Avskrivning fordon	0,0	1,4	-1,4	0,7	1,4
Summa	84,8	83,2	1,6	84,2	83,3

Kramfors kommun

Det har inte skett några trafikförändringar för Kramfors kommun inför 2020. I samband med avveckling av matartrafiken L 2020 till linje 50 förändras andelen produktionskilometer för Kramfors kommun inom trafikområdet O20 Ådalen. Förändringen är från 24,55 procent till 25,47 procent av totala antalet produktionskilometer inom trafikområdet. Det medför att budgeterade trafikkostnader ökar med 0,2 mnkr för Kramfors kommun.

Budgetposter (mnkr)	Budget 2020	Budget 2019	Förändring mellan åren	Årsprognos april 2019	Utfall 2018
Trafikkostnad	16,9	16,7	0,2	16,6	16,8
Index	3,1	2,5	0,6	2,8	2,2
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Miljöincitament	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1
Förstärkningstrafik	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1
Summa	20,2	19,4	0,8	19,6	19,2

Sollefteå kommun

Inom trafikområde 045 Sollefteå landsbygd har budget för trafikkostnader utökats med en ny tur Sollefteå – Östergränge tur och retur. Inom trafikområde O20 Ådalen budgeteras för förstärkning, linjeläggning samt tillägg av ett fordon för linje 215 med 0,2 mnkr. Denna kostnad är inte med i budget 2019. Sollefteå kommuns andel av båda förändringarna av trafikkostnaderna uppgår till 0,2 mnkr.

Budgetposter (mnkr)	Budget 2020	Budget 2019	Förändring mellan åren	Årsprognos april 2019	Utfall 2018
Trafikkostnad	15,4	15,2	0,2	15,2	14,8
Index	2,8	2,3	0,5	2,6	2,1
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Miljöincitament	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1
Förstärkningstrafik	0,2	0,1	0,1	0,2	0,3
Summa	18,5	17,7	0,8	18,1	17,3

Örnsköldsviks kommun

Det har inte skett några trafikförändringar för Örnsköldsviks kommun inför 2020. Örnsköldsviks kommun har ett resandeincitamentavtal inom trafikområde O6 Örnsköldsviks tätort. Resandet i området bedöms bli fortsatt högre än basåret 2015. Budgeterade kostnader för 2019 är för låga sett till årets första prognos samt utfallet 2018 och resandeincitamentet budgeteras till 6,1 mnkr. Förstärkningskostnader beräknas minska med 0,3 mnkr till följd av den linjeomläggning som genomfördes inom Örnsköldsviks tätort föregående år.

Budgetposter (mnkr)	Budget 2020	Budget 2019	Förändring mellan åren	Årsprognos april 2019	Utfall 2018
Trafikkostnad	68,1	68,1	0,0	68,4	68,2
Index	13,5	10,3	3,2	10,7	8,8
Resandeincitament	6,1	4,8	1,3	5,8	5,3
Miljöincitament	0,3	0,3	0,0	0,2	0,3
Förstärkningstrafik	0,9	1,2	-0,3	1,0	0,7
Summa	88,9	84,7	4,2	86,2	83,3

Härnösands kommun

Härnösands kommun införde under 2018 subventionerade produkter för alla ålderskategorier. Detta medförde att det budgeterades för högre avtalskostnader, ett extra fordon samt högre trafikkostnader. I trafikområde O22 Härnösands landsbygd utökades budgeten med 1,3 mnkr och inom trafikområde O10 Härnösands tätort utökades budgeten med 0,8 mnkr inför 2019. Behovet av dessa budgeterade kostnader har uteblivit och budgeten reduceras med 2,1 mnkr inför 2020. En ytterligare orsak till förändringen mellan åren är att linje 525 centrumlinjen har avvecklats och kostnaderna minskar med 0,4 mnkr.

Budgeterade kostnader för förstärkningstrafik utökas med 0,5 mnkr vilket beror på införandet av subventionerade produkter.

Budgetposter (mnkr)	Budget 2020	Budget 2019	Förändring mellan åren	Årsprognos april 2019	Utfall 2018
Trafikkostnad	24,6	27,2	-2,6	24,8	25,0
Index	4,4	3,8	0,6	4,3	3,3
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Miljöincitament	0,2	0,2	0,0	0,2	0,2
Förstärkningstrafik	0,5	0,0	0,5	0,0	0,0
Summa	29,7	31,2	-1,5	29,3	28,5

Timrå kommun

Inga trafikförändringar är budgeterade för Timrå kommun inför 2020. Inför budget 2019 var det dubbla poster budgeterade för utökad sommartrafik linje 120 trafikområde O17/21. Timrå kommun påverkas genom 0,1 mnkr lägre budgeterade kostnader för 2020.

Kostnader för resandeincitament berör trafikområdet O17/21 Timrå/Njurunda. Resandet i området bedöms bli fortsatt högre än basåret 2015, även om det kan bli en stagnation till följd av att tidigare införda subventionerade barnkortet avvecklades hösten 2019. Budgeterade kostnader för 2019 är för låga sett till årets första prognos samt utfallet 2018 och resandeincitamentet budgeteras till 1,0 mnkr.

Inom trafikområde O17/21 Njurunda – Timrå har förstärkningstrafiken budgeterats med ökade kostnader om 0,7 mnkr. Budgeten utgår från på årets första prognos 2019 och utfallet 2018. För Timrå kommuns del ökar förstärkningskostnaderna med 0,2 mnkr för 2020.

Budgetposter (mnkr)	Budget 2020	Budget 2019	Förändring mellan åren	Årsprognos april 2019	Utfall 2018
Trafikkostnad	17,4	17,4	0,0	17,5	17,0
Index	3,5	2,7	0,8	2,6	1,9
Resandeincitament	1,0	0,5	0,5	1,5	1,0
Miljöincitament	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Förstärkningstrafik	0,8	0,6	0,2	1,0	0,8
Summa	22,7	21,2	1,5	22,6	20,7

Sundsvalls kommun

För trafikområde O16 har tidigare budgeterade kostnader om 0,6 mnkr för utökad trafik till Stöde utgått då den trafikförändringen inte varit aktuell att genomföras. I budget 2019 har det varit dubbla kostnader för en dubbeltur på linje 28 under sommaren, denna har justerats i budget 2020 vilket ger 0,1 mnkr lägre kostnader. Jämtlands andel av produktionskilometer har förändrats vilket innebär att andelen av trafikkostnader som kommunalförbundet fakturerar Jämtland har förändrats från 0,6 mnkr till 0,5 mnkr. Inför budget 2019 var det dubbla poster budgeterade för utökad sommartrafik linje 120

trafikområde O17/21. Sundsvalls kommun påverkas genom 0,1 mnkr lägre budgeterade kostnader för 2020.

För O14/15 Sundsvalls tätort budgeteras för utökad vintertrafik inklusive ett fordon med 0,7 mnkr samt en utökning av trafik till följd av avstängningen av Storbron och ändrad körväg med en nettoökning om 0,4 mnkr.

Resandeincitament berör trafikområdena Timrå-Njurunda, Sundsvall-Matfors samt Sundsvall tätort. Resandet i dessa områden bedöms bli högre än basåret 2015, vilket till stor del beror på införandet av subventionerade produkter. Budgeterade kostnader för 2019 är för låga sett till årets första prognos och utfallet 2018 där det endast är halvårseffekt av det subventionerade barnkortet. Resandeincitamentet budgeteras till 9,2 mnkr.

Den minskade budgeten för förstärkningskostnader beror främst på att det inom trafikområde Sundsvalls tätort budgeterades för förstärkningskostnader på 3,0 mnkr inför 2019 i och med införandet av det subventionerade barnkortet. Behovet av förstärkningstrafik har uteblivit och budgeten reduceras motsvarande årets första prognos. Inom trafikområde O17/21 Njurunda – Timrå har förstärkningstrafiken budgeterats med ökade kostnader om 0,7 mnkr. Budgeten utgår från på årets första prognos 2019 och utfallet 2018. För Sundsvalls kommuns del ökar förstärkningskostnaderna med 0,3 mnkr för 2020. Avskrivning fordon slutförs under 2019.

Budgetposter (mnkr)	Budget 2020	Budget 2019	Förändring mellan åren	Årsprognos april 2019	Utfall 2018
Trafikkostnad	158,9	159,4	-0,5	158,5	158,4
Index	30,5	24,4	6,1	23,6	17,5
Resandeincitament	9,2	4,8	4,4	9,2	6,3
Miljöincitament	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1
Förstärkningstrafik	1,5	3,7	-2,2	1,5	1,1
Avskrivning fordon	0,0	1,5	-1,5	0,7	1,5
Summa	200,2	193,8	7,8	193,5	184,9

Ånge kommun

Även inom trafikområde O23 Ånge landsbygd har det skett trafikförändringar för bland annat linje 196 och linje 192 jämfört med budget 2019 vilket påverkar Ånge kommuns andel av totala produktionskilometer. Andelen har minskat från 44,05 procent till 45,96 procent vilket innebär 0,3 mnkr högre kostnader.

Budgetposter (mnkr)	Budget 2020	Budget 2019	Förändring mellan åren	Årsprognos april 2019	Utfall 2018
Trafikkostnad	7,6	7,3	0,3	7,6	7,7
Index	1,4	1,1	0,3	1,3	1,0
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Miljöincitament	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1
Förstärkningstrafik	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa	9,1	8,5	0,6	9,0	8,8

Särskild persontrafik

Den särskilda persontrafiken omfattas av färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor samt övriga kommunresor som särskola och resor till och från daglig verksamhet. Den särskilda persontrafiken är ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken för personer med särskilda behov. Avtalen för de särskilda persontransporterna sträcker sig fram till och med 2021. Sundsvalls kommun och Sollefteå kommun har upphandlat sina resor själv.

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

Det som också kan komma att påverka kostnadsnivån är en åldrande befolkning med behov av särskilda persontransporter. Ytterligare orsaker är hur många färdtjänsttillstånd som beviljas samt behov och ersättningsnivå för sjukresor.

Ånge kommun och Timrå kommun har valt att lämna över ansvaret för myndighetsutövning för riks- och färdtjänst till Kollektivtrafikmyndigheten. Samordningen av färdtjänst och sjukresor görs av Din tur kundcenter. Vissa sjukreselinjer är tidtabellslagda och öppna för allmänheten.

Verksamhetens nettokostnad per medlem (mnkr)	Budget 2020	Budget 2019	Förändring mellan åren	Årsprognos april 2019	Utfall 2018
Region Västernorrland	74,8	71,4	3,4	76,3	71,6
Sundsvalls kommun	0,1	0,1	0,0	3,2	3,0
Timrå kommun	4,8	4,5	0,3	0,1	0,1
Ånge kommun	3,3	3,6	-0,2	4,6	4,4
Härnösands kommun	5,5	5,2	0,4	5,3	5,1
Kramfors kommun	11,7	10,5	1,1	11,2	10,3
Sollefteå kommun	0	0	0,0	0,0	3,4
Örnsköldsviks kommun	12,9	11,9	1,0	12,3	11,7
Summa	113,1	107,1	6,0	113,0	109,4

Administration

Intäkter och kostnader för administration utgörs av dels förvaltningen i Kramfors och dels Din Tur kundcenter i Ånge. Dessa nettokostnader finansieras enligt beslutad finansieringsmodell av Region Västernorrland. Den 2 september startade den centrala bedömningsfunktionen (CBF). Bedömning av färdstätt för sjukresor gjordes tidigare av vården men regionen har flyttat över funktionen till Din Tur kundcenter.

En stor del av administration består av drift och underhåll av olika system och räknas upp i budget mellan åren med 2,3 procent för att täcka kostnadsutvecklingen. Efter slutförd budgetdialog med Region Västernorrland uppgår ramen för administrativa nettokostnader till 57,3 mnkr.

De administrativa nettokostnaderna är 1,7 mnkr högre än budget 2019 vilket motsvarar tre procent. Budgeterade nettokostnader för personal är 2,3 mnkr högre än föregående år vilket motsvarar 7,9 procent. En orsak till den budgeterade kostnadsökningen beror på en kostnad av 1,3 mnkr som uppkommer då föregående förbundsdirektörs förordnande upphör.

I externa kostnader ingår bland annat lokallhyra, försäkringskostnader, kostnader för bevakning och larm, föreningsavgifter för Svensk Kollektivtrafik, samt konsultkostnader. Externa kostnader är 0,3 mnkr lägre än budget 2019. Förändringen beror bland annat på att konsultkostnad för upphandling av linjelagd busstrafik motsvarande 0,5 mnkr budgeteras för 2019 men inte för budget 2020. Samt högre kostnader för revisionsarvode med 0,1 mnkr jämfört med budget 2019. För projektet Koll 2020 som är medfinansierat av EU budgeteras nettokostnaden 0,3 mnkr lägre än budget 2019. Inom Marknad budgeteras lägre intäkter för reklam på buss med 0,1 mnkr. Kostnaden för Biljettmaskiner budgeteras 0,3 mnkr högre än budget 2019. Det beror bland annat på lägre budgeterade intäkter för kortämnena med 0,1 mnkr samt en omfördelning av kostnader där kostnader för underhållsavtal Fara förstärks med 0,2 mnkr. Inom IT och telefoni budgeteras 0,3 mnkr lägre kostnader än 2019. Det beror bland annat på att det budgeterades för systemutveckling för trafiksamordning med 0,3 mnkr, vilken inte finns med i budget 2020 samt reducerad budget för systemutveckling för telefoni med 0,2 mnkr.

Budget per verksamhet, mnkr	Förslag Budget 2020			Budget 2019 (netto-kostnad)	Förändring 2019 -2020	Förändring 2019 -2020 (%)	Utfall 2018 (netto-kostnad)
	Intäkt	Kostnad	Netto-kostnad				
Personal	2,8	-34,3	-31,4	-29,1	-2,3	7,9%	-28,6
CBF	0,0	-2,5	-2,5	-2,4	-0,1	2,3%	0,0
Externa kostnader	0,1	-4,8	-4,8	-5,1	0,3	-6,8%	-5,0
Biljettkontroll	0,2	-0,6	-0,5	-0,5	0,0	0,6%	-0,6
Ekonomienhet	0,0	-2,2	-2,2	-2,2	0,0	0,7%	-0,3
Hållbara resor	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	-0,6
Koll 2020	1,4	-1,7	-0,3	-0,9	0,5	-61,5%	-0,8
Förbundsdirection	0,0	-0,4	-0,4	-0,4	0,0	2,3%	0,0
Utvecklingsenhet	0,0	-0,2	-0,2	-0,2	0,0	2,3%	-0,1
Hållplatsarbete	0,0	-0,1	-0,1	-0,1	0,0	2,3%	-0,1
Marknad	0,7	-1,7	-1,0	-0,8	-0,2	20,3%	-0,4
Biljettmaskiner (drift och underhåll)	0,1	-5,8	-5,7	-5,4	-0,3	5,8%	-5,9
IT och telefon	0,0	-8,2	-8,2	-8,5	0,3	-3,8%	-8,5
Summa	5,3	-62,6	57,3	-55,6	-1,7	3,0%	-50,9

Fördelning av medlemsbidrag

För Region Västernorrland har budgeterat medlemsbidrag ökat med 16,0 mnkr. Den främsta orsaken är högre kostnader för tågtrafik. Regionens medlemsbidrag exklusive tågtrafik ökar med 3,1 procent jämfört med budget 2019.

Sundsvalls kommun har ett medlemsbidrag på 83,1 mnkr vilket är 12,0 mnkr högre än 2019.

För Timrå kommun ökar medlemsbidraget med 17,6 mnkr. Det beror främst på att kommunen tagit bort det subventionerade barn kortet.

Effekten av att Härnösands kommuns intäkter inklusive subventionerade intäkter överstiger trafik kostnaderna blir att kommunalförbundet har en skuld till kommunen på 4,8 mnkr istället för att kommunen ska betala in medlemsbidraget.

Sammanställning medlemsbidrag (mnkr)	Budget 2020	Budget 2019	Förändring mellan åren	Årsprognos april 2019	Utfall 2018
Region Västernorrland	243,1	227,2	16,0	230,5	214,0
Sundsvalls kommun	83,1	71,2	12,0	80,9	56,7
Örnsköldsviks kommun	39,9	39,2	0,7	36,8	35,8
Härnösands kommun	-4,8	0,0	-4,8	-5,9	8,4
Kramfors kommun	29,0	26,2	2,8	28,1	26,6
Timrå kommun	22,2	4,6	17,6	18,5	17,3
Sollefteå kommun	14,4	14,0	0,3	13,9	16,6
Ånge kommun	11,5	10,9	0,5	11,3	10,6
Summa medlemsbidrag	438,4	393,3	45,1	414,0	386,1

Avgifter

	2020	2019	2018
Utdebiterade timkostnader	700 kr/h	700 kr/h	700 kr/h
Tilläggsavgift vid biljettkontroll	1 200 kr	1 200 kr	1 200 kr
Administrativ avgift för återlösen av periodkort	75 kr/ärende	75 kr/ärende	-
Avgift för kortämne, Reskort	20 kr	20 kr	-
Avgift för kortämne, Enkelbiljett	5 kr	5 kr	-

Utdebiterade timkostnader

Timkostnaden som ligger till grund för debitering för arbetsuppgifter som utförs utöver kollektivtrafikmyndighetens ansvarsområde är oförändrat 700 kr per påbörjad timma.

Tilläggsavgift vid biljettkontroll

Beloppet för tilläggsavgiften som tas ut av resenär när inte en giltig resehandling kan uppvisas är oförändrat 1 200 kronor.

Administrativ avgift för återlösen av periodkort

För att återlösa eller återbetala värden som finns på Din Turs Reskort eller reskassa debiteras oförändrat en avgift på 75 kr/ärende. Denna avgift är densamma i de fyra nordliga länen.

Återlösen eller återbetalning gäller endast för registrerade kort. Att korten är registrerade innebär att förutsättningarna för utbetalning sker till behörig person ökar, att stulna eller upphittade kort inte återlöses samt att periodkort som ställts ut på rekvisition eller annan instans inte återlöses.

Avgift för kortämne Reskort

Beloppet som debiteras för att täcka framställnings- och handläggningskostnaderna för kortämnet som bär Din Turs produkter är oförändrat 20 kr per kort. I takt med att digitala produkter införs minskar behovet av kortämnena avsevärt.

Avgift för kortämne Enkelbiljett

Beloppet som debiteras för att täcka framställnings och handläggningskostnaderna för kortämnet till en Enkelbiljett är oförändrat 5 kr. Enkelbiljetter kan köpas på alla linjer i Din Tur app. Resenär som köper resa via Din Tur app står för sina egna kostnader för mobiltelefonen.



Datum

2019-09-17

Diariennr

19/00215

Budget per medlem 2020

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län

Kramfors kommun

Sammanställning nettokostnad	Resultat 2016	Budget 2017	Resultat 2017	Budget 2018	Resultat 2018	Budget 2019	Årsprognos T1 2019	Förslag Budget 2020
Landsbygdstrafik	-14 198 611	-16 783 574	-14 725 545	-15 381 160	-16 317 552	-15 655 866	-16 790 335	-17 203 965
Ränteintäkter	-1 820	0	-715	0	-91	0	0	0
Utdelning					86 656			
Intäktsbortfall					48 656			
Avskrivningar	-240 426	-240 426	-36 341	-82 748	-7 645	-38 362	-7 779	-53 670
Realtid					-26 884		-33 170	-35 000
Stationsavgifter	-958	0	-976	0	-55 325	-1 035	-33 807	-35 000
Särskild persontrafik	-10 478 723	-10 488 601	-10 134 246	-10 706 234	-10 294 766	-10 543 669	-11 208 564	-11 690 532
Medlemsbidrag	-24 920 538	-27 512 601	-24 897 823	-26 170 142	-26 566 952	-26 238 932	-28 073 656	-29 018 167

Landsbygdstrafik	Resultat 2016	Budget 2017	Resultat 2017	Budget 2018	Resultat 2018	Budget 2019	Årsprognos T1 2019	Förslag Budget 2020
Intäkter								
Biljettintäkter	2 339 571	2 285 167	2 198 069	2 308 019	1 657 987	2 282 389	1 500 000	1 735 469
Intäkter skolor	1 883 634	1 721 299	1 734 966	1 738 512	1 429 495	1 771 544	1 475 000	1 451 915
Bussgods	42 957	45 702	9 035	51 089	3 459	8 234	15 052	15 000
Resplus	185 112	169 654	181 089	169 654	172 432	172 878	202 989	200 000
S:a intäkter	4 451 273	4 221 822	4 123 160	4 267 274	3 263 373	4 235 044	3 193 040	3 402 384
Kostnader								
Trafikkostnader	-18 258 743	-19 044 682	-18 395 915	-16 484 906	-16 928 899	-16 868 700	-16 740 019	-16 902 099
Trafikkostnad								
Index		-1 500 000		-2 095 891	-2 213 629	-2 526 488	-2 803 478	-3 065 132
Miljöincitament								-130 958
Elbuss				-600 000	0	0	0	0
Förstärkning	-53 481	-217 770	-92 654	-224 015	-66 797	-124 550	-83 034	-126 410
Bankkostnad	-75 079	-67 796	-73 893	-68 474	-79 106	-76 342	-79 248	-78 074
Komplettering, anropsstyrd taxi	-262 581	-175 148	-286 243	-175 148	-292 495	-294 830	-277 596	-303 675
S:a kostnader	-18 649 884	-21 005 396	-18 848 705	-19 648 434	-19 580 925	-19 890 911	-19 983 376	-20 606 349
S:a nettokostnad landsbygd	-14 198 611	-16 783 574	-14 725 545	-15 381 160	-16 317 552	-15 655 866	-16 790 335	-17 203 965

Sollefteå kommun

Sammanställning nettokostnad	Resultat 2016	Budget 2017	Resultat 2017	Budget 2018	Resultat 2018	Budget 2019	Årsprognos T1 2019	Förslag Budget 2020
Landsbygdstrafik	-9 041 482	-11 394 669	-9 525 414	-10 381 990	-10 317 312	-11 152 376	-11 246 099	-11 738 830
Ränteintäkter	-1 733	0	-681	0	-75	0	0	
Tätortstrafik	-2 762 538	-3 218 428	-3 183 082	-3 330 972	-3 066 060	-2 859 557	-2 575 247	-2 519 811
Utdelning					71 280		0	
Intäktsbortfall					48 643		0	
Avskrivningar	-192 348	-192 348	-29 893	-66 453	-6 289	-31 555	-6 399	-44 147
Realtid					-22 114		-27 285	-27 000
Stationsavgifter	0	-62 504	0	-63 130	0	0	0	
Särskild persontrafik	-4 642 910	-4 493 239	-5 753 194	-3 250 349	-3 351 126	0	-28 499	-29 724
Medlemsbidrag	-16 641 011	-19 361 188	-18 492 264	-17 092 894	-16 643 054	-14 043 488	-13 883 529	-14 359 512

Landsbygdstrafik	Resultat 2016	Budget 2017	Resultat 2017	Budget 2018	Resultat 2018	Budget 2019	Årsprognos T1 2019	Förslag Budget 2020
Intäkter								
Biljettintäkter	1 703 568	1 623 096	1 619 050	1 639 327	1 683 832	1 639 327	1 500 000	1 534 500
Intäkter skolor	1 311 146	1 174 283	1 183 408	1 186 026	1 197 650	1 200 000	1 200 000	1 227 600
Bussgods	78 380	89 066	144 471	62 935	55 968	131 658	31 690	30 000
Resplus	161 379	147 904	157 873	147 904	171 864	150 714	176 965	170 000
S:a intäkter	3 254 473	3 034 349	3 104 802	3 036 192	3 109 313	3 121 699	2 908 655	2 962 100
Kostnader								
Trafikkostnader	-11 806 765	-14 037 102	-12 158 869	-11 587 143	-11 404 879	-12 000 196	-11 939 257	-12 098 118
Index				-1 428 180	-1 576 214	-1 806 745	-2 005 215	-2 221 930
Miljöincitament								-90 786
Förstärkning	-229 266	-144 500	-166 669	-148 739	-260 236	-153 190	-167 113	-245 935
Bankkostnad	-39 786	-35 927	-40 251	-36 286	-43 091	-41 585	-43 168	-44 161
Komplettering, anropsstyrd taxi	-220 138	-211 489	-264 427	-217 834	-138 707	-272 360	0	0
Kompletteringstrafik, linjelagd taxi					-3 500		0	0
S:a kostnader	-12 295 955	-14 429 018	-12 630 216	-13 418 182	-13 426 626	-14 274 075	-14 154 754	-14 700 930
S:a nettokostnad landsbygd	-9 041 482	-11 394 669	-9 525 414	-10 381 990	-10 317 312	-11 152 376	-11 246 099	-11 738 830

Tätortstrafik	Resultat 2016	Budget 2017	Resultat 2017	Budget 2018	Resultat 2018	Budget 2019	Årsprognos T1 2019	Förslag Budget 2020
Intäkter								
Biljettintäkter	846 458	816 474	798 241	824 639	959 406	824 639	1 250 000	1 278 750
Intäkter skolor	80 446	46 110	108 099	46 571	97 912	112 246	160 000	163 680
Summa intäkter	926 904	862 584	906 340	871 210	1 057 318	936 885	1 410 000	1 442 430
Kostnader								
Trafikkostnader	-3 649 656	-4 045 085	-4 049 171	-3 704 268	-3 535 148	-3 268 188	-3 379 801	-3 300 228
Index				-461 628	-545 140	-486 668	-562 278	-594 041
Miljöincitament								-23 811
Förstärkning					0		0	
Bankkostnad	-39 786	-35 927	-40 251	-36 286	-43 091	-41 585	-43 168	-44 161
Summa kostnader	-3 689 442	-4 081 012	-4 089 422	-4 202 182	-4 123 378	-3 796 441	-3 985 247	-3 962 241
S:a nettokostnad tätort	-2 762 538	-3 218 428	-3 183 082	-3 330 972	-3 066 060	-2 859 557	-2 575 247	-2 519 811

Örnsköldsviks kommun

	Resultat 2016	Budget 2017	Resultat 2017	Budget 2018	Resultat 2018	Budget 2019	Årsprognos T1 2019	Förslag Budget 2020
Sammanställning nettokostnad								
Landsbygdstrafik	-22 975 927	-11 808 267	-17 556 920	-19 855 907	-19 825 571	-20 172 743	-20 651 466	-20 942 207
Ränteutgifter	-5 506	0	-2 163	0	-311	0	0	
Tätortstrafik	-12 737 220	-914 707	852 446	-4 359 502	-4 016 098	-6 617 601	-3 387 794	-5 381 269
Utdelning					295 437			
Intäktsbortfall					35 690			
Avskrivningar	-842 335	-842 335	-123 897	-279 823	-26 065	-130 787	-26 522	-182 979
Realtid					-91 656		-113 088	-100 000
Stationsavgifter	-385 395	-348 006	-377 008	-358 446	-446 883	-399 629	-275 085	-399 629
Särskild persontrafik	-11 127 530	-11 081 340	-11 413 131	-11 192 154	-11 695 434	-11 874 222	-12 338 193	-12 868 735
Medlemsbidrag	-48 073 913	-24 994 655	-28 620 674	-36 045 832	-35 770 891	-39 194 982	-36 792 148	-39 874 818

	Resultat 2016	Budget 2017	Resultat 2017	Budget 2018	Resultat 2018	Budget 2019	Årsprognos T1 2019	Förslag Budget 2020
Landsbygdstrafik								
Intäkter								
Biljettintäkter	5 075 618	5 112 887	5 794 370	5 164 016	4 706 681	5 262 132	5 100 000	5 217 300
Intäkter skolor	1 844 188	0	323 967	0	236 039	300 000	240 000	245 520
Bussgods	186 384	204 789	16 715	171 000	6 399	15 233	75 978	75 000
Resplus	85 436	78 302	83 580	78 302	186 636	79 790	93 687	95 000
S:a intäkter	7 191 626	5 395 978	6 218 632	5 413 318	5 135 755	5 657 154	5 509 665	5 632 820
Subventionerat kommunkort	6 384 952	21 051 417	15 181 714	14 312 646	15 003 897	15 000 000	15 200 000	15 200 000
Summa intäkter	13 576 577	26 447 395	21 400 346	19 725 964	20 139 652	20 657 154	20 709 665	20 832 820
Kostnader								
Trafikkostnader	-35 353 994	-36 968 742	-37 620 607	-33 991 859	-34 214 784	-34 203 119	-34 159 504	-33 967 056
Index				-4 268 384	-4 377 727	-5 124 314	-5 727 281	-6 137 470
Miljöincitament								-251 958
Förstärkning	-34 272	-90 177	-183 710	-92 882	-126 610	-250 000	-166 667	-130 000
Bankkostnad	-215 886	-194 944	-198 216	-196 893	-212 199	-204 785	-212 581	-209 433
Komplettering, anropsstyrd taxi	-404 363	-577 960	-532 867	-595 299	-620 806	-613 158	-664 632	-631 552
Kompletteringstrafik, linjelagd ta	-543 989	-423 839	-421 866	-436 554	-413 097	-434 522	-430 467	-447 558
S:a kostnader	-36 552 504	-38 255 662	-38 957 266	-39 581 871	-39 965 223	-40 829 897	-41 361 132	-41 775 027
S:a nettokostnad landsbygd	-22 975 927	-11 808 267	-17 556 920	-19 855 907	-19 825 571	-20 172 743	-20 651 466	-20 942 207

	Resultat 2016	Budget 2017	Resultat 2017	Budget 2018	Resultat 2018	Budget 2019	Årsprognos T1 2019	Förslag Budget 2020
Tätortstrafik								
Intäkter								
Biljettintäkter	8 159 738	8 137 968	9 382 784	8 219 348	9 817 032	8 375 516	11 080 000	11 334 840
Intäkter skolor	1 060 806	0	303 451	0	141 166	300 000	170 000	173 910
S:a intäkter tätort	9 220 544	8 137 968	9 686 235	8 219 348	9 958 198	8 675 516	11 250 000	11 508 750
Subventionerat kommunkort	12 629 935	25 864 163	30 666 361	29 967 102	30 844 375	30 000 000	31 700 000	31 700 000
Summa intäkter	21 850 479	34 002 131	40 352 596	38 186 450	40 802 573	38 675 516	42 950 000	43 208 750
Kostnader								
Trafikkostnad	-34 371 813	-34 721 894	-38 641 560	-30 637 194	-34 214 424	-31 724 340	-34 444 820	-34 140 244
Trafikförändringar				-1 700 000	0	-2 417 253	0	0
Index				-4 181 865	-4 467 860	-5 146 739	-5 007 443	-7 380 089
Miljöincitament								0
Resandeincitament				-4 800 000	-5 299 658	-4 800 000	-5 827 337	-6 060 253
Förstärkning			-660 374	-1 030 000	-624 530	-1 000 000	-845 613	-800 000
Bankkostnad	-215 886	-194 944	-198 216	-196 893	-212 199	-204 785	-212 581	-209 433
S:a kostnader	-34 587 699	-34 916 838	-39 500 150	-42 545 952	-44 818 670	-45 293 117	-46 337 794	-48 590 019
S:a nettokostnad tätort	-12 737 220	-914 707	852 446	-4 359 502	-4 016 098	-6 617 601	-3 387 794	-5 381 269

Ånge kommun

Sammanställning nettokostnad	Resultat 2016	Budget 2017	Resultat 2017	Budget 2018	Resultat 2018	Budget 2019	Årsprognos T1 2019	Förslag Budget 2020
Landsbygdstrafik	-6 422 201	-6 892 125	-7 005 608	-7 020 686	-7 648 113	-7 359 345	-8 076 748	-8 091 717
Ränteintäkter	-767	0	-302	0	-39		0	
Utdelning					36 727			
Intäktsbortfall					2 933			
Avskrivningar	-106 968	-106 968	-15 402	-34 108	-3 240	-16 259	-3 297	-22 747
Realtid					-11 394		-14 058	-11 585
Stationsavgifter	-18 808	-16 786	-19 048	-16 954	-25 787	-20 191	-15 750	-20 191
Särskild persontrafik	-3 514 069	-3 708 651	-3 412 323	-3 469 505	-2 967 290	-3 550 181	-3 173 216	-3 309 664
Medlemsbidrag	-10 062 813	-10 724 531	-10 452 683	-10 541 253	-10 616 203	-10 945 975	-11 283 069	-11 455 903

Landsbygdstrafik	Resultat 2016	Budget 2017	Resultat 2017	Budget 2018	Resultat 2018	Budget 2019	Årsprognos T1 2019	Förslag Budget 2020
Intäkter								
Biljettintäkter	406 321	374 480	404 270	378 225	392 690	419 778	370 000	378 510
Intäkter skolor	866 085	799 572	854 206	807 568	725 220	886 974	740 000	757 020
Bussgods	26 047	31 785	7 204	47 056	2 877	6 565	11 200	10 000
Resplus	19 935	18 270	19 502	18 270	98 857	18 618	21 860	100 000
S:a intäkter	1 318 388	1 224 107	1 285 182	1 251 119	1 219 645	1 331 935	1 143 060	1 245 530
Kostnader								
Trafikkostnad	-7 666 070	-8 054 663	-8 137 962	-7 301 125	-7 735 378	-7 397 943	-7 705 173	-7 658 755
Index				-907 505	-976 910	-1 105 046	-1 292 328	-1 384 367
Miljöincitament								-59 428
Förstärkning	-55 601	-31 414	0	-32 356	-5 152	-30 837	-27 871	-32 175
Bankkostnad	-13 386	-12 087	-12 826	-12 208	-13 730	-13 251	-13 755	-14 072
Komplettering, anropsstyrd taxi	0	0	-3 513	-12 415	-6 647	-3 618	-17 439	-18 189
Komplettering, linjelagd taxi	-5 532	-18 068	-136 490	-6 196	-129 940	-140 585	-163 242	-170 261
S:a kostnader	-7 740 588	-8 116 232	-8 290 790	-8 271 804	-8 867 758	-8 691 280	-9 219 808	-9 337 247
S:a nettokostnad landsbygd	-6 422 201	-6 892 125	-7 005 608	-7 020 686	-7 648 113	-7 359 345	-8 076 748	-8 091 717

Härnösands kommun

	Resultat 2016	Budget 2017	Resultat 2017	Budget 2018	Resultat 2018	Budget 2019	Årsprognos T1 2019	Förslag Budget 2020
Sammanställning nettokostnad								
Landsbygdstrafik	-14 722 714	-15 398 167	-15 883 508	-16 232 068	-12 554 056	-11 538 793	-10 755 309	-11 622 222
Ränteintäkter	-2 009	0	-789		-111	0		
Tätortstrafik	-7 162 560	-7 969 441	-7 638 670	-8 298 360	9 759 181	16 927 688	22 499 861	22 619 770
Utdelning					105 187			
Intäktsbortfall					30 319			
Avskrivningar	-292 914	-292 914	-44 112	-99 673	-9 280	-46 565	-9 443	-65 148
Realtid					-32 633		-40 264	-33 179
Stationsavgifter	-188 553	-177 138	-180 656	-178 909	-216 512	-191 495	-131 874	-191 495
Särskild persontrafik	-4 129 234	-4 034 485	-4 889 040	-4 074 830	-5 062 974	-5 150 834	-5 311 855	-5 540 265
Miljöincitament färdtjänst					-399 563	0	-390 002	-401 702
Medlemsbidrag	-26 497 985	-27 872 145	-28 636 776	-28 883 840	-8 380 441	0	5 861 114	4 765 759

	Resultat 2016	Budget 2017	Resultat 2017	Budget 2018	Resultat 2018	Budget 2019	Årsprognos T1 2019	Förslag Budget 2020
Landsbygdstrafik								
Intäkter								
Biljettintäkter	625 407	632 553	578 704	638 879	483 020	62 087	120 000	120 000
Intäkter skolor	1 147 356	1 099 610	1 127 233	1 110 606	611 864	0	35 000	35 000
Bussgods	28 039	10 440	6 550	21 227	2 508	5 969	11 241	10 000
Resplus	11 391	30 901	11 144	10 440	3 693	10 639	12 492	10 000
S:a intäkter	1 812 194	1 773 505	1 723 631	1 781 152	1 101 085	78 694	178 733	175 000
Subvention Härnösand Ungdom					1 961 303	3 566 430	4 010 000	4 000 000
Subvention Härnösand Vuxen					1 950 729	4 099 788	3 070 000	3 000 000
Subvention Härnösand Senior					183 688		380 000	300 000
Summa intäkter	1 812 194	1 773 505	1 723 631	1 781 152	5 196 805	7 744 912	7 638 733	7 475 000
Kostnader								
Trafikkostnad	-16 059 549	-16 895 870	-17 333 094	-15 339 818	-15 407 352	-15 438 854	-15 449 992	-15 823 800
Index				-2 390 192	-2 020 870	-2 301 435	-2 574 060	-2 849 634
Miljöincitament								-98 553
Ev omförhandlat avtal (5%)						-771 943	0	0
Ev fordon + trafik (fördeln 62%)						-496 000	0	0
Förstärkning	-6 185	-139	-9 058	-120	-6 557	-2 400	-1 607	-7 500
Bankkostnad	-46 640	-42 116	-43 509	-42 537	-46 578	-44 950	-46 662	-47 735
Komplettering, anropsstyrd taxi	-108 318	-86 675	-122 135	-89 275	-169 208	-125 799	-196 182	-170 000
Kompletteringstrafik, linjelagd taxi	-314 217	-146 872	-99 344	-151 278	-100 296	-102 324	-125 538	-100 000
S:a kostnader	-16 534 909	-17 171 671	-17 607 140	-18 013 220	-17 750 861	-19 283 705	-18 394 042	-19 097 222
S:a nettokostnad landsbygd	-14 722 714	-15 398 167	-15 883 508	-16 232 068	-12 554 056	-11 538 793	-10 755 309	-11 622 222

	Resultat 2016	Budget 2017	Resultat 2017	Budget 2018	Resultat 2018	Budget 2019	Årsprognos T1 2019	Förslag Budget 2020
Tätortstrafik								
Intäkter								
Biljettintäkter	2 131 249	2 045 592	2 194 259	2 066 048	2 202 511	233 564	750 000	750 000
Intäkter skolor	551 790	487 560	599 206	492 436	321 874	0	80 000	80 000
Intäkter	2 683 039	2 533 152	2 793 465	2 558 484	2 524 385	233 564	830 000	830 000
Subventionerat kommunkort barn					4 984 367	13 399 849	10 280 000	10 200 000
Subventionerat kommunkort vux					12 390 685	15 423 012	21 050 000	21 000 000
Subventionerat kommunkort sen					952 571		1 680 000	1 600 000
Summa intäkter	2 683 039	2 533 152	2 793 465	2 558 484	20 852 007	29 056 425	33 840 000	33 630 000
Kostnad								
Trafikkostnad	-9 798 959	-10 460 477	-10 388 626	-9 621 935	-9 773 809	-9 824 031	-9 559 150	-8 818 755
Index				-1 192 372	-1 272 439	-1 464 553	-1 734 328	-1 587 376
Miljöincitament								-56 363
Ev omförhandlat avtal (5%)				0	0	-491 202	0	0
Ev fordon + trafik (fördeln 38%)				0	0	-304 000		0
Förstärkning	0	0	0	0	0	0	0	-500 000
Bankkostnad	-46 640	-42 116	-43 509	-42 537	-46 578	-44 950	-46 662	-47 735
S:a kostnader	-9 845 599	-10 502 593	-10 432 135	-10 856 844	-11 092 825	-12 128 737	-11 340 139	-11 010 230
S:a nettokostnad tätort	-7 162 560	-7 969 441	-7 638 670	-8 298 360	9 759 181	16 927 688	22 499 861	22 619 770

Timrå kommun

Sammanställning nettokostnad	Resultat 2016	Budget 2017	Resultat 2017	Budget 2018	Resultat 2018	Budget 2019	Årsprognos T1 2019	Förslag Budget 2020
Landsbygdstrafik	-12 714 721	-13 978 091	-13 612 905	-14 821 839	-13 109 874	-5 703	-13 861 356	-17 337 757
Ränteintäkter	-1 564	0	-615	0	-83	0	0	
Utdelning					78 525			
Intäktsbortfall					145 657			
Avskrivningar	-215 108	-215 108	-32 931	-71 171	-6 928	-34 762	-7 049	-48 634
Realtid					-24 362		-30 058	-24 769
Särskild persontrafik	-3 797 517	-3 678 443	-4 334 768	-4 123 162	-4 405 809	-4 509 893	-4 578 813	-4 775 702
Medlemsbidrag	-16 728 910	-17 871 642	-17 981 218	-19 016 172	-17 322 873	-4 550 358	-18 477 276	-22 186 863

	Resultat 2016	Budget 2017	Resultat 2017	Budget 2018	Resultat 2018	Budget 2019	Årsprognos T1 2019	Förslag Budget 2020
Landsbygdstrafik								
Intäkter								
Biljettintäkter	2 948 224	2 990 710	3 193 370	3 020 617	3 488 343	2 152 972	2 350 000	3 568 575
Intäkter skolor	2 584 069	2 577 173	2 477 924	2 602 945	1 811 463	0	1 150 000	1 853 127
Bussgods	6 499	7 298	7 838	0	3 020	7 143	2 657	3 000
Resplus	47 465	43 501	46 433	43 501	3 977	44 328	52 048	50 000
S:a intäkter	5 586 256	5 618 682	5 725 564	5 667 063	5 306 802	2 204 442	3 554 706	5 474 701
Subventionerat kommunkort					2 471 057	19 118 880	5 270 000	0
Summa intäkter	5 586 256	5 618 682	5 725 564	5 667 063	7 777 859	21 323 322	8 824 706	5 474 701
Kostnader								
Trafikkostnad	-17 489 349	-17 130 178	-18 178 436	-17 400 686	-17 009 688	-17 383 266	-17 530 301	-17 371 725
Index		-1 618 146		-2 162 047	-1 935 815	-2 692 374	-2 579 783	-3 454 735
Resandeincitament (O17/21)			-395 725	-35 991	-1 021 853	-558 450	-1 458 652	-996 859
Förstärkning	-596 815	-591 282	-639 211	-627 311	-769 237	-565 896	-963 496	-824 390
Bankkostnad	-111 496	-100 680	-60 324	-101 687	-64 579	-62 323	-64 696	-63 738
Komplettering, anropsstyrd taxi	-103 317	-156 486	-64 773	-161 180	-86 561	-66 716	-89 133	-101 011
S:a kostnader	-18 300 977	-19 596 772	-19 338 469	-20 488 902	-20 887 733	-21 329 025	-22 686 061	-22 812 459
S:a nettokostnad landsbygd	-12 714 721	-13 978 091	-13 612 905	-14 821 839	-13 109 874	-5 703	-13 861 356	-17 337 757

Sundsvalls kommun

Sammanställning nettokostnad	Resultat 2016	Budget 2017	Resultat 2017	Budget 2018	Resultat 2018	Budget 2019	Årsprognos T1 2019	Förslag Budget 2020
Landsbygdstrafik	-25 973 674	-30 381 623	-30 647 773	-36 819 298	-29 821 442	-35 668 265	-36 524 757	-36 152 803
Ränteutgifter	-4 137	0	-1 625	0	-685	0		
Tätortstrafik	-17 182 630	-22 158 889	-35 581 124	-42 794 700	-28 049 631	-35 166 194	-44 032 993	-46 321 299
Utdelning					649 629	0		
Intäktsbortfall					835 319	0		
Avskrivningar	-1 794 123	-1 794 124	-272 434	-598 101	-57 314	-287 585	-58 318	-402 347
Realtid					-201 541		-248 666	-204 914
Särskild persontrafik	-69 681	-57 419	-66 390	-57 993	-56 532	-59 153	-53 774	-56 086
Medlemsbidrag	-45 024 245	-54 392 055	-66 569 346	-80 270 092	-56 702 195	-71 181 196	-80 918 509	-83 137 449
Landsbygdstrafik	Resultat 2016	Budget 2017	Resultat 2017	Budget 2018	Resultat 2018	Budget 2019	Årsprognos T1 2019	Förslag Budget 2020
Intäkter								
Biljettintäkter	9 986 871	9 880 887	11 578 382	9 979 696	11 596 127	10 169 310	8 150 000	8 337 450
Intäkter skolor	5 291 901	4 829 579	5 047 308	4 877 875	4 492 273	4 970 555	4 360 000	4 682 912
Bussgods	80 112	44 371	86 355	67 132	33 053	78 696	32 549	34 456
Resplus	48 414	86 643	47 362	44 371	78 404	45 214	53 089	81 731
S:a intäkter	15 407 298	14 841 480	16 759 407	14 969 074	16 199 858	15 263 775	12 595 638	13 136 550
Skattesubvention barn					2 163 226	2 340 000	4 500 000	5 000 000
Skattesubvention senior	6 197 011	8 571 801	4 932 112	4 682 749	7 768 106	5 000 000	5 370 000	5 500 000
Summa intäkter	21 604 310	23 413 281	21 691 519	19 651 823	26 131 190	22 603 775	22 465 638	23 636 550
Kostnader								
Trafikkostnad, inkl miljöincitament	-45 116 140	-50 889 506	-49 902 817	-47 161 589	-46 124 692	-47 185 570	-46 654 506	-46 225 935
Index				-5 875 772	-5 578 987	-7 167 533	-7 224 503	-8 875 240
Miljöincitament								-94 243
Resandeincitament (O18, O17/21)				-453 015				
Resandeincitament (O18)					-856 481	-600 000	-1 051 348	-1 132 280
Resandeincitament (O17/21)					-1 002 218	-546 750	-1 430 457	-977 590
Förstärkning	-826 479	-885 936	-1 004 528	-930 233	-857 293	-716 998	-1 093 855	-971 086
Bankkostnad	-1 635 364	-1 476 724	-1 431 947	-1 491 492	-1 532 960	-1 479 400	-1 535 726	-1 512 979
Komplettering, anropsstyrd taxi		-542 738	0	-559 020	0	-575 791	0	0
S:a kostnader	-47 577 984	-53 794 904	-52 339 292	-56 471 121	-55 952 632	-58 272 041	-58 990 396	-59 789 353
S:a nettokostnad landsbygd	-25 973 674	-30 381 623	-30 647 773	-36 819 298	-29 821 442	-35 668 265	-36 524 757	-36 152 803
Tätortstrafik	Resultat 2016	Budget 2017	Resultat 2017	Budget 2018	Resultat 2018	Budget 2019	Årsprognos T1 2019	Förslag Budget 2020
Intäkter								
Biljettintäkter	44 742 228	44 293 029	46 562 235	44 735 959	42 410 487	45 585 942	37 550 000	38 413 650
Intäkter skolor	5 217 790	4 971 759	4 746 957	5 021 477	4 503 959	5 116 885	4 490 000	4 695 094
S:a intäkter tätort	49 960 018	49 264 788	51 309 192	49 757 436	46 914 446	50 702 827	42 040 000	43 108 744
Skattesubvention barn					9 448 306	17 160 000	18 860 000	19 000 000
Skattesubvention senior	49 526 501	53 919 353	36 046 221	36 184 882	47 558 760	36 200 000	32 630 000	35 000 000
Summa intäkter	99 486 519	103 184 141	87 355 413	85 942 318	103 921 512	104 062 827	93 530 000	97 108 744
Kostnad								
Trafikkostnad	-114 885 464	-123 707 171	-121 315 790	-110 832 749	-112 396 196	-112 285 860	-111 907 438	-112 696 893
Index				-13 910 486	-11 894 342	-17 225 379	-16 391 039	-21 648 366
Biljettautomat				-100 000	0	-100 000	0	0
Miljöincitament								0
Resandeincitament (O14/15)				-786 082	-4 491 134	-3 686 082	-6 698 173	-7 071 805
Förstärkning	-148 321	-159 135	-188 799	-163 909	-204 211	-3 000 000	-364 980	-500 000
Avskrivning				-1 452 300	-1 452 299	-1 452 300	-665 637	0
Bankkostnad	-1 635 364	-1 476 724	-1 431 947	-1 491 492	-1 532 960	-1 479 400	-1 535 726	-1 512 979
S:a kostnader	-116 669 149	-125 343 030	-122 936 537	-128 737 018	-131 971 142	-139 229 021	-137 562 993	-143 430 043
S:a Nettokostnad tätort	-17 182 630	-22 158 889	-35 581 124	-42 794 700	-28 049 631	-35 166 194	-44 032 993	-46 321 299

Region Västernorrland

Sammanställning nettokostnad	Resultat 2016	Budget 2017	Resultat 2017	Budget 2018	Resultat 2018	Budget 2019	Årsprognos T1 2019	Förslag Budget 2020
Landsbygdstrafik	-44 238 803	-44 629 848	-43 677 639	-50 756 703	-48 826 736	-50 693 260	-51 037 577	-51 604 204
Räntetäkter	-11 536	0	-4 573	0	-431	0	0	0
Utdelning					422 559		0	0
Intäktsbortfall					505 003		0	0
Avskrivningar	-1 291 563	-1 291 563	-177 207	-404 923	-37 280	-253 255	-37 934	-261 711
Realtid					-131 095	0	-161 748	-136 313
Stationsavgifter	-1 226 086	-1 218 848	-1 263 588	-1 262 869	-1 671 629	-1 339 403	-1 019 370	-1 339 403
Förvaltningskostnader	-31 589 368	-33 659 052	-33 659 052	-34 204 814	-33 618 834	-35 390 364	-35 926 898	-37 207 477
Din Tur Kundcenter	-15 831 167	-17 359 902	-17 359 902	-17 544 103	-17 358 983	-20 251 143	-18 108 890	-20 088 505
Särskild persontrafik	-66 066 509	-61 838 631	-67 741 994	-70 000 000	-71 594 841	-71 387 575	-76 309 711	-74 256 000
Medlemsbidrag, exkl NAB	-194 070 759	-204 887 844	-163 883 956	-174 173 412	-172 312 266	-179 315 000	-182 602 127	-184 893 614
Norrtåg AB	-33 815 727	-44 890 000	-36 583 688	-46 426 000	-41 735 416	-47 858 000	-47 858 000	-58 238 000
Medlemsbidrag, inkl NAB	-227 886 486	-249 777 844	-200 467 644	-220 599 412	-214 047 682	-227 173 000	-230 460 127	-243 131 614

Sammanställning intäkter och kostnader	Resultat 2016	Budget 2017	Resultat 2017	Budget 2018	Resultat 2018	Budget 2019	Årsprognos T1 2019	Förslag Budget 2020
Intäkter								
Biljettintäkter	20 777 743	20 901 497	22 506 391	21 110 512	20 555 194	21 511 612	18 420 000	21 511 739
Bidrag	2 994 880	3 003 500	2 990 364	3 000 000	3 495 419	3 400 000	3 200 000	3 200 000
Intäkter skolor	5 164 098	4 824 547	4 932 710	4 872 792	4 243 713	4 965 375	3 830 000	4 289 492
Bussgods	932 204	1 021 222	544 822	479 562	207 766	496 503	382 432	200 000
Resplus	2 107 424	1 931 447	2 061 632	2 031 447	2 124 864	2 070 045	2 310 949	2 100 000
Övriga intäkter	331 871	0	0	0	0	0	0	0
S:a intäkter	32 308 220	31 682 214	33 035 919	31 494 313	30 626 955	32 443 534	28 143 382	31 301 230
Subvention kommunkort Svall	2 020 687	2 413 520	2 345 037	2 150 088	2 944 507	2 600 000	3 530 000	5 000 000
Subvention kommunkort Övik					307 014		240 000	
Subvention kommunkort Hsd					2 064 570		2 700 000	
Subvention kommunkort Timrå					613 650		1 090 000	
Summa intäkter	34 328 907	34 095 734	35 380 956	33 644 401	36 556 696	35 043 534	35 703 382	36 301 230
Kostnader								
Trafikkostnad	-76 953 273	-76 757 365	-77 071 454	-72 082 602	-70 693 865	-71 437 263	-69 835 647	-69 119 272
Index				-8 322 540	-8 943 949	-10 428 801	-11 453 574	-12 987 668
Miljöincitament								-357 009
Resandeincitament (O17/21)				-25 249	-703 053	-394 800	-1 003 506	-685 807
Resandeincitament (S5)					-392 188	0	-413 412	-496 649
L 50						600 000		
L 202						500 000		
Biljettsamverkan X-trafik		-500 000	-500 000	-1 000 000	-999 999	-1 500 000	-1 500 000	-2 000 000
Avskrivningar				-1 491 360	-1 491 360	-1 491 360	-683 540	0
Köp av tjänst Navet				-294 000	-294 000	-294 000	-294 000	-294 000
Förstärkning	-936 122	-855 702	-785 936	-566 713	-1 114 348	-566 129	-805 255	-1 182 503
Bankkostnad	-678 315	-612 515	-701 205	-618 640	-750 670	-724 442	-752 024	-782 526
S:a kostnader	-78 567 710	-78 725 582	-79 058 595	-84 401 104	-85 383 432	-85 736 795	-86 740 958	-87 905 434
S:a nettokostnad landsbygd	-44 238 803	-44 629 848	-43 677 639	-50 756 703	-48 826 736	-50 693 260	-51 037 577	-51 604 204

