



PROTOKOLL

Datum
2019-10-25

Diariennr
19/00806-2

Camilla Norberg, 070-231 83 20

Protokoll för Förbundsdirectionens sammanträde 2019-10-25

Tid: 09:15 – 15:12
Datum: 2019-10-25
Plats: Lokal Furan,
Region Västernorrland

Närvarande ledamöter:
Se Tjänstgöringslistan

Närvarande tjänstemän:

Charlotta Hellhoff	Peter Edin under § 180	Michaela Björk under § 178
Camilla Norberg	Erik Hedlund under § 161, 167	Christina Viklund under § 178
Hans Fälldin under § 172, § 177, 178	- 178	Maria Thid under § 173
	Pernilla Löfstrand under § 162, 167 - 183	

Övriga närvarande:

Justerare:
Malin Svanholm (S)

Tid för justering: 2019-10-30
Plats för justering: E-legitimation

Underskrifter
Se sista sidan

Per Wahlberg (M), Ordförande Malin Svanholm (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	Anslaget uppsatt den	Anslaget nedtas den
2019-10-25	2019-10-30	2019-11-22

Förvaringsplats för protokollet

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns förvaltning

Camilla Norberg, Nämndadministratör

PROTOKOLL**Protokoll för Förbundsdirektionens sammanträde 2019-10-25****Bilagor****156. Sammanträdets Öppnande****§ 157. Upprop****Förbundsdirektionen beslutar**

att godkänna uppropet av ledamöter,

att godkänna Ingemar Jonsson (C) som adjungerad vid sammanträdet.

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

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

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

att godkänna dagordningen.

§ 160. Föregående protokoll**Förbundsdirektionen beslutar**

att lägga föregående protokoll från 20 och 27 september 2019 till handlingarna.

Bakgrund

Protokollen har varit utsända för påseende.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

PROTOKOLL

§ 161. Ordförande rapporterar

Förbundsdirektionen beslutar

att anse informationen från ordförande delgiven.

Information

Ett av de ärenden som var uppe på förberedande mötet var hur det kunde komma sig att Sollefteå kommun betalar myndigheten för Din Tur Kundcenters tjänster, men att Sundsvalls kommun inte betalar. Detta ärende har inte varit uppe för politisk beredning, bara som en informationspunkt.

Erik Hedlund, trafikchef informerar om ett personalärende vid Din Tur Kundcenter.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

§ 162. Förbundsdirektören rapporterar

Förbundsdirektionen beslutar

att anse informationen från förbundsdirektören delgiven.

Information

Förbundsdirektören har deltagit vid ett strategimöte med Region Västernorrland om möjliga samarbetsområden. Samverkansmötet i oktober blev inställt, även det i november kommer att ställas in i och med den förändring som är på gång. Den 27 november kommer det att vara ett möte gällande den nya mål- och resursplanen.

Förbundsdirektören kommer delta vid kommunchefgruppens möten.

Styrgruppen för organisationsöversynen hade ett möte den 21 oktober där förbundsdirektören fick delta.

Förbundsdirektören och ordförande har den 24 oktober deltagit på Bünsow Business Growth Forum i Sundsvall. Förbundsdirektören satt med i panelen vid forumet och pushade för att få fler att åka kollektivt genom att bland annat bygga bussfiler och bussgator.

Myndigheten har skickat ut förfrågan om kontaktpersoner för kommande medlemsdialoger till medlemmarna, alla medlemmar utom Örnsköldsvik har inkommit med svar.

I och med den kostnadsöversyn som pågår har myndigheten sett över administrativa kostnader och kommer inte ha något julbord i år.

PROTOKOLL

Översyn har gjorts av ledningsgruppen på myndigheten gällande möjliga samverkansområden där myndigheten är sårbara och skulle behöva ha hjälp av medlemmarna, de områdena är:

- Lönehantering
- Pensionshantering
- IT förvaltning
- IT strategi/utveckling
- Upphandling LOU
- Telefonväxel
- Leverantörsfakturahantering
- Kundfakturor
- Budget- och prognossystem
- System för måluppföljnad
- Utredningsuppdrag avseende ex infrastruktur, hållplatser
- GIS samarbete

Ordförande tycker direktionen fått fler mandat från styrgruppen och tycker frågan är på väg i rätt riktning. Det som ligger kvar på styrgruppen är skatteutjämningsfrågan.

Fördjupningsfrågorna har lämnats över till myndigheten.

Knapp Britta Thyr vill skicka vidare en fråga till styrgruppen: När ska styrgruppen komma med ett förslag? Ordförande tar frågan vidare till styrgruppens ordförande.

Hans Forsberg undrar om myndigheten är förberedd på den vinter som är på väg, ordförande informerar om att trafikföretagen har upprättat en plan för detta i år.

Föredragande:

Charlotta Hellhoff, förbundsdirektör.

Pernilla Löfstrand, ekonomichef.

§ 163. Hel- och delägda bolag

Förbundsdirektionen beslutar

att anse informationen om hel- och delägda bolag delgiven.

Information

Förbundsdirektionen hade ett förberedande möte innan direktionen idag gällande ägardirektiv för Bussgods. Bussgods i Norrbotten och Västerbotten har beslutat bilda ett gemensamt bolag.

Norrtåg AB har möte i december, inga nya punkter att redovisa förutom att de nya tågen är på räls och i trafik nästa år.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

PROTOKOLL**§ 164. Beslutsuppföljning****Beslutsuppföljning****Förbundsdirektionen beslutar**

att lägga beslutsuppföljningen till handlingarna.

Bakgrund

Beslutsuppföljningen har varit utsänt för påseende.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

§ 165. Delegationsbeslut**Delegationsbeslut****Förbundsdirektionen beslutar**

att lägga delegationsbesluten till handlingarna.

Bakgrund

Delegationsbesluten har varit utsänt för påseende.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

§ 166. Inkomna protokoll/skrivelser/delgivningar**Inkomna protokoll,
skrivelser och
delgivningar****Förbundsdirektionen beslutar**

att lägga inkomna protokoll, skrivelser och delgivningar till handlingarna.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

PROTOKOLL

Tertialrapport
augusti 2019

§ 167. Tertialrapport augusti 2019

Förbundsdirektionen beslutar

att fastställa Tertialrapport augusti 2019.

Bakgrund

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län har tagit fram en tertialrapport för perioden 1 januari till och med 31 augusti 2019. Rapporten består av verksamhetsuppföljning, ekonomisk analys av utfallet per augusti samt en årsprognos.

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

För att uppnå detta har förbundsdirektionen beslutat om fyra övergripande mål och 10 delmål. Genom delårsbokslut och årsredovisning följs utvecklingen kontinuerligt upp för såväl verksamhet som ekonomi. Delmålen följs upp utifrån indikatorer med målvärden samt utifrån genomförda åtgärder. Åtgärderna följs upp i Verksamhetsplan 2019. I tertialrapporten redovisas en prognos för måluppfyllelsen.

Myndighetens bedömning

Årets åtta månader visar nettokostnader om 376,5 mnkr. Vid en jämförelse med föregående år är verksamhetens nettokostnader 25,6 mnkr högre. De två huvudsakliga orsakerna är högre kostnader för avtalsenlig indexreglering för trafikavtal både vad gäller den linjelagda busstrafiken och den särskilda persontrafiken, samt lägre biljettintäkter från resenärer.

Vid en jämförelse med budget är avvikelserna 4,2 mnkr, motsvarande en procent. Budgetavvikelsen beror främst på lägre intäkter än vad som budgeterats. Budgetavvikelsen för verksamhetens intäkter uppgår till 5,1 mnkr, vilket motsvarar sex procent lägre intäkter än budget. Främsta orsaken är lägre biljettintäkter på grund av införandet av de subventionerade produkterna i fyra av länets kommuner. Det har varit vissa svårigheter att budgetera effekten på biljettintäkter med hänsyn till införandet av de kommunala biljettsubventionerna.

Årets andra halvårsprognos för 2019 visar att verksamhetens nettokostnad prognostiseras till 573,3 mnkr mot budgeterade 557,3 mnkr. Avvikelsen uppgår till 16,1 mnkr, vilket motsvarar tre procent högre nettokostnader än budget. Prognosen är 2,3 mnkr lägre än vid den första prognosen från april. Intäkternas lägre prognos beror till största del på lägre biljettintäkter än vad som budgeterats. Verksamhetens kostnader prognostiseras 11,2 mnkr högre än budget, motsvarande två procent. Det beror bland annat på att kostnaderna för resandeincitament samt sjukresor prognostiseras högre än budget. Ytterligare en orsak är att kostnaderna för avtalsenlig indexjustering prognostiseras högre än vad som budgeterats.

Administrativa kostnader prognostiseras till 59,8 mnkr och i jämförelse med budget om 61,6 är det 1,9 mnkr lägre kostnader. Prognosen är 0,9 mnkr högre än vid årets första prognos och det beror främst på kostnader som uppkommer då föregående förbundsdirektörs förordnande upphör.

PROTOKOLL

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

Bedömningen, utifrån direktionens riktlinjer om god ekonomisk hushållning, är att kommunalförbundet inte uppnår god ekonomisk hushållning 2019. Främsta orsaken är att ett av delmålen som identifierats som särskilt viktiga för bedömningen om god ekonomisk hushållning inte bedöms uppfyllas. Det gäller målet om resurseffektiv kollektivtrafik. Resandet i länet ökar med tre procent. Ambitionen i trafikförsörjningsprogrammet är en procents ökat resande i snitt per år fram till 2030. Att resandet ökar är ett viktigt mått för att uppnå god ekonomisk hushållning. Utfallet av upphandlingarna av särskild persontrafik och linjelagd persontrafik kommer att ha stor betydelse för möjligheterna att uppnå god ekonomisk hushållning för kommande avtalsperiod.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Årsprognos aug	Måluppfyllelse
Resenär	Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	Ja, målet uppfylls	Under perioden januari till och med augusti har resandet ökat med tre procent jämfört med samma period förra året. Den största resandeökningen ser vi i Härnösand.
Hållbarhet	Minskad negativ miljöpåverkan	Ja, målet uppfylls	Biomedelsandelen ligger på 98,1 procent och bedöms ligga kvar på den nivån under 2019.
Hållbarhet	Resurseffektiv kollektivtrafik	Nej, målet uppfylls inte	Vi saknar utfallet på den resvaneundersökning och linjenätsanalys som är planerad genomföras inom projekt Koll 2020, som underlag för myndighetens kommande strategiska beslut. Andelen samordnade sjukresor är lägre än samma period förra året. Taxi-index har fördubblats från två till fyra procent.

Av övriga sju delmål bedöms tre uppfyllas under 2019.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Årsprognos aug	Måluppfyllelse
Resenär	Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	Ja, målet uppfylls	Utfallet för indikatorerna ligger nära riktvärdena. Fortsatt kvalitetsarbete hos trafikbolagen för att förbättra förarnas attityd förväntas ge positiva effekter.
Hållbarhet	Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	Nej, målet uppfylls inte	En handlingsplan för att främja kollektivtrafikens bidrag till ökad social inkludering behöver utarbetas för att identifiera åtgärder som leder mot målet.
Hållbarhet	Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	Nej, målet uppfylls inte	Budget för realtidsutveckling har minskat jämfört med föregående år, vilket anger takten och tillgängliga resurser för arbetet. Väsentliga åtgärder som leder till ökad tillgänglighet på hållplatser och bytespunkter är inte genomförda.

PROTOKOLL

Tillväxt	Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk	Ja, målet uppfylls	Under årets inledning har resandet har ökat med två procent i de prioriterade stråken.
Tillväxt	Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	Nej, målet uppfylls inte	Viktiga faktorer för att nå måluppfyllnad är att en ökad biljettsamverkan kommer till, där biljettsamverkan med SJ skulle skapa ökade resealternativ.
Medarbetare	Målen är välkända för våra medarbetare	Ja, målet uppfylls	Arbetet med att göra målen väl kända för våra medarbetare fortsätter under året.
Medarbetare	Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	Nej, målet uppfylls inte	Sjuktalet har under årets inledning minskat jämfört med förgående år.

Föredragande:

Pernilla Löfstrand, ekonomichef.

Expedieras till:

Förbundets medlemmar

Förbundets revisorer

Beslutsunderlag: Missiv 2019-10-16 Tertialrapport augusti 2019

PROTOKOLL

§ 168. Teknisk uppräknings av budget 2021-2023

Tjänsteskrivelse
Teknisk
uppräknings av
budet 2021-2023

Förbundsdirektionen beslutar

att göra en teknisk uppräknings av kostnader och intäkter för åren 2021 – 2023 enligt förslaget.

Bakgrund

I juni beslutade förbundsdirektionen att godkänna förslag till aktivitetsplan för planeringsperiod 2021 – 2023. En av aktiviteterna är att förbundsdirektionen ska besluta om teknisk uppräknings av kommunalförbundets kostnader och intäkter inför budget 2021. Detta för att kunna göra ekonomiska beräkningar inför dialogen om kollektivtrafikens utveckling och förutsättningar i Västernorrland för planeringsperioden 2021-2023 den 27 november 2019.

Kostnader och biljettpriser justeras årligen efter förutbestämda indexmodeller. I nuvarande trafikavtal, både för den linjelagda busstrafiken och den särskilda persontrafiken, regleras hur index ska beräknas. Trafikavtalen utgör den största delen av myndighetens bruttokostnader. 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 årliga uppräknings av index för den linjelagda busstrafiken har varit tre procent fram till och med budget 2020. Det innebär en budgeterad indexuppräknings för 2020 på 18 procent från trafikstart 2014. Budgeteras en ökning på tre procent årligen för åren 2021, 2022 och 2023 syns en diskrepans mellan budget och prognos för kommande år.

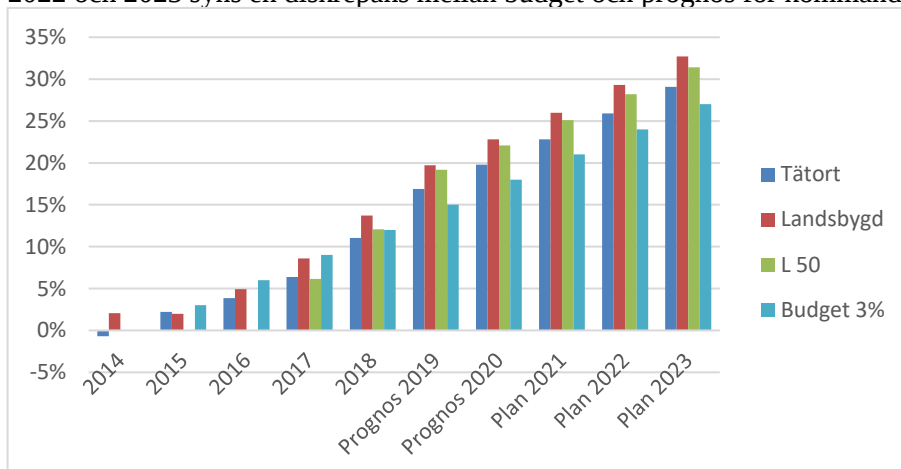


Diagram: Indexutvecklingen för respektive indexkorg från 2014-2018 samt prognos 2019-2023 samt en budgeterad uppräknings om tre procent årligen 2015-2023

Den särskilda persontrafiken regleras årligen med Taxiindex enligt avtal och för den särskilda persontrafiken har uppräknings varit cirka två procent. Även här har indexutvecklingen ökat senaste året och budgeterad uppräknings mellan 2019 och 2020 är 4,3 procent.

Personalkostnader räknas upp med 2,5 procent för att täcka en avtalsenlig individuell lönerrevision inom Kommunala företagens samorganisation. Övriga kostnader uppräknas utifrån KPI. Prognosen för 2021 baseras på förändringen mellan 2017 och 2018 vilken är 2,0 procent.

PROTOKOLL

Enligt tidigare beslut i förbundsdirektionen justeras biljettintäkterna enligt KPI. Inför 2020 kommer priserna att justeras efter en ny indexkorg. Budgeterad uppräknings för 2021 bedöms till 3,0 procent.

Myndighetens bedömning

De tidigare budgeterade nivåerna kommer troligtvis inte att vara tillräckliga inför kommande år sett till prognosen för 2019 och därför föreslås en uppräknings som kan ligga till grund för ekonomiska beräkningar i budgetarbetet enligt tabellen nedan.

Indexuppräknings (%)	2021	2022	2023
Trafikkostnader buss tätort, uppräknings från trafikstart 2014	22,8	25,9	29,1
Trafikkostnader buss landsbygd, uppräknings från trafikstart 2014	26,0	29,3	32,7
Trafikkostnader linje 50, uppräknings från trafikstart	25,1	28,2	31,4
Särskild persontrafik, uppräknings från budget 2020	5,4	5,4	5,4
Personalkostnader, uppräknings från budget 2020	2,5	2,5	2,5
Övriga kostnader, uppräknings från budget 2020	2,0	2,0	2,0
Intäkter, uppräknings från budget 2020	3,0	3,0	3,0

Föredragande:

Pernilla Löfstrand, ekonomichef.

Expedieras till:

Förbundets medlemmar
Förbundets revisorer

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2019-10-18 Teknisk uppräknings av budget 2021-2023

PROTOKOLL

§ 169. Ägardirektiv Bussgods

Förbundsdirektionen beslutar

att ge följande ägardirektiv (2) till ledamöterna i styrelsen för Bussgods i Västernorrland AB,

att genomföra en värdering av Bussgods i Västernorrland AB,

att vidta åtgärder så att en avveckling eller försäljning av Bussgods i Västernorrland AB är möjlig att genomföra senast 2020-12-31,

att en avveckling eller försäljning av Bussgods i Västernorrland AB gäller under förutsättning att alla medlemmar i Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län meddelat att de godkänner detta.

Bakgrund

Vid förbundsdirektionens sammanträde i mars 2019 beslutade direktionen

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

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

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

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

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

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

Efter direktionens sammanträde i mars har Norrbotten meddelat att de har för avsikt att avveckla Bussgods i Norrbotten AB.

Den 22 oktober har Länstrafiken i Västerbotten i ett pressmeddelande sagt att Norrbotten och Västerbotten har inlett ett samarbete där Bussgods i Norr AB tar över godstransporterna i Norrbottens län. Bussgods i Norr AB är Västerbottens aktör inom Bussgods och har sitt säte i Umeå. Den nya lösningen i Norrbotten innebär att man kommer se över nätet av busstationer och ombud för att anpassa verksamheten till marknadens behov.

PROTOKOLL

Enligt 15 kapitlet i Förbundsordningen för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län framgår att ”*Kommunalförbundet får inte avveckla eller sälja andelar/aktier i företag utan förbundsmedlemmarnas godkännande*”.

Myndighetens bedömning

Förutsättningarna för att bilda en gemensam bussgodsorganisation med Norrbotten och Västerbotten enligt intentionerna i mars 2019 föreligger inte längre i och med de besked Norrbottens företrädare framfört om att *Bussgods i Norrbotten AB* ska avvecklas.

Beskedet den 22 oktober 2019 om att Norrbotten och Västerbotten har inlett ett samarbete där *Bussgods i Norr AB* tar över godstransporterna i Norrbottens län har inte hunnit analyserats av myndigheten. De snabba förändringarna av besked om vilken organisationsstruktur våra grannlän ger, gör att det i dagsläget är inte är möjligt att ge en tydlig bedömning av läget.

Den nya situationen innebär att de ekonomiska riskerna kan vara överhängande för en fortsatt drift av *Bussgods i Västernorrland AB*. Myndigheten bedömer därför att förbundsdirektionen bör förbereda åtgärder som kan minska den ekonomiska risk som ett fortsatt ägande av *Bussgods i Västernorrland AB* innebär i sin nuvarande form.

Om en eventuell avveckling eller försäljning av Bussgods Västernorrland AB blir aktuell ska enligt förbundsordningen medlemmarnas godkännande inhämtas före ett sådant beslut i direktionen.

Förbundsdirektion bör snarast inhämta besked om medlemmarnas ställningstagande till en eventuell avveckling eller försäljning av Bussgods AB.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Expedieras till:

Styrelsen för Bussgods i Västernorrland AB
Förbundets revisorer

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2019-10-24 Ägardirektiv – Bussgods i Västernorrland AB

PROTOKOLL**§ 170. Sammanträdesplan 2020****Sammanträdesplan
2020****Förbundsdirektionen beslutar**

att godkänna förslag till sammanträdesplan 2020.

Bakgrund

Förbundsdirektionens sammanträden är förlagda utifrån myndighetens planeringsprocess. Sammanträden utgår ifrån del- och helårsrapport och budgetskrivelse för 2021.

Myndighetens bedömning

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

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Expedieras till:

Förbundets medlemmar
Förbundets revisorer

Beslutsunderlag: Missiv 2019-09-30 Sammanträdesplan 2020 för förbundsdirektionen

PROTOKOLL

§ 171. Val av stämmoombud till Samtrafiken i Sverige AB:s stämma

Förbundsdirektionen beslutar

att utse Henrik Sendelbach (KD) till stämmoombud till Samtrafiken i Sverige AB:s stämma,

att delegera till förberedande mötet den 27 november att godkänna instruktioner till stämmoombudet till Samtrafiken i Sverige AB:s stämma.

Bakgrund

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

De bolagsstämmor som Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län deltar i är:

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

Ännu är inte handlingarna till stämman som äger rum 2019-12-04 färdig och utskickad, vilket gör att det är svårt att färdigställa instruktioner till stämmoombudet. Därför är det rimligt att förbundsdirektionen delegerar beslut om instruktioner till stämmoombudet till förberedande mötet den 27 november.

Myndighetens bedömning

Myndigheten bedömer att instruktionerna kan upprättas när handlingarna till stämmorna gått ut och att beslutet kan fattas vid det förberedande mötet.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Expedieras till:

Samtrafiken i Sverige AB

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2019-09-30 Val av stämmoombud till Samtrafiken i Sverige AB:s stämma 2019

PROTOKOLL

§ 172. Inriktningsbeslut om samverkan för framtidens biljett- och betalsystem i Norrland**Förbundsdirektionen beslutar**

att ställa sig bakom visionen *Sveriges mest välkomnande kollektivtrafik* för det gemensamma arbetet att skapa rätt förutsättningar för framtidens biljett- och betalsystem i Norrland,

att uppdra till den verkställande organisationen att fortsätta arbete med att utveckla Framtidens biljett- och betalsystem tillsammans med parterna,

att samarbete ska regleras i en överenskommelse om partnersamverkan.

Bakgrund

Kollektivtrafiken i Norrland är idag ett till stora delar sammanhållet system, tack vare den gemensamma taxestrukturen Norrlandsresan. Norrlandsresan gör det möjligt för resenärer att åka buss i hela Norrland på samma biljett och med periodkort kan man också resa i Norrtågs trafik. Norrlandsresan har funnits sedan 1980-talet.

Samhällets digitalisering skapar nya möjligheter, men det innebär också att förväntningarna från resenärerna ökar på att kollektivtrafiksystemet utvecklas i takt med andra tjänster.

Under förgående mandatperiod, 2015-2018, har regelbundna presidiummöten genomförts, med representation av ordförande, vice ordförande och högste tjänsteperson, och där hanterat gemensamma utvecklingsfrågor. Ett av de viktigaste utvecklingsområdena är att utforma framtidens biljett- och betallösningar i kollektivtrafiken. Som förslag på en gemensam vision för norrlandslänen föreslås *Sveriges mest välkomnande kollektivtrafik*.

Den gemensamma ambitionen för samarbetet med ett biljett- och betalsystem är:

- Systemet ska bygga på moduler där varje aktör väljer de moduler man själv vill köpa in (exempelvis en app för mobiltelefon)
- Systemet ska bygga på den nationella biljettstandarden, BoB
- Parterna ska kunna välja den leverantör man vill av hårdvara och vi ska sträva mot standardisering av utrustning för att hålla kostnaden nere. Med hårdvara avses fysisk utrustning, exempelvis optiska läsare.
- Ambitionen är att kostnaderna för det nya systemet ska bli lägre än i dag med årliga uppräknings
- Systemet ska kunna införas parallellt med att det gamla successivt avvecklas
- Systemet ska möjliggöra gemensamma upphandlingar om parterna så önskar
- Systemet ska vara öppet för nya transportslag och nya samarbetspartners

Arbetet konkretiserades under hösten 2016 med en plan för fortsatt samarbete. Under våren 2017 gjorde ledande tjänstemän hos parterna ett studiebesök hos Skånetrafiken för att ta del av deras erfarenheter och inriktning för framtiden. Vid besöket gavs en presentation av den samverkan som Jönköping, Kronoberg, Halland, Kalmar, Blekinge, har under benämningen *Sydtaxan 2.0* och som genomförs i nära samarbete med Skånetrafiken och Västtrafik.

För att norrlandslänens arbete skulle komma vidare upphandlades extern projektledning för att leda ett projekt vars syfte var att lägga grunden för ett framtida gemensamma biljett- och betalsystem som skulle ta höjd för såväl nationell biljettsamverkan som kombinerad mobilitet. Projektets slutrapport som presenterades i december 2018 behövde dock konkretiseras. I februari 2019 genomfördes därför en workshop som resulterade i en handlingsplan för det fortsatta arbetet.

PROTOKOLL

Som ett led i omvärldsbevakningen genomfördes studiebesök hos Ruter i Oslo, den kollektivtrafik-aktör som idag kan betraktas som Nordens mest framstående inom digitalisering.

Detta dokument är framtaget som ett underlag för inriktningsbeslut hos samtliga ingående parter i Norrland.

Parter i samverkan

Framtidens biljett- och betalsystem i Norrland föreslås utvecklas i samverkan mellan Länstrafiken i Norrbotten AB, Luleå Lokaltrafik AB, Länstrafiken i Västerbotten AB, Skellefteå buss AB, Länstrafiken i Jämtland AB, Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län och Norrtåg AB (fortsättningsvis parterna).

Biljett- och betalsystem

Ett biljett- och betalsystem kan bestå av:

- Ett definierat produktutbud
- En biljettmotor (förklaring till vad detta är finns längre fram i texten)
- Definierade affärsregler för biljettsamverkan
- Förutsättningar för försäljning av olika produkter
- Uppföljning av genomförd försäljning
- Valideringsutrustning
- Utrustning för försäljning ombord och via ombud

Öppna data

Öppna trafikdata är ett EU-direktiv som kommer att realiseras 2019 i en ny trafikdataförordning. Med anledning av denna förordning kommer Samtrafiken att tillhandahålla en nationell åtkomstpunkt för trafikdata i Sverige. Berörda myndigheter och operatörer ska tillhandahålla metadata som beskriver innehållet samt möjliggör åtkomst av trafikdata så som tidtabeller, bytespunkter och hållplatser. En gemensam nationell standard för biljett- och betallösningar underlättar leveransen av öppna trafikdata enligt EU:s direktiv.

MaaS

Mobility as a service – MaaS, är en integration av olika transportsätt som kombineras i en gemensam tjänst. Tjänsten är ofta digital och behovsstyrd. En vanlig kombination är buss, tåg och hyrbil.

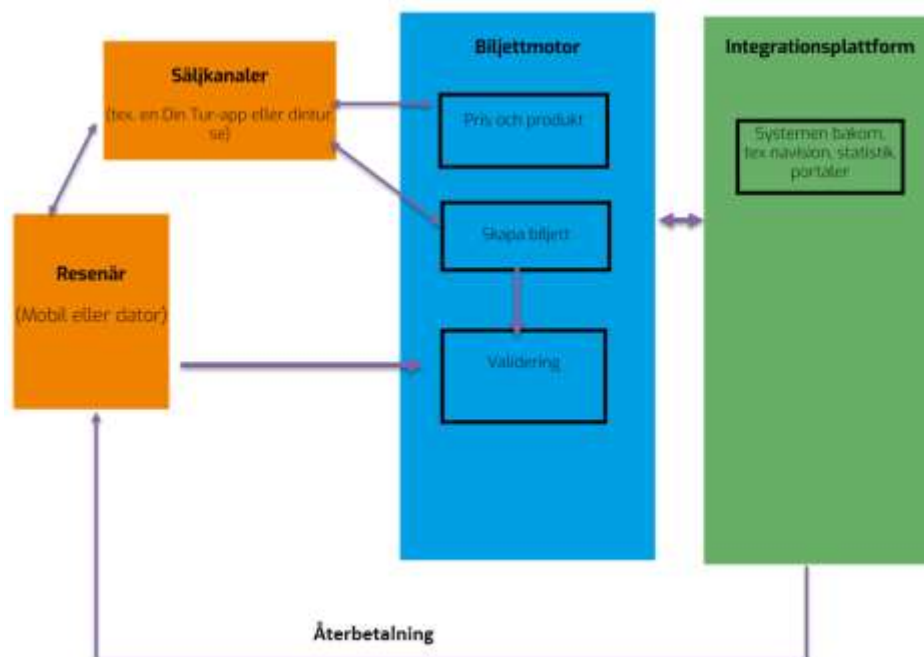
Biljettmotor

Biljettmotor är den del av ett betalsystem som bestämmer och producerar en biljett, oavsett i vilken form den levereras – i pappersform, i mobilen eller på annat sätt. Biljettmotorn består av dels en pris- och produkttjänst och dels av en tjänst som framställer själva biljetten.

Biljettmotorn används av säljkanalen för att innan köp fånga upp vilka affärsregler som finns och vilka produkter som är tillgängliga för den tänkta resan och under köpet för att få den unika identitet som biljetten har i systemet och används av valideringstjänsten för att bedöma biljettens äkthet.

PROTOKOLL

Bild 1. Biljettmotor



Idag har parterna i Norrland flera biljettmotorer. Hos FARA A/S som är huvudleverantör av dagens betal- och valideringssystem finns en och hos Infospread AB som levererar app till alla utom Skellefteå Buss finns en annan biljettmotor. Ingen av parterna äger biljettmotorena idag.

Det har varit strategiskt avgörande i projektet att vi i framtiden ska vara leverantörsberoende. För att det ska vara möjligt krävs att vi utvecklar, äger och förvaltar egen/egna biljettmotorer. Detta skulle kunna ske i samverkan med andra nationella parter.

Utveckling i samverkan

Alla parter i detta samarbete är relativt små organisationer. Genom att samarbeta kan vi dela på utvecklingskostnader, vara en bättre beställare samt genomföra större upphandlingar gemensamt och mer kostnadseffektivt.

Ett gemensamt system är en av förutsättningarna för att resenärerna ska uppleva ett sammanhållet kollektivtrafiksystem utan administrativa gränser och fortsatt biljettsamverkan. I Norrland äger länen tillsammans bolaget Norrtåg AB, som upphandlar den regionala tågtrafiken. Ett sammanhållet kollektivtrafiksystem förutsätter att den regionala tågtrafiken finns med och att resenärer på ett enkelt sätt kan växla mellan olika trafikslag.

Trender i kollektivtrafiksverige

Nedan presenteras kortfattat aktuella trender i kollektivtrafik-Sverige, som kan påverka framtida beslut om det gemensamma biljett- och betalsystemet i Norrland.

Mindre moduler

Generellt vill många systemupphandlare inte längre ha ett system som gör allt, utan delar upp sina system i mindre moduler som står för specifika funktioner, till exempel Skolkorthantering. Dessa moduler pratar sedan med varandra via standardiserade gränssnitt, som definieras i en biljettmotor. Detta gör det enklare att lägga till eller byta ut funktioner efter behov.

PROTOKOLL

Biljett- och betal som en del av trafikavtalet

I nyligen genomförda upphandlingar, exempelvis i Region Jämtland/Härjedalen har förfrågnings-underlaget omfattat även administrativa och tekniska tjänster som tidigare upphandlande enhet ansvarat för. Ett vägval för framtiden kommer vara om man ska överlåta delar av biljett- och betalsystem till trafikföretagen, men detta förutsätter standardiserade lösningar.

Capping

Tanken med capping, eller pristak, är att resenären inte ska behöva välja biljett i förväg, utan man får alltid bästa priset för sina resor. Till exempel betalar man enkelbiljetter tills man nått gränsen för ett månadskort, och reser därefter gratis resten av månaden. Detta innebär att kunden -istället för att köpa en biljett på förhand - i efterhand debiteras för den biljett som är lämpligast utifrån de resor som genomförts. *Transport For London* (TfL) använder sig av capping för att deras resenärer ska känna att de alltid får rätt pris för sin resa. I Sverige har UL med pristak i sin långsiktiga plan.

ID-baserat resande

Id-baserat resande innebär rättigheterna att resa finns registrerade i molnbaserade system. Det resenären behöver göra är att identifiera sig, till exempel med en plastbricka (ID-baserat resekort), med sitt vanliga betalkort, eller ett chip inopererat i handen. Den här förändringen medför att det kommer att bli ännu enklare för resenären att resa kollektivt och att kombinera olika typer av transporter för att ta sig från dörr till dörr. Sydlänen och Skånetrafiken har genomfört tester med ID-baserat resande.

Agilt förfarande i upphandling och utveckling

Med ett agilt tanke- och arbetssätt är det enklare att lyssna till förändringar som idag sker i en allt snabbare takt. Förändringar från både omvärlden, kunder, kravställare och konkurrenser för att kunna prioritera om och förändra sin produkt under tidens gång.

Det agila tankesättet utgår från en samling värderingar definierade i *Manifest för Agil Systemutveckling*. Namnet kommer från engelskans "agile", som betyder lättrolig. Ett agilt förfarande i upphandling och utveckling blir allt vanligare i Sverige.

Vad händer i kollektivtrafiksverige?

Nedan beskrivs kortfattat aktuell utveckling hos ett antal aktörer i branschen.

Uppsala

Kollektivtrafikförvaltningen i Uppsala län utvecklar sitt biljett- och betalsystem parallellt med att man fortfarande drifvar det gamla. Tanken är att kunna fasa ut det gamla systemet succesivt. Det nya måste inte klara allt det gamla gör från dag ett, utan man kan införa nya funktioner i egen takt. De jobbar med små leveranser och får hellre ut något enkelt snabbt och modifierar/kompletterar efter hand. Systemet är baserat på BoB-standarderna.

Sydlänen

Sydlänen försöker att förenkla för resenärer att resa, både inom respektive län, men även mellan länen och även över till Västra Götaland (Västtrafik) och Skåne/Danmark (Skånetrafiken). Detta är möjligt genom samarbetsavtalet *Sydtaxan 2.0*, som kommer att lanseras i samband med det nya biljettsystemet. Sydlänens system bygger på BoB-standarderna.

Västtrafik

Västtrafik sköter all drift, support och vidareutveckling i egen regi. 2016 lanserade man den nya appen *To-Go*, tillsammans med den nya biljettmotorn som dock inte bygger på BoB-standarderna. Under 2018 lanserades dock två projekt med inriktning på BoB-standarderna.

PROTOKOLL

Skånetrafiken

I mars 2017 lanserade Skånetrafiken sitt nya försäljnings- och biljettsystem där kunden kan köpa hela Skånetrafikens nya biljettutbud, baserat på personliga zoner. Systemet är uppbyggt av flera delar; biljettsystem, betalningssystem, ekonomisystem, minasidor med mera. Systemet är byggt för att kunna integreras med andra system, exempelvis trafiken till och från Danmark. Samarbete finns också med Blekinge- och Östgötatrafiken.

BIMS

2007 var målet att resenärerna i Mellansverige skulle kunna betala sin resa på bussar och tåg med kontaktlösa kort. Resor skulle betalas över länsgränser och kunden skulle kunna själv ladda sitt kort och sköta abonnemang via dator hemma. Detta skulle bli möjligt genom att Karlstadsbuss, Värmlandstrafik, Länstrafiken Örebro, Västmanlands Lokaltrafik, Dalatrafik, Upplands Lokaltrafik, X-Trafik i Gävleborg och Tåg i Bergslagen genomförde en gemensam upphandling av ett framtida biljett- och betalsystem. Tillsammans såg man kraften i att ha ett gemensamt system vilket skulle skapa synergieffekter och resursdelning.

Upphandlingen genomfördes därför i ett gemensamt bolag *Biljettsystem i Mellansverige* (BIMS). Upphandlingen omfattade utrustning i mer än 1 500 bussar och 50 tåg samt kringutrustning som till exempel biljettautomater, försäljningsutrustning och nära 500 000 kontaktlösa resekort. Kontraktssumman var på ca 100 miljoner kr. Det nya systemet skulle erbjuda kontaktlösa kort vilket skulle göra det enkelt och snabbt för kund och förare. Det skulle också vara möjligt att betala med bank- och kreditkort ombord. Enklare för kunden och mindre kontanter ombord, vilket var en stark önskan av säkerhetsskäl. En viktig nyhet skulle bli att kunden själv skulle kunna fylla på sitt kort hemma vid datorn och kunna beställa automatiska överföringar.

Systemet skulle tas i bruk stegvis med ett första införande hösten 2007 i Karlstad. Under 2008 skulle systemet vara i drift i hela området. Systemet infördes dock först 2012 på grund av en rad olika tekniska problem. Utmaningen har varit att se ett gemensamt affärsområde med projektet samt att styrningen har varit fördelat över flera parter. Nu undersöker man möjligheten att anpassa sig till BoB-standarden. Parterna i detta samarbete äger inte biljettmotorn, utan det gör systemleverantören.

Storstockholms Lokaltrafik (SL)

SL investerar en kvarts miljard på att utveckla ett nytt biljettsystem för att möta resenärernas förväntan på en bättre digital upplevelse. Först ut ska man som resenär kunna köpa och använda sitt betalkort eller mobila plånbok som biljett. Man ser även på sikt att införa periodbiljetter i appen. SL utvecklar även en tjänst som säkerställer att resenären inte betalar mer än den egentligen behöver och optimerar kostnaden under månaden mellan de enkel- och periodbiljetter SL erbjuder. SL satsar på att organisationen ska bli mycket snabbväxande och gå från en förvaltningsorganisation till en modern utvecklingsorganisation där "agilt", "devops" och "moln" är tydliga ledord. SL har meddelat att man på sikt tänker införa BoB.

BoB-standard (Samtrafiken)

Kollektivtrafikbranschen har genom Samtrafiken gemensamt utvecklat en nationell standard för biljett- och betallosningar, BoB-standarden. Standarden är ett gränssnitt eller språk som ger förutsättningar för att göra det enklare för resenärer att köpa biljetter. För alla i branschen skapar standarden flexibilitet i valet av systemleverantör och möjliggör säker validering av biljetter.

PROTOKOLL

Kartan nedan visar BoB-standardens implementering i Sverige.



Grön: Mitt uppe i projekt och upphandlingar

Ljusgrön: Pågående förstudier

Vit: Län som inte börjat ännu

Stora investeringar i BoB-standard genomförs och planeras att genomföras i Sverige.

Bild 2 Etablering av BoB-standard i Sverige. Källa: Samtrafiken

Nationellt biljettsystem

Regeringen har gett en särskild utredare i uppdrag att utreda vad som krävs för att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige, samt att lämna förslag till hur ett sådant biljettsystem bör utformas, byggas upp, drivas och finansieras. Utredningen skall presenteras den 30 april 2020.

Syftet med utredningen är att ge regeringen beslutsunderlag för hur ett nationellt biljettsystem som omfattar all kollektivtrafik i landet kan skapas.

Utredningens utgångspunkter ska bland annat vara:

- Samtrafikens BoB standard
- Samtrafikens infrastruktur för öppna data

Ett nationellt biljettsystem ska vara operatörsneutralt och möjliggöra för samtliga aktörer att delta på lika villkor

Utredaren ska:

- Föreslå insatser och en tidplan för införandet av ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela landet som skapar förutsättningar för konkurrens på lika villkor mellan olika aktörer
- Föreslå hur drift och förvaltning av det nationella biljettsystemet bör organiseras
- Redogöra för en hållbar och kostnadseffektiv finansieringsmodell för uppbyggnaden och driften av systemet
- Lämna nödvändiga författningsförslag
- Utredningen skall presenteras den 30 april 2020
- Frågor som ligger inom det kommunala självstyret såsom reglering av affärsregler, biljettprodukter, prissättning eller subventioneringsgrad **ingår inte** i uppdraget.
- Gränssnittet **får inte** innebära att framtida expansioner och tillägg av moduler, tex för internationella köp av biljetter, försvåras.

PROTOKOLL

Avgränsningar

Samarbetet kring framtidens biljett- och betalsystem i Norrland kommer inte omfatta:

- Produktutbud (biljetter och resenärskategorier)
- Taxor
- Taxestruktur (zon eller avstånd)
- Kommunikation, marknadsföring
- Kraven som ställs inom biljett- och betalområdet vid trafikupphandlingar, d.v.s. vad som aktuellt trafikföretag ska stå för vad gäller hård- och mjukvara.
- Realtidssystem, ekonomisystem och informationssystem

Ekonomi

Den gemensamma ambitionen är att den nya lösningen inte ska kosta mer än dagens system. I den förstudie som togs fram under 2017 presenteras följande tabell, som beskriver dåvarande kostnadsläge. Den totala årliga kostnader uppgick till nästan 50 mkr.

Tabell 1 Sammanställning nuläget 2017 – källa Förprojektstudie Gemensamt betalsystem

	BD	AC	Z	Y	Ske	LLT	Totalt
Betalsystem	Fara	Fara	Fara	Fara	Fara	Fara	
Mobilapp	Infospread	Infospread	Infospread	Infospread	Fara	Ej betal	
Antal bussar med betal-system	190	370	200	250	33	77	1120
Antal resor	3,8 M	12,8 M	6,2M	10 M	1,2 M	5,1M	39,1 M
Ungefärlig försäljning 12 mån	83,3 MKR	224 MKR	72,6 MKR	194 MKR	16 MKR	50 MKR	639,9 MKR
Kostnader för betalsystem	9,5 MKR	16,4 MKR*	7 MKR	11,5 MKR	1,3 MKR	2,7 MKR	48,5 MKR
Systemets kostnad i förhållande till intäkt i %	11,4 %	7,3%	9,6%	5,9%	8,1%	5,4%	7,5%
Quickomat	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	
Webshop	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
QR-läsare	Pilot	Umeå	Nej	Nej	Ja	Nej	

*I Västerbottens kostnader finns kostnader för betalsystem som länen enligt avtal tillhandahåller för den som enligt avtal utför Norrtågstrafiken

Under en tvåårsperiod kommer alla parter att ha utvecklingskostnader parallellt med befintligt system. Kostnaden för att utveckla en biljettmotor uppskattas inte överstiga 1 mnkr per län.

Utöver biljettmotor krävs utveckling av ett antal moduler, hur många och vilka måste avgöras av respektive part och upphandlas löpande. För varje part kommer kostnadsbilden bero på vilka moduler biljettmotorn ska kompletteras med, men också på vilket sätt parterna väljer att förvalta biljettmotorn.

I ett samarbete av denna storlek kommer det krävas samordning i form av en gemensam projektledare. Kostnaden för detta uppskattas till ca 700 tkr per år att fördela mellan parterna i enlighet med överenskommen fördelningsmodell.

PROTOKOLL

Tabell 2 Kostnadsfördelning baserat på biljettförsäljning

Part	Andel
Luleå lokaltrafik	10
Skellefteå buss	5
Jämtland/Härjedalen	20
Norrbottnen	20
Västernorrland	20
Västerbotten	25
	100

SWOT-analys

Nedan presenterar vi en SWOT-analys med utgångspunkten ett norrländskt samarbete för att etablera framtidens biljett- och betalsystem.

Styrkor	Svagheter
Delar på resurser och erfarenheter System anpassat till BoB Stärker strategiskt samarbete kring kollektivtrafikfrågor i Norrland	Samverkan kan ta längre tid Samverkan kan vara kostnadsdrivande Otydligt ansvar Ojämn fördelning av nedlagda resurser och kompetens bland parterna Lös samverkansform som beror på individer, tjänstemän och politiker hos parterna Begränsade IT-resurser
Möjligheter	Hot
Starkare mot leverantörer – bättre beställare Bättre för resenärerna Etablering av regeringsinitiativet - nationellt biljettsystem	Att vi tappar tempo i förhållande till övriga Sverige

Tabell 3 SWOT-analys

Parternas samverkan sker på frivillig basis och utan politiskt beslutade strukturer. Samverkan har tillkommit utifrån resenärernas behov av enkelhet och tillgänglighet. Om den politiska drivkraften för fortsatt samverkan avtar kommer det att påverka möjligheten för gemensamma satsningar, såsom framtidens biljett- och betalsystem.

Syftet med en nationell standard för biljett- och betalsystem är att möjliggöra resor över länsgräns. Regeringens initiativ kring nationellt biljettsystem verkar också i den riktningen. Att samverka för att dela gemensamma resurser är viktigt för parterna, men biljettsamverkan som möjliggör resor över länsgräns kommer att vara möjlig så länge parterna följer samma standard, har någorlunda gemensamma resebestämmelser och har avtalat vilka affärsregler som ska gälla mellan parterna.

En sådan omfattande samverkansprocess som beskrivs i detta dokument kan potentiell spara tid för varje part, men förankringsarbetet kan också fördröja beslut och åtgärder. Dagens samverkan är personberoende och för att säkerställa fortsatt samverkan krävs tydliga politiska beslut, vilka bör följas av ett uttalat ansvar på tjänstemannanivå.

Förankring och fortsatt arbete

Detta förslag till inriktningsbeslut har förankrats på presidietträffen i Umeå den 28 - 29 augusti 2019 och synpunkter från presidiernas politiker har inarbetats. Förslaget är nu att respektive part lyfter dokumentet i rätt instans för beslut i enlighet med föreslagna att-satser under hösten 2019.

Avgörande kommer vara att ambitionerna i detta dokument förankras både hos tjänstepersoner och politiskt hos respektive part.

Bedömningen är att de kommande aktiviteterna i denna samverkan kommer vara:

PROTOKOLL

- Arbeta fram ett avtal för det gemensamma projektet och säkerställa att det undertecknas av behörig part i respektive län
- Tillsätta en gemensam projektledare
- Utveckla en gemensam biljettmotor/biljettmotorer
- Besluta hur biljettmotorn/biljettmotorerna ska ägas och förvaltas
- Inleda arbetet med upphandling av en gemensam app-lösning (för de parter som önskar)
- Inleda arbetet med att avveckla nuvarande avtal kring biljett- och betallösningar

Preliminär tidplan

Politiska beslut hos respektive part	under hösten 2019
Utformning av undertecknande av samarbetsavtal mellan parterna	hösten 2019
Tillsätta projektledare och styrgrupp	januari 2020
Beslut om biljettmotor och dess förvaltning	januari 2020
Inleda arbetet med upphandling av gemensam app-lösning	januari 2020

Föredragande:

Hans Fälldin, administrativ chef.

Expedieras till:

Förbundets medlemmar
 Länstrafiken i Västerbotten AB
 Länstrafiken i Jämtland AB
 Länstrafiken i Norrbotten AB
 Luleå Lokaltrafik AB
 Skellefteå buss AB
 Norrtåg AB

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2019-10-02 Förslag till inriktningsbeslut om samverkan för framtidens biljett- och betalsystem i Norrland

Mötet ajourneras för lunch mellan klockan 11:45 – 12:30.

PROTOKOLL

§ 173. Inriktningsbeslut SÄKO

Förbundsdirektionen beslutar

att skrivelsen *Underlag för beslut om inriktning för upphandling av särskild persontrafik inom Västernorrlands län för tiden juni 2021 – juni 2025* med dess fördjupning rörande ekonomisk ersättningsmodell utgör grunden för fortsatt arbete med upphandlingsdokument för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns upphandling av särskild persontrafik för perioden juni 2021 - juni 2025.

Underlag för beslut om inriktning för upphandling av särskild persontrafik i Västernorrlands län för tiden juni 2021 – juni 2025

Bakgrund

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län har tagit fram underlag för fortsatt arbete med upphandlingsdokument för upphandling av särskild persontrafik för perioden juni 2021 - juni 2025. Kommunalförbundet tillskrev medlemmarna med en förfrågan om överlåtelse om upphandling i december 2018. Samtliga medlemmar utom Sundsvalls kommun har skriftligen svarat med att överlåta upphandlingen av särskild persontrafik till Kommunalförbundet. Upphandlingen omfattar därvidlag särskild persontrafik i Kramfors, Härnösand, Timrå, Sollefteå, Ånge och Örnsköldsviks kommuner samt Region Västernorrland (sjukresor).

Myndighetens bedömning

Fortsatt arbete med upphandlingsdokument förenklas genom att förbundsdirektionen ger anvisning för fortsatt inriktning varför detta delmoment inför slutliga upphandlingsdokument redovisas i december 2019. I detta inriktningsbeslut bör särskilt beaktas skrivelser rörande ekonomisk ersättningsmodell, trafikområden, begränsad trafikering för färdtjänst nattetid (nattområden) samt miljömål rörande fordonens utsläpp. För upphandlingens tydlighet är en samsyn kring nyckelfaktorer viktig.

Föredragande:

Erik Hedlund, trafikchef.

Maria Thid, verksamhetsutvecklare.

Beslutsunderlag: Missiv 2019-10-16 Inriktningsbeslut inför upphandling av särskild persontrafik i Västernorrlands län

PROTOKOLL

§ 174. Trafikavtal

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna informationen om trafikavtal och att ny återrappport redovisas vid förbundsdirektionens sammanträde den 13 december 2019.

Bakgrund

Frågan gäller förlängning av avtal eller inte. Myndigheten har förhandlingar med båda trafikföretagen. Längre rapport vid direktionsmötet 13 december 2019.

Föredragande:

Erik Hedlund, trafikchef.

PROTOKOLL

§ 175. Kostnader för beställningstrafik till Din Tur Kundcenter för Sundsvalls kommun

Förbundsdirektionen beslutar

att återremittera ärendet kostnader för beställningstrafik till Din Tur Kundcenter för Sundsvalls kommun,

att ge förbundsdirektören i uppdrag att upprätta en konsekvensanalys i fall Sundsvalls kommun skulle lämna Din Tur Kundcenter till direktionens sammanträde den 13 december 2019.

Bakgrund

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län har sedan 2018 ett avtal med Sollefteå kommun som reglerar kostnader för beställningssamtal till Din Tur Kundcenter. Sollefteå kommun valde att avstå att överlåta färdtjänstupphandling vilket generade en fördyring för sjukresor i länet då dessa inte kan samordnas med färdtjänstresor. Sollefteå kommun har i kommande upphandling inför trafikstart juni 2021 valt att överlåta färdtjänst och därmed försvinner kostnaden för beställningssamtal. Sundsvalls kommun har i upphandlingen med trafikstart juni 2015 och kommande upphandling inför trafikstart juni 2021 valt att inte överlåta färdtjänstupphandling till Kommunalförbundet. Under åren sedan 2015 har Sundsvalls kommun nyttjat Din Tur Kundcenter som beställningscentral. Kommunalförbundets samarbetsavtal mellan dess medlemmar anger i kap 9. Överlåtelser. *När medlem helt eller delvis överlåtit ansvar för den särskilda kollektivtrafiken eller transporttjänster till kommunalförbundet, ska medlemmen helt finansiera de kostnader som uppstår utöver kostnaderna för Din Tur kundcenter.*

Myndighetens bedömning

Avgift för beställningstrafiken till Kommunalförbundet för medlemmar som inte överlåter upphandling av färdtjänst är möjlig. För Sollefteå kommun finns ett avtal vilket kan vara modell för ett avtal med Sundsvalls kommun. Kostnadsmodellen för avtalet är uppbyggd för att täcka kommunalförbundets minutkostnad för svarande personal samt kringkostnader i såsom IT-system, lokaler etc. som krävs för att utföra uppdraget.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Yrkande:

Hans Forsberg (C) yrkar på återremiss för att ge förbundsdirektören i uppdrag att upprätta en konsekvensanalys i fall Sundsvalls kommun skulle lämna Din Tur Kundcenter till direktionens sammanträde den 13 december.

Ordförande ställer frågan om förbundsdirektionen ska besluta enligt Hans Forsbergs yrkande, förbundsdirektionen beslutar enligt Hans Forsbergs (C) yrkande.

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2019-10-24 Avgifter för medlemmar som inte överlåter upphandling av färdtjänst

PROTOKOLL

§ 176. Hemställan från Sundsvalls kommun om incitamentsättningarnas nyttjande

Förbundsdirektionen beslutar

att anse informationen om incitamentsättningarnas nyttjande delgiven.

Bakgrund

Myndigheten håller förhandlingar med trafikföretagen.

Föredragande:

Erik Hedlund, trafikchef.

PROTOKOLL

§ 177. Utredning kostnadsutvecklingen för drift och underhåll av biljettmaskiner

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna redovisningen kostnadsutveckling för drift och underhåll av biljettmaskiner och att lägga den till handlingarna.

Bakgrund

Förbundsdirektionen har vid två tillfällen under 2019 beslutat att uppdra till förbundsdirektören att göra utredningar av biljettmaskinsystemet ur olika perspektiv. Förbundsdirektionen beslutade vid sitt sammanträde 18 juni 2019 under ärendet

§109. Tertiärrapport april 2019

att uppdra till förbundsdirektören att utreda kostnadsutvecklingen för drift och underhåll av biljettmaskiner.

Därutöver har förbundsdirektionen tagit följande beslut vid sitt sammanträde 20 september 2019 under ärendet §144. Tekniska hjälpmedel

att uppdra till förbundsdirektören i sin tur uppdra eller upphandla en utredning av biljettmaskinerna i den regionala buss- och tågtrafiken samt dess handhavande, samt

att uppdra åt förbundsdirektören att utreda och utvärdera förbundets användning av och status på tekniska hjälpmedel (hållplatsutrop och realtidssystem) och återrapportera till förbundsdirektionen samt

att uppdra åt förbundsdirektören att återkomma med en statusuppdatering om hur arbetet fortlöper och med ett förslag om när arbetet kan slutredovisas för förbundsdirektionen vid dess sammanträde 25 oktober 2019

Myndighetens bedömning

Detta ärende är en redovisning av beslutet från 18 juni att utreda kostnadsutvecklingen för drift och underhåll av biljettmaskiner.

Av bilaga 1 framgår en sammanställning av kostnadsutvecklingen för drift och underhåll av biljettmaskiner på kon-tonivå.

Från 2019 finns redovisade intäkter i och med förbundsdirektionens beslut om att införa kortavgifter i budgetbeslutet för 2019.

Vid delärsuppföljningarna och årsredovisningen 2018 har myndigheten analyserat och gjort förändringar så att kostnader för drift och underhåll av biljettmaskiner hamnar på rätt kostnadsbärare i den ekonomiska redovisningen, därmed är utfallet nu tydligare och mer rättvisande än tidigare år.

Ersättning till biljettmaskinsystemleverantören innehåller licenskostnad, underhållskostnader samt anpassning till EU-direktiv och nationell lagstiftning. Exempel på påverkande lagstiftning är datalagstiftningen (GDPR) från våren 2018 samt skärpt lagstiftning för verifiering av betalsystem (PSD2), från hösten 2019.

Kostnaden för dataöverföring av biljettmaskinernas geografiska position (GPRS) och till digitala hållplatstavlor ökar kraftigt under perioden. Genom omförhandling av avtal bedöms kostnadsökningstakten minska från och med tertiäl 3, 2019. Beslut om produkter och tjänster som biljettmaskinerna ska hantera bidrar till en ökad datamängd som ska laddas ner i biljettmaskinen och bidrar till ökade kostnader.

3G-nätet håller på att monteras ner av nätoperatörerna, och ersätts av ny standard genom 4G och på sikt 5G. Nedmonteringen av 3G-nätet påverkar biljettmaskinernas möjlighet till god uppkoppling över hela geografiska ytan i Västernorrland, med särskilda problem i glesbygdsområden. Bytet av teknikstandard innebär ökade materielkostnader, i och med att

PROTOKOLL

behov av att utrusta biljettmaskinerna och de digitala hållplatsskyltarna med 4G-modem uppstår. Efter bytet till 4G-nätet bedömer myndigheten att många av dagens problem med nedladdning av information till biljettmaskinerna ska minska, då 4G-nätet medger betydligt högre dataöverföringshastighet än vad 3G-nätet medger.

Kostnadsökningstakten i ersättningar till biljettmaskinsystemleverantören kommer att fortsätta stiga kommande år beroende på utvecklingen av nya tjänster och nya lagkrav.

Underhållskostnaden för biljettmaskinerna är konstant över perioden.

Övriga kostnader som bland annat innehåller förbrukningsprodukter som kortämnen och kvittorullar samt kablage till biljettmaskinerna är stabilt över perioden.

Behov av förändringar av kostnadsredovisning

Kostnad för digitala biljetter i Din Tur app bör i framtiden redovisas som biljettmaskinkostnad.

Föredragande:

Hans Fälldin, administrativ chef.

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2019-10-04 Utredning – kostnadsutveckling för drift och underhåll av biljettmaskiner

PROTOKOLL

§ 178. Varumärkesplan 2020 - 2022

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna informationen om upplägget av Varumärkesplan 2020-2022,

att uppdra till förbundsdirektör att lämna förslag på Varumärkesplan 2020-2022 på direktionens sammanträde 13 december 2019.

Bakgrund

Förbundsdirektionen beslutade (§39) vid sitt sammanträde i mars 2019

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

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

att Marknadsplan 2021 inarbetas i politiskt styrdokument.

I utarbetandet av varumärkes och kommunikationsplan har det sammanfattande namnet på planen förändrats till *Varumärkesplan*, då det är en enklare formulering som är lättare att kommunicera. Varumärkesplanen har dessutom getts ett tidsperspektiv på tre år som är den överblickbara tiden som förslaget på Varumärkesplan ska ge inriktning för.

Varumärkesplanen bör omarbetas senast under 2021. Varumärkesplanen ska inarbetas i varje års budgetskrivelse och därav följande verksamhetsplan.

Det senaste året flera åtgärder vidtagits för att förbättra Din Tur varumärke. Din Tur-app har förbättrats, ny webbplats har upphandlats, nytt system för trafikstörningar (Tris) har upphandlats, grafiska profilen har uppdaterats, en ny kommunikationsbyrå har upphandlats. Din Tur har börjat synas på sociala medier via Facebook, Instagram och Youtube.

En miljökampanj har arbetats fram där tre olika filmer är framtagna, dessa har visats på sociala medier och på bio.

För att ytterligare utveckla varumärket Din Tur, genomfördes workshop våren 2019, där bland annat direktionen och förare av Din Turs bussar deltog.

En sammanfattning av vad genomförda workshops samt granskning av genomförda attitydmätningar om Din Tur är:

Nuläge:

- Folk vet vad Din Tur gör!
- Otydligt varumärke för förarna.
- Kundlöfte saknas.
- Potentiella resenärer uppfattar inte Din Tur som ett relevant alternativ.
- Negativt vinklad mediabevakning.
- Funktionsvariationer ställer krav på vår kommunikation.
- Organisationen Din Tur uppfattas byråkratisk, långsam och med för lite kundfokus.

Utmaningar:

- Skapa förståelse för och förankra varumärket
- Förändra attityden till kollektivtrafik så att den ses som ett relevant och attraktivt alternativ
- Komplicerad prissättning gör det svårt att prata om pris
- Hålla ihop och förbättra visuellt intryck av Din Tur

PROTOKOLL

Kommunikationsstrategins fyra områden: Resenär, hållbarhet, tillväxt och medarbetare.

Kundlöfte – vad ska kunden kunna förvänta sig av oss:

- Det är smart att resa med Din Tur
- Vi lyssnar till dig som kund och erbjuder ett resande som hänger med i utvecklingen, tar hänsyn till miljön och är prisvärt
- Självklart får du också en resa som är trygg, enkel och bekväm.

En kort sammanfattning av hela varumärkesplanen är:

DIALOG – vi-känsla, intern kommunikation, känsla och engagemang

BEMÖTANDE – kundlöfte, Din Tur-kunskap, kampanjer, information

PRODUKTUTVECKLING – prisvärt, användarvänligt, tillgängligt, relevant

Ordförande tycker alla i direktionen ska vara fadder till en busschaufför samt att utse månadens busschaufför.

Föredragande:

Michaela Björk, informatör.

Christina Viklund, informatör.

PROTOKOLL

§ 179. Återrapport förbundsdirektören

Förbundsdirektionen beslutar

att översyn av kostnadsfördelningsmodellen, gränsdragningsfråga administrativa kostnader, subventioner och skolkortsfrågan prioriteras och att resterande uppdrag nedprioriteras tills beslutet om myndighetens framtid är klar.

att anse återrapporten från förbundsdirektören informerad.

Bakgrund

På det förberedande mötet kom det fram att det är tre uppdrag som är mer viktiga än de andra. Dessa uppdrag är översyn av kostnadsfördelningsmodellen, gränsdragningsfråga administrativa kostnader, subventioner och skolkortsfrågan.

Återrapport:

Administrativa kostnader och intäkter – myndigheten kommer få konsultstöd från KPMG i detta.

Förslag på ny budgetprocess – Mål- och resursplan med första seminarium den 27 november 2019.

Ekonomisk redovisning – myndigheten behöver titta på om det behövs två delårsrapporter. Förstärkt månadsrapportering skulle bli lika mycket arbete för myndigheten som två delårsrapporter. Om myndigheten skulle få systemstöd skulle det bli lättare och då kan månadsbokslut bli verklighet.

Samverkan och samråd med förbundets medlemmar - de planerade samverkansmötena är inställda och nytt sätt att samverka är seminariet Mål- och resursplan den 27 november 2019. Efter det får förbundsdirektionen besluta hur mötesformen och framtiden ska se ut.

Se över organisationen i Kramfors och Ånge - pågår just nu. Inget att rapportera ännu.

Under förbundsdirektören rapporterar informerades det om möjliga stöd myndigheten kan behöva från medlemmarna.

Delegationsordningen - om delegationsordningen ska ändras får förbundsdirektionen ge förbundsdirektören i uppdrag att arbeta fram ett nytt förslag med de ändringar förbundsdirektionen begär.

Föredragande:

Charlotta Hellhoff, förbundsdirektör.

PROTOKOLL

§ 180. Seminarium Mål- och resursplan 27 november 2019

Förbundsdirektionen beslutar

att anse informationen om seminariet mål- och resursplan delgiven.

Bakgrund

Mål- och resursplanen är ett steg mot det nya arbetssättet efter långtidsplanen. Seminarium den 27 november, det är viktigt att förbundsdirektionen förankrar detta hos sin respektive medlem så att blandade kompetenser från både tjänstemän och politiker kommer delta. Program och underlag kommer skickas ut senast två veckor innan seminariet.

Föredragande:

Peter Edin, utvecklingschef.

PROTOKOLL

§ 181. Arbetsgrupper kostnadsfördelning och administrativa kostnader samt framtidens kollektivtrafik

Förbundsdirektionen beslutar

att bordlägga uppdraget arbetsgrupper kostnadsfördelning och administrativa kostnader samt framtidens kollektivtrafik till förbundsdirektionens sammanträde den 13 december 2019.

Bakgrund

Ordförande fick i uppdrag vid direktionens sammanträde den 20 september 2019 att ta fram arbetsgrupper för kostnadsfördelning, administrativa kostnader samt framtidens kollektivtrafik.

Förbundsdirektionen beslutar bordlägga frågan till förbundsdirektionens nästa sammanträde.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande

PROTOKOLL

§ 182. Övriga frågor

Förbundsdirektionen beslutar

att inga övriga frågor fanns anmälda.

Bakgrund

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

§ 183. Sammanträdet avslutas

BESLUTSUPPFÖLJNING



Datum
2019-10-03

Diariennr

Camilla Norberg, 070-231 83 20

Beslutsuppföljning

Ärende	Beslut	Möte	Ansvarig	Status	Tidsplan
Politik					
Direktion					
Revision					
Styrdokument					
Värdegrund, policies och styrdokument	<u>att</u> uppdra åt förbundsdirektören att inleda ett arbete som syftar mot att harmonisera kommunalförbundets värdegrund, befintliga policies och styrdokument med Region Västernorrlands, samt	§ 145 2019-09-20	Charlotta Hellhoff	Förbundsdirektören ska presentera ett sammanhållet förslag för förbundsdirektionen på sammanträdet 13 december.	

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

BESLUTSUPPFÖLJNING

	<u>att</u> förbundsdirektören presenterar ett sammanhållet förslag för förbundsdirektionen på sammanträdet 13 december.				
Administration					
Organisation och kompetensförsörjning	<u>att</u> uppdra åt förbundsdirektören att se över förvaltningens organisation i Kramfors och Ånge (primärt i syfte att optimera och effektivisera), <u>att</u> uppdra åt förbundsdirektören att inventera förvaltningens kompetensbehov på kort och lång sikt, <u>att</u> uppdra åt förbundsdirektören att beskriva hur kompetensgapet kan fyllas (exempelvis genom kompetensutveckling, rekrytering, tjänsteköp av medlemmar eller externa aktörer), <u>att</u> uppdra åt förbundsdirektören att kvalitetssäkra eller revidera kommunalförbundets delegationsordning, samt <u>att</u> uppdra åt förbundsdirektören att löpande informera förbundsdirektionen om hur arbetet fortskrider.	§ 143 2019-09-20	Charlotta Hellhoff	Löpande information till förbundsdirektionen om hur arbetet fortskrider	

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

BESLUTSUPPFÖLJNING

Tekniska hjälpmedel	att uppdra åt förbundsdirektören att i sin tur uppdra eller upphandla en utredning av biljettmaskinerna i den regionala buss- och tågtrafiken samt dess handhavande, att uppdra åt förbundsdirektören att utreda och utvärdera förbundets användning av och status på tekniska hjälpmedel (hållplatsutrop och realtidssystem) och återrapportera till förbundsdirektionen, samt att uppdra åt förbundsdirektören att återkomma med en statusuppdatering om hur arbetet fortlöper och med ett förslag om när arbetet kan slutredovisas för förbundsdirektionen vid dess (direktionens) sammanträde 25 oktober 2019.	§ 144 2019-09-20	Charlotta Hellhoff	Statusuppdatering om hur arbetet fortlöper och med ett förslag om när arbetet kan slutredovisas för förbundsdirektionen vid sammanträdet 25 oktober 2019.	
Marknad					
Marknadsplan 2020	att fastställa marknadsplan 2020, att ge myndigheten i uppdrag att ta fram en varumärkes- och kommunikationsplan 2019-2021 som ligger till grund för utarbetande av Din Turs marknadsplan,	§ 39 2019-03-22	Hans Fäldin		

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

BESLUTSUPPFÖLJNING

	<u>att</u> ge förbundsdirektören i uppdrag att återkomma med reviderade versioner av marknadsplan 2019 och 2020 till direktionen för beslut samt				
	<u>att</u> Marknadsplan 2021 inarbetas i politiskt styrdokument.				
Internkontroll					
Internkontroll 2019	<u>att</u> utföra internkontroll på kommunalförbundets riktlinjer och instruktioner kring inköpsrutiner vid direktupphandling under gränsvärdet 586 907 kr (LOU 2018), <u>att</u> utföra internkontroll på kommunalförbundets intäktsflöden för att säkerställa att rätt intäkter når oss via de betalningsvägar som tillhandahålls resenärer, <u>att</u> uppdra till förbundsdirektören att återredovisa resultatet av internkontrollpunkterna till förbundsdirektionens första sammanträde 2020.	§ 126 2018-12-13	Camilla Fahlander	Återredovisning av internkontroll för 2019 till förbundsdirektionens första sammanträde 2020.	

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

BESLUTSUPPFÖLJNING

Ekonomi					
Ekonomi, budget och kostnadsfördelning	<u>att</u> uppdra åt förbundsdirektören att ta fram ett förslag till en definition om vad som är administrativa kostnader och intäkter, vad som inte är administrativa kostnader och intäkter samt hur förbundets kostnader och intäkter kan fördelas mellan medlemmarna på ett transparent och förutsägbart sätt,	§ 141 2019-09-20	Charlotta Hellhoff	Förslag och återredovisning vid förbundsdirektionens sammanträden 25 oktober och 13 december 2019	
	<u>att</u> uppdra åt förbundsdirektören att ta fram ett förslag till en ny årlig budgetprocess. Syftet är att förenkla densamma.				
	<u>att</u> uppdra åt förbundsdirektören att ta fram ett förslag till en ekonomisk redovisning (om systemet med två delårsrapporter behövs eller bör förändras),				
	<u>att</u> arbetet sker i nära samverkan och i samråd med förbundets medlemmar,				
	<u>att</u> förbundsdirektören rapporterar om arbetets framdrift för förbundsdirektionen på sammanträdet 25 oktober, samt				
	<u>att</u> förbundsdirektören presenterar förslag till kostnadsfördelning, budgetprocess och ekonomisk rapportering för förbundsdirektionen på sammanträdet 13 december.				

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

BESLUTSUPPFÖLJNING

Tertialrapporter	<u>att</u> fastställa Tertialrapport april 2019 samt, <u>att</u> uppdra till förbundsdirektören att utreda kostnadsutvecklingen för drift och underhåll av biljettmaskiner.	§ 109 2019-06-18	Camilla Fahlander	Återrapport om kostnadsutvecklingen på förbundsdirektionens sammanträde i oktober 2019	
Trafik					
Framtidens kollektivtrafik	<u>att</u> uppdra åt förbundsdirektören att planera för ett genomförande av en <i>Kick-Off</i> på temat Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland under april eller maj 2020, <u>att</u> uppdra åt förbundsdirektören att skicka ut en <i>save-the-date</i> till intressenter under hösten, <u>att</u> planeringsuppdraget sker i nära samverkan med medlemmarna, samt <u>att</u> förbundsdirektören återrapporterar löpande till förbundsdirektion om planeringsarbetets framdrift.	§ 142 2019-09-20	Charlotta Hellhoff	Återrapportering löpande till förbundsdirektionen fram till Kick-offens genomförande.	

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

BESLUTSUPPFÖLJNING

Hemställan från Sundsvalls kommun om dialog med berörd operatör om incitamentsersättningarnas nyttjande	<u>att</u> uppdra till förbundsdirektören att handlägga Sundsvalls kommuns hemställan och initiera en dialog med berörd operatör om incitamentsersättningarnas nyttjande, <u>att</u> arbetet med att ta fram möjliga lösningar för alternativt nyttjande av incitamentsersättningen för trafiken i Sundsvall sker i dialog med tjänstemän från Sundsvalls kommun, <u>att</u> myndigheten som avtalsbärare för trafiken i Sundsvall ansvarar för eventuell förhandling med operatören och eventuella justeringar av trafikavtalet rörande incitamentsersättning samt <u>att</u> uppdraget om att initiera en dialog med berörd operatör om incitamentsersättningarnas nyttjande i Sundsvalls kommun återspeglaras till förbundsdirektionens sammanträde i oktober.	§ 112 2019-06-18	Camilla Fahlander	Återrapport på förbundsdirektionens sammanträde i oktober 2019	
Biljettsamverkan					
Trafikförändringar					

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

BESLUTSUPPFÖLJNING

Avtalsuppföljning					
Upphandling					
Trafikpliktsbeslut Linje 40	att besluta om allmän trafikplikt mellan Östersund-Hammarstrand-Sollefteå-Örnsköldsvik, att trafikutbudet ska omfatta omkring 560 000 produktionskilometer, att trafiken ska bedrivas med buss på hela sträckan, att eventuella godstransporter sker i bussarnas underrum och utan påverkan på avtalad produktion och tidtabell, att förbundsdirektören får i uppdrag att genomföra upphandlingen och teckna avtal, samt att beslutet om allmän trafikplikt ska möjliggöra att vid behov löpande kunna göra anpassningar i utbudet med omkring 30 procent (+-).	§ 135 2019-09-20	Erik Hedlund		

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

BESLUTSUPPFÖLJNING

	att ge myndighetschefen i uppdrag att påbörja förberedelserna inför upphandling av särskild persontrafik och linjelagd trafik, att ge myndighetschefen i uppdrag att återskärpa arbetsläget under hösten 2018. att ge förbundsdirektionen i uppdrag att organisera en upphandlingsorganisation med en politisk referensgrupp för detta.	§ 64. 2018-06-13		Återskärpning genomfördes 13 december 2018 § 116. Kvar att göra: att förbundsdirektionen ska organisera en upphandlingsorganisation med en politisk referensgrupp.	
Utvecklingsprojekt					
Arbetsgrupp subventioner och skolkort	att fastställa arbetsgruppen för subventioner och skolkort med ledamöterna Malin Svanholm (S) ordförande, Hans Forsberg (C), Henrik Sendelbach (KD), Mikael Malmén (S), Knapp Britta Thyr (MP), att ordförande får i uppdrag att lämna förslag på arbetsgrupper för kostnadsfördelning och administrativa kostnader samt framtidens kollektivtrafik till sammanträdet den 27 september 2019.	§ 146 2019-09-20	Per Wahlberg	Ordförande får i uppdrag att lämna förslag på arbetsgrupper för kostnadsfördelning och administrativa kostnader samt framtidens kollektivtrafik till sammanträdet den 27 september 2019. Detta får beslutas vid sammanträdet 25 oktober.	

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

BESLUTSUPPFÖLJNING

Politisk dialog angående kommunala subventioner	att ordförande får i uppdrag att bilda en arbetsgrupp på fyra ledamöter ur direktionen som jobbar framåt med framtidens subventioner.	§ 105 2019-06-18	Per Wahlberg	Denna punkt tas bort till nästa sammanträde, då arbetsgruppen fastställdes vid sammanträdet 2019-09-20	
Framtidens produkter och system	att myndighetschefen uppdras att utreda och lämna förslag på ett framtida biljett- och betalsystem och produktutbud som ska ersätta nuvarande, att uppdraget om möjligt sker i samverkan med andra kollektivtrafikmyndigheter, att myndighetschefen återredovisar en lägesrapport av ärendet på direktionens sammanträde i september 2018.	§ 17 2018-03-28	Camilla Fahlander	Återredovisning lägesrapport genomfördes på förbundsdirektionens sammanträde 13 december 2018	
Strategi					
Långtidsplan 2020 - 2022					
Ny Långtidsplan	att godkänna återrapport och förslag till aktivitetsplan för planeringsperiod 2021-2023.	§ 115 2019-06-18	Peter Edin		
Ny Långtidsplan	att år två i långtidsplanen utgör grund för budget 2021, att arbetet med en ersättning för långtidsplanen fortsätter, nu med myndighetens tjänstemän som stöd. Arbetsgruppen förordar ett dokument och arbetsmodell, Mål- och Resursplan. I en	§ 114 2019-06-18	Per Wahlberg		

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

BESLUTSUPPFÖLJNING

	sådan plan blir det tydligt hur prioriteringar, mål och resurser politiskt har hanterats och beslutats, att ledningen för myndigheten får i uppdrag att påbörja arbetet med det nya styrdokumentet som en ersättning till Långtidsplan. I arbetet ska tjänstemän från övriga medlemmar involveras, att direktionen inleder förberedande arbete inför revidering av förbundsordning i de delar som omfattar skrivningarna om Långtidsplan, att upphäva tidigare fattat beslut § 84 2019-05-10 att direktionen beslutar att inte inleda arbetet med en ny långtidsplan, att upphäva tidigare fattat beslut § 84 2019-05-10 att arbetet med en ersättning för långtidsplanen tas fram. Arbetsgruppen förordar ett dokument och arbetsmodell, Mål och Resursplan. I en sådan plan blir det tydligt hur prioriteringar, mål och resurser politiskt har hanterats och beslutats. Ledningen för myndigheten får i uppdrag att påbörja arbetet med det nya styrdokumentet. I arbetet ska tjänstemän från övriga medlemmar involveras,				
--	--	--	--	--	--

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

BESLUTSUPPFÖLJNING

Långtidsplan 2020 - 2022	att fastställa Långtidsplan 2020-2022 som grund för budgetdialoger, att föreslagna åtgärder i Långtidsplan 2020-2022 realiseras under förutsättning att kommunalförbundets medlemmar tillskjuter erforderliga medel, att resultatet av budgetdialogerna återredovisas till förbundsdirektionen i juni 2019, att se över Långtidsplan som styrande dokument, att inrätta en arbetsgrupp som gör översynen av den långsiktiga planeringsprocessen för att realisera målen i Trafikförsörjningsprogrammet, att utse Per Wahlberg (M), Malin Svanholm (S), Hans Forsberg (C) och Jan Filipsson (S) med Per Wahlberg som sammankallande till styrgrupp för översynen samt att återskärta arbetsläget för översynen till förbundsdirektionens sammanträde 18 juni.	§ 38 2019-03-22	Peter Edin	Återrapport arbetsläget vid förbundsdirektionens sammanträde 18 juni 2019.	
Taxor					

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

BESLUTSUPPFÖLJNING

Subventionerade produkter					
Förändrat pris skolkort	<u>att</u> anse informationen delgiven, samt <u>att</u> ärendet förändrat pris skolkort tas upp för beslut i förbundsdirektionen den 25 oktober 2019.	§ 132 2019-09-20	Charlotta Hellhoff		
Taxor					
Justerat index för Norrlandsresans taxa	<u>att</u> besluta om justerat index för Norrlandsresans taxa enligt föreslagen indexkorg, <u>att</u> besluta om justerat index för Din Turs taxa för egna produkter enligt föreslagen indexkorg, <u>att</u> föreslagna förändringar gäller ifrån januari 2020, <u>att</u> justering ska ske årligen utifrån föreslagen indexkorg med september 2018 som basmånad, <u>att</u> om den totala indexkorgen får en negativ utveckling ska justering av resenärstaxan nedåt inte göras samt <u>att</u> beslutet om justering för Norrlandsresans taxa sker under	§ 125 2018-12-13	Camilla Fahlander		

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

BESLUTSUPPFÖLJNING

	förutsättning att kollektivtrafikmyndigheterna i Norrbotten, Västerbotten och Jämtland fattar likalydande beslut.				
Regionalt trafikförsörjningsprogram					
Bolag					
Bussgods i Västernorrland AB					
Norrtåg AB	att uppdra till förbundsdirektören att reglera Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns fordran med 50 % till 10,7 mnkr på Norrtåg AB, att ge förbundsdirektören i uppdrag att föra en dialog med Norrtåg AB om en tidsplan för när resterande fordran regleras, rapport till förbundsdirektionens sammanträde 25 oktober 2019.	§ 134 2019-09-20	Charlotta Hellhoff	Rapport till förbundsdirektionens sammanträde 25 oktober 2019	

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

BESLUTSUPPFÖLJNING

Västernorrlands läns Trafik AB					
AB Transitio	att teckna avtal om övertagande av ansvar för spårfordon, ingå hyresavtal med AB Transitio samt överta borgensåtagande för Regina fordon nr 9051 motsvarande 50 miljoner kronor; samt att regionfullmäktiges beslut (den 25-26 april 2018, § 77), om att godkänna ett utökat borgensengagemang med ytterligare maximalt 100 miljoner kronor för anskaffande av maximalt sex tågset av typen X52 Regina från AB Transitio för Norrtåg AB:s räkning, därmed är in-tecknat	§ 137 2019-09-20	Charlotta Hellhoff		
Sobona					
Svensk Kollektivtrafik	att föreslå Svensk Kollektivtrafiks styrelsepresidium nominera Per Wahlberg, Knapp Britta Thyr och Paul Höglund som ledamöter i Svensk Kollektivtrafiks järnvägs-politiska strategigrupp.	§ 117 2019-06-18	Camilla Norberg		
Övrigt	att ordförande får i uppdrag att svara på skrivelse till-ställt direktionen gällande turtäthet i Nedansjö.	§ 118 2019-06-18	Per Wahlberg		

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

BESLUTSUPPFÖLJNING

--	--	--	--	--	--

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se

DELEGATIONSBSLUT



Camilla Norberg
070-231 83 20

Datum
2019-10-03

Diariennr
19/00348

Datum	Beslutande	Rubrik	Beslut	Beslut enligt delegationsordningspunkt *	Kommentar	Diarienummer
2019-10-02	Förbundsdirektören	Remissvar Regional utvecklingsstrategi		5		19/00367-4
2019-10-01	Förbundsdirektören	Överklagande till Högsta förvaltningsdomstolen		1		18/00154-18
2019-09-23	Förbundsdirektören	Uppdrag överklagande	Roger Hagman ges uppdraget att företräda myndigheten i överklagande av SÄKO i Sollefteå i Högsta Förvaltningsdomstolen.	1		18/00154-17

Delegationsordning beslutad 2019-03-22	* Beslut enligt delegationsordningspunkt	Återredovisas ej
Myndighetsutövning		
Befullmäktigande av ombud att föra kommunalförbundets talan inför domstol och andra myndigheter	1	
Avvisning av för sent inkommet överklagande. 24§ förvaltningslag (1986:223)	2	
Besluta i ärenden om utlämnande av allmän handling. Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)	3	X
Omprövning av beslut. Förvaltningslag (1986:223)	4	
Yttrande över remisser	5	
Övriga yttranden	6	
Gallring av handlingar	7	X
Myndighetsbeslut om färdtjänst och riksfärdtjänst	8	
Beslut om trafikändringar, inom ramen för Trafikförsörjningsprogrammet, till en nettokostnad på 5 basbelopp/år under förutsättning att berörda medlemmar godkänt finansiering	9	
Ekonomiärenden		
Omprioriteringar inom fastställd ram under budgetåret	10	
Ingående av leasingavtal inom budget	11	X
Avyttra gamla eller utrangerade inventarier eller andra kommunalförbundet tillhörande föremål - högst 2 prisbasbelopp	12	X

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
222000-2923

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

DELEGATIONSBESLUT

- mer än 2 prisbasbelopp		
Beslutsattestering	13	X
Attesterings av löner och ersättningar till förtroendevalda	14	X
Upphandling och inköp		
Tecknande av ramavtal	15	X
Antagande av anbud avseende upphandling av varor och tjänster inom beslutad budget	16	X
Utbildning, tjänsteresor, konferenser mm.		
Förtroendevaldas deltagande i kurs, konferens eller utlandsresa	17	
Investeringar		
Beslut om ianspråktagande av medel för investeringar inom fastställd plan och budget	18	X
Representation		
Representation och externa uppvaktningar	19	X
- högst 20 000 kronor per tillfälle		
- högst 6 000 kronor per tillfälle		
H/R		
Anställning av chefer inom myndigheten, förutom förbundsdirektören	20	
Personalärenden		
Inrätta/dra in befattningar	21	
Återbesättande av ledig befattning	22	X
Omplacera	23	X
Tillsvidareanställning inkl. lönesättning samt förkortning av uppsägningstid		
Annan personal än förbundsdirektör inom ramen för budget	24	
Vikarier	25	
Uppsägning/avsked/disciplinpåföljd		
Disciplinpåföljd för övriga medarbetare än förbundsdirektören	26	
Tjänstledighet, semester, kompensationsledighet		
Tjänstledighet förbundsdirektör	27	
Semester förbundsdirektör	28	X
Tjänstledighet och semester	29	X
Beviljande föräldraledighet	30	X
Pensioner och andra ersättningar (alla personalkategorier)		
Beslut om särskild avtalspension förbundsdirektör	31	
Beslut om särskild avtalspension övrig personal	32	
Kollektivavtal		
Förhandla enligt gällande lagstiftning om förhandlingsrätt samt att med bindande verkan träffa kollektivavtal	33	X
Arbetsmiljö		
Organisera och fatta beslut rörande arbetsmiljöarbetet	34	X

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktorigatan 16

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

Org. nr:
222000-2923

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

Delegationsbeslut färdtjänst Timrå och Ånge

Typ av ärende	Inkommen	Avslutad	Avsändare/Sökande	Handläggare	Beslut	Diarienummer	Notering
Färdtjänsthandläggning Timrå			Förvaras hos färdtjänsthandläggaren				
FT+LU	2019-08-28	2019-09-09	"	JE	Bifall	T 19-234	
Ledsagare	2019-08-28	2019-09-09	"	JE	Avslag	T 19-234	
FT annan kommun	2019-08-28	2019-08-28	"	JE	Bifall		4 biljetter i stockholm
Förl FT	2019-08-29	2019-09-10	"	JE	Bifall	T 19-236	
FT+LU	2019-08-29	2019-09-10	"	JE	Bifall	T 19-237	
Förl FT	2019-09-02	2019-09-02	"	JE	Bifall	T 19-238	
FT	2019-09-02	2019-09-27	"	JE	Bifall	T 19-239	
FT	2019-09-02	2019-09-25	"	JE	Bifall	T 19-240	
Förl FT	2019-09-02	2019-09-25	"	TN	Avslag	T 19-241	Synpunkter utskick
Ändring av bef. Tillstånd	2019-09-02	2019-09-10	"	JE	Bifall	T 19-242	
Förl FT	2019-09-03	2019-09-03	"	JE	Bifall	T 19-243	
Förl FT	2019-09-03	2019-09-03	"	JE	Bifall	T 19-244	
FT annan kommun	2019-09-03	2019-09-03	"	JE	Bifall		2 biljetter i Umeå
FT	2019-09-03	2019-09-04	"	TN	Bifall	T 19-245	
FT,registerutd+försäkringsk	2019-09-03	2019-09-11	"	JE	Bifall	T 19-246	
FT	2019-09-03	2019-09-17	"	JE	Bifall	T 19-247	
FT+LU	2019-09-05	2019-09-13	"	TN	Bifall	T 19-248	
FT annan kommun	2019-09-05	2019-09-05	"	TN	Bifall		6 biljetter Ostersund med 3 assistenter
FT+Lu	2019-09-06	2019-09-16	"	JE	Bifall	T 19-249	
FT+ställföretraderskap	2019-09-06	2019-09-11	"	JE	Bifall	T 19-250	
Förl FT	2019-09-06	2019-09-17	"	JE	Bifall	T 19-251	
Förl FT + Arb.resa	2019-09-09	2019-09-09	"	JE	Bifall	T 19-252	
Förl FT	2019-09-09	2019-09-17	"	JE	Bifall	T 19-253	
Förl FT + Arb.resa	2019-09-09	2019-09-20	"	AC	Bifall	T 19-254	
Förl FT	2019-09-10	2019-09-20	"	AC	Bifall	T 19-255	
Ledsagare	2019-09-11	2019-09-11	"	JE	Bifall	T 19-256	
Förl FT	2019-09-11	2019-09-20	"	AC	Bifall	T 19-257	
Förl FT	2019-09-11	2019-09-24	"	TN	Bifall	T 19-259	
Förl FT	2019-09-12	2019-09-26	"	JE	Bifall	T 19-260	
Förl FT+LU	2019-09-16	2019-09-27	"	JE	Bifall	T 19-261	
FT	2019-09-16	2019-09-27	"	JE	Bifall	T 19-262	
FT+LU	2019-09-18	2019-09-26	"	JE	Bifall	T 19-267	
Förl FT	2019-09-20	2019-09-23	"	TN	Bifall	T 19-270	

Färdtjänsthandläggning Ånge

Utökad färdtjänst stöde	2019-09-02	2019-09-06	"	TN	Bifall	A 19-130	Sökte RF men ändrad till utökad
FT	2019-09-03	2019-09-10	"	JE	Bifall	A 19-131	
RF Sundsvall	2019-09-04	2019-09-12	"	TN	Bifall	A 19-133	
FT	2019-09-05	2019-09-17	"	JE	Bifall	A 19-134	
Ledsagare	2019-09-05	2019-09-17	"	JE	Avslag	A 19-134	
FT+LU	2019-09-05	2019-09-23	"	TN	Avslag	A 19-135	Synpunkter utskickade 190919/AEC
FT+LU	2019-09-10	2019-09-18	"	TN	Bifall	A 19-136	
Förl FT	2019-09-16	2019-09-27	"	JE	Bifall	A 19-137	
FT+LU	2019-09-17	2019-09-27	"	JE	Bifall	A 19-138	

FT = Färdtjänst

RF = Riksfärdtjänst

LU = Läkarutlåtande

Protokoll/Skrivelser/Delgivningar



Camilla Norberg
070-231 83 20

Datum
2019-10-04

Typ av handling	Avsändare	Datum	Diarienummer	Ankomstdatum
Utmättningsbeslut gäldenär Parisas Beauty	Kronofogden	2019-08-27	19/00321-14	2019-08-30
Underrättelse Parisas Beauty har försatts i konkurs	Kronofogden	2019-08-29	19/00321-13	2019-08-30
Delegationsbeslut – ändrad busslinjesträckning stadslinje 58	Härnösands kommun	2019-09-06	19/00686-1	2019-09-10
Beslut om att upphäva utmättningsbeslut gäldenär Parisas Beauty AB	Kronofogden	2019-09-06	19/00321-18	2019-09-11
Protokollsutdrag överlåtelse av upphandling och avtalsbärare av färdtjänst och riksfärdtjänst för samordning av särskild persontrafik	Sollefteå Kommunstyrelse	2019-09-03	18/00778-17	2019-09-11
Protokoll beslut om samverkansavtal med Regionens revisorer	Förbundets revisorer	2019-09-11	19/00345-2	2019-09-11
Protokoll nr 152	AB Transitio	2019-06-14	19/00136-6	2019-09-13

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
222000-2923

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

Protokoll/Skrivelser/Delgivningar

Beslut Kammarrätten meddelar inte prövningstillstånd gällande upphandlingsskadeavgift KTM ./.. Konkurrensverket mål nr 927-18	Kammarrätten i Sundsvall	2019-09-20	18/00154-14	2019-09-23
Beslut Kammarrätten meddelar inte prövningstillstånd gällande upphandlingsskadeavgift KTM ./.. Konkurrensverket mål nr 5090-17	Kammarrätten i Sundsvall	2019-09-20	17/00656-12	2019-09-23
Anteckningar ägarråd möte nr 14	AB Transitio	2019-09-12	19/00136-7	2019-09-24
Protokollsutdrag val av ersättare i förbundsdirektionen Sven Bredberg	Sundsvalls kommunfullmäktige	2019-06-24	18/00742-15	2019-10-01

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
222000-2923

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

Datum

2019-10-25

Diariennr

19/00715

Tertialrapport augusti 2019

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län**

1 januari – 31 augusti 2019

Fastställd av förbundsdirektionen 2019-10-25

Innehåll

Ordförande har ordet.....	3
Vårt uppdrag	4
Beslutat i förbundsdirektionen.....	5
Årets första åtta månader	7
Förvaltningsberättelse.....	9
Omvärldsanalys och förväntad utveckling.....	9
Medarbetare	10
God ekonomisk hushållning	11
Vision och mål.....	11
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	12
Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	15
Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	15
Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	16
Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan.....	16
Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik.....	17
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk.....	19
Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	19
Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare.....	20
Delmål: Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	20
Ekonomisk analys.....	21
Periodens resultat	21
Prognos 2019	32
Sammanställd redovisning.....	41
Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning	43
Ekonomiska rapporter.....	44
Redovisningsprinciper	48
Ekonomisk ordlista	49

Ordförande har ordet

Årets första åtta månader har präglats av dialogmöten med medlemmar och andra aktörer med koppling till kollektivtrafikområdet. Under våren har ett rekryteringsarbete av en ny förbundsdirektör/förändringsledare genomförts och den 1 augusti började Charlotta Hellhoff sin anställning på Kollektivtrafikmyndigheten. Vid mötet i direktionen i juni var tanken att beslut skulle fattas rörande budget 2020. Vid tidpunkten för beslut i juni förelåg ett behov av neddragningar av trafik finansierad av regionen motsvarande 2,2 miljoner kronor. Budgetbeslutet sköts fram till septembermötet och direktionens ordförande fick i uppdrag att genomföra enskilda budgetdialoger med medlemmarnas politiska ledningar.

I början av augusti löste sig finansieringsfrågan och Region Västernorrland finansierar kostnaderna för tecknade trafikavtal. Budgetdialogerna genomfördes och slutade i konsensus kring förslag till budget 2020.

För att vi ska undvika att hamna i liknande läge nästa år då det är dags för budgetdialoger träffades överenskommelser vid budgetdialogerna om att direktionen skulle initiera en översyn av kostnadsfördelningsmodellen och tydliggöra vad som är en administrativ kostnad samt en översyn och omorganisation av kansliet i Kramfors i syfte att sänka de administrativa kostnaderna. Arbetet med de delar som omfattas av överenskommelserna påbörjas efter beslut i direktionen i september.

Arbetet med den nära förestående upphandlingen av särskild persontrafik är nu inne i sitt slutskede. I dagsläget är det sju medlemmar som har överlåtit till kommunalförbundet att genomföra upphandling. Förhandlingar pågår med Sundsvalls kommun som i dagsläget är den enda medlemmen som inte har givit myndigheten mandat att genomföra en gemensam upphandling med Sundsvall som en av parterna.

Vi går nu in i en intensiv höst med en rad förändringsarbeten som kommer att påbörjas. Det kommer att bli en spännande tid för oss alla som är delaktiga arbetet med omställningen av myndigheten. Omställningen är nödvändig för att möta de kommande årens behov av utveckling samt framtida kostnadsökningar. Det är en utmaning att möta kommande års avtalsenliga indexökningar av trafik kostnader då medlemmarna idag har det svårt att få sina ekonomier att gå ihop. Lösningen som vi kan se att medlemmarna tar till, är att inte medge full kompensation för indexökningarna och ett sådant förfarande riskerar att tränga undan trafik.

Efter genomförd omställning är ambitionen att vi står väl rustade att möta framtidens behov av en väl fungerande kostnadseffektiv kollektivtrafik av hög kvalitet.

Per Wahlberg

Ordförande

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Vårt uppdrag

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

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

Kommunalförbundet leds av en förbundsdirektion som består av 9 ordinarie ledamöter.

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

Direktionen ansvarar även för att:

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

I dialog med kommunalförbundets medlemmar definieras behovet av kollektivtrafik och administrativa resurser i en treårig långtidsplan. Direktionen beslutar om budget för nästkommande år grundat på långtidsplanens första år. Inför utarbetandet av budget 2021 har förbundsdirektionen beslutat att planeringsmodellen ska ersättas med en ny.

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

Kommunalförbundet är delägare av Norrtåg AB som upphandlar den regionala tågtrafiken. Övriga bolag i koncernen är Bussgods Västernorrland AB, AB Transitio och Samtrafiken i Sverige AB. Vilande bolag är Västernorrlands läns Trafik AB (VLTAB). Samtrans AB är under likvidation som slutförs under 2019.

Beslutat i förbundsdirektionen

Under 2019 första åtta månader har fyra ordinarie förbundsdirektionsmöten hållits, 11 januari, 22 mars 10 maj samt den 18 juni. Nedan redovisas ett urval av förbundsdirektionens beslut under perioden.

§ 7. Val av presidium

att välja Per Wahlberg till ordförande,

att välja Henrik Sendelbach till vice ordförande.

§ 10. Arvodesregler för förtroendevalda 2019-2022

att fastställa *Region Västernorrlands arvodesregler för förtroendevalda samt regler för partistöd 2019-2022* att gälla för förbundsdirektionens ledamöter och ersättare samt våra revisorer för mandatperioden 2019-2022.

§ 33. Årsredovisning 2018

att fastställa Årsredovisning 2018.

§ 34. Internkontroll 2018

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

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

§ 37. Extrainsatt direktionssammanträde för stämmoinstruktioner

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

att till detta möte kalla ordinarie ledamöter i förbundsdirektionen.

§ 38. Långtidsplan 2020-2022

att fastställa Långtidsplan 2020-2022 som grund för budgetdialoger,

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

att resultatet av budgetdialogerna återredovisas till förbundsdirektionen i juni 2019,

att se över Långtidsplan som styrande dokument,

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

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

att återrapportera arbetsläget för översynen till förbundsdirektionens sammanträde 18 juni.

§ 40. Reviderad delegationsordning

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

§ 42. Reviderad Bolagspolicy

att fastställa bolagspolicy för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län samt

att beslutet direktjusteras.

§ 43. Reviderad Bolagsordning för Bussgods i Västernorrland AB

att godkänna förslaget till ny bolagsordning samt,

att ovanstående beslut direktjusteras.

§ 47. Reviderad Bolagsordning för Västernorrlands läns Trafik AB

att godkänna förslaget till ny bolagsordning samt

att ovanstående beslut direktjusteras.

§ 59. Val av stämmoombud Svensk Kollektivtrafik

att utse Per Wahlberg till stämmoombud för Svensk Kollektivtrafiks stämma.

§ 60. Politisk dialog angående kommunala subventioner

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

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

att uppdraget återredovisas vid direktionsmötet i juni.

§ 105. Återrapport kommunala subventioner

att ordförande får i uppdrag att bilda en arbetsgrupp på fyra ledamöter ur direktionen som jobbar framåt med framtidens subventioner.

§ 114. Arbete med ny Långtidsplan, ändring befintligt beslut

att år två i långtidsplanen utgör grund för budget 2021,

att arbetet med en ersättning för långtidsplanen fortsätter, nu med myndighetens tjänstemän som stöd. Arbetsgruppen förordar ett dokument och arbetsmodell, Mål- och Resursplan. I en sådan plan blir det tydligt hur prioriteringar, mål och resurser politiskt har hanterats och beslutats,

att ledningen för myndigheten får i uppdrag att påbörja arbetet med det nya styrdokumentet som en ersättning till Långtidsplan. I arbetet ska tjänstemän från övriga medlemmar involveras,

att direktionen inleder förberedande arbete inför revidering av förbundsordning i de delar som omfattar skrivningarna om Långtidsplan,

att upphäva tidigare fattat beslut § 84 2019-05-10 att direktionen beslutar att inte inleda arbetet med en ny långtidsplan,

att upphäva tidigare fattat beslut § 84 2019-05-10 att arbetet med en ersättning för långtidsplanen tas fram. Arbetsgruppen förordar ett dokument och arbetsmodell, Mål och Resursplan. I en sådan plan blir det tydligt hur prioriteringar, mål och resurser politiskt har hanterats och beslutats. Ledningen för myndigheten får i uppdrag att påbörja arbetet med det nya styrdokumentet. I arbetet ska tjänstemän från övriga medlemmar involveras,

Årets första åtta månader

Från och med årsskiftet har förbundsdirektionen en ny organisation med nio ordinarie ledamöter med ersättare från samma medlemskommun. I den nya direktionsorganisationen ersätts arbetsutskott med beredningsmöte inför kommande direktionsmöten med direktionens ledamöter.

I februari drabbades Sundsvall och Timrå av blixthalka och all trafik ställdes in. Genomslaget i media blev stort men vi kunde konstatera att vi behövde tydligare rutiner för hur denna typ av trafikstörningar kommuniceras i våra egna kanaler så som skyltar vid större bytespunkter. En handlingsplan upprättades och när Örnsköldsvik drabbades av halka och inställd trafik några dagar senare hade informationen på skyltar, webb, app, tidningar och radio rätt nivå. Vi har arbetat proaktivt vid ett antal tillfällen under vintern genom att kommunicera kommande vädersituationer och varningar från SMHI och dess eventuella påverkan på kollektivtrafiken till våra resenärer.

Ett tvådagars internat med den nyttillträdde förbundsdirektionen fokuserade på att utveckla kunskapen om kollektivtrafik ur ett nationellt och regionalt perspektiv samt föra en dialog om ambitioner för kommande mandatperiod.

Det norrländska samarbetet för att skapa framtidens biljett- och betalsystem tog ytterligare några steg under två intensiva dagar i februari. En workshop ledd av SWECO resulterade i en plan för vårens och höstens arbete.

I bokslutsarbetet 2017 upptäckte vi att intäkter från skolkorten låg betydligt lägre än föregående år. Intäkterna kunde säkerställas och därmed bokas upp i bokslutet som en förväntad intäkt, vilket redovisades i bokslutsbilaga. Vi kunde konstatera att korten använts men i det läget kunde vi inte koppla korten till respektive skola och därför inte fakturera ut kostnaden. Med anledning av detta startade vi en utredning under våren 2018. Målsättningen var att felet snabbt skulle kunna identifieras i systemet och att skolorna skulle kunna faktureras under våren 2018. Det visade sig att denna felsökning var betydligt mer omfattande än vad vi först antagit och krävde handpåläggning med att identifiera och koppla varje utfärdat skolkort mot respektive skola. I slutet av 2018 var vi klara med felsökningen och kunde identifiera två huvudsakliga orsaker. Skolkorten hanteras genom en systemmodul till vårt biljettsystem. Systemleverantören hade genom systemuppggraderingar bytt ID för skolorna i länet utan vår kännedom. Konsekvensen blev att vi inte längre kunde koppla skolorna mot skolkorten och utförda resor. En annan felkälla var att skolkort inte avslutas på ett korrekt sätt på skolorna. Sammantaget uppgår kostnaden för de ej fakturerade skolkorten till 11 mnkr. Kostnaderna är fördelade på ett 80-tal skolor, friskolor och kommunala skolor. Medlemmarna har dock tagit del av intäkten för skolkorten i medlemsbidraget för 2017 och 2018. Den försenade faktureringen skapar problem hos våra medlemmar, därför har vi kommunicerat bakgrund, ekonomiska konsekvenser och åtgärder samt lämnat underlag och förslag på fortsatt hantering av dessa kostnader.

Förbundsdirektionen har tidigare fattat beslut om att påbörja en fusionsprocess att bilda en ny länsgemensam organisation, Bussgods i Norr bestående av bussgods organisationerna i Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland. I början av året tog den nya ledningen för Länstrafiken i Norrbotten AB initiativ till en översyn av Bussgods i Norrbotten AB som visade ett ekonomiskt underskott på 9,4 mnkr. Förbundsdirektionen fattade den 10 maj beslut om att upphäva alla tidigare beslut rörande fusion av de tre nordliga bussgodsbolagen. Styrelsen för Länstrafiken i Norrbotten AB fattade den 14 maj beslut om att avveckla Bussgods i Norrbotten under 2019.

Medlemmarna har lämnat besked om de önskar delta i myndighetens upphandling av särskild persontrafik. Processen har inletts med så kallade tidiga samråd där tjänstemän från medlemmarna samt trafikföretag fört dialog om erfarenheter från nuvarande avtal och förutsättningar så som trafikområden, fordon, prismodell och miljökrav för kommande upphandling.

Arbetet inför kommande upphandling av den linjelagda busstrafiken i länet har inletts med en utvärdering av nuvarande trafikavtal. Utvärderingen sker i samverkan med medlemmarnas tjänstemän och ska ligga till grund för beslut om myndigheten ska inleda förhandling om optionsår eller ej.

Förbundsdirektionen har beslutat att införa en central bedömningsfunktion för sjukresor som finansieras av Region Västernorrland. Syftet är att patienterna ska få en mer jämlik bedömning, att beställningen av sjukresor ska underlättas, att personalresurser ska frigöras i vården samt att kostnaderna för sjukresor i taxi ska minska. Myndigheten har rekryterat fem sjukresehandläggare som påbörjar sin introduktion under juni och juli. Funktionen bedöms kunna öppna den 2 september vid Din Tur kundcenter.

Elektronisk fakturahantering infördes under april och alla leverantörsfakturer hanteras nu i systemet Ascendo Invoice, vilket sparar tid och stärker våra rutiner.

Myndigheten har upphandlat en ny webblösning som underlättar förändringar och dialog med resenärer. Kundsynpunkter och resenärsersättningar handläggs nu av Din Tur kundcenter.

Maj och juni präglades av budgetdialoger med kommunalförbundets medlemmar. En viktig del av dialogen är att förankra och förklara indexregleringen i trafikavtalen och den kostnadsökning den medför. Region Västernorrland har inte möjlighet att möta denna kostnadsutveckling vilket föranledde en konsekvensanalys av trafikneddragningar. På uppdrag av förbundsdirektionen genomförde ordförande budgetdialoger med berörda medlemmar under augusti.

Den 1 augusti började den tillträdande förbundsdirektören och förändringsledaren Charlotta Hellhoff sin anställning på Kollektivtrafikmyndigheten.

Förvaltningsberättelse

Omvärldsanalys och förväntad utveckling

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 arbetskraftsresurs 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.

Medarbetare

Hälsa och sjukfrånvaro

Vid rapporteringen per augusti redovisas endast den totala sjukfrånvaron.

Sjukfrånvaro (%)	2019 per augusti	2019 per april	2018	2017	2016
Total sjukfrånvaro	3,5	3,9	4,8	4,8	5,7

Löne- och medarbetarsamtal

Kollektivtrafikmyndigheten tillämpar individuell lönesättning. Lönesamtalen för alla utom tre medarbetare var färdigställda innan lönerrevisionen fastställdes av arbetstagarorganisationen Vision den 9 maj. Medarbetarsamtalen utförs under hösten 2019. Sju medarbetare har valt att byta semestertillägg mot extra lediga dagar.

Systematiskt arbetsmiljöarbete

Syftet med det systematiska arbetsmiljöarbetet är att främja hälsa, förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet och se till att arbetsmiljön är god.

Handlingsplaner för arbetsplatsen i Kramfors och Din Tur kundcenter har utarbetats och följs upp kontinuerligt. Handlingsplanerna finns tillgängliga på intranätet.

Jämställdhet och mångfald

Jämställdhetsplan är under utarbetande och beräknas vara klar under året.

Av de 49 tillsvidareanställda är 58 procent kvinnor och 42 procent män i Kramfors, på Din Tur kundcenter är 76 procent kvinnor och 24 procent män. Av visstidsanställda är det en något jämnare könsfördelning 60 procent kvinnor och 40 procent män.

Inom kollektivtrafikmyndigheten är det fler kvinnor än män anställda. I ledningsgruppen är fördelningen män/kvinnor lika.

Vid rekrytering eftersträvas jämlikhet och mångfald.

Kompetensutveckling

En utbildning med fokus på lönebildning planeras under hösten 2019. Planen är att både arbetstagarorganisationen Vision och arbetsgivarorganisationen Sobona anlitas för utbildningstillfället.

Personalstruktur

Utifrån beslutad budget 2019 har myndigheten avvecklat två tjänster. Fram till och med oktober 2020 löper två tjänster som förbundsdirektör men där bara en är i tjänst från och med november 2019. De tjänsterna som sjukresehandläggare inleds med provanställning på sex månader och ingår inte i tillsvidareanställda.

Tabellen visar tillsvidare- och visstidsanställda.

Antal	2019 per augusti	2018	2017	2016
Kvinnor	43	35	32	30
varav tillsvidareanställda	33	33	30	-
Män	23	20	16	15
varav tillsvidareanställda	16	17	14	-
Summa	66	55	48	45

varav tillsvidareanställda	49	50	44	-
----------------------------	----	----	----	---

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 beslutades i och med att *Budget 2019* antogs av förbundsdirektionen.

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.

Definition av måluppfyllnad:

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

I verksamhetsplan 2019 beskrivs åtgärder under respektive delmål som ska genomföras 2019. Åtgärderna är förankrade med medlemmarna i budgetdialogerna. Uppföljning åtgärder beslutade i budget sker tertialvis efter april, augusti och december månad.

Vision och mål

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

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

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

Övergripande målområden

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

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

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

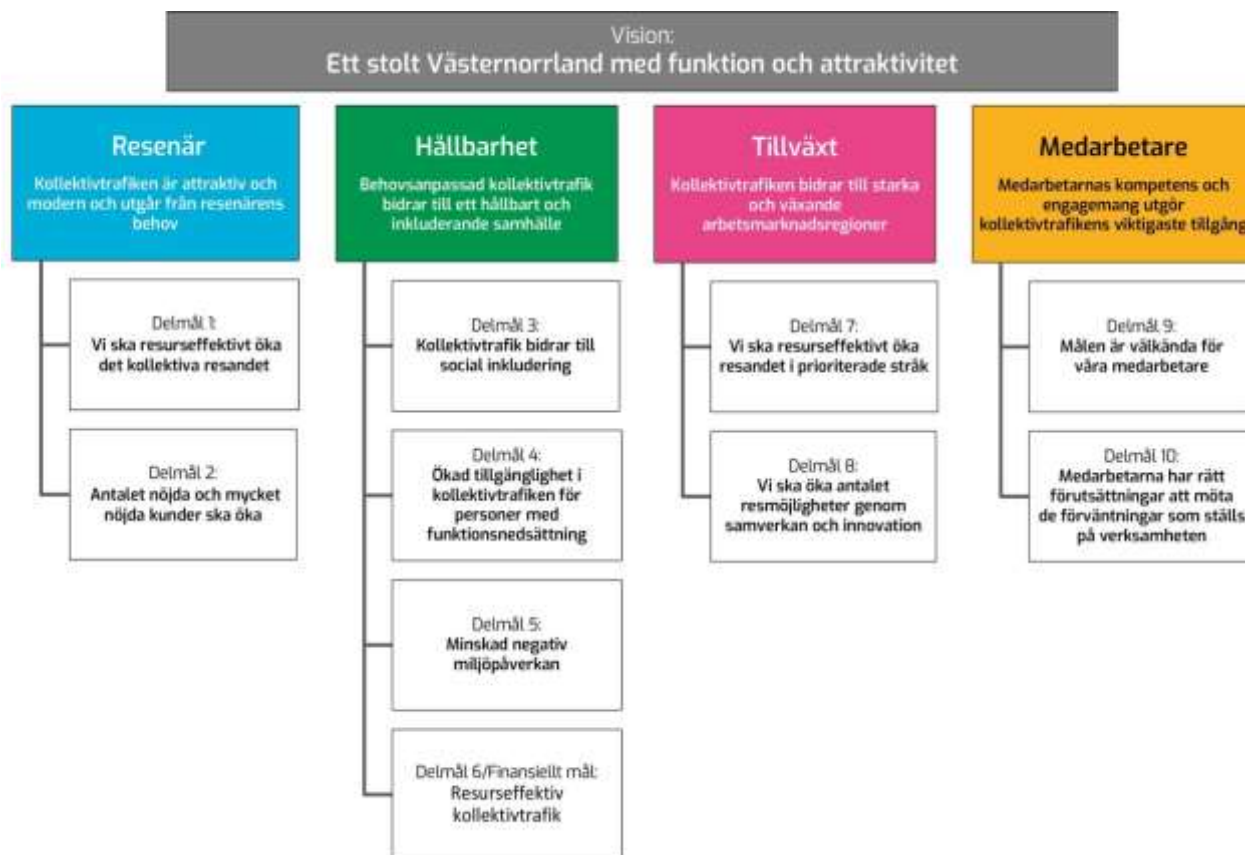


Bild 1: Målbild för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län enligt Dir 17-16 Mål för Kollektivtrafikmyndigheten 2030

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet

	Årsprognos T2	Årsprognos T1	
Måluppfyllnad	↑	↑	
Analys Bedömningen är att målet kommer att uppfyllas. Antalet resor ökar med totalt tre procent i Västernorrlands län. Ökningen beror delvis på de kommunalt subventionerade produkter som infördes under 2018 i Sundsvall, Timrå och Härnösand. Resande i dessa kommuner som tidigare använd skolkort använder primärt dessa kommunalt subventionerade barn- och ungdomsprodukter. Antalet skolresor har minskat sedan sommaren 2018. Resorna ökar med 5 procent i Örnsköldsviks tätort vilket är ett bra resultat efter trafikomläggningen som skedde dec 2018. Det finns även bra tendenser på resandeutveckling i Sollefteå tätort med en ökning på 13 procent. Resandet i trafikområden i landsbygden fortsätter att minska vilket är kopplat till succesiv nedläggning av migrationsboenden. Utbudet för landsbygdstrafiken minskade 2018-2019 då helgtrafiken på linje 202 (trafikområde O20) och linje 50 (trafikområde S6) avvecklades som en besparingsåtgärd. Effekter av denna nedläggning syns nu genom minskar resande på dessa linjer. Under sommaren 2018 till skillnad från 2019 erbjöd regeringen avgiftsfritt resande i hela länet och detta påverkar jämförelsen med 2019, speciellt rörande det regionala resandet. Det är positivt att kundupplevelsen för resenärer förbättrats med utgångspunkt från Kollbars mätningar. Detta är kopplat till Din Turs utveckling inom resenärskommunikation och bättringar på app och web.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Utfall aug 2017	Riktvärde 2019	Utfall 2018
Kollektivtrafikens marknadsandel i jämförelse med det motoriserade resandet (%)	11	11	8	12	12
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken ¹	6 999 515	6 794 357	6 777 264	-	10 956 114
varav buss (Din Tur)	6 673 087	6 479 357	6 428 264	-	10 459 298
varav tåg (Norrtåg)	326 429	315 000	349 000	-	496 816
Antalet påbörjade skolkortsresor ²	630 588	808 754	912 748	-	1 307 071
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken exklusive skolkort	6 053 508	5 671 406	5 515 516	8 722 452	9 152 227
varav landsbygdstrafik	1 517 737	1 459 439	1 398 543	2 166 013	2 332 776
varav tätortstrafik	4 524 762	4 211 967	4 116 973	6 556 439	6 819 451
Antal resor med företagskort	107 716	108 786	-	181 320	186 450
varav resor med buss	92 676	100 177	-	157 856	162 428
varav resor med tåg	15 040	8 609	-	23 463	24 022
Total omsättning av företagskortet (kr)	4 752 354	4 721 838	-	10 000 000	9 005 022
Avgångstider: Andelen som instämmer i påståendet "Avgångstiderna passar mina behov" (%)	59/35	60/36	-	63/40 ⁴	59/35
Nationellt snitt ³	69/55	68/54			68/54
Hitta information: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information om resan (avgångstider, biljettpreiser mm) (%)	63/60	66/66	-	76/70	65/65
Nationellt snitt	78/77	76/75			77/76
Enkelhet: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att resa med Din Tur" (%)	70/45	65/44	-	70/50	65/44
Nationellt snitt	76/63	74/62			74/62
Trygghet: Andelen som instämmer i påståendet "Det känns tryggt att resa med Din Tur" (%)	69/59	67/57	-	70/60	67/58
Nationellt snitt	73/67	72/67			72/67
Tidhållning: Andelen som instämmer i påståendet "Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med Din Tur" (%)	50/43	46/40	-	55/47	45/42
Nationellt snitt	47/46	47/45			46/45

¹ Resandestatistiken är justerad för 2018 och 2017 efter avläsning i databas 2019-05-13

² De kommunala subventionerna minskar behovet av skolkortsresor

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

⁴ Värdena xx/yy beskriver resenärer/allmänhet

Information om förändringar: Andelen som instämmer i påståendet "Informationen vid förändringar av tidtabeller och linjer är bra" (%)	44/42	33/32	-	54/52	35/33
<i>Nationellt snitt</i>	54/53	53/52			53/52
Oförutsedda händelser: Andelen som instämmer i påståendet "Informationen vid förseningar och stopp är bra" (%)	28/28	27/27	-	42/30	25/26
<i>Nationellt snitt</i>	44/44	43/42			43/42
Köpa biljetter och kort: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa bolagets biljetter och kort" (%)	75/71	73/73	-	70/50	73/72
<i>Nationellt snitt</i>	80/78	77/75			78/76

Antal påstigande i den linjelagda kollektivtrafiken⁵

Tabellen nedan visar antalet påstigande, inklusive skolkort, i de olika trafikområdena. De största ökningarna ser vi i Härnösand. I Örnsköldsviks tätort ser vi en fortsatt resandeökning. Resandet i alla trafikområden i Sundsvall ökar. De områden som tappar flest resenärer är Höga Kusten, linjen mellan Sollefteå-Kramfors till Härnösand, Örnsköldsviks landsbygd. Vid tidtabellskiftet 2019 avvecklades heltrafiken på linje 50 vilket påverkar resandet negativt.

	Trafikering	Aug 2019	Aug 2018	Aug 2017	Aug 2016	Aug 2015	2019 - 2018
O2	Höga Kusten	36 241	42 571	50 038	58 233	48 368	-6 330
O3	Sollefteå tätort	52 493	46 553	45 971	43 619	35 785	5 940
O45	Sollefteå landsbygd	73 201	74 348	76 013	82 531	70 103	-1 147
O6	Örnsköldsviks tätort	781 787	740 786	707 010	484 721	452 038	41 001
O7	Örnsköldsvik – Husum, Gideå och Trehörningsjö	54 760	62 001	71 485	63 093	52 082	-7 241
O8	Örnsköldsvik – Solberg, Mellansel och Bredbyn	90 721	89 126	90 457	82 448	81 753	1 595
O9	Örnsköldsvik – Skorped och Köpmanholmen	93 391	88 981	95 152	83 447	84 758	4 410
O10	Härnösands tätort	460 615	342 419	318 060	282 384	229 954	118 196
O1415	Sundsvalls tätort	3 470 559	3 375 574	3 402 725	3 199 051	3 251 581	94 985
O16	Sundsvall – Holm och Liden	81 478	77 068	71 911	72 949	70 869	4 410
O1721	Njurunda – Sundsvall – Timrå	781 322	800 957	765 548	833 622	812 878	-19 635
O18	Sundsvall – Matfors	143 585	137 357	125 703	112 068	110 047	6 228
O20	Sollefteå – Kramfors - Härnösand	196 511	226 208	248 153	235 242	201 431	-29 697
O22	Härnösand landsbygd	76 194	70 588	64 256	60 850	55 948	5 606
O23	Ånge landsbygd	88 326	97 989	100 762	105 181	97 529	-9 663
S3	Linje 40 Örnsköldsvik - Sollefteå – Östersund	16 862	16 431	15 748	23 358	10 793	431
S4	Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	10 220	13 253	12 869	13 664	10 793	-3 033
S5	Linje 201 Härnösand – Timrå – Sundsvall	140 914	145 661	138 984	126 557	122 501	-4 747
S6	Linje 50 Härnösand-Örnsköldsvik	22 737	31 486	27 419	-	-	-8 749
	Världsarvsbussen (Projekt Koll 2020)	1 170	-	-	-	-	1 170
	Totalt (ej tåg)	6 673 087	6 479 357	6 428 264	5 880 487	5 799 211	193 730
Tåg	Mittbanan och Botniabanan	326 429	315 000	349 000			11 429

⁵ Resandestatistiken är justerad för 2018 och 2017 efter avläsning i databas 2019-05-13

Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka

	Årsprognos T2	Årsprognos T1	
Måluppfyllnad	↑	↑	
Analys: Bedömningen är att målet kommer att uppfyllas. Utfallet av indikatorvärdena i augusti ligger nära riktvärdet för 2019. Utvärderingarna av trafikavtalen för perioden visar på en positiv trend för antal inlämnade resenärssynpunkter vilket kan tyda på ett trendbrott. Införandet av det nya trafikstörningssystemet har gett resenären en betydligt bättre information om störningar på den linje och tur de planerat att resa med. Ett konsekvent arbete utfört av trafikbolagen för att komma tillrätta med attityder och bemötande bedöms även det bidra till förbättrade utfall på antal resenärssynpunkter. Samtliga bussar har installerade optiska läsare vilket ger resenärerna fler möjligheter att visa sina biljetter.			

Indikatorer för att följa upp målet ⁶	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Utfall aug 2017	Riktvärde 2019	Utfall 2018
Nöjdhet med bolaget (andelen av svarande som är nöjda med Din Tur) (%) <i>Nationellt snitt</i>	53/40 60/53	52/41 59/53	-	55/40	53/42 59/53
Nöjdhet med senaste resan (andelen av svarande som är nöjda med sin senaste resa med Din Tur) (%) <i>Nationellt snitt</i>	76/76 80/80	76/76 78/78	-	76/70	76/76 79/79
NPS (Net Promoter Score dvs andel som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med Din Tur) (%)	28/17	24/18	-	30/20	25/18

Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering

	Årsprognos T2	Årsprognos T1	
Måluppfyllnad	↓	→	
Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. De kommunalt subventionerade produkterna möjliggör avgiftsfritt eller kraftigt subventionerat resande vilket är åtgärder som kan påverka social inkludering. Som en konsekvens av beslutad budget 2019 har myndigheten avvecklat timanställd personal som utfört biljettkontroller. Antalet arbetade timmar för genomförande av kontroller har därför sjunkit kraftigt. Användandet av Din Tur app fortsätter att öka. En handlingsplan för att främja kollektivtrafikens bidrag till ökad social inkludering behöver utarbetas för att identifiera åtgärder som leder mot målet.			

Indikatorer för att följa upp målet ⁷	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Utfall aug 2017	Målvärde 2019	Utfall 2018
Antalet arbetade timmar i trafiksystemet av	99	1019	-	500	1 143
Antalet användare av Din Tur-app			-	295 000	.. ⁸
<i>Genomsnitt/mån t o m augusti</i>	31 174	28 059	-	24 583	29 201 ⁹
Bemötande ombord: Andel som instämt i påståendet "Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande"	69/70	72/71	-	78/78	72/72
<i>Nationellt snitt</i>	77/77	76/77	-	-	77/77

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

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

⁸ Inget mätvärde 2018 på antal användare då statistikunderlag saknas för maj på grund av GDPR-införande maj 2018

⁹ Genomsnitt beräknat på 11 månader, då statistikunderlag saknas för maj på grund av GDPR-införande maj 2018

Bemötande kring service/information: Andel som instämt i påståendet "Personalen på kundcenter/kundtjänst/trafikupplysning har ett trevligt bemötande"	63/61 72/72	65/66 71/70	-	73/72	64/66 72/71
<i>Nationellt snitt</i>					
Information ombord: Andel som instämt i påståendet "Jag får den information jag behöver ombord"	58/59 73/73	63/62 72/72	-	74/74	63/62 73/73
<i>Nationellt snitt</i>					
Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpreiser mm)"	63/60 78/77	66/66 76/75	-	70/67	65/65 77/76
<i>Nationellt snitt</i>					
Köpa biljetter och kort: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort"	75/71 80/78	73/73 77/75	-	74/72	73/72 78/76

Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

	Årsprognos T2	Årsprognos T1	
Målpuppfyllnad	↓	↓	
Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Utvecklingen av ett fungerande realtidssystem som ger resenärerna information om bussarnas ankomsttid till hållplatser och deras position är avgörande för att kunna nå målet om god tillgänglighet. Utvecklingsarbete pågår som bedöms ge resultat under fjärde kvartalet. Budget för realtidsutveckling har minskat jämfört med föregående år, vilket anger takten och tillgängliga resurser för arbetet. Det finns inget uppföljningssystem för att mäta andelen bussar med audiellt och visuellt utrop, varför mätvärden inte kan anges. Väsentliga åtgärder som leder till ökad tillgänglighet på hållplatser och bytespunkter är inte genomförda varför ambitionen för detta område måste justeras ner för året som helhet.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Utfall aug 2017	Målvärde 2019	Utfall 2018
Andel fordon som kontrollerats (%)	35 ¹⁰	30 ¹¹	-	90	90
Andel bussar med audiellt utrop (%)	-	-	-	-	-
Andel bussar med visuellt utrop (%)	-	-	-	-	-
Information ombord: Andel som instämt i påståendet "Jag får den information jag behöver ombord"	58/59 73/73	63/62 72/72	-	74/74	-
<i>Nationellt snitt</i>					
Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpreiser mm)"	63/60 78/77	66/66 76/75	67/64 76/76	70/67	-
<i>Nationellt snitt</i>					

Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan

	Årsprognos T2	Årsprognos T1	
Målpuppfyllnad	↑	↑	
Analys: Bedömningen är att målet kommer att uppfyllas. Busstrafiken fortsätter att drivas med HVO100 vilket ger låga koldioxidutsläpp som är det viktigaste faktorn för att nå målpuppfyllnad för delmålet. Biomedelsandelen ligger på 98,1 procent och bedöms ligga kvar på den nivån under 2019.			

¹⁰ 104 buss av 297 är kontrollerade augusti 2019

¹¹ 89 bussar av 297 är kontrollerade augusti 2018

Marknadsandelen av det motoriserade resande är närmast oförändrad mot 2018. Marknadsandelen behöver förbättras för att utsläppen i Västernorrlands som helhet ska bli bättre. Fler människor i Västernorrland behöver välja kollektivtrafik istället för bilar med egna koldioxidutsläpp.

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Utfall aug 2017	Riktvärde 2019	Utfall 2018
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%)	11	11	8	12	12
Mängden kväveoxider i linjelagd trafik per förbrukad kilowattimme (g/kWh)	1,23	1,24	1,33	1,30	1,30
Energianvändning per produktionskilometer i linjelagd trafik (kWh/km)	3,3	3,1	3,2	3,0	3,2
Biodrivmedelsandel per produktionskilometer (%)	98,1	99,3	93,3	98,0	99,6
Nettoutsläpp koldioxid för all linjelagd busstrafik (ton) ¹²	-	-	-	-	2 013

Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik

	Årsprognos T2	Årsprognos T1	
Måluppfyllnad	↓	↓	
Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ger stöd för arbetet att optimera trafikutbudet utifrån prioriterade stråk och antal påstigande. Ansatsen är att öka resandet i prioriterade stråk samt att identifiera linjer med lågt resande som på sikt kan ersättas med anropsstyrd trafik, alternativt avvecklas. Inom ramen för Koll 2020 genomförs en resvaneundersökning samt en linjenätsanalys. Dessa underlag förväntas redovisas under 2020, och kan då ligga till grund för arbetet för att öka relevansen av planerad trafik och därmed stärka resurseffektiviteten. Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet ligger på 11 procent, vilket är samma nivå jämfört med motsvarande period 2018. Verksamhetens nettokostnader är 4,2 mnkr högre än budget, vilket motsvarar en budgetavvikelse om en procent. Kommunala subventioner medför att finansiering via intäkter från resenärer i den linjelagda kollektivtrafiken minskar och därmed minskar självfinansieringsgraden. Vid en jämförelse med föregående år har självfinansieringsgraden minskat från 22,2 procent till 19,7 procent. En viktig uppgift är att öka samordningen av sjuk- och färdtjänstresor. Ökad samordning leder till lägre kostnader för kommunalförbundets medlemmar och är resurseffektivt. Från och med 1 augusti 2018 gäller ett nytt trafikavtal för färdtjänst i Sollefteå kommun. Avtalet innebär att sjuk- och färdtjänstresor inte kan samordnas, vilket leder till högre kostnader jämfört med tidigare år. Sedan tidigare har Sundsvalls kommun upphandlat färdtjänstresor i eget avtal. Kostnaden per färdtjänst- och sjukresa har ökat totalt sett. Kostnaden per färdtjänstresa för Ånge kommun är oförändrad. Andelen samordnade sjukresor är lägre än tidigare år. Anropsstyrd trafik är kostnadseffektiv för det behov som finns inom geografiska områden med lågt antal resande jämfört med linjelagd kollektivtrafik. Av de 104 upphandlade anropsstyrda linjerna i länet nyttjas cirka 30 procent. Antalet sjukresor fortsätter att öka i och kostnaden per produktionskilometer är högre till och med augusti jämfört med tidigare år. Det höjda taxi-indexet från 2 till drygt 4 procent har ökat kostnaderna samtidigt som trafikavtalet för sjukresor i Sollefteå har ett högre pris.			

¹² Redovisas i ÅR 2019

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Utfall aug 2017	Riktvärde 2019	Utfall 2018
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till motoriserade resande (%)	11	11	8	12	12
Jämförelse mellan verksamhetens nettokostnader och budget					
<i>avvikelse i procent</i>	1	0,2	1,5	0	-1,1
<i>avvikelse i mnkr</i>	4,2	0,7	5,1	0	-5,5
Nettokostnad per resa (kr)	41,1	40,2	40	42,1	38,2
<i>varav landsbygdstrafik</i>	98,4	97,3	96	103,1 ¹³	92,1
<i>varav tätortstrafik</i>	21,9	20,5	19	22,0	19,8
Nettokostnad per invånare (kr) ¹⁴	1 011	927	851	1 496	1 430 ¹⁵
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ¹⁶ (%)	19,7	22,2	22,4	21,3	22,2
<i>varav landsbygdstrafik</i>	15,7	16,9	17,0	16,5	17,2
<i>varav tätortstrafik</i>	25,0	29,5	30,0	27,8	29,1
Andel trafik kostnad som finansieras av skolkortsintäkt (%)	3,2	4,0	4,0	4,3	4,4
<i>varav landsbygdstrafik</i>	4,1	5,2	5,0	5,3	5,7
<i>varav tätortstrafik</i>	2,0	2,4	2,0	2,8	2,7
Antal sjukresor	124 683	122 625	120 225	-	187 660
Antal färdtjänstresor	109 119	121 169	121 501	-	178 727 ¹⁷
Kostnad/sjukresa (kr per resa)	401	372	362	388	378
Kostnad/färdtjänstresa (kr) <i>Totalt Västernorrland</i>	225	211	210	220	211
Kostnad/färdtjänstresa (kr) <i>Ånge kommun</i>	321	321	333	339	312
Kostnad/färdtjänstresa (kr) <i>Timrå kommun</i> ¹⁸	159	-	-	-	-
Andel samordnade sjukresor (%)	57,74	58,4	58,6	58,50	58,29
Andel samordnade färdtjänstresor (%) <i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun och Sollefteå kommun</i>	57,80	57,10	58,6	58,50	57,66
Andel samordnade färdtjänstresor (%) <i>Ånge kommun</i>	51,48	53,00	48,7	53,50	54,49
Andel samordnade färdtjänstresor (%) <i>Timrå kommun</i>	66,25	64,02	65,94	-	-
Besparing samordnade sjukresor (%)	37,28	37,60	37,2	37,50	37,97
Besparing samordnade färdtjänstresor (%) <i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun och Sollefteå kommun</i>	27,40	27,5	27,8	27,50	27,73
Besparing samordnade färdtjänstresor (%) <i>Ånge kommun</i>	41,64	41,0	36,0	38,50	42,88
Besparing samordnade färdtjänstresor (%) <i>Timrå kommun</i>	26,77	24,74	25,86	-	-
Kostnad per produktionskilometer (kr)	21,67	20,29	19,87	21,35	20,62
Antalet anropsstyrda linjer i Västernorrland (st)	104	103	103	-	103
Antalet anropsstyrda linjer där resor bokats i Västernorrland (st)	32	44	50	48	52
Kassalikviditet (%)	92	91	89	100	92

¹³ Riktvärde 2019 justeras på grund av tidigare felaktigt värde.

¹⁴ Nettokostnad per invånare beräknas utifrån nettokostnaden för tätort- och landsbygdstrafik, genom befolkningens mängden vid senast uppmätta tillfälle.

¹⁵ Utfall 2018 justeras på grund av att tidigare värde felaktigt var baserat på bruttokostnad.

¹⁶ Självfinansieringsgrad är andelen av trafik kostnader för tätort- och landsbygdstrafik, som täcks av externa biljettintäkter.

¹⁷ Från och med 1 augusti ansvarar Sollefteå kommun för sin egna färdtjänstresor, som därmed inte kan samordnas med sjukresor.

¹⁸ Timrå överlämnade ansvaret för handläggning till myndigheten från och med 1 juli 2018. Kostnaderna för färdtjänstresor återredovisas 2019.

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk

	Arsprognos T2	Arsprognos T1	
Måluppfyllnad	↑	↑	
Analys: Bedömningen är att målet kommer att uppfyllas. Resandeökningen i prioriterade är två procent. Ökningen sker i både i landsbygd- och tätortstrafik när resandestatistiken är sammanslagen. Men delas landsbygdstrafiken upp per linje så minskar resandet i linje 50 då trafiken försämrades efter neddragningar vid tidtabellskiftet 2018. Linje 191 har ett avtagande resande. Linje 201 minskar något men förväntas återhämtas för helåret. Antalet resor i regional tågtrafik har återhämtat sig efter nedgången vintern 2018 men är inte uppe i nivå i jämförelse med 2017. Ny trafik som införts i Örnsköldsvik under 2018 fortsätter att generera ökat resande. Tätortstrafiken i Sundsvall ökar huvudsakligen beroende på resande med subventionerade produkter.			

Indikatorer att följa upp målet ¹⁹	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Utfall aug 2017	Riktvärde 2019	Utfall 2018
Totalt antal resor i de prioriterade stråken	5 730 209	5 622 058	5 599 086	8 449 536	8 979 874
Landsbygdstrafik (50, 90, 120, 141, 142 191, 201, 611)	1 151 434	1 190 698	1 140 351	-	1 857 721
Tätortstrafik (Sundsvall O14/15)	3 470 559	3 375 574	3 402 725	-	5 403 093
Tätortstrafik (Örnsköldsvik O6)	781 787	740 786	707 010	-	1 222 244
Regional tågtrafik (Norrtåg alla produkter)	326 429	315 000	349 000	-	496 816

Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation

	Arsprognos T2	Arsprognos T1	
Måluppfyllnad	↓	↓	
Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Viktiga faktorer för att nå måluppfyllnad är att en ökad biljettsamverkan kommer till, där biljettsamverkan med SJ skulle skapa ökade resealternativ. Arbetet med biljett- och betalsystem pågår i samarbete med övriga norrlandslän. Utöver det pågår utredningsarbete för ett nationellt biljettsystem. Samtliga bussar i linjetrafik har numera utrustats med optiska läsare. Antalet digitala produkter i Din turs utbud bedöms öka under året.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Utfall aug 2017	Riktvärde 2019	Utfall 2018
Utbudsförändring genom biljettsamverkan					
<i>SJ Mittbanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	0	0	-	2	0
<i>SJ Botniabanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	0	0	-	4	0
<i>X-trafik (antal dubbelturer tåg och buss /må-fre)</i>	25	22	-	17	25
Andel bussar med installerade optiska läsare (%)	100	0	-	95	15
Andel produkter som är digitaliserade ²⁰ (%)	20	20	-	80	20
Antalet användare av Din Tur-app, genomsnitt/mån	31 174	28 059	-	24 583	29 201

¹⁹ Resandestatistiken är justerad för 2018 och 2017 efter avläsning i databas 2019-05-13

²⁰ Produktutbud: Periodkort/Reskassa, Enkelbiljett, Företagskort, Skolkort, Barnkort (gratis), totalt fem, varav enkelbiljett är digitaliserad per augusti 2019.

Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare

	Arsprognos T2	Arsprognos T1	
Måluppfyllnad	↑	↑	
Analys: Bedömningen är att målet kommer att uppfyllas. I utfallet från medarbetarenkäten i december 2018 uppnås inte riktvärdena och under 2019 genomförs ingen medarbetarenkät. Nästa medarbetarenkät planeras till 2020. Arbetet med att göra målen välkända för våra medarbetare fortsätter under 2019 med åtgärder i verksamhetsplan och i höstens medarbetarsamtal. Uppföljningen av målet har kompletterats med en indikator om hur stor andel av personalen som känner till myndighetens mål. Denna indikator är möjlig att följa upp årligen.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Utfall aug 2017	Riktvärde 2019	Utfall 2018
Andelen medarbetare som upplever att målen genomsyrar hela myndigheten (%) <i>Benchmark²¹</i>	-	-	-	62	54 69
Andelen medarbetare som upplever att de har mål kopplat till sitt arbete (%) <i>Benchmark myndigheter</i>	-	-	-	100	68 73
Andel som vid medarbetarsamtal uppgett att de känner till myndighetens mål (%)	-	-	-	80-100	-

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

	Årsprognos T2	Årsprognos T1	
Måluppfyllnad	↓	↑	
Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Under 2019 genomförs ingen medarbetarenkät, varför indikator om medarbetarindex kommer att sakna värde. Sjuktagen har minskat jämfört med 2018 års utfall och bedömningen är att riktvärdet på 3,7 procent kommer att uppnås vid årets slut. Antalet utnyttjade friskvårdstimmar ökar succesivt men bedöms inte uppnå 1400 timmar. Andelen medarbetare som utnyttjar friskvårdsbidraget är detsamma i förhållande till samma period 2018. Kommunalförbundet saknar en fastställd planeringsprocess vilket påverkar medarbetarnas möjlighet att kunna planera och prioritera sitt arbete.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Utfall aug 2017	Riktvärde 2019	Utfall 2018
Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (MI) (%)	-	-	-	62	56
Sjuktal (%)	3,5	4,9	-	3,7	4,8
Antalet friskvårdstimmar registrerade i Agda (h)	115	96	-	1 400	192
Andelen av medarbetare som utnyttjar friskvårds- bidrag (%)	39	39	-	50	52

²¹ Benchmarking mäts i eNPS (Employee Net Promotor Score) som är ett mätverktyg som utvärderar alla branscher i Sverige

Ekonomisk analys

Periodens resultat

Årets åtta månader visar nettokostnader om 376,5 mnkr. Vid en jämförelse med föregående år är verksamhetens nettokostnader 25,6 mnkr högre. De två huvudsakliga orsakerna är högre kostnader för avtalsenlig indexreglering för trafikavtal både vad gäller den linjelagda busstrafiken och den särskilda persontrafiken, samt lägre biljettintäkter från resenärer. I jämförelse med föregående år har biljettintäkterna minskat med 4,5 mnkr. Det beror främst på införandet av fler subventionerade produkter under sommaren 2018. Intäkterna för skolkort har minskat med 1,9 mnkr från föregående år. Även denna förändring beror främst på införandet av subventionerade barnkort i Timrå och Härnösand som delvis ersätter skolkorten.

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. Intäkterna för kommunala biljettsubventioner är 36,1 mnkr högre än föregående år, vilket beror på att flera kommuner införde subventionerade kommunkort. Härnösands kommun införde tre subventionerade produkter. Dels en produkt för vuxna och en för seniorer där resenären betalar 50 kr och kommunen betalar 1 395 kr för vuxenkortet och 1 035 för seniorkortet och dels ett barnkort där resenären reser avgiftsfritt och kommunen betalar hela kortets värde. Sundsvalls kommun införde ett barnkort där resenären betalar 100 kr och kommunen 723 kr och Timrå kommun införde ett barnkort där resenären reser avgiftsfritt och kommunen står för 529 kr.

I periodens resultat ingår jämförelsestörande poster motsvarande 0,5 mnkr. De jämförelsestörande posterna är främst intäkter för viten från trafikföretagen för kvalitetsbrister.

Belopp, mnkr	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Förändring mellan åren	Förändring mellan åren (%)
Verksamhetens intäkter	84,9	90,5	-5,6	-6%
Verksamhetens kostnader	-459,7	-439,2	20,5	5%
Jämförelsestörande poster	0,5	0,0	0,5	995%
Avskrivningar	-2,2	-2,2	0,0	-2%
Verksamhetens nettokostnad	-376,5	-350,8	25,6	7%
Kommunala biljettsubventioner	106,4	70,4	36,1	51%
Medlemsbidrag	270,0	280,4	-10,5	-4%
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	

Budgetföljsamhet

Vid en jämförelse med budget är avvikelserna 4,2 mnkr motsvarande en procent. Budgetavvikelsen beror främst på lägre intäkter än vad som budgeterats. Budgetavvikelsen för verksamhetens intäkter uppgår till 5,1 mnkr, vilket motsvarar sex procent lägre intäkter än budget. Främsta orsaken är lägre biljettintäkter på grund av införandet av de subventionerade produkterna i fyra av länets kommuner. Det har varit vissa svårigheter att budgetera effekten på biljettintäkter med hänsyn till införandet av de kommunala biljettsubventionerna.

Kostnaderna uppgår till 459,7 mnkr och ligger i paritet med budget med en avvikelse om 0,1 mnkr.

Avskrivningskostnader består till största del av avskrivning för nio bussar som anskaffades i juni 2014 i samband med trafikstart för nytt avtal. Kostnaderna är budgeterade för helåret 2019 men bussarna är färdigavskrivna under juni vilket medför lägre kostnader om 0,6 mnkr. Avskrivningskostnader för optiska läsare är däremot högre 0,3 mnkr än vad som budgeterats. Den totala budgetavvikelsen uppgår till 0,3 mnkr.

Kommunal biljettsubvention är 2,8 mnkr lägre än budget, motsvarande tre procent. Periodens medlemsbidrag är 7,0 mnkr högre än budget.

Belopp, mnkr	Utfall aug	Budget aug	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)
Verksamhetens intäkter	84,9	90,0	-5,1	-6%
Verksamhetens kostnader	-459,7	-459,8	0,1	0%
Jämförelsestörande poster	0,5	0,0	0,5	-
Avskrivningar	-2,2	-2,5	0,3	-13%
Verksamhetens nettokostnad	-376,5	-372,3	-4,2	1%
Kommunala biljettsubventioner	106,4	109,3	-2,8	-3%
Medlemsbidrag	270,0	263,0	7,0	3%
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	-

Balanskravet

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

Balanskravsutredning (mnkr)	2019-08-31	2018	2017	2016	2015
Periodens resultat enligt resultaträkningen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Samtliga realisationsvinster	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1
Vissa realisationsvinster enligt undantagsmöjlighet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Vissa realisationsförluster enligt undantagsmöjlighet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Orealiserade förluster i värdepapper	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Återföring av orealiserad förlust värdepapper	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Periodens resultat efter balanskravsjusteringar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Medel efter/från resultatutjämningsreserv	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Periodens balanskravsresultat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

Likviditet och soliditet

Kassalikviditet är ett mått som visar kommunalförbundets kortfristiga betalningsförmåga. För perioden till och med augusti uppgår likviditeten till 92 procent vilket innebär att den är ökat jämfört med 2018. Ett riktvärde är att kassalikviditeten ska ligga på minst 100 procent. Rörelsekapitalet uppgår till -22,5 mnkr. Det negativa rörelsekapitalet beror på lägre kortfristiga fordringar och likvida medel i förhållande till kortfristiga skulder. Kommunalförbundets finansiella styrka mätt i soliditet är oförändrat mellan åren och uppgår till 0,5 procent. Eget kapital uppgår till 1,3 mnkr och är oförändrat de senaste åren.

Resultat och kapacitet	2019-08-31	2018-08-31	2017	2016	2015	2014
Likviditet (%)	92	91	89	89	82	59
Rörelsekapital, mnkr	-22,5	-23,7	-25,8	-26,8	-34,5	-42,5
Soliditet enligt balansräkningen (%)	0,5	0,5	0,6	0,5	0,7	1,1
Eget kapital, mnkr	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,1

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens totala intäkter uppgår till 84,9 mnkr och är 5,1 mnkr lägre än budget, motsvarande sex procent. Budgetavvikelsen beror främst på lägre biljettintäkter än vad som budgeterats. Biljettintäkterna uppgår till 60,4 mnkr och är fyra procent lägre än budget. En bidragande orsak är införandet av de subventionerade produkterna i fyra av länets kommuner. Det har varit vissa

svårigheter att budgetera för de kommunala biljettsubventionerna vid införandet samt att förutse effekten på biljettintäkterna.

En ytterligare orsak till budgetavvikelsen för verksamhetens intäkter är att skolkortsintäkterna är 2,1 mnkr lägre än budget för perioden, motsvarande 17 procent. Det beror främst på de subventionerade barnkorterna i Örnsköldsvik, Timrå och Härnösand som ersätter skolkorten.

Intäkter från Resplus uppgår till 2,2 mnkr, motsvarande 0,5 mnkr högre än budget för perioden, och hör ihop med ett ökat resande i kommunen.

Intäkterna från tågtrafiken har ökat med 0,2 mnkr mellan åren. En bidragande orsak är att antalet företagskortsresor nästan har fördubblats.

I jämförelse med föregående år har biljettintäkterna minskat med 4,5 mnkr. En orsak är införandet av fler subventionerade produkter under sommaren 2018. Intäkterna för skolkort har minskat med 1,9 mnkr från föregående år vilket motsvarar nio procent. Detta på grund av de helt subventionerade barnkorterna i Timrå och Härnösand som infördes sommaren 2018 och delvis ersätter skolkorten.

Intäkter från EU-bidrag är 1,0 mnkr högre än föregående år, vilket främst beror på stora investeringar i optiska läsare på samtliga linjelagda bussar.

Övertagande av färdtjänsthandläggningen för Timrå kommun och nytt avtal om färdtjänstsamordning med Sollefteå kommun bidrar till högre intäkter om totalt 0,5 mnkr i jämförelse med föregående år.

Intäkter från biljettkontrollavgifter har minskat med 0,2 mnkr mellan åren, motsvarande 88 procent. Under andra delen av 2018 avslutades två timanställningar, vilket resulterade i färre antal kontroller och har skapat intäktsbortfall under året.

Verksamhetens intäkter, mnkr	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Biljettintäkter busstrafik	60,4	62,9	-2,5	-4%	64,9	-4,5	-7%
Intäkter skolkort	9,9	12,0	-2,1	-17%	11,8	-1,9	-16%
Intäkter tågtrafik	5,2	6,0	-0,8	-13%	5,0	0,2	4%
Bidrag, Samverkande system	2,1	2,3	-0,2	-8%	2,3	-0,3	-11%
Bidrag, sommarlovskortet	0,0	0,0	0,0	-	0,8	-0,8	-100%
Resplusintäkter	2,2	1,7	0,5	29%	1,8	0,4	25%
EU-bidrag projekt Koll 2020	1,7	1,7	0,1	3%	0,7	1,0	59%
Kundservice och anropsstyrdtrafik	1,0	1,0	0,0	2%	0,9	0,1	13%
Reklam på buss	0,4	0,6	-0,2	-30%	0,5	-0,1	-18%
Bussgodsintäkter	0,4	0,5	-0,1	-28%	0,5	-0,1	-23%
Färdtjänsthandläggning	0,5	0,5	0,0	-1%	0,3	0,2	72%
Färdtjänstsamordning	0,4	0,4	0,0	0%	0,0	0,3	700%
Persontransporter	0,4	0,3	0,1	53%	0,4	0,0	4%
Avgift för kortämne	0,3	0,1	0,1	91%	0,1	0,2	371%
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,0	0,1	-0,1	-70%	0,3	-0,2	-88%
Övriga intäkter	0,1	0,1	-0,1	-47%	0,2	0,0	8%
Summa	84,9	90,0	-5,1	-6%	90,5	-5,6	-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 uppgår biljettintäkterna till 32,3 mnkr och i jämförelse med budget på 34,8 mnkr är avvikelsen 2,5 mnkr. Intäkterna är sju procent lägre än budget och det beror bland annat på införandet av det subventionerade barnkortet i kommunen. Det uppstår svårigheter med att budgetera biljettintäkter från resenären i de kommuner som har infört subventionerade produkter

Samma effekt återfinns för Timrå kommun och Härnösands kommun där biljettintäkterna är 1,0 mnkr respektive 0,5 mnkr högre än budget.

Införandet av subventionerade kommunala produkter påverkar även biljettintäkterna för Region Västernorrland. För regionen är intäkterna 1,1 mnkr lägre än budgeterat och uppgår för perioden till 13,3 mnkr.

För Örnsköldsviks kommun är biljettintäkterna 0,7 mnkr högre än budget, vilket motsvarar en intäktsökning med nio procent. Under 2018 konstaterades en resandeökning i kommunen, vilket har hållit i sig under 2019.

I jämförelse med föregående år har biljettintäkterna minskat med 4,1 mnkr. Det beror främst på att intäkterna har minskat i Sundsvalls kommun med 3,5 mnkr. Även i Härnösands kommun har biljettintäkterna minskat kraftigt i jämförelse med samma period föregående år, från 1,7 mnkr till 0,6 mnkr.

Biljettintäkter per medlem (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Härnösand	0,6	0,2	0,5	246%	1,7	-1,1	-167%
Kramfors	0,9	1,5	-0,6	-38%	1,1	-0,2	-18%
Sollefteå	1,7	1,6	0,1	4%	1,7	0,0	0%
Sundsvall	32,3	34,8	-2,5	-7%	35,8	-3,5	-11%
Timrå	2,4	1,4	1,0	68%	2,3	0,1	3%
Ånge	0,2	0,3	-0,1	-22%	0,3	0,0	-16%
Örnsköldsvik	9,4	8,7	0,7	9%	8,9	0,5	6%
Region Västernorrland	13,3	14,3	-1,1	-8%	13,2	0,1	1%
Summa intäkter	60,8²²	62,9	-2,0	-3%	64,9	-4,1	-7%

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader uppgår till 459,7 mnkr och budget uppgår till 459,8 mnkr för perioden till och med augusti. Kostnaden för linjelagd busstrafik uppgår till 304,3 mnkr och är i paritet med budgeterade kostnader. Budgetavvikelsen uppgår till 0,6 mnkr.

För den särskilda persontrafiken som består av sjukresor och färdtjänstresor uppgår kostnaderna till 75,7 mnkr. I jämförelse med budget om 68,5 mnkr är kostnaderna 7,1 mnkr högre än budget. Det beror på högre kostnader för sjukresor samt högre index än vad som budgeterats.

Kostnaden för tågtrafik är 0,8 mnkr lägre än budget och det beror på att kostnaden för biljettgiltighet är lägre än vad som budgeterats. Kostnaderna för stationsavgifterna är 0,5 mnkr lägre än budget, vilket är en följd av att kostnaden för första kvartalet 2019 inte periodiserades på rätt period utan ingår i utfallet 2018.

I bankkostnader ingår provision till de försäljningsställen som säljer Din Turs produkter, den uppgår för närvarande till nio procent av försäljningssumman. Övriga delar som också ingår i bankkostnader är bland annat avgifter för bank- och plusgiro, avgifter för värdehantering, servicebox samt olika transaktionsavgifter för betalning, till exempel biljettköp via app, swish eller med kreditkort via hemsidan. Bankkostnaderna är i paritet med budget och dessa kostnader fördelas på alla medlemmar utifrån andel av totala biljettintäkter.

Biljettsamverkan X-trafik är kostnader för att Din Turs resenärer får möjlighet att resa med Xtrafiks tåg och bussar. Ett nytt samverkansavtal med Xtrafik tecknades i december 2018 och sträcker sig till och med 2020. Biljettsamverkan och ökade pendlingsmöjligheter ger goda förutsättningar för fortsatt god utveckling av arbetsmarknadsregionen runt Sundsvall. Kostnaden för perioden är 1,0 mnkr och är i nivå med budgeterade kostnader.

Kostnaden för kompletteringstrafiken uppgår till 1,2 mnkr och är 0,5 mnkr lägre än budget. Den främsta orsaken till avvikelsen är att kostnader har budgeterats för Sundsvalls kommun men eftersom de har upphandlat denna trafik uppstår inga kostnader för kommunalförbundet. Kompletteringstrafik

²² Inklusive jämförelsestörande poster.

är trafik som körs där det inte finns möjlighet att bedriva kollektivtrafik med buss beroende på resandeunderlag och vägar. Den kan vara anropsstyrd eller linjelagd. I länet är den till största del anropsstyrd och beställs genom Din Tur kundcenter. Vad gäller den linjelagda kompletteringstrafiken har vi för närvarande fyra linjelagd kompletteringstrafik med mindre fordon. För den linjelagda kompletteringstrafiken följer kostnaderna budget för perioden.

I jämförelse föregående år har kostnaderna ökat med 20,5 mnkr. Den största förändringen mellan åren är ökade kostnader för den linjelagda busstrafiken där avtalsenlig indexreglering är den främsta orsaken till ökningen. Kostnadsökningen för tågtrafiken med 0,6 mnkr beror till största del på ökade driftkostnader till Norrtåg AB.

Verksamhetens kostnader (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Linjelagd busstrafik, exkl avskrivning	-304,3	-304,8	0,6	0%	-288,1	-16,2	6%
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	-75,7	-68,5	-7,1	10%	-72,3	-3,4	5%
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-37,1	-37,9	0,8	-2%	-36,6	-0,6	2%
Administrativa kostnader	-36,1	-41,1	5,1	-12%	-35,9	-0,1	0%
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-2,9	-2,9	0,1	-2%	-2,9	0,1	-2%
Stationsavgifter	-0,8	-1,3	0,5	-37%	-1,2	0,4	-30%
Biljettsamverkan X-trafik	-1,0	-1,0	0,0	0%	-0,7	-0,3	50%
Kompletteringstrafik	-1,2	-1,8	0,5	-31%	-1,3	0,1	-9%
Realtid, drift och underhåll	-0,6	-0,4	-0,2	53%	-0,2	-0,4	176%
Summa verksamhetens kostnader	-459,7	-459,8	0,1	0%	-439,2	-20,5	5%

Linjelagd busstrafik

De totala kostnaderna för linjelagd busstrafik uppgår till 304,3 mnkr till och med augusti och är i paritet med budget om 304,8 mnkr med en knapp budgetavvikelse om 0,5 mnkr. Trafikkostnaderna är 1,9 mnkr lägre än budgeterat. Det beror främst på utökad trafikbudget för Härnösands tätort samt Härnösands landsbygd i och med införandet av subventionerade produkter och att dessa kostnadsökningar har uteblivit.

Fem trafikområden har ett så kallat incitamentsavtal med en fast och en rörlig del där den rörliga delen påverkas av antal resande. Resandeutvecklingen i förhållande till basåret 2015 bidrar till högre kostnad med 2,9 mnkr i jämförelse med budget.

Resandeutvecklingen jämfört med basår 2015 är 33,0 procent för årets andra prognos. I jämförelse med årets första prognos då resandeutveckling prognostiserades till 34,6 procent har utvecklingen mattats av under 2019 samt att Timrå kommun under augusti avvecklade sitt subventionerade barnkort. Subventionerade barn- och ungdomskort infördes under andra halvåret 2016 i Örnsköldsviks kommun, och under andra halvåret 2018 i kommunerna Timrå, Härnösand och Sundsvall. Detta har påverkat utvecklingen av resandeincitamenten på de trafikområden som har incitamentsavtal.

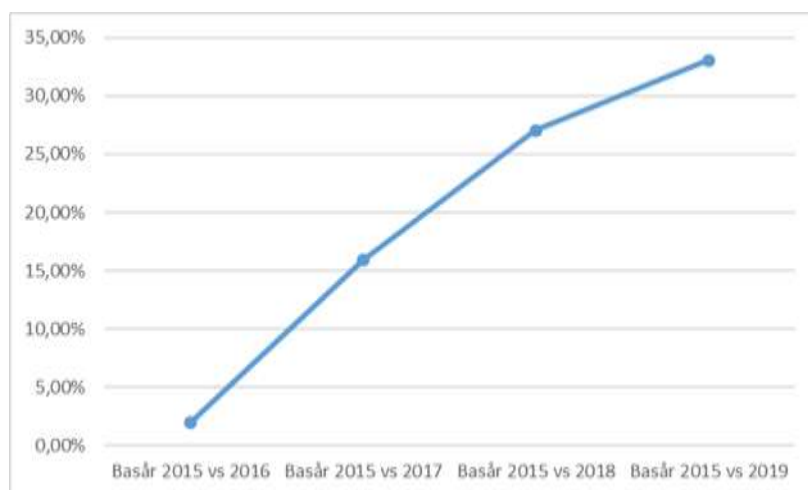


Diagram: Resandeutvecklingen de fem trafikområden med resandeincitamentsavtal 2016 - 2019 med basår 2015.

Förstärkningstrafik avser sådan trafik som utförs för att möta tillkommande behov inom tidtabellslagd trafik inom Trafikuppdraget. Förstärkningstrafiken syftar till att få med alla kunder och kan utföras tillfälligt eller mer långsiktigt samt på hel linje eller del av linje. Förstärkningstrafik förekommer både i form av oplanerad förstärkningstrafik och av planerad förstärkningstrafik. Planerad förstärkningstrafik kan uppstå vid trafikomläggning till följd av ombyggnad av vägnät. Kostnaden för förstärkningstrafiken är 2,0 mnkr lägre än budgeterad. Det beror främst på ett mindre behov av förstärkningstrafik i Sundsvalls tätort än befarat efter införandet av barnkort. För övriga trafikområden ligger utfallet i samma nivå som budget.

I jämförelse föregående år har kostnaderna ökat med 16,2 mnkr. Den största avvikelserna med 12,2 mnkr hänför sig kostnader för indexutvecklingen. Resandeutvecklingen ger en ökad kostnad med 3,2 mnkr för de trafikområdena med resandeincitamentsavtal jämfört med utfallet 2018.

Trafikkostnader (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-252,4	-254,3	1,9	-1%	-251,3	-1,1	0%
Index	-38,9	-38,3	-0,6	2%	-26,7	-12,2	46%
Resandeincitament	-10	-7,1	-2,9	41%	-6,8	-3,2	47%
Miljöincitament	-0,7	-0,8	0,1	-13%	-0,7	0,0	0%
Förstärkningstrafik	-2,3	-4,3	2,0	-47%	-2,6	0,3	-12%
Summa	-304,3	-304,8	0,5	0%	-288,1	-16,2	6%

Index

Trafikavtalen, vilka utgör lejonparten för majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen utifrån en avtalad indexmodell. Indexmodellen består främst av: AKI (arbetskostnadsindex), KPI (konsumtprisindex), ITPI 29-30 SPIN 2015 (prisindex för inhemsk tillgång), HVO (index för hydrerad vegetabilisk olja) samt alternativt PPI (oljeprisindex). Procentfördelningen mellan olika index i indexkorgarna varierar mellan trafikavtalen. För budget 2019 är indexuppräknningen femton procent från trafik start 2014, tillika basår för indexberäkningen. För trafikavtal med andra basår är den budgeterade indexuppräknningen för linje 40 som trafikerar Örnsköldsvik-Sollefteå-Östersund 18 procent och för linje 50 om trafikerar Örnsköldsvik-Härnösand med trafikstart december 2016 nio procent.

För den indexkorg som till största del regleras utifrån tätortstrafiken uppgår index från basåret 2014 till 14,6 procent. Motsvarande indexkorg som till största del återfinns inom landsbygdstrafiken uppgår snittindex till 15,2 procent från basåret. Det sammanlagda snittindexet från basåret är för första tertialen 15,4 procent att jämföra med budget på 15 procent.

De trafikområdena med egna indexkorgar är linje 40 med ett snittindex på 15,4 procent från basåret samt linje 50 med ett snittindex på 14,5 procent från basåret.

Motsvarande period föregående år var utfallet av snittindex på 10,3 procent från basåret 2014. Kostnaden för index är 38,9 mnkr vilken kan jämföras med föregående år då kostnaden uppgick till 26,7 mnkr. Det är en ökning med 12,2 mnkr.

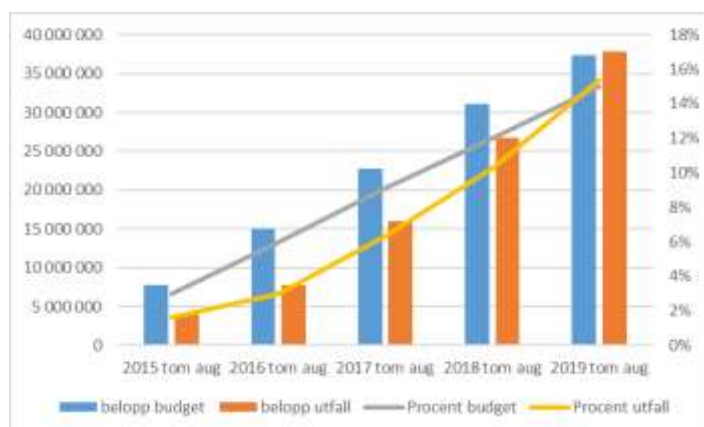


Diagram: Indexutveckling per augustimånad 2015 -2019

Region Västernorrland

Den totala trafikknkostnaden för Region Västernorrland uppgår till 56,4 mnkr för perioden. Det är 0,2 mnkr lägre kostnader än budget. Störst avvikelse återfinns under grundavtalade trafikknkostnader där avvikelsen är 0,4 mnkr. Det beror bland annat på att regionen har en lägre andel av produktionskilometer inom trafikområde 045 Sollefteå landsbygd och inom trafikområde O17/21 Njurunda - Timrå än vad som är budgeterat. Det innebär lägre kostnader om 0,3 mnkr jämfört med budget 2019. Ytterligare en orsak är att trafikknkostnaden för linje 50 är 0,6 mnkr för hög till följd av att kostnader för Örnsköldsvik tätort har bokförts på linje 50 under augusti. Inom trafikområde O20 Ådalen har regionen en högre andel av produktionskilometer men effekten av trafikåtgärder ger ändå ett lägre utfall med 0,1 mnkr under andra tertiet 2019.

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. Utfallet inom område O17/21 Njurunda - Timrå är 0,3 mnkr högre och för linje 201 0,3 mnkr då ingen budget var lagd 2019. Tidigare har det inte budgeterats för några kostnader för resandeincitament på linje 201 eftersom resandeutvecklingen var negativ tidigare år.

De fem bussar som skrivits av under fem år är färdigavskrivna under juni 2019. Avskrivningskostnader är budgeterade för hela året 2019 därav budgetavvikelsen på 0,3 mnkr.

Trafikkostnader, (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-47,0	-47,4	-0,4	-1%	-48,1	-1,2	-2%
Index	-7,1	-7,0	0,2	2%	-5,4	1,7	31%
Resandeincitament	-0,8	-0,3	0,6	69%	-0,3	0,5	162%
Miljöincitament	-0,2	-0,3	0,0	-16%	-0,2	0,0	-1%
Förstärkningstrafik	-0,5	-0,4	0,1	26%	0,6	1,1	-181%
Avskrivning fordon	-0,7	-1,0	-0,3	-45%	-1,0	-0,3	-31%
Summa	-56,4	-56,2	0,1	0%	-54,5	1,9	3%

Kramfors kommun

I samband med avveckling av matartrafiken L 202 till linje 50 förändras andelen produktionskilometer för Kramfors kommun inom trafikområdet O20 Ådalen. Det medför att trafikknkostnaderna är 0,1 mnkr lägre till och med andra tertiet 2019. Inom trafikområde O2 Höga Kusten har det inte varit något behov av förstärkningstrafik och inget utfall redovisas.

Trafikkostnader, (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-11,1	-11,2	-0,1	-1%	-11,2	-0,1	-1%
Index	-1,7	-1,7	0,0	-1%	-1,4	0,3	23%
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0%	0%
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	-12%	-0,1	0,0	0%
Förstärkningstrafik	0,0	-0,1	-0,1	-315%	0,0	0,0	-50%
Summa	-12,8	-13,0	-0,2	-1%	-12,6	0,2	2%

Sollefteå kommun

I trafikbudget för 2019 fanns det med ett utökat tillägg av trafik som inte realiserats för O10 Sollefteå tätort vilket medför att utfallet är 0,4 mnkr lägre än budget för perioden. I övrigt är utfallet i paritet med budget.

Trafikkostnader, (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget- avvikelse	Avvikels e (%)	Utfall aug 2018	Förändri ng 2019- 2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-9,7	-10,1	-0,4	-4%	-9,9	-0,1	-1%
Index	-1,5	-1,5	0,0	0%	-1,2	0,3	26%
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	-9%	-0,1	0,0	-1%
Förstärkningstrafik	-0,1	-0,1	0,0	-88%	-0,2	-0,2	-76%
Summa	-11,4	-11,8	-0,4	-4%	-11,4	0,0	0%

Örnsköldsviks kommun

För Örnsköldsviks kommun är utfallet av trafikknostnader 0,5 mnkr lägre än budget, till följd av en sammanblandning med linje 50 och en felkontering om 0,6 mnkr. Korrekt utfall är en trafikknostnad till och med andra tertialet om 45,5 mnkr, vilket är 0,1 mnkr högre utfall än i jämförelse med budget 45,4 mnkr.

Det resandeincitamentavtal inom trafikområde O6 Örnsköldsviks tätort, har resandet fortsatt vara högre än basåret 2015, vilket ger 0,5 mnkr i högre kostnader.

Förstärkningskostnader är 0,5 mnkr lägre än budget 2019 till följd av den linjeomläggning som genomförts inom Örnsköldsviks tätort.

Trafikkostnader, (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-44,9	-45,4	-0,5	-1%	-45,5	-0,6	-1%
Index	-7,5	-6,8	0,6	9%	-4,9	2,6	53%
Resandeincitament	-3,7	-3,2	0,5	14%	-3,1	0,6	21%
Miljöincitament	-0,2	-0,2	0,0	-13%	-0,2	0,0	0%
Förstärkningstrafik	-0,3	-0,8	-0,5	-171%	-0,5	-0,2	-43%
Summa	-56,5	-56,4	0,1	0%	-54,1	2,4	4%

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 trafikknostnader. 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 varför utfallet är 1,5 mnkr lägre än budget 2019. Från och med juni i år är centrumlinjen avvecklad. I övrigt är utfallet i paritet med budget.

Trafikkostnader, (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-16,6	-18,1	-1,5	-9%	-16,7	0,0	0%
Index	-2,5	-2,5	0,0	-1%	-2,0	0,5	22%
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	-10%	-0,1	0,0	1%
Förstärkningstrafik	0,0	0,0	0,0	19%	0,0	0,0	-50%
Summa	-19,2	-20,7	-1,5	-8%	-18,85	0,4	2%

Timrå kommun

Utfallet för perioden är 0,1 mnkr lägre än budget 2019. Kostnader för resandeincitament berör trafikområdet O17/21 Timrå/Njurunda. Resandet i området är fortsatt högre än basåret 2015, med 0,5 mnkr i högre kostnad än budget. Budgeterade kostnader för 2019 är för låga sett till årets första prognos samt utfallet 2018.

Inom trafikområde O17/21 Njurunda – Timrå är förstärkningstrafiken 0,1 mnkr högre än budget.

Budgetposter (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-11,5	-11,6	-0,1	-1%	-11,5	0,0	0%
Index	-1,9	-1,8	0,1	5%	-1,1	0,8	75%
Resandeincitament	-0,9	-0,4	0,5	56%	-0,5	0,4	83%
Miljöincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Förstärkningstrafik	-0,5	-0,4	0,1	19%	-0,5	0,0	-4%
Summa	-14,7	-14,1	0,6	4%	-13,5	1,2	9%

Sundsvalls kommun

De totala kostnaderna till och med augusti för Sundsvalls kommun är i paritet med budget. För trafikområde O16 är utfallet 0,4 mnkr lägre än budget. För O14/15 Sundsvalls tätort är utfallet 1,0

mnkr högre på grund av en utökning av trafik och ändrad körväg i samband med trafikförändringar inom tätorten.

Resandeincitament berör trafikområdena Timrå-Njurunda, Sundsvall-Matfors samt Sundsvall tätort. Resandet i dessa områden är fortsatt högre än basåret 2015, med 1,4 mnkr, 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.

Förstärkningskostnaderna är 1,6 mnkr lägre än budget, vilket främst beror på att det inom trafikområde Sundsvalls tätort budgeterades för högre förstärkningskostnader inför 2019 i och med införandet av det subventionerade barnkortet. Behovet av förstärkningstrafik har uteblivit.

De fyra bussar som skrivits av under fem år är färdigavskrivna under juni 2019. Avskrivningskostnader är budgeterade för hela året 2019 därav budgetavvikelsen på 0,3 mnkr.

Budgetposter (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-106,6	-106,0	0,6	1%	-105,4	1,2	1%
Index	-15,9	-16,3	-0,3	-2%	-10,1	5,8	57%
Resandeincitament	-4,6	-3,2	1,4	31%	-3,0	1,7	56%
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	-13%	-0,1	0,0	11%
Förstärkningstrafik	-0,9	-2,5	-1,6	-175%	-0,7	0,2	28%
Avskrivning fordon	-0,7	-1,0	-0,3	-45%	-1,0	-0,3	-31%
Summa	-128,8	-128,9	-0,1	0%	-120,2	8,6	7%

Ånge kommun

Inom trafikområde O23 Ånge landsbygd har det skett trafikförändringar för bland annat linje 196 och linje 192 vilket medför 0,1 mnkr i lägre trafikkostnader till och med andra tertialet 2019. I övrigt följer utfallet budget för 2019

Budgetposter (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-4,8	-4,9	-0,1	-1%	-4,8	0,0	0%
Index	-0,7	-0,7	0,0	-1%	-0,6	0,1	25%
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Miljöincitament	0,0	0,0	0,0	-11%	0,0	0,0	7%
Förstärkningstrafik	0,0	0,0	0,0	00%	0,0	0,0	0%
Summa	-5,6	-5,7	-0,1	-1%	-5,5	0,1	3%

Särskild persontrafik

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 75,1 mnkr per augusti och budgeten motsvarade period uppgår till 68,3 mnkr vilket medför en budgetavvikelse på 10 procent. Taxi-index som reglerar avtalsenliga indexjusteringar för den särskilda persontrafiken är budgeterad med en ökning om två procent. Utfallet resulterade i en höjning på drygt fyra procent, vilket är en av orsakerna till budgetavvikelsen.

Största budgetavvikelsen är under Region Västernorrlands sjukresor där kostnaden är 4,7 mnkr högre än budget. Kostnaden för sjukresor uppgår till 50,6 mnkr och för samma period föregående år uppgick kostnaderna till 46,2 mnkr vilket medför en ökad kostnad om 4,4 mnkr. Antalet sjukresor jämfört med tidigare år har ökat med två procent till 124 683 resor. Ytterligare en bidragande orsak till kostnadsökningen är det nya trafikavtalet för sjukresor i Sollefteå kommun som dels gett dyrare sjukresor än tidigare och dels lett till en minskad samordningsgrad när sjukresorna inte kan samordnas med färdtjänstresorna.

För Kramfors kommun är kostnaden 0,8 mnkr högre än budget och kostnaden har ökat med 1,1 mnkr jämfört med samma period föregående år. Det totala resandet i Kramfors har ökat med tre procent varav den största resandeökningen består av särskoleresor med 1 112 fler resor än föregående år.

I Örnsköldsviks kommun är skillnaden mellan utfall och budget en ökning med 1,1 mnkr, jämfört med föregående års utfall per augusti har kostnaden ökat med 0,8 mnkr. Antal resor har ökat med 1 507 och största ökningen är färdtjänstresor som har ökat med fem procent.

Budgetavvikelsen för Timrå kommun redovisar 12 procent högre kostnader och jämfört med föregående år är det en kostnadsökning med 0,1 mnkr.

Kostnaden för Härnösands kommun ligger i nivå med föregående år per augusti, budgetavvikelsen visar 0,2 mnkr ökade kostnader.

I Ånge kommun är utfallet per augusti 0,2 mnkr lägre kostnader jämfört mot budget. Antal resor i Ånge kommun har ökat med totalt nio procent vilket medför ökade kostnader.

Särskild persontrafik mnkr	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Region Västernorrland	-50,6	-45,9	-4,7	10%	-46,2	-4,4	10%
Ånge kommun	-2,1	-2,3	0,2	-9%	-2,0	-0,2	9%
Sundsvalls kommun	0,0	0,0	0,0	-9%	0,0	0,0	-7%
Timrå kommun	-3,0	-2,6	-0,3	12%	-2,8	-0,1	5%
Härnösands kommun	-3,5	-3,3	-0,2	7%	-3,5	0,0	1%
Kramfors kommun	-7,5	-6,8	-0,8	11%	-6,5	-1,1	16%
Sollefteå kommun	0,0	0,0	0,0	-	-3,3	3,3	-100%
Örnsköldsviks kommun	-8,4	-7,2	-1,1	15%	-7,6	-0,8	10%
Summa	-75,1	-68,3	-6,9	10%	-71,9	-3,3	5%

Administration

De administrativa nettokostnaderna uppgår till 32,5 mnkr vilket är 4,4 mnkr lägre än budget om 37,1. Jämfört med föregående års utfall med 32,7 mnkr, är kostnaden 0,2 mnkr lägre.

För Personal uppgår nettokostnaden till 18,1 mnkr mot budget 19,4 mnkr. Avvikelsen 1,4 mnkr beror främst på vakanta tjänster samt sjukskrivning. Från och med augusti löper två tjänster som förbundsdirektör men där bara en är i tjänst. Det påverkar utfallet med högre kostnader än budgeterat för augustimånad med störst påverkan under tredje tertialen.

Verksamhet för central bedömningsfunktion har startat upp under andra tertialen och initialkostnaderna uppgår till 0,8 mnkr i jämförelse med budget 1,6 mnkr. Budgetavvikelsen beror på att kostnaderna budgeterades för hela året.

Externa kostnader med 3,3 mnkr är 0,1 mnkr lägre än budget 3,4 mnkr. I externa kostnader ingår bland annat lokalyra, försäkringskostnader, kostnader för bevakning och larm, föreningsavgifter till Svensk Kollektivtrafik samt konsultkostnader. Befarad kundförlust belastar utfallet med 0,5 mnkr. Jämfört med utfallet föregående år är nettokostnaden densamma.

Kostnaderna för Ekonomienheten uppgår till 0,4 mnkr att jämföra med budget om 1,5 mnkr. Budgetavvikelsen beror främst på att det budgeterats för införandet av ett nytt intäktsfördelningssystem men detta har ännu inte realiserats. Elektronisk fakturahantering är infört under april avseende leverantörsfakturer och implementering för kundfakturer är senarelagd och planerad till september.

Förbundsdirektionens kostnader uppgår till 0,6 mnkr jämfört med budget 0,3 mnkr vilket är en budgetavvikelse med 0,3 mnkr. Under perioden genomfördes ett internt med den nya förbundsdirektionen som ej var budgeterat samt att fler möten har genomförts. Budgeten är minskad jämfört med föregående år eftersom antalet ledamöter i förbundsdirektionen minskades inför 2019.

För Marknad uppgår nettoavvikelsen till 0,3 mnkr i lägre kostnader. Det beror dels på en beräknad rörlig del av intäkterna 0,2 mnkr för reklam på buss ej uppbokad till och med andra tertialet, dels är flera aktiviteter är planerade först under tredje tertialet, varför en budget avvikelse finns med 0,5 mnkr.

Kostnader för Biljettmaskiner uppgår till 3,7 mnkr jämfört med budget 3,6 mnkr, vilket är en budgetavvikelse med 0,1 mnkr i högre nettokostnader. Det har skett en omfördelning av kostnader från enheten IT och telefoni till Biljettmaskiner, detta för att få en samlad bild av driftskostnaderna som härrör till biljettmaskiner. Abonnemangskostnader, drift- samt kostnader för serviceavtal, har en högre kostnadsutveckling än budgeterat. Ett utökat underhållsavtal med FARA för ökad funktionalitet enligt kravställen har medfört högre kostnader jämfört med tidigare år och budget. En anpassning har inletts för att möta tillkommande EU-krav. Jämfört med föregående år är nettokostnaden 0,3 mnkr lägre än utfallet 2018.

IT och telefoni redovisar 5,0 mnkr i kostnader mot budget 5,7 mnkr, vilket är 0,7 mnkr i lägre kostnader. Det beror på att det budgeterats dels för systemutveckling av trafiksamordningssystemet SAM 3001 vilket inte kommer att genomföras och dels för systemutveckling av telefoni där kostnaderna är lägre än vad som beräknats.

Verksamhet, mnkr	Utfall aug			Budget aug			Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Netto-kostnad aug 2018
	Intäkt	Kostnad	Netto-kostnad	Intäkt	Kostnad	Netto-kostnad			
Personalkostnader	1,9	-19,9	-18,1	1,9	-21,3	-19,4	-1,4	8%	-18,6
Central bedömningsfunktion	0,0	-0,8	-0,8	0,0	-1,6	-1,6	-0,8	105%	0,0
Externa kostnader	0,0	-3,3	-3,3	0,0	-3,4	-3,4	-0,1	4%	-3,3
Biljettkontroll	0,0	-0,4	-0,4	0,1	-0,4	-0,3	0,1	-22%	-0,4
Ekonomienhet	0,0	-0,4	-0,4	0,0	-1,5	-1,5	-1,1	300%	0,0
Hållbara resor	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	-0,1	0%	-0,1
Koll 2020	1,7	-1,7	-0,1	1,7	-2,2	-0,6	-0,5	637%	-0,1
Förbundsdirection	0,0	-0,6	-0,6	0,0	-0,3	-0,3	0,3	-29%	-0,4
Utvecklingsenhet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0%	-0,1
Hållplatsarbete	0,0	-0,1	-0,1	0,0	-0,1	-0,1	0,0	58%	-0,1
Marknad	0,4	-0,6	-0,2	0,6	-1,1	-0,5	-0,3	528%	-0,2
Biljettmaskiner	0,1	-3,9	-3,7	0,1	-3,7	-3,6	0,1	-5%	-4,0
IT och telefon	0,0	-5,0	-5,0	0,0	-5,7	-5,7	-0,7	15%	-5,4
Summa	4,3	-36,7	-32,5	4,4	-41,5	-37,1	-4,4	14%	-32,7

Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem

Den medlemmen med störst budgetavvikelse för verksamhetens nettokostnad är Sundsvalls kommun med en avvikelse om 3,0 mnkr. Det beror främst på lägre biljettintäkter från resenärer än vad som har budgeterats. För Region Västernorrland uppgår budgetavvikelsen till 2,2 mnkr högre nettokostnader än budgeterat. Det beror bland annat på lägre biljettintäkter från resenärer, lägre skolkortsintäkter samt högre kostnader för sjukresor.

Verksamhetens nettokostnad (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Region Västernorrland	-154,0	-151,8	2,2	-1%	-147,3	-6,8	5%
Ånge kommun	-7,4	-7,3	0,1	-2%	-6,8	-0,6	9%
Sundsvalls kommun	-93,8	-90,8	3,0	-3%	-80,5	-13,3	17%
Timrå kommun	-14,6	-15,4	-0,8	5%	-12,8	-1,8	14%
Härnösands kommun	-22,6	-24,2	-1,6	7%	-20,1	-2,5	12%
Kramfors kommun	-18,7	-17,3	1,4	-8%	-17,3	-1,4	8%
Sollefteå kommun	-9,0	-9,5	-0,5	5%	-12,4	3,4	-28%
Örnsköldsviks kommun	-56,3	-55,9	0,3	-1%	-53,6	-2,6	5%
Summa	-376,4	-372,3	4,2	-1%	-350,8	-25,6	7%

Medlemsbidrag fördelad per medlem

Utfallet för medlemsbidraget för perioden är 270,0 mnkr och budget uppgår till 263,0 mnkr. De medlemmarna med störst avvikelse är Härnösands kommun och Timrå kommun. Dessa kommuner införde subventionerade produkter under föregående år och det påverkar utfallet för medlemsbidraget.

Medlemsbidrag (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Region Västernorrland	148,5	150,1	-1,6	-1%	145,3	3,2	2%
Ånge kommun	7,4	7,3	0,1	2%	6,8	0,6	9%
Sundsvalls kommun	53,1	50,3	2,8	5%	47,2	5,9	13%
Timrå kommun	11,6	2,7	9,0	338%	12,5	-0,9	-7%
Härnösands kommun	-4,1	-0,1	-4,0	-	12,4	-16,5	-133%
Kramfors kommun	18,7	17,3	1,4	8%	17,3	1,4	8%
Sollefteå kommun	9,0	9,5	-0,5	-5%	12,4	-3,4	-28%
Örnsköldsviks kommun	25,7	25,9	-0,2	-1%	26,6	-0,8	-3%
Summa	270,0	263,0	7,1	3%	280,4	-10,5	-4%

Prognos 2019

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

Årets andra helårsprognos för 2019 visar att verksamhetens nettokostnad prognostiseras till 573,3 mnkr mot budgeterade 557,3 mnkr. Avvikelsen uppgår till 16,1 mnkr, vilket motsvarar tre procent högre nettokostnader än budget. Prognosen är 2,3 mnkr lägre än vid den första prognosen från april.

Intäkternas lägre prognos beror till största del på lägre biljettintäkter än vad som budgeterats. Verksamhetens kostnader prognostiseras 11,2 mnkr högre än budget, motsvarande två procent. Det beror bland annat på att kostnaderna för resandeincitament samt sjukresor prognostiseras högre än budget. Ytterligare en orsak är att kostnaderna för avtalsenlig indexjustering prognostiseras högre än vad som budgeterats.

Avskrivningskostnader prognostiseras till 2,5 mnkr och är 1,3 mnkr lägre än vad som budgeterats. Det beror framför allt på att avskrivningskostnader för bussar är budgeterade för helåret 2019 men dessa är färdigavskrivna under juni vilket medför lägre kostnader om 1,6 mnkr. Avskrivning för optiska läsare prognostiseras med högre kostnader om 0,3 mnkr än vad som budgeterats.

Prognostiserat medlemsbidrag uppgår till 408,1 mnkr och budgeterat medlemsbidrag uppgår till 393,3 mnkr. Avvikelse för medlemsbidraget är 14,8 mnkr, motsvarande fyra procent.

Belopp, mnkr	Års-prognos aug	Budget 2019	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Års-prognos apr	Utfall 2018
Verksamhetens intäkter	134,6	140,9	6,3	-4%	127,1	142,6
Verksamhetens kostnader	-705,9	-694,4	-11,6	2%	-701,1	-670,8
Jämförelsestörande poster	0,5	0,0	0,5	-	0,5	0,9
Avskrivningar	-2,5	-3,8	1,3	34%	-2,1	-4,1
Verksamhetens nettokostnad	-573,3	-557,3	16,1	3%	-575,6	-531,4
Kommunala biljettsubventioner	165,2	163,9	1,3	1%	161,6	143,6
Medlemsbidrag	408,1	393,3	14,8	4%	414,0	386,1
Finansiella intäkter	0	0	0	-	0	1,7
Finansiella kostnader	0	0	0	-	0	0
Jämförelsestörande finansiella poster	0	0	0	-	0	0
Årets resultat	0	0	0	-	0	0

Verksamhetens intäkter

Årets andra helårsprognos för verksamhetens intäkter visar en avvikelse om 6,3 mnkr vilket motsvarar lägre intäkter med 4 procent. Intäkterna prognostiseras till 134,6 mnkr mot budgeterade 140,9 mnkr. Prognosen för intäkter har ökat med 7,5 mnkr från årets första prognos.

Biljettintäkterna prognostiseras till 94,1 mnkr, vilket är 4,4 mnkr lägre än budget och 5 mnkr lägre än föregående år. Intäktsnivån mellan åren påverkas av införandet av fler subventionerade produkter, vilket även får en effekt på skolkortsintäkterna som enligt årsprognos förväntas bli lägre än budget med 1,9 mnkr.

Intäkter i det EU-finansierade projektet Koll 2020 prognostiseras till 2,1 mnkr vilket är 0,4 mnkr lägre än budget. Intäkterna för resplusbiljetter prognostiseras till 3,2 mnkr, vilket är 0,6 mnkr högre än budget. Ett ökat resande inom kommunen har konstaterats och förväntas hålla i sig under hösen 2019.

Verksamhetens intäkter, mnkr	Års-prognos aug	Budget 2019	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Års- prognos apr	Utfall 2018
Biljettintäkter busstrafik	94,1	98,5	-4,4	-5%	87,6	99,1
Intäkter skolkort	17,7	19,6	-1,9	-10%	17,9	19,8
Intäkter tågtrafik	9,0	9,0	0,0	0%	9,0	6,8
Bidrag, Samverkande system	3,2	3,4	-0,2	-6%	3,2	3,5
Bidrag, sommarlovskortet	0,0	0,0	0,0	-	0,0	3,7
Resplusintäkter	3,2	2,6	0,6	23%	2,9	2,8
EU-bidrag projekt Koll 2020	2,1	2,5	-0,4	-16%	1,5	2,3
Kundservice och anropsstyrdtrafik	1,5	1,4	0,0	1%	1,4	1,4
Reklam på buss	0,7	0,8	-0,1	-15%	0,7	0,8
Bussgodsintäkter	0,5	0,8	-0,2	-27%	0,6	0,3
Färdtjänsthandläggning	0,7	0,7	0,0	-1%	0,7	0,5
Färdtjänstsamordning	0,6	0,6	0,0	1%	0,6	0,2
Persontransporter	0,6	0,4	0,2	50%	0,5	0,6
Avgift för kortämne	0,4	0,2	0,2	102%	0,1	0,0
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,2	0,2	0,1	59%	0,2	0,3
Övriga intäkter	0,1	0,2	-0,1	-49%	0,1	0,4
Summa	134,6	140,9	-6,3	-4%	127,1	142,6

Biljettintäkter för linjelagd busstrafik

För Härnösands kommun, Timrå kommun och Sundvalls kommun beror avvikelsen mellan prognosen och budget till stor del på svårigheten att budgetera effekten som de subventionerade produkterna har på biljettintäkterna.

Timrå kommun har från och med augusti i år avvecklat det subventionerade barnkortet vilket bidrar till att intäkterna prognostiseras högre än budget och även högre än vid årets första prognos.

För Sundsvalls kommun tydliggörs svårigheten och prognosen har fluktuerat stort mellan årets första och andra prognos. I första tertialet prognostiserades biljettintäkterna till 45,7 mnkr, vilket är 4,7 mnkr lägre än årets andra prognos. Båda prognoserna visar lägre biljettintäkter än vad som budgeterats.

För Sollefteå kommun uppgår biljettintäkterna till 2,7 mnkr i årets andra årsprognos, vilket är samma som i årsprognosen som gjordes i april. Det motsvarar 0,2 mnkr högre biljettintäkter än budget, och grundar sig i en konstaterad resandeökning i kommunen.

För Örnsköldsviks kommun prognostiseras biljettintäkterna för busstrafiken 1,8 mnkr högre än budget. Under 2018 konstaterades en resandeökning i kommunen, vilket har hållit i sig under 2019. Trenden förväntas fortsätta även under hösten 2019.

Biljettintäkter per medlem (mnkr)	Års-prognos aug	Budget 2019	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Årsprognos april 2019	Utfall 2018
Härnösand	1,0	0,3	0,7	233%	0,9	2,6
Kramfors	1,5	2,3	-0,8	-36%	1,5	1,7
Sollefteå	2,7	2,5	0,2	8%	2,7	2,6
Sundsvall	50,4	55,8	-5,4	-10%	45,7	53,6
Timrå	3,4	2,2	1,3	58%	2,4	3,5
Ånge	0,3	0,4	-0,1	-18%	0,4	0,4
Örnsköldsvik	15,4	13,6	1,8	13%	16,2	14,3
Region Västernorrland	19,9	21,5	-1,6	-8%	18,4	20,5
Summa intäkter	94,6²³	98,5	-3,9	-4%	88,1	99,1

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader prognostiseras till 704,6 mnkr. Budget för året uppgår till 694,3 mnkr vilket medför en avvikelse om 10,3 mnkr högre kostnad. Vid årets först prognos uppgick kostnaderna till 701,1 mnkr. För den linjelagda busstrafiken prognostiseras kostnaderna 463,7 mnkr och i förhållande till budget är avvikelsen 6,4 mnkr högre kostnader. Årets andra prognos är även 2,3 mnkr högre än vid första prognosen i april. Den särskilda persontrafiken prognostiseras med kostnader om 115,8 mnkr vilket är 8,3 mnkr högre än budget samt 1,9 mnkr högre än vid årets första prognos.

Administrativa kostnader prognostiseras till 59,8 mnkr och i jämförelse med budget om 61,6 är det 1,9 mnkr lägre kostnader. Prognosen är 0,9 mnkr högre än vid årets första prognos och det beror främst på kostnader som uppkommer då föregående förbundsdirektörs förordnande upphör.

Prognosen för stationsavgifter är 0,7 mnkr lägre än budget vilket beror på att kostnaderna för första kvartalet 2019 inte periodiserades utan ingick i utfallet 2018.

Kostnaderna för kompletteringstrafik prognostiseras till 1,8 mnkr och i förhållande till budget är avvikelsen 0,9 mnkr lägre kostnader. Avvikelsen beror främst på att kostnader om 0,6 mnkr har budgeterats för Sundsvalls kommun men eftersom de har upphandlat denna trafik uppstår inga kostnader för kommunalförbundet. Även Sollefteå har upphandlat trafiken och därför prognostiserar kommunalförbundet inte några kostnader vilket kan jämföras med budget om 0,3 mnkr. För den linjelagda kompletteringstrafiken är prognosen i paritet med budget och även med föregående år.

Budgeterade kostnader (mnkr)	Års-prognos aug	Budget 2019	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Årsprognos april 2019	Utfall 2018
Linjelagd busstrafik, exkl avskrivning	-463,7	-457,3	-6,4	1%	-461,4	-443,3
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	-115,8	-107,5	-8,3	8%	-113,9	-110,4
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-56,9	-56,9	0,0	0%	-56,9	-48,5
Administrativa kostnader	-59,8	-61,6	1,9	-3%	-58,9	-58,1
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-4,4	-4,4	0,0	0%	-4,6	-4,6
Stationsavgifter	-1,3	-2,0	0,7	-34%	-1,5	-2,4
Biljettsamverkan X-trafik	-1,5	-1,5	0,0	0%	-1,5	-1,0
Kompletteringstrafik	-1,8	-2,6	0,9	-33%	-2,0	-2,0
Realtid, drift och underhåll	-0,8	-0,5	-0,3	53%	-0,5	-0,4
Summa verksamhetens kostnader	-705,9	-694,4	-11,6	2%	-701,1	-670,8

Linjelagd busstrafik

De totala trafik kostnaderna för linjelagd busstrafik prognostiseras till 463,7 mnkr. Budget för året uppgår till 457,3 mnkr vilket medför en avvikelse om 6,4 mnkr högre kostnad. Jämfört med årets första prognos prognosen i april är kostnaden 2,3 mnkr högre.

Trafikkostnaden prognostiseras 1,8 mnkr lägre än budget och det beror bland annat på budgeterade kostnader för Härnösands kommun där behovet av dessa budgeterade kostnader uteblivit.

²³ Inklusive jämförelsestörande poster

Prognostiserade kostnader för resandeincitament är 6,1 mnkr högre än budget men har skrivits ned med 1,2 mnkr från årets första prognos. Främst till följd av en viss avmattnings i resandeutvecklingen samt att barnkortet i Timrå upphörde från augusti.

För förstärkningstrafiken prognostiseras kostnaderna till 3,8 mnkr vilket är 2,6 mnkr lägre än vad som budgeterats. Det beror främst på ett mindre behov av förstärkningstrafik i Sundsvalls tätort än befarat efter införandet av barnkortet.

Trafikkostnader (mnkr)	Års-prognos aug	Budget 2019	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Årsprognos april 2019	Utfall 2018
Trafikkostnad	-379,8	-381,6	1,8	0%	-378,4	-378,5
Index	-62,2	-57,5	-4,7	8%	-59,4	-45,8
Resandeincitament	-16,7	-10,6	-6,1	58%	-17,9	-13,8
Miljöincitament	-1,2	-1,2	0,0	0%	-1,2	-1,2
Förstärkningstrafik	-3,8	-6,4	2,6	-41%	-4,5	-4,0
Summa trafikkostnader	-463,7	-457,3	-6,4	1%	-461,4	-443,3

Index

För den indexkorg som till största del regleras utifrån tätortstrafiken prognostiseras index till 16,9 procent. Motsvarande indexkorg som till största del återfinns inom landsbygdstrafiken prognostiseras till 19,7 procent. Dessa båda indexkorgar kan jämföras med budgeterad index om 15 procent. Det sammanlagda snittindex prognostiseras till 16,4 procent och är högre än vad som prognostiserats vid årets första prognos. I jämförelse med årets första prognos har båda indexkorgarna högre värde då tätortstrafiken prognostiserades till 15,7 procent och landsbygdstrafiken till 18,0 procent.

För linje 40 är prognosen 18,9 procent jämfört med budget om 18 procent. För linje 50 är prognosen 19,2 procent att jämföra mot budget om 9 procent.

Kostnaden för den avtalsenliga indexregleringen prognostiseras till 62,2 mnkr i jämförelse med budget om 57,5 mnkr. I jämförelse med årets första prognos har kostnaderna ökat med 2,8 mnkr.

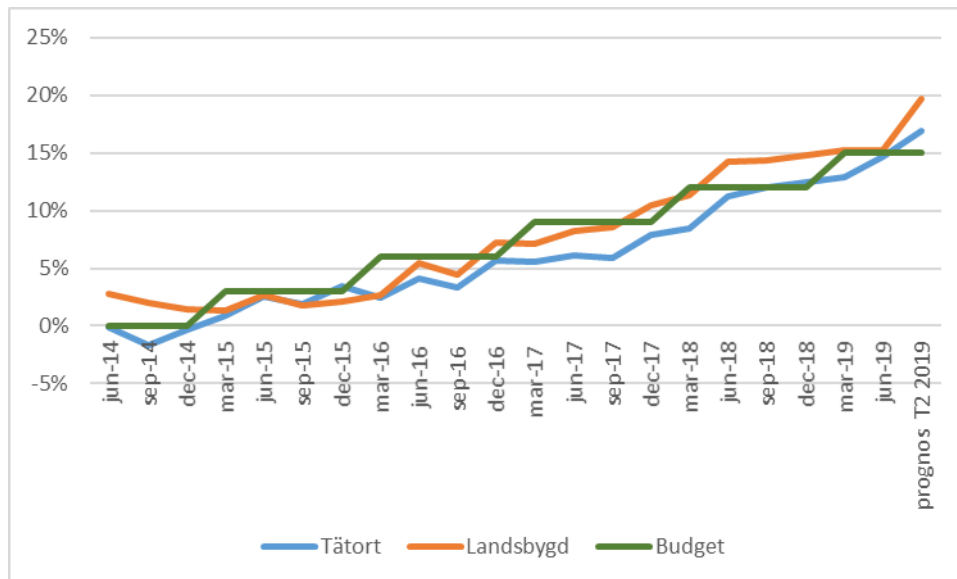


Diagram: Indexutveckling 2014 -2018, med prognos 2019

De olika indexkorgarnas utveckling påverkas framförallt av fortsatt höjda drivmedelspriser under 2019. Kostnadsutvecklingen för drivmedel från trafikstart juni 2014 fram till idag har drivit upp index för trafikavtalen. Arbetskostnadsindex (AKI) driver också kostnadsutvecklingen eftersom den utgör en stor del av viktningen i indexkorgarna.

Region Västernorrland

Prognosen för trafikkostnader är 0,6 mnkr lägre än budget. Jämfört med prognosen från första tertialet är den 0,3 mnkr högre till följd av att årsprognos från april var för låg.

Jämfört med utfallet för 2018 är årsprognosen 3,1 mnkr lägre, till följd av reducerad helgtrafik linje 50 samt matartrafik linje 202.

Kostnaden för resandeincitament finns inom trafikområdet O17/21 Njurunda - Timrå och inom linje 201 mellan Sundsvall och Härnösand och har utfallit med 1,3 mnkr i jämförelse med budget ,4 mnkr som var för lågt budgeterat. Resandet i dessa områden har under de senaste åren varit högre än basåret 2015. För linje 201 har det inte budgeterats för några kostnader för resandeincitament då resandeutvecklingen var negativ tidigare år.

Utfallet 0,7 mnkr för förstärkningstrafik är 0,1 mnkr högre än budget. Jämfört med årsprognosen från april är prognosen 0,1 mnkr lägre och jämfört med föregående år 0,2 mnkr lägre.

De fyra bussar som skrivits av under fem år är färdigavskrivna under juni 2019. Avskrivningskostnader är budgeterade för hela året 2019 därav budgetavvikelsen på 0,8 mnkr.

Trafikkostnader, (mnkr)	Års-prognos aug	Budget 2019	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Års-prognos apr	Utfall 2018
Trafikkostnad	-69,3	-70,0	-0,6	-1%	-69,0	-72,4
Index	-11,5	-10,4	1,1	9%	-11,5	-8,3
Resandeincitament	-1,3	-0,4	0,9	71%	-1,4	-0,4
Miljöincitament	-0,4	-0,4	0,0	-2%	-0,8	-0,4
Förstärkningstrafik	-0,7	-0,6	0,1	18%	-0,8	-1,0
Avskrivning fordon	-0,7	-1,5	-0,8	-118%	-0,7	-1,5
Summa	-84,0	-83,2	0,7	1%	-84,2	-84,1

Kramfors kommun

I samband med avveckling av matartrafiken L 2020 till linje 50 förändras andelen produktionskilometer för Kramfors kommun inom trafikområdet O20 Ådalen, vilket medför en lägre kostnad beräknad till 0,1 mnkr. Prognosen för indexkostnaderna är 0,2 mnkr högre än vad som budgeterats. Förstärkningstrafiken beräknas även bli lägre för 2019 med 0,1 mnkr.

Trafikkostnader, (mnkr)	Års-prognos aug	Budget 2019	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Årsprognos apr	Utfall 2018
Trafikkostnad	-16,6	-16,7	-0,1	-1%	16,6	16,7
Index	-2,8	-2,5	0,2	9%	-2,8	-2,0
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	-1%	-0,1	-0,1
Förstärkningstrafik	-0,1	-0,1	-0,1	-102%	-0,1	-0,1
Summa	-19,6	-19,5	0,0	0%	19,6	19,0

Sollefteå kommun

I årsprognosen från augusti beräknas trafikkostnaderna bli 0,2 mnkr lägre än budget. Det beror bland annat på att kostnadsfördelningen utifrån andel produktionskilometer förändras mellan Sollefteå kommun, Region Västernorrland och Jämtlands län. Prognosen för indexkostnaderna är 0,2 mnkr högre än vad som budgeterats. Förstärkningstrafiken beräknas även bli lägre för 2019 med 0,1 mnkr.

Trafikkostnader, (mnkr)	Års-prognos aug	Budget 2019	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Årsprognos apr	Utfall 2018
Trafikkostnad	-15,0	-15,2	-0,2	-1%	-15,2	-14,9
Index	-2,5	-2,3	0,2	7%	-2,6	-1,8
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	2%	-0,1	-0,1
Förstärkningstrafik	-0,1	-0,2	0,0	-19%	-0,2	-0,3
Summa	-17,7	-17,7	0,0	0%	-18,1	-17,2

Örnsköldsviks kommun

Trafikprognosen för 2019 i Örnsköldsviks kommun visar på 0,1 högre trafikkostnad än budget. Jämfört med årsprognosen från april är kostnaden 0,3 mnkr lägre. Prognosen visar även ett högre utfall med 0,9 mnkr än 2018. Prognosen för indexkostnaderna är 1,5 mnkr högre än vad som budgeterats.

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 andra prognos samt utfallet 2018 och resandeincitamentet budgeteras till 6,0 mnkr vilket är 1,2 mnkr högre än budget. Jämfört med årsprognos från april och utfallet från 2018 prognostiseras kostnaden 0,2 mnkr högre.

Förstärkningskostnader beräknas minska med 0,5 mnkr till följd av den linjeomläggning som genomförs inom Örnsköldsviks tätort under året.

Trafikkostnader, (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-44,9	-45,4	-0,5	-1%	-45,5	-0,6	-1%
Index	-7,5	-6,8	0,6	9%	-4,9	2,6	53%
Resandeincitament	-3,7	-3,2	0,5	14%	-3,1	0,6	21%
Miljöincitament	-0,2	-0,2	0,0	-13%	-0,2	0,0	0%
Förstärkningstrafik	-0,3	-0,8	-0,5	-171%	-0,5	-0,2	-43%
Summa	-56,5	-56,4	0,1	0%	-54,1	2,4	4%

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 årsprognosen reduceras med 2,3 mnkr i jämförelse med budget.

Trafikkostnader, (mnkr)	Års- prognos aug	Budget 2019	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Årsprognos apr	Utfall 2018
Trafikkostnad	-24,9	-27,2	-2,3	-9%	-24,8	-25,0
Index	-4,2	-3,8	0,4	10%	-4,3	-3,0
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0
Miljöincitament	-0,2	-0,2	0,0	1%	-0,2	-0,2
Förstärkningstrafik	0,0	0,0	0,0	14%	0,0	0,0
Summa	-29,2	-31,1	-1,9	-6%	-29,3	-28,2

Timrå kommun

Totala trafikkostnader prognostiseras 1,1 högre än budget och beror beror främst på högre kostnader för resandeincitamentsersättning med 0,9 mnkr. Index beräknas bli 0,2 mnkr högre i årsprognosen för augusti än budget.

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 prognoserna samt utfallet 2018.

Inom trafikområde O17/21 Njurunda – Timrå har förstärkningstrafiken ökat. För Timrå kommuns del ökar förstärkningskostnaderna med 0,2 mnkr enligt prognosen för 2019.

Budgetposter (mnkr)	Års- prognos aug	Budget 2019	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Års- prognos apr	Utfall 2018
Trafikkostnad	-17,3	-17,4	-0,1	-1%	-17,5	-17,2
Index	-2,9	-2,7	0,2	7%	-2,6	-1,8
Resandeincitament	-1,4	-0,6	0,9	60%	-1,5	-0,6
Miljöincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0
Förstärkningstrafik	-0,8	-0,6	0,2	28%	-1,0	-0,7
Summa	-22,3	-21,2	1,1	5%	-22,6	-20,3

Sundsvalls kommun

Trafikkostnaden prognostiseras 0,2 mnkr högre än budget och 1,1 mnkr högre än vid årets första prognos. Det beror bland annat på att inom O14/15 Sundsvalls tätort tillkommer en trafikkostnad för

utökad vintertrafik inklusive ett fordon med 0,7 mnkr samt en utökning av trafik till följd av avstängningen av Storbron och ändrad körväg. Effekten av avstängningen har medfört en större förändring än vad som var känt vid budgettillfället. Prognosen för indexkostnaderna är 0,8 mnkr högre än vad som budgeterats.

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 andra prognos och utfallet 2018 där det endast är halvårseffekt av det subventionerade barnkortet. Resandeincitamentet prognostiseras till 8,0 mnkr vilket är 3,2 mnkr högre än budget 2019 men 1,2 mnkr lägre än prognosen från april, till följd av post mot trafikkostnad om 1,0 mnkr, varför prognosavvikelse är 0,2 mnkr lägre i andra tertiet. Jämfört med utfall 2018 är prognosen 3,7 mnkr högre.

Prognosen för förstärkningskostnader är 2,3 mnkr lägre än budget och det 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 prognosen reduceras motsvarande årets första prognos. Jämfört med föregående år är prognosen 0,3 mnkr högre än utfallet 2018.

De fyra bussar som skrivits av under fem år är färdigavskrivna under juni 2019. Avskrivningskostnader är budgeterade för hela året 2019 därav budgetavvikelsen på 0,8 mnkr.

Budgetposter (mnkr)	Års-prognos aug	Budget 2019	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Års- prognos apr	Utfall 2018
Trafikkostnad	-159,6	-159,4	0,2	0%	-158,5	-157,9
Index	-25,2	-24,4	0,8	3%	-23,6	-16,5
Resandeincitament	-8,0	-4,8	3,2	40%	-9,2	-4,3
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	-2%	-0,1	-0,1
Förstärkningstrafik	-1,4	-3,7	-2,3	-157%	-1,5	-1,1
Avskrivning fordon	-0,7	-1,5	-0,8	-118%	-0,7	-1,5
Summa	-195,0	-193,9	1,1	1%	-193,5	-181,3

Ånge kommun

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 vilket innebär 0,3 mnkr högre kostnader.

Budgetposter (mnkr)	Års-prognos aug	Budget 2019	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Års- prognos apr	Utfall 2018
Trafikkostnad	-7,7	-7,3	0,3	4%	-7,6	-7,3
Index	-1,2	-1,1	0,1	10%	-1,3	-0,9
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	2%	-0,1	-0,1
Förstärkningstrafik	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0
Summa	-9,0	-8,5	0,4	5%	-9,0	-8,2

Särskild persontrafik

Prognosen för särskild persontrafik visar 7,8 mnkr högre kostnader i jämförelse med budget. Prognosavvikelsen för sjukresor är ökade kostnader på 5,8 mnkr högre än budgeterat. Prognosen baseras på att resandeutvecklingen, som under föregående år ökade kraftigt, inte fortsätter på samma nivå samt att det är ett dyrare trafikavtal i Sollefteå.

Prognosen för Kramfors kommun är 1,0 mnkr högre kostnader jämfört mot budget, bedömningen görs att resandeutvecklingen ökar i en högre omfattning än vad prognosen per april visade.

För Örnsköldsviks kommun är prognosen 1,1 mnkr högre kostnader än utfallet 2018, jämfört mot budget är kostnaderna sju procent högre. Prognosen baseras på att resandet fortsätter att öka.

I Timrå kommun prognostiseras 0,2 mnkr högre kostnader än utfallet 2018 och prognosavvikelsen i Härnösand är 0,4 mnkr högre än budget.

I Ånge kommun är prognosavvikelsen tio procent lägre kostnader jämfört mot budget. Resandeutvecklingen ligger i nivå med prognosen per april.

Särskild persontrafik, mnkr	Års-prognos aug	Budget 2019	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Års-prognos apr	Utfall 2018
Region Västernorrland	-77,2	-71,4	-5,8	8%	-76,3	-71,6
Ånge kommun	-3,2	-3,6	0,3	-10%	-3,2	-3,0
Sundsvalls kommun	-0,1	-0,1	0,0	-7%	-0,1	-0,1
Timrå kommun	-4,6	-4,5	-0,1	2%	-4,6	-4,4
Härnösands kommun	-5,5	-5,2	-0,4	7%	-5,3	-5,1
Kramfors kommun	-11,5	-10,5	-1,0	9%	-11,2	-10,3
Sollefteå kommun	0,0	0,0	0,0	-	0,0	-3,4
Örnsköldsviks kommun	-12,8	-11,9	-0,9	7%	-12,3	-11,7
Summa	-114,9	-107,1	-7,8	7%	-113,0	-109,4

Administration

De administrativa nettokostnaderna prognostiseras till 54,4 mnkr, vilket är 1,2 mnkr lägre än budget om 55,6 mnkr.

För Personal prognostiseras nettokostnaden till 29,8 mnkr och budgeten uppgår till 29,1 mnkr. Fram till och med oktober 2020 löper två tjänster som förbundsdirektör men där bara en är i tjänst från och med november 2019. Prognosen är 1,6 mnkr högre än vid årets första prognos och det beror främst på kostnader om 1,8 mnkr som uppkommer då föregående förbundsdirektörs förordnande upphör. Denna kostnad var inte känd vid förra prognosen och kommer att reserveras under november. Vakanta tjänster och sjukskrivning reducerar kostnaderna och avvikelsen mot budget uppgår till 0,7 mnkr

Kostnaden för central bedömningsfunktion prognostiseras till 1,4 mnkr i jämförelse med budget 2,4 mnkr. Det beror på att verksamheten startade i juni med en budget på årsbasis.

Externa kostnader prognostiseras till 5,4 mnkr och är 0,3 mnkr högre än budget. En befarad kundförlust som belastar utfallet är främsta orsaken till avvikelsen.

Biljettkontroll är prognostiserad i nivå med budget, då fler kontroller kommer att utföras under andra halvåret i samarbete med kontrollpersonal från trafikföretag.

Prognostiserade kostnader för Ekonomienheten uppgår till 1,0 mnkr att jämföra med budget om 2,2 mnkr. Det beror främst på att införandet av nytt intäktsfördelningssystem har senarelagts och arbetet kommer att påbörjas under hösten med färdigställandet under nästa år. Elektronisk fakturahantering är införd under april avseende leverantörsfakturor och implementering för kundfakturor införs under september.

Förbundsdirektionens kostnader prognostiseras till 0,8 mnkr i förhållande till budgeterade kostnader om 0,4 mnkr. Det beror bland annat på att ett internat med de nya ledamöterna genomfördes under februari. Ytterligare orsaker är att det genomförts fler direktionssammanträden samt fler arbetsgruppsmöten än vad som budgeterats.

För Utvecklingsenheten kommer arbetet med att revidera trafikförsörjningsprogrammet utgå vilket medför att kostnaderna prognostiseras till 0 mnkr.

Marknad prognostiserar nettokostnader i paritet med budgeterade nettokostnader. Viss osäkerhet finns i prognosen till följd av den rörliga ersättningen för reklam på buss.

Nettokostnaden för Biljetmaskiner uppgår till 5,7 mnkr jämfört med budget 5,4 mnkr, vilket är en budgetavvikelse med 0,3 mnkr högre kostnad. Ett utökat underhållsavtal med FARA för ökad

funktionalitet har medfört högre kostnader jämfört med tidigare år och budget. En ytterligare orsak till avvikelserna är anpassning för att möta tillkommande EU-krav vilket medför högre kostnader än budget. Jämfört med utfall 2018 är prognosen 0,2 mnkr lägre till följd av att avgifter införts från och med 2019 för kortämnena.

Inom IT och telefoni prognostiseras kostnaderna till 8,2 mnkr, vilket är 0,3 mnkr lägre än budget. Det beror främst på att det budgeterats för systemutveckling av trafiksamordningssystemet SAM 3001 men denna åtgärd kommer inte att genomföras under året. Under tredje tertialen påbörjas arbetet med att digitalisera företagskortet och den beräknade kostnaden uppgår till 0,1 mnkr.

Verksamhet, mnkr	Prognos aug 2019			Budget 2019			Budget-avvikelse		Prognos apr	2018
	Intäkt	Kostnad	Netto-kostnad	Intäkt	Kostnad	Netto-kostnad	Netto-kostnad	(%)	Netto-kostnad	Netto-kostnad
Personalkostnader	2,8	-32,6	-29,8	2,9	-32,0	-29,1	0,7	-2%	-28,2	-28,6
Central bedömningsfunktion	0,0	-1,4	-1,4	0,0	-2,4	-2,4	-1,0	72%	-1,6	0
Externa kostnader	0,0	-5,5	-5,4	0,1	-5,2	-5,1	0,3	-6%	-5,6	-5,0
Biljettkontroll	0,2	-0,7	-0,5	0,1	-0,6	-0,5	0,0	5%	-0,5	-0,6
Ekonomienhet	0,0	-1,0	-1,0	0	-2,2	-2,2	-1,2	129%	-1,0	0,0
Hållbara resor	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	-0,1	0%	0,0	-0,3
Koll 2020	2,1	-2,7	-0,7	2,5	-3,4	-0,9	-0,2	32%	-0,4	-0,6
Förbundsdirection	0,0	-0,9	-0,9	0,0	-0,4	-0,4	0,5	-55%	-0,8	-0,8
Utvecklingsenhet	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,2	-0,2	0%	-0,1	-0,1
Hållplatsarbete	0,0	-0,1	-0,1	0,0	-0,1	-0,1	0,0	-31%	-0,1	-0,1
Marknad	0,7	-1,5	-0,8	0,8	-1,6	-0,8	0,0	0%	-0,8	-0,4
Biljettmaskiner	0,3	-6,0	-5,7	0,2	-5,6	-5,4	0,3	-5%	-6,5	-5,9
IT och telefon	0,0	-8,5	-8,2	0,0	-8,5	-8,5	-0,3	4%	-8,5	-8,5
Summa	6,3	-60,7	-54,4	6,6	-62,3	-55,6	1,2	2%	-54,1	-51,0

Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem

Den medlem som har störst avvikelse mellan prognostiserade nettokostnader och budgeterade nettokostnader är Region Västernorrland med en budgetavvikelse om 8,0 mnkr högre nettokostnader än budgeterat. Det beror bland annat på lägre biljettintäkter från resenärer, lägre skolkortsintäkter samt högre kostnader för sjukresor.

För Sundsvalls kommun uppgår avvikelse till 7,6 mnkr. Det beror främst på lägre biljettintäkter från resenärer än vad som har budgeterats.

Verksamhetens nettokostnad (mnkr)	Års-prognos aug	Budget 2019	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Års-prognos apr	Utfall 2018
Region Västernorrland	-237,8	-229,8	-8,0	3%	-238,0	-220,4
Ånge kommun	-11,2	-10,9	-0,3	2%	-11,3	-10,7
Sundsvalls kommun	-139,5	-131,9	-7,6	6%	-142,3	-124,3
Timrå kommun	-22,1	-23,7	1,6	-7%	-23,7	-19,9
Härnösands kommun	-34,4	-36,5	2,1	-6%	-34,6	-30,9
Kramfors kommun	-28,4	-26,2	-2,2	8%	-28,1	-26,7
Sollefteå kommun	-13,7	-14,0	0,3	-2%	-13,9	-16,7
Örnsköldsviks kommun	-86,3	-84,2	-2,1	3%	-83,7	-81,9
Summa	-573,3	-557,2	-16,1	3%	-575,6	-531,4

Medlemsbidrag fördelad per medlem

Det prognostiserade medlemsbidraget är 14,8 mnkr högre än budget, vilket motsvarar fyra procent. Den största avvikelsen mellan prognosen och budgeterat medlemsbidrag har Timrå kommun. Avvikelsen uppgår till 14,5 mnkr och beror till största del på för höga budgeterade subventionerade intäkter. Det budgeterades för fler antal barnkort än vad prognosen visar. I antagandet för budget 2019 uppskattades 2 840 kort per månad men utfallet visar drygt 1 000 kort per månad.

Medlemsbidraget för Härnösands kommun budgeterades till 0 mnkr eftersom intäkterna uppgick till samma belopp som kostnaderna. Prognosen visar att subventionerade intäkter och biljettintäkter är högre än budget samtidigt som de prognostiserade trafik kostnaderna är lägre än budget. Detta gör att enligt prognosen ska kommunalförbundet återbetala 8,3 mnkr till Härnösands kommun.

Sundsvalls kommun har en budgetavvikelse på 4,3 mnkr motsvarande sex procent. Det beror främst på att biljettintäkterna från resenärer prognostiseras lägre än vad som budgeterats.

För Region Västernorrland uppgår det prognostiserade medlemsbidraget till 229,5 mnkr vilket är 2,3 mnkr högre än vad som budgeterats.

Kramfors kommun prognostiseras ett medlemsbidrag om 28,4 mnkr, vilket är 2,2 mnkr högre än budget. Det beror bland annat på lägre biljettintäkter och skolkort samt högre kostnader för särskild persontrafik.

Medlemsbidrag (mnkr)	Års-prognos aug	Budget 2019	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Års- prognos apr	Utfall 2018
Region Västernorrland	229,5	227,2	2,3	1%	230,5	214,0
Ånge kommun	11,2	10,9	0,3	2%	11,3	10,6
Sundsvalls kommun	75,4	71,2	4,3	6%	80,9	56,7
Timrå kommun	19,1	4,6	14,5	319%	18,5	17,3
Härnösands kommun	-8,3	0,0	-8,3	-	-5,9	8,4
Kramfors kommun	28,4	26,2	2,2	8%	28,1	26,6
Sollefteå kommun	13,7	14,0	-0,3	-2%	13,9	16,6
Örnsköldsviks kommun	39,0	39,2	-0,2	0%	36,8	35,8
Summa	408,1	393,3	14,8	4%	414,0	386,1

Sammanställd redovisning

Utöver kärnverksamheten har kommunalförbundet intressen i andra bolag som på något sätt bidrar till att utveckla länets kollektivtrafik. Nedan ges en kortfattad beskrivning av de bolag där ägarandelen uppgår till fem procent eller mer. Tidigare år har en sammanställd redovisning endast upprättats vid årsbokslut men från i år upprättas en sammanställd redovisning för delårsbokslut.

Bussgods i Västernorrland AB

Bussgods i Västernorrland AB är från och med 2017 ett helägt dotterbolag. Verksamheten bedrivs i egen regi på tre godsterminaler. Bussgods har ett 40-tal in- och utlämningsställen i länet. Ett arbete med att bilda ett gemensamt bussgodsbolag med tre ägare Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland har pågått sedan 2017. Arbetet beräknades vara klart under 2019 med det nya gemensamma bolaget Bussgods i Norr AB. I januari i år pausade Norrbotten den planerade fusionen av norrlandslänens bussgodsbolag för att göra en genomlysning av Bussgods Norrbotten AB på grund av negativt resultat 2018. I mitten av maj kom beskedet att Norrbotten kommer att avveckla sin bussgodsverksamhet den sista december i år. De minskade godsflödena från Norrbotten mynnar ut i att alla bussgodsbolag i norrlandslänet tappar frakter och det medför att omsättning och resultat minskar.

Norrbottens nedläggningsplaner berör hela Bussgods vilket gör att Bussgods Sverige frakt och Bussgods gemensamma transport Pilen, inte går ihop och övriga medlemmar får ökade kostnader för att transportera sitt gods med Pilen.

Bussgods i Västernorrland AB redovisar ett underskott om 0,3 mnkr per 31 augusti. På helår prognostiseras ett underskott om 0,1 mnkr. Det beror bland annat på Norrbottens beslut om avveckling av bussgodsverksamheten och där Västernorrland tappar en hel del frakter, samt att fraktintäkten från Norrbotten kommer fortsättningsvis att minska.

Norrtåg AB

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

Trafikkostnaden uppgår till 130,4 mnkr och i jämförelse med budget på 132,0 mnkr är avvikelserna 1,6 mnkr. En orsak till avvikelserna är återföring av reserver från 2018 motsvarande 0,4 mnkr. Ytterligare orsaker är hyressänkning för verkstadsdepå och ökad kostnad beroende på dieselindex. Under maj och juni har det varit banarbeten som medfört ökade bussersättningskostnader men som delvis kompenseras av minskad kostnad av banavgift. Fortsatt låga nivåer för elpriset ger lägre kostnader än budgeterat för Norrtåg AB.

Beräknat driftsbidrag per 31 augusti uppgår till 93,1 mnkr mot budgeterat 93,2 mnkr. Bolagets skuld till ägarna uppgår till 63,4 mnkr per 31 augusti. Inbetalning har skett för nio månader och driftsbidrag för 2019 är utfall för åtta månader.

Län (belopp i tkr)	Skuld 2019-01-01	Driftsbidrag 2019-08-31	Inbetalt Q1-Q3	Reglerat	Avräknings- skuld
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	-21 422	32 077	-35 894		-25 239
Region Jämtland Härjedalen	-3 208	16 364	-18 311	2 036	-3 119
Länstrafiken i Västerbotten AB	-18 433	27 940	-31 264		-21 757
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	-11 301	16 741	-18 733		-13 293
Summa skuld aktieägare	-54 364	93 123	-104 202		-63 407

Norrtåg AB prognostiserar att trafikkostnaderna kommer att ligga på budgeterad nivå under 2019.

Samtrans AB

Samtrans AB är ett helägt dotterbolag som sköter administrativa uppdrag åt ett fåtal trafikföretag. Under 2016 inleddes processen att likvidera bolaget. Processen har dragit ut på tiden då bolaget haft gamla fodringar som kommunalförbundet önskat reglera innan likvidation. Likvidationen kommer att slutföras 2019.

Västernorrlands läns Trafik AB

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

Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning

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

Bedömningen, utifrån direktionens riktlinjer om god ekonomisk hushållning, är att kommunalförbundet inte uppnår god ekonomisk hushållning 2019. Främsta orsaken är att ett av delmålen som identifierats som särskilt viktiga för bedömningen om god ekonomisk hushållning inte bedöms uppfyllas. Det gäller målet om resurseffektiv kollektivtrafik. Resandet i länet ökar med tre procent. Ambitionen i trafikförsörjningsprogrammet är en procents ökat resande i snitt per år fram till 2030. Att resandet ökar är ett viktigt mått för att uppnå god ekonomisk hushållning. Utfallet av upphandlingarna av särskild persontrafik och linjelagd persontrafik kommer att ha stor betydelse för möjligheterna att uppnå en god ekonomisk hushållning för kommande avtalsperiod.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Årsprognos aug	Måluppfyllelse
Resenär	Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	Ja, målet uppfylls	Under perioden januari till och med augusti har resandet ökat med tre procent jämfört med samma period förra året. Den största resandeökningen ser vi i Härnösand.
Hållbarhet	Minskad negativ miljöpåverkan	Ja, målet uppfylls	Biomedelsandelen ligger på 98,1 procent och bedöms ligga kvar på den nivån under 2019.
Hållbarhet	Resurseffektiv kollektivtrafik	Nej, målet uppfylls inte	Vi saknar utfallet på den resvaneundersökning och linjenätsanalys som är planerad genomföras inom projekt Koll 2020, som underlag för myndighetens kommande strategiska beslut. Andelen samordnade sjukresor är lägre än samma period förra året. Taxi-index har fördubblats från två till fyra procent.

Av övriga sju delmål bedöms tre uppfyllas under 2019.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Årsprognos aug	Måluppfyllelse
Resenär	Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	Ja, målet uppfylls	Utfallet för indikatorerna ligger nära riktvärdena. Fortsatt kvalitetsarbete hos trafikbolagen för att förbättra förarnas attityd förväntas ge positiva effekter.
Hållbarhet	Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	Nej, målet uppfylls inte	En handlingsplan för att främja kollektivtrafikens bidrag till ökad social inkludering behöver utarbetas för att identifiera åtgärder som leder mot målet.
Hållbarhet	Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	Nej, målet uppfylls inte	Budget för realtidsutveckling har minskat jämfört med förgående år, vilket anger takten och tillgängliga resurser för arbetet. Väsentliga åtgärder som leder till ökad tillgänglighet på hållplatser och bytespunkter är inte genomförda.
Tillväxt	Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk	Ja, målet uppfylls	Under årets inledning har resandet ökat med två procent i de prioriterade stråken.
Tillväxt	Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	Nej, målet uppfylls inte	Viktiga faktorer för att nå måluppfyllnad är att en ökad biljettsamverkan kommer till, där biljettsamverkan med SJ skulle skapa ökade resealternativ.
Medarbetare	Målen är välkända för våra medarbetare	Ja, målet uppfylls	Arbetet med att göra målen väl kända för våra medarbetare fortsätter under året.
Medarbetare	Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	Nej, målet uppfylls inte	Sjuktalet har under årets inledning minskat jämfört med förgående år.

Ekonomiska rapporter

Resultaträkning

Belopp i mnkr	Not	Utfall		Sammanställd redovisning	
		2019-08-31	2018-08-31	2019-08-31	2018-08-31
Verksamhetens intäkter	1	84,9	90,5	144,2	-
Verksamhetens kostnader	2	-459,7	-439,2	-519,0	-
Jämförelsestörande poster	3	0,5	0,0	0,2	-
Avskrivningar		-2,2	-2,2	-2,5	-
Verksamhetens nettokostnader		-376,5	-350,8	-376,8	-
Kommunala biljettsubventioner	4	106,4	70,4	106,4	-
Medlemsbidrag	5	270,0	280,4	270,0	-
Finansiella intäkter		0,0	0,0	0,1	-
Finansiella kostnader		0,0	0,0	-0,1	-
Jämförelsestörande finansiella poster		0,0	0,0	0,0	-
Resultat före extraordinära poster		0,0	0,0	-0,3	-
Extraordinära intäkter		0,0	0,0	0,0	-
Extraordinära kostnader		0,0	0,0	0,0	-
Årets resultat		0,0	0,0	-0,3	-

Kassaflödesanalys

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2019-08-31	2018-12-31	2019-08-31	2018-12-31
Årets resultat		0,0	0,0	-0,3	0,0
Rearesultat vid avyttring av anläggningstillgångar		0,0	0,0	0,0	0,0
Avskrivningar	7	2,2	4,1	2,4	4,3
Förändring av avsättningar		0,0	0,0	-0,2	0,0
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet		0,0	0,0	0,1	0,0
Betald skatt		0,0	0,0	0,0	0,0
Kassaflöden från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		2,2	4,1	1,9	4,3
Minskning av avsättningar		0,0	0,0	0,0	-0,2
Ökning(-) minskning(+) av kortfristiga fordringar		-88,2	-49,0	-86,8	-59,2
Ökning(-) minskning(+) av kortfristiga skulder		-24,4	59,0	-35,5	70,6
Kassaflöden från den löpande verksamheten		-110,4	14,2	-120,3	15,4
Nettoinvesteringar i finansiella anläggningstillgångar		0,0	0,0	0,0	0,0
Nettoinvesteringar i materiella anläggningstillgångar		-0,4	-2,7	-0,4	-2,7
Förvärv av finansiella tillgångar		0,0	-15,0	0,0	-15,0
Avyttring av finansiella tillgångar		15,0	0,0	15,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		14,6	-17,7	-14,6	-17,7
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		0,0	0,0	0,0	0,0
Årets kassaflöde		-95,8	-3,5	-105,7	-2,3
Likvida medel vid periodens början		128,9	132,4	164,2	163,1
Likvida medel vid periodens slut		33,1	128,9	58,5	164,2

Balansräkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2019-08-31	2018-12-31	2019-08-31	2018-12-31
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar	7	0,4	0,5	0,4	0,5
Materiella anläggningstillgångar					
Mark, byggnader och tekniska anläggningar		0,0	0,0	0,0	0,0
Maskiner och inventarier	7	2,0	3,7	4,1	6,0
Finansiella anläggningstillgångar					
Aktier i dotterbolag och intressebolag	6	21,5	21,5	0,0	0,0
Andra långfristiga värdepappersinnehav		0,0	0,0	1,1	1,1
Summa finansiella anläggningstillgångar		21,5	21,5	1,1	1,1
Summa anläggningstillgångar		23,9	25,7	5,6	7,5
Omsättningstillgångar					
Kortfristiga placeringar		0,0	15,0	0,0	15,0
Kortfristiga fordringar	8	209,7	121,5	204,4	118,4
Kassa och bank		33,1	128,9	58,5	164,2
Summa omsättningstillgångar		242,8	265,4	262,9	297,7
SUMMA TILLGÅNGAR		266,7	291,1	268,5	305,3
EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER					
Eget kapital					
Eget kapital		0,0	0,0	0,0	0,0
Reservfond		0,0	0,0	0,0	0,0
Balanserat resultat		1,3	1,3	0,6	0,4
Årets resultat		0,0	0,0	-0,3	0,2
Summa eget kapital		1,3	1,3	0,3	0,6
Avsättningar					
Avsättningar för pensioner		0,0	0,0	0,0	0,0
Andra avsättningar		0,0	0,0	4,3	4,4
Summa avsättningar		0,0	0,0	4,3	4,4
Skulder					
Långfristiga skulder		0,0	0,0	0,0	0,0
Kortfristiga skulder	9	265,4	289,8	263,2	300,2
Summa skulder		265,4	289,8	263,2	300,2
SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER		266,7	291,1	268,5	305,3

Noter

Belopp i mnkr		Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2019-08-31	2018-08-31	2019-08-31	2018-12-31
Not 1	Verksamhetens intäkter	84,9	90,5	144,2	-
	Biljettintäkter	65,6	69,9	65,6	-
	Skolkortsintäkter	9,9	11,8	9,9	-
	Resplusintäkter	2,2	1,8	2,2	-
	Fraktintäkter	0,4	0,5	0,4	-
	Bidrag Trafikverket	2,1	3,1	12,1	-
	EU-bidrag	1,7	1,0	1,7	-
	Tåghyror	-	-	15,2	-
	Ersättning resande med RKTm färdbevis	-	-	2,3	-
	Driftsbidrag	-	-	4,1	-
	Övriga intäkter	3,0	2,4	32,8	-
Not 2	Verksamhetens kostnader	-459,7	-439,2	-519,0	-
	Trafikkostnader	-423,0	-403,0	-466,5	-
	Personalkostnader inkl direktionen	-22,1	-22,0	-27,9	-
	IT-system (avtal, drift, underhåll, support)	-6,6	-6,5	-6,6	-
	Lokalkostnader	-1,6	-1,4	-1,6	-
	Konsultkostnader	-0,7	-0,9	-0,7	-
	Övriga kostnader	5,7	-5,3	-15,7	-
Not 3	Jämförelsestörande poster	0,5	0,05	0,5	-
	Viten	0,5	0,05	0,5	-
	Skadestånd	0,0	0,0	0,0	-
	Premier arbmarknförs FORA	0,0	0,0	0,0	-
Not 4	Fakturerade kommunal biljettsubvention	106,4	70,4	106,4	-
	Sundsvalls kommun	43,4	34,1	43,4	-
	Örnsköldsviks kommun	30,7	27,3	30,7	-
	Härnösands kommun	28,7	8,5	28,7	-
	Timrå kommun	3,7	0,5	3,7	-
Not 5	Medlemsbidrag	270,0	280,7	270,0	-
	Landstinget Västernorrland	148,5	145,3	148,5	-
	Sundsvalls kommun	53,1	47,2	53,1	-
	Örnsköldsviks kommun	25,7	26,5	25,7	-
	Härnösands kommun	-4,1	12,5	-4,1	-
	Kramfors kommun	18,7	17,3	18,7	-
	Sollefteå kommun	9,0	12,3	9,0	-
	Timrå kommun	11,6	12,5	11,6	-
	Ånge kommun	7,5	6,8	7,5	-

Belopp i mnkr				Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
				2019-08-31	2018-12-31	2019-08-31	2018-12-31
Not 6	Finansiella anläggningstillgångar	Antal	Kvot-värde, kr	Bokfört värde	Bokfört värde	Bokfört värde	Bokfört värde
	Transitio AB	1000	100	1,0	1,0	1,0	1,0
	Norrtåg AB	500	1 000	0,5	0,5	0,0	0,0
	Västernorrlands läns Trafik AB	15 000	1 000	15,0	15,0	0,0	0,0
	Bussgods i Västernorrland AB	3 000	629	1,9	1,9	0,0	0,0
	Samtrans AB	2 000	1 000	3,1	3,1	0,0	0,0
	Bussgods ek förening	3	1 500	0,0	0,0	0,0	0,0
	Samtrafiken i Sverige AB	30	1 000	0,0	0,0	0,0	0,0
	Sveriges kommunikationer AB	15	100	0,0	0,0	0,0	0,0
	Summa			21,5	21,5	1,0	1,0

Belopp i mnkr				Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
				2019-08-31	2018-12-31	2019-08-31	2018-12-31
Not 7	Ingående anskaffningsvärden			51,1	48,4	56,6	54,4
	Inköp			0,4	2,7	0,5	3,0
	Försäljningar och utrangeringar			0,0	0,0	0,0	-0,8
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärden			51,5	51,1	57,1	56,6
	Ingående avskrivningar			-46,9	-42,8	-50,1	-46,2
	Försäljningar och utrangeringar			0,0	0,0	0,0	0,8
	Avskrivningar			-2,2	-4,1	-2,5	-4,6
	Utgående ackumulerade avskrivningar			-49,1	-46,9	-52,6	-50,1
	Utgående restvärde enligt plan			2,4	4,2	4,5	6,5
Not 8	Kortfristiga fordringar			209,7	121,5	204,4	118,4
	Kundfordringar			147,0	58,0	158,4	68,1
	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter			21,6	27,4	23,6	34,3
	Övriga kortfristiga fordringar			41,1	36,2	22,4	16,0
Not 9	Kortfristiga skulder			265,4	289,8	263,2	300,2
	Leverantörsskulder			43,9	66,4	47,7	77,6
	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter			21,9	31,5	34,1	52,5
	Övriga kortfristiga skulder			199,6	191,8	181,4	170,1

Redovisningsprinciper

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

Intäkter

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

Periodiseringar

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

Fordringar

Fordringar upptas till de belopp de beräknas inflyta med.

Jämförelsestörande poster

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

Anläggningstillgångar

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

	Antal år
Bussar	5
Inventarier	5
Biljettmaskiner	5
Datorer	3

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

Gränsdragning mellan kostnad och investering

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

Leasing

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

Ekonomisk ordlista

Anläggningstillgång

Tillgångar avsedda för stadigvarande innehav, såsom anläggningar och inventarier.

Avskrivning

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

Balansräkning

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

Budget

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

Eget kapital

Skillnaden mellan tillgångar och skulder.

Finansiella kostnader & intäkter

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

Intäkt

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

Jämförelsestörande poster

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

Kortfristiga fordringar och skulder

Skulder och fordringar som förfaller inom ett år från balansdagen.

Kostnader

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

Långfristiga fordringar och skulder

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

Omsättningstillgång

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

Resultaträkning

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

Pernilla Löfstrand
 073-275 19 39

 Datum
 2019-10-18

 Diariennr
 19/00215

Teknisk uppräknig av budget 2021 - 2023

Förbundsdirektionen beslutar

att göra en teknisk uppräknig av kostnader och intäkter för åren 2021 – 2023 enligt förslaget.

Bakgrund

I juni beslutade förbundsdirektionen att godkänna förslag till aktivitetsplan för planeringsperiod 2021 – 2023. En av aktiviteterna är att förbundsdirektionen ska besluta om teknisk uppräknig av kommunalförbundets kostnader och intäkter inför budget 2021. Detta för att kunna göra ekonomiska beräkningar inför dialogen om kollektivtrafikens utveckling och förutsättningar i Västernorrland för planeringsperioden 2021-2023 den 27 november 2019.

Kostnader och biljettpriiser justeras årligen efter förutbestämda indexmodeller. I nuvarande trafikavtal, både för den linjelagda busstrafiken och den särskilda persontrafiken, regleras hur index ska beräknas. Trafikavtalen utgör den största delen av myndighetens bruttokostnader. 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 årliga uppräknigen av index för den linjelagda busstrafik har varit tre procent fram till och med budget 2020. Det innebär en budgeterad indexuppräknig för 2020 på 18 procent från trafikstart 2014. Budgeteras en ökning på tre procent årligen för åren 2021, 2022 och 2023 syns en diskrepans mellan budget och prognos för kommande år.

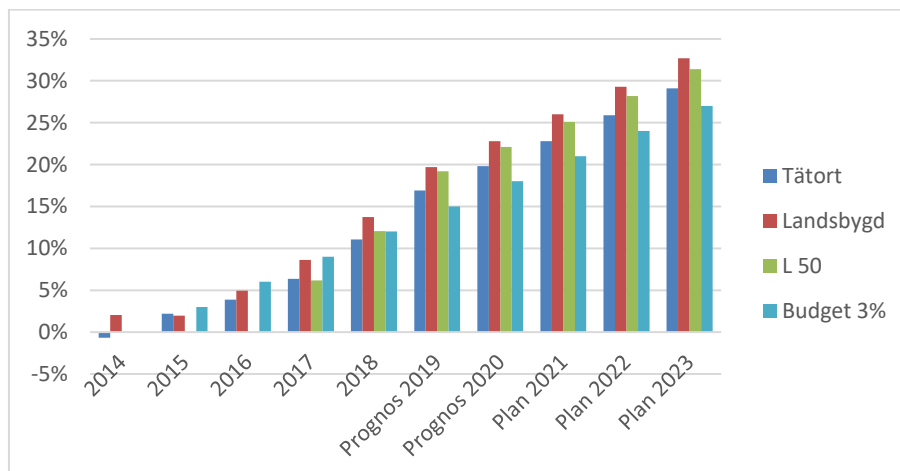


Diagram: Indexutvecklingen för respektive indexkorg från 2014-2018 samt prognos 2019-2023 samt en budgeterad uppräknig om tre procent årligen 2015-2023

Den särskilda persontrafiken regleras årligen med Taxiindex enligt avtal och för den särskilda persontrafiken har uppräknigen varit cirka två procent. Även här har indexutvecklingen ökat senaste året och budgeterad uppräknig mellan 2019 och 2020 är 4,3 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.se

TJÄNSTESKRIVELSE

Personalkostnader räknas upp med 2,5 procent för att täcka en avtalsenlig individuell lönerevision inom Kommunala företagens samorganisation. Övriga kostnader uppräknas utifrån KPI. Prognosen för 2021 baseras på förändringen mellan 2017 och 2018 vilken är 2,0 procent.

Enligt tidigare beslut i förbundsdirektionen justeras biljettintäkterna enligt KPI. Inför 2020 kommer priserna att justeras efter en ny indexkorg. Budgeterad uppräkningsen för 2021 bedöms till 3,0 procent.

Myndighetens bedömning

De tidigare budgeterade nivåerna kommer troligtvis inte att vara tillräckliga inför kommande år sett till prognosen för 2019 och därför föreslås en uppräkningsen som kan ligga till grund för ekonomiska beräkningar i budgetarbetet enligt tabellen nedan.

Indexuppräkningsen (%)	2021	2022	2023
Trafikkostnader buss tätort, uppräkningsen från trafikstart 2014	22,8	25,9	29,1
Trafikkostnader buss landsbygd, uppräkningsen från trafikstart 2014	26,0	29,3	32,7
Trafikkostnader linje 50, uppräkningsen från trafikstart	25,1	28,2	31,4
Särskild persontrafik, uppräkningsen från budget 2020	5,4	5,4	5,4
Personalkostnader, uppräkningsen från budget 2020	2,5	2,5	2,5
Övriga kostnader, uppräkningsen från budget 2020	2,0	2,0	2,0
Intäkter, uppräkningsen från budget 2020	3,0	3,0	3,0

Charlotta Hellhoff
Förbundsdirektör

Expedieras till:
Förbundets medlemmar
Förbundets revisorer

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
222000-2923

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

Camilla Norberg, 070-231 83 20

Datum
2019-10-01**Diariennr**
19/00730

Sammanträdesplanering förbundsdirectionen 2020

Förberedande sammanträden

13 mars

5 juni

11 september

9 oktober

27 november

Förbundsdirectionens sammanträden

25 mars

14 maj

15 juni

29 september

21 oktober

9 december

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län**Postadress:**

Box 114

872 23 Kramfors

Org. nr:

222000-2923

Besöksadress:**Webb/e-post:**Viktoriagatan 16
registrator@dintur.se**Telefon:** 0612-841 00**Fax:** 0612-841 11

www.dintur.se

Handläggare
 Erik Hedlund
 Maria Thid

Datum
 2019-10-18

Diariernr
 19/00043

Underlag för beslut om inriktning för upphandling av särskild persontrafik inom Västernorrlands län för tiden juni 2021 – juni 2025

Inledning

Den nuvarande särskilda persontrafiken i Västernorrlands län upphandlades senast 2014-15 med trafikstart den 1 november 2015. I upphandlingen som benämndes SÄKO 2015 upphandlades dels anropsstyrd trafik (färdtjänst, sjukresor och andra slag av anropsstyrd trafik), dels skolskjutsar och linjetrafik. Nuvarande avtal omsätter cirka 116 miljoner kronor per år varav cirka 71 miljoner är kostnader för sjukresor som finansieras av Region Västernorrland och resterande del finansieras av länets medlemskommuner som har överlåtit trafiken till Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län. kommuner. Avtalen löper ut i juni 2021 och en ny upphandling förbereds med målet att i december 2019 annonsera upphandlingen.

SÄKO 2015 var en relativt komplex upphandling då den bestod av många olika slags trafik, och hade delvis olika avtalsupplägg i länets kommuner. Under avtalets gång har erfarenheter gjorts om hur upphandlingsdokument och avtal kan förbättras. Under våren 2019 genomfördes samråd inför upphandling (SIU) med intressenter såsom kommuner, regionen och trafikföretag. Resultaten från SIU har tagits tillvara i den kommande upphandlingen 2019-20.

Beslutsprocess och tidplan

Då genomförande av upphandling beslutas i kommunalförbundets direktion bör det säkerställas att viktiga vägval kommer upp tidigt i beslutsprocessen för att undvika tidsnöd längre fram. Utgångspunkten för det följande är därför att beslut om upphandlingen fattas i två steg.

1. **Ett inriktningsbeslut** som anger ramarna för upphandlingen avseende vilka huvudmän som avser uppdra åt myndigheten att genomföra upphandling, samt upphandlingens mål, tidplan, affärsmodell, indelning i trafikområden och eventuella nattområden, fordonskrav, övergripande miljökrav, pris-/ersättningsmodell och modell för utvärdering av anbud.
2. **Ett genomförandebeslut** som innehåller en beskrivning av trafikområden, pris- och ersättningsmodell, fordonstyper och fördelning, samt miljökrav. Genomförandebeslutet innebär ett uppdrag åt kollektivtrafik-myndigheten att genomföra upphandling och ingå avtal om utförande av (delar av) den särskilda persontrafiken i länet.

Upphandlingsprojektets tidplan framgår nedan. Tidplanen utgår från att det bör finnas ett års tid för trafikföretaget att förbereda övertagande av trafiken. Ett lagakraftvunnet tilldelningsbeslut bör då föreligga i juni 2020.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
 Box 114
 872 23 Kramfors

Besöksadress:
 Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
 222000-2923

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

Bilaga 1

Underlag för beslut om inriktning för
 upphandling av särskild persontrafik inom
 Västernorrlands län tiden juni 2021-juni 2025

Inriktningsbeslut	2019-10-25
Underlag för genomförandebeslut	2019-11-29
Genomförandebeslut	2019-12-13
Publicering	2019-12-17
Sista dag för anbud	2020-02-11
Tilldelning	2020-03-03
Trafikstart	2021-06-13

Under oktober och november ska följande aktiviteter ske/dokument tas fram:

- Genomför dialog med kommuner angående förändringar av hur färdtjänst och skolskjutsar upphandlas
- Klargör möjligheterna för renodling av anropsstyrd trafik och eventuell överflyttning av trafik som utförs med bussfordon till Buss2014-avtalen
- Utforma förslag till ny pris- och ersättningsmodell
- Utforma utkast till upphandlingsdokument
- Genomför förenklad SIU med fokus på vissa avgränsade frågor (klart)
- Utforma underlag för inriktningsbeslut
- Trafikpliktsbeslut avseende anropsstyrd linjetrafik
- Utvärdering av ny organisation för sjukresebedömning

Inriktningsbeslut

Allmänt

Upphandlingen ska benämnas **Särskild persontrafik 2021**.

Utgångspunkt för detta inriktningsbeslut är de beslut som kommunalförbundets respektive medlemmar hittills har fattat om att uppdra åt kollektivtrafik-myndigheten att upphandla trafik och de avsikter att uppdra att upphandla som har uttryckts. Det uppdrag som kollektivtrafikmyndigheten förbereder är att upphandla följande trafik.

- Sjukresor och budtransporter för sjukvårdens behov i hela länet (anropsstyrd trafik för Region Västernorrland)
- Färdtjänst, riksfärdtjänst, kommuntransporter och annan anropsstyrd kommuntrafik i kommunerna Örnsköldsvik, Sollefteå, Kramfors, Härnösand, Timrå och Ånge (anropsstyrd trafik för respektive kommun)
- Skolskjutstrafik som utgör komplettering till regionbussupphandlingen för kommunerna Sollefteå, Kramfors, Härnösand, Timrå och Ånge
- Linjelagd kollektivtrafik (av mindre omfattning)

Härutöver har kollektivtrafikmyndigheten att upphandla viss anropsstyrd linjetrafik och anropsstyrd kompletteringstrafik som utförs med personbil, samt tillse att avtal om anropsstyrd trafik även innefattar att utföra riksfärdtjänst.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
 Box 114
 872 23 Kramfors

Besöksadress:
 Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
 222000-2923

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

Den inriktning som ges för upphandlingen syftar till att tillvarata de erfarenheter som gjorts under den innevarande avtalsperioden och de synpunkter som inkommit under de SIUn som genomförts vår och höst 2019.

Mål för upphandlingen och avtalen

- Förbättrad konkurrens, minst två anbudsgivare i alla kommuner
 - En affärs- och ersättningsmodell som underlättar nyetableringar i länet
 - Avtal med balanserad risk beställare/trafikföretag
- Eventuell överprövning ska inte vinna framgång
 - Tydliga upphandlingsdokument och transparent utvärdering
- Valfungerande trafikstart
 - God förberedelse och grundlig planering
- Förbättrad struktur i myndighetens avtal; renodling av anropsstyrd trafik med mindre fordon respektive av trafik som utförs med buss (fordon för fler än 8 passagerare)

Trafikområden, trafikuppdrag och trafikutbud i SÄKO 2015

I SÄKO 2015 är trafikområden, trafikuppdrag och utbudet för den anropsstyrda trafiken definierade på följande sätt.

Länet är geografiskt indelat i nio trafikområden där kommunerna Härnösand, Kramfors, Sundsvall, Sollefteå, Timrå och Ånge utgör varsitt trafikområde. Örnsköldsviks kommun är indelad i tre trafikområden; tätort, nordväst och norra.

I sex av de nio trafikområdena är den anropsstyrda trafiken samlad i ett trafikuppdrag per trafikområde, i Ånge, Kramfors och Örnsköldsviks tätort finns det en uppdelning av två trafikuppdrag per trafikområde.

I Ånge kommun består det ena trafikuppdraget av den anropsstyrda trafiken och det andra trafikuppdraget avser en sjukreselinje 190 mellan Ånge – Sundsvalls sjukhus, som utförs med två stora multifordon som avgår från Ånge kl. 07:00 respektive kl. 09:00.

De två trafikuppdragen i Kramfors kommun är uppdelade med en procentuell fördelning av produktionskilometrar, fordonen som har basområde Kramfors erhåller 64 procent och fordonen med basområde Ullånger avser resterande 36 procent av trafikvolymen som uppstår inom trafikområdet.

Även trafikområde Örnsköldsviks tätort har en procentuell fördelning av produktionskilometrarna där det ena uppdraget avser 58 procent av den trafik som beställs inom trafikområdet och omfattar enbart trafik med multifordon. Det andra uppdraget avser resterande 42 procent av den trafik som beställs och omfattar enbart trafik med vanliga fordon.

Den garanterade andelen i Kramfors och Örnsköldsviks tätort uppgår till 90 procent av den avtalade andelen av den trafik som uppstår.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
 Box 114
 872 23 Kramfors

Besöksadress:
 Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
 222000-2923

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

Bilaga 1

Underlag för beslut om inriktning för
 upphandling av särskild persontrafik inom
 Västernorrlands län tiden juni 2021-juni 2025

Trafikområde norra (Björna, Husum) och nordvästra (Bredbyn) i Örnsköldsvik är två mindre områden.

I Härnösands kommun inkluderas den anropstyrd trafik och sjukreselinje 490 mellan Härnösand och Sundsvalls sjukhus i ett trafikuppdrag, sjukreselinje 490 trafikeras med två stora multifordon varannan timme med start kl. 07:00 respektive 09:00.

Timrå kommun är också ett trafikområde där den anropstyrd trafik och sjukreselinje 290 mellan Timrå – Sundsvalls sjukhus är sammanslaget i ett trafikuppdrag. Linjen utförs av två multifordon med timmestrafik från kl. 07:00.

I Sundsvalls kommun är det endast sjukresor i trafikuppdraget då Sundsvalls kommun har upphandlat färdtjänsten själv.

Från och med 2018-08-01 är sjukresor och färdtjänst upphandlade var för sig i Sollefteå kommun, hela kommunen är ett trafikområde i bägge upphandlingarna.

För varje trafikuppdrag finns det avtal med endast ett trafikföretag, och i varje geografiskt trafikområde har således trafikföretaget antingen ensamrätt på den trafik som uppstår i området eller också löfte om en procentuell andel av trafiken. Syftet med detta är att minska osäkerhet och affärsrisk för trafikföretaget rörande vilken trafikvolym som uppdraget innebär, även om volymerna förändras har trafikföretaget ensamrätt på den volym som uppstår i området.

Trafikföretagets åtagande bestäms genom att det för varje trafikuppdrag finns en trafikbeskrivning som bland annat innehåller ett fordonsschema. Fordonsschemat anger hur många fordon av respektive typ som trafikföretaget minst ska ha tillgängliga för köruppdrag vid olika tider under veckans dagar och vilka basområden som gäller för fordonen.

För den anropsstyrda trafiken finns tre fordonstyper; litet multifordon och stort multifordon som har plats för rullstolar, och personbil (s.k. AN-fordon som vanligtvis utgörs av kombimodell eller minibus). I alla trafikområden finns det minst ett multifordon schemalagt dygnet runt för att kunna erbjuda resenärer med olika behov att kunna resa nattetid, exempelvis när resenären måste transporteras i sin rullstol till sjukhuset.

Den ovanstående beskrivningen avser hur den anropsstyrda trafiken i länet är indelad i trafikuppdrag. När det gäller skolskjutstrafiken i länet är den indelad i ett eller flera uppdrag per kommun, och detsamma gäller den tidtabellslagda linjetrafik som i begränsad omfattning ingår i SÄKO 2015.

Inför nästa avtalsperiod

I upphandlingen **Särskild persontrafik 2021** bibehålls grundstrukturen avseende hur trafiken specificeras. Länet indelas i geografiska trafikområden som antingen utgörs av en kommun eller av en del av en kommuns geografiska område. Inom ett trafikområde kan finnas ett eller flera trafikuppdrag. Ett trafikuppdrag är transporttjänster som definieras i en trafikbeskrivning, och som

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
 Box 114
 872 23 Kramfors

Besöksadress:
 Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
 222000-2923

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

Bilaga 1

Underlag för beslut om inriktning för
 upphandling av särskild persontrafik inom
 Västernorrlands län tiden juni 2021-juni 2025

ett trafikföretag ensamt kan teckna avtal om att utföra. I det följande beskrivs de tänkta förändringarna av länets trafikområden.

I Örnsköldsviks kommun är avsikten att minska från tre trafikområden till ett trafikområde som omfattar hela kommunen, och bibehålla den procentuella fördelningen av trafiken mellan multifordon och AN-fordon. Risken finns annars att inte få anbudsgivare på norra och nordvästra området då det är små trafikområden med liten trafikvolym som påverkas mycket vid trafikförändringar.

Huruvida linje 417 ska ingå i upphandlingen är ännu inte beslutat.

I Härnösands kommun finns det en trafikvolym på sjukreselinjen 490 som motiverar att lyfta ut den som ett eget trafikuppdrag från den övriga anropstyrda trafiken, bland annat för att skapa konkurrens. Den skolskjuts- och linjetrafik som ingick i den föregående upphandlingen ska vara med i denna upphandling.

I Sollefteå kommun är avsikten att starta en ny sjukreselinje mellan Sollefteå och Sundsvalls sjukhus med upplägget att två stora multifordon trafikerar varannan timme längs väg 331 med anslutningar från orter norr om Sollefteå. I övrigt förordas att hela kommunen är ett trafikområde med fordon som har olika basområden.

Kramfors och Ånge kommun kvarstår med samma upplägg som i SÄKO 2015.

Sundsvall och Timrå kommun är förslås slås ihop till ett trafikområde med ett trafikuppdrag eller flera trafikuppdrag där volymen av produktionskilometrar fördelas procentuellt mellan trafikuppdragen.

Förslag om inrättande av nattområden

Den anropsstyrda trafik som utförs nattetid är mer kostsam än dagtrafiken. Det är därför angeläget att undersöka vad som kan göras för att begränsa kostnaderna.

Åtgärder på åtminstone tre områden är tänkbara. Nedan föreslås inrättande av nattområden. Dessutom kan kommuner besluta om att införa höjda egenavgifter för resor nattetid. Slutligen rekommenderas att kommuner beslutar om att inte erbjuda färdtjänst under nattetid.

I dagens avtal är tio multifordon schemalagda nattetid i länet. Under tiden nattetid 23:00-05:00 (till 06:00 lördag och söndag) har det under 2018 utförts totalt 3 595 resor i länet, varav den största delen har utförts i Sundsvall med totalt 1 617 resor jämfört med 33 resor i trafikområde Örnsköldsvik norra. Under nattetid är merparten av sjukresorna till och från sjukhusen i länet medans färdtjänstresorna är till största delen korta resor inom kommunen.

I den kommande upphandlingen förslås inrättande av "nattområden". Det skulle innebära att vissa trafikområden slås ihop under nattetid varvid "nattområdet" då utgör ett separat trafikuppdrag och de ingående trafikområdena under dagtid utgöra separata trafikuppdrag. Vilka trafikområden som kan

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
 Box 114
 872 23 Kramfors

Besöksadress:
 Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
 222000-2923

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

vara aktuella för bildande av nattområden är ännu inte utrett. Avsikten är att inför det kommande genomförandebeslutet presentera ett förslag.

Då färdtjänst huvudsakligen är ett komplement till kollektivtrafiken och kommuner på flera håll i landet liksom Sundsvalls kommun har begränsat möjligheten att resa med färdtjänst under nattetid är frågan även aktuell för kommunerna i Region Västernorrland. Då eventuella beslut i länets kommuner om begränsning av färdtjänst nattetid påverkar beslut om inrättande av nattområden behöver dessa beslutsprocesser synkroniseras snarast möjligt.

Fordonskrav

Kraven på fordonen (fordonstyper, tekniska krav, profilering m.m.) från SÄKO 2015 bibehålls. När det gäller miljökrav tillkommer dock nya krav, se nedan. Det innebär att följande fem fordonstyper ska gälla i upphandlingen:

- Konventionell taxi-/personbil med plats för upp till 4 passagerare
- Personbil/minibuss med plats för upp till 8 passagerare
- Multifunktionellt fordon med plats för en rullstol eller bår samt sittande
- Multifunktionellt fordon med plats för flera rullstolar eller bårar samt sittande
- Buss med plats för fler än 8 passagerare.

Miljökrav

Samtliga fordon som utför trafik i uppdraget ska uppfylla Euro 6 eller högre för personbilar respektive Euro VI eller högre för bussar.

[Eventuella krav på användning helt eller delvis av biodrivmedel som uppfyller hållbarhetskriterierna i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.]

Affärsmodell och pris- och ersättningsmodell

Den grundläggande affärsmodellen från SÄKO 2015 bibehålls.

Det innebär att det trafikföretaget som vinner ett kontrakt får ensamrätt att utföra den trafik som ingår i trafikuppdraget. Även kraven för deltagande i upphandlingen (kvalificeringskraven) behålls.

En ny pris- och ersättningsmodell föreslås i syfte att dels får en bättre överensstämmelse mellan företagets kostnadsstruktur och det sätt på vilket tjänsten prissätts, dels för att skapa större flexibilitet att göra ändringar i trafikutbudet. De föreslagna förändringarna framgår av *PM Pris- och ersättningsmodell*.

Avtalslängd

Då affärsvolymen i avtalen för respektive trafikuppdrag inte är garanterad bör avtalen upphandlas enligt LOU:s regler för ramavtal. Avtalslängden ska därmed begränsas till fyra år enligt 7 kap 2 § LOU.

Brytpunkten för avtalsperioden i juni bibehålls. Att bryta avtalsperioden och skifta utförare av den anropsstyrda trafiken under juni månad 2021 är inget problem och det är inte någon fördel att byta utförare av trafiken vid det nationella tidtabellsskiftet i december.

Kombinationsanbud

För att tillvarata de sannolika stordriftsfördelarna i att utföra trafik i natområden samordnat med trafik i dagområden så bör det vid anbudsgivning vara möjligt att avge så kallade kombinationsanbud för dessa trafikuppdrag, d.v.s. anbud som innebär ett rabatterat pris om bägge (flera) trafikuppdragen erhålls. Kombinationsbud bör även tillåtas över vissa dagområden.

Anbudsutvärdering

Den modell för anbudsutvärdering som användes i SÄKO 2015 kommer i princip behållas. Den nya pris- och ersättningsmodell som föreslås innebär dock att såväl ”produktionskilometer” som ”tomkilometer” ingår vid beräkning av trafikföretagets ersättning för anropsstyrd trafik. Det innebär att data om såväl produktion som tomkörning kommer att användas vid bestämning av den referensvolym som används vid utvärdering av anbudet.

För skolskjutsuppdragen föreslås inga ändringar av utvärderingsmodell. Det vore dock önskvärt att de fyra olika modellerna för utvärdering av skolskjutstrafik som användes i SÄKO 2105 kunde reduceras till antalet.

Vilken pris- och ersättningsmodell ska väljas för den anropsstyrda trafiken i upphandlingen Särskild persontrafik 2021?

Bakgrund

De nuvarande SÄKO-avtalen upphandlades med trafikstart 2015. Avtalen löper ut i juni 2021 och planeringen för upphandling av nästa avtalsperiod har startat.

I upphandlingen och avtalen som träffades gjordes pris- och ersättningsmodellen om i grunden. För den anropsstyrda trafiken fick trafikföretagen lämna enbart ett kilometerpris som utvärderades genom att priset sattes mot en referensvolym av produktionskilometer för ett år.

Enligt avtalet grundas företagets ersättning på den del av köruppdraget då resenär medföljer på ett beordrat köruppdrag. Ersättningen är fallande med köruppdragets längd enligt en trappa. För obekväma arbetstider och helger räknas den rörliga kilometerersättningen sedan upp med två olika fasta faktorer beroende på när köruppdraget utförs.

Ersättningsintervall, km	Andel av kilometerpriset, %
0-10	100
> 10-15	90
> 15-30	80
> 30-100	70
> 100	65

Kilometerersättningen grundas inte på taxameter utan räknas ut av Kundcenters samordnings- och planeringssystem, för närvarande systemet SAM 3001. Vid dessa beräkningar använder systemet bland annat data från den nationella vägdatatabasen för att beräkna köruppdragets längd.

Härutöver utgår ersättning med vissa fasta tillägg enligt tabellen nedan. Tilläggen syftar till att ge ersättning för utförande av uppgifter som inte ger kilometerersättning.

Grundavgift/Tillägg	Fast belopp, kr
Grundavgift	60
Hämtatillägg AN-resenär	20
Hämtatillägg S1-resenär	40
Hjälpstillägg	50
Tillägg liggande	350
Tillägg bärhjälp	400

Tomkörning ersätts inte

Ersättningsmodellen innebär att företaget inte erhåller någon ersättning när det inte medföljer en resenär i bilen, vare sig för framkörning till köruppdraget eller returkörning efter avslutat köruppdrag (tomkörning). Enligt avtalet erhåller inte heller företaget någon ersättning för ett beordrat köruppdrag då resenären uteblir (s.k. bomkörning), oberoende av anledningen till att resenären uteblir.

För företagets del betyder det att kilometerpriset måste ge täckning för kostnaderna för tomkörning (och eventuella bomkörningar).

Bilaga 1

Underlag för beslut om inriktning för
 upphandling av särskild persontrafik inom
 Västernorrlands län tiden juni 2021-juni 2025

En följd av att pris- och ersättningsmodellen utformats på detta sätt är att köruppdragens lönsamhet kan variera kraftigt. Ett långt köruppdrag, med kort framkörning där även en returkörning erhålls, kommer att vara bättre för trafikföretaget än ett kort köruppdrag som innebär en lång framkörning och en lång retur utan ersättning. Även om trafikföretagen har ”körplikt” är det olämpligt att ersättningsmodellen ger ett incitament att föredra vissa köruppdrag och rata andra.

Dagens ersättningsmodell kan också påverka konkurrensen negativt. För att lägga ett konkurrenskraftigt anbud måste en anbudsgivare kunna bedöma omfattningen av tomkörningen. Det kan vara svårt för ett företag som saknar erfarenhet av att utföra trafik i området och leda till att anbudet prissätts fel. Konstruktionen med den fallande kilometerersättningen tillför en ytterligare svårighet då intäkterna från köruppdragen ska uppskattas.

Även möjligheterna att följa upp trafiken kan påverkas negativt. Om den verkliga kostnaden för att utföra ett köruppdrag avviker från den ersättning trafikföretaget erhåller för att utföra uppdraget blir det svårare för beställaren att följa upp kostnadsutvecklingen annat än på övergripande nivå. För att exempelvis studera vilka köruppdrag som är kostsamma att utföra måste beställaren analysera mängden tomkörning som är förknippad med köruppdrag, något som för närvarande inte framgår av omedelbart tillgängliga data.

Kapacitetskostnader ersätts med kilometerersättning för köruppdrag

I dagens avtal är den anropsstyrda trafiken specificerad med ett fordonsschema som anger hur många fordon med förare som trafikföretaget minst ska ha tillgängliga för köruppdrag under olika tider på dygnet, måndag-fredag, lördagar och söndagar och storhelger, och vilka uppställningsplatser som gäller för fordonen. Tabellen nedan är ett exempel.

Schema fordon	Basområde	Mån-fre	Lör	Sön
Stort Multifordon	Sollefteå	0000 - 2400	0000 - 2400	0000 - 2400
Stort Multifordon	Sollefteå	1200 - 2200	1200 - 2200	
Stort Multifordon	Sollefteå	0700 - 1700		
Stort Multifordon	Sollefteå	0600 - 1600		
AN fordon	Sollefteå	0700 - 2200	0700 - 1700	0800 - 1700
AN fordon	Sollefteå	0600 - 1600		
Stort Multifordon	Junsele	0700 - 1900		
Litet Multifordon	Ramsele	0600 - 1600		
AN fordon	Näsåker	0700 - 1700		

Som beskrivits ovan innebär pris- och ersättningsmodellen i huvudsak rörlig ersättning för utförda köruppdrag och fasta tillägg kopplade till köruppdragets natur. Det betyder att företagets kilometerpris och den rörliga ersättning kilometerpriset ger måste ge täckning för kapacitetskostnaderna för den personal och de fordon som fordonsschemat anger.

Förändringar av produktionskapaciteten är inte separat prissatt

I dagens avtal kan beställaren ändra i fordonsschemat utan att ändra ersättningen till trafikföretaget så länge antalet eller typ av fordon behöver ändras. Sådana förändringar, som kan innebära ökad

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
 Box 114
 872 23 Kramfors

Besöksadress:
 Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
 222000-2923

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

Bilaga 1

Underlag för beslut om inriktning för
 upphandling av särskild persontrafik inom
 Västernorrlands län tiden juni 2021-juni 2025

kapacitet på helger och nätter, är inte prissatta separat, utan trafikföretaget bär kostnadsrisken för de förändringar beställaren har rätt att göra. Eftersom en utökning av fordonsschemat inte säkert leder till proportionellt högre intäkter så vore det lämpligare att prissätta kapacitetsförändringar.

Inte heller anger avtalet hur en ökning av antal fordon ska ersättas, utan anger bara att parterna ska vara överens om förändringen, det vill säga förhandla en ersättning. Detta har i praktiken lagt hinder i vägen för behövliga förändringar av fordonskapacitet eftersom upphandlingsreglerna i princip kräver att kontraktsändringar är prissatta.

En översyn av pris- och ersättningsmodell behövs

Det kan konstateras att kilometerpriserna för den anropsstyrda trafiken skiljer sig kraftigt åt mellan länets kommuner. I Sundsvalls kommun ligger priset för ett personbilsfordon på knappt 14 kronor per km medan det i Sollefteå ligger över 25 kronor. En förklaring till detta är att det är dålig eller mycket dålig konkurrens i vissa kommuner. En tänkbar förklaring är emellertid också att köruppdragen typiskt sett ser olika ut i de olika kommunerna vad avser längden på framkörningar och retur. Det är ett rimligt antagande att andelen tomkörning i köruppdragen varierar mellan länets kommuner.

Ytterligare en förklaring till de stora skillnaderna i kilometerpriser mellan länets kommuner kan vara att kapacitetskostnaderna varierar mellan olika trafikföretag. Det skulle kunna bero på att tillgången till fordon skiljer sig mellan kommuner med ett stort utbud av taxi till allmänheten och kommuner som saknar eller har ett begränsat utbud. Även tillgången till förare, exempelvis timanställda förare, kan tänkas skilja sig åt mellan kommunerna och leda till högre personalkostnader i kommuner där det är svårare att rekrytera förare.

Medan det i själva verket inte torde finnas några stora skillnader i de rörliga kostnaderna för att utföra trafikuppdrag i den ena eller den andra kommunen så kan kilometerpriset komma att variera kraftigt mellan kommunerna på grund av de orsaker som beskrivits ovan.

Mot den ovan beskrivna bakgrunden är det lämpligt att inför den kommande upphandlingen *Särskild persontrafik 2021* göra en översyn av pris- och ersättningsmodellen och överväga förändringar. Syftet med denna promemoria är att beskriva tänkbara alternativ när det gäller pris- och ersättningsmodeller, diskutera några närliggande frågor samt ge en rekommendation inför den kommande upphandlingen.

Kort om trafikföretagets kostnader

Trafikföretagets åtagande innebär som framgått ovan i huvudsak att tillhandahålla personal och fordon som svarar upp mot kraven i fordonsschemat samt att utföra köruppdrag.

Kostnaderna för att tillhandahålla kapacitet att utföra köruppdrag utgörs huvudsakligen av personalkostnader (lön samt i förekommande fall övertidstillägg och ob-tillägg) och kostnader för fordon (kapital-/leasingkostnader, försäkring, skatt m.m.). Dessa kostnader kan betecknas reversibla halvfasta kostnader, då såväl personal som fordon kan avvecklas vid volymminskning.

Kostnader för att utföra köruppdrag är rörliga kostnader, och utgörs främst av kostnader för bränsle och andra kostnader relaterade till körsträcka såsom service och reparationer, tvätt och däck.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
 Box 114
 872 23 Kramfors

Besöksadress:
 Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
 222000-2923

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

Vissa fasta kostnader ("stilleståndskostnader") torde också kunna finnas, exempelvis kostnader för egen bemannad växel/beställningscentral och lokaler, som antingen hyrs, vanligtvis på flerårskontrakt, eller ägs.

Fördelning av risk mellan beställare och trafikföretag

Genom trafikavtalet fördelas risker mellan beställaren och trafikföretaget. Det är önskvärt att den framtida pris- och ersättningsmodellen och övriga avtalsvillkor utformas så att riskerna inte medför att anbud belastas av riskpremier som kan undvikas. De risker som har störst betydelse är följande.

Efterfrågan på anropsstyrda resor och transporter

Under året finns en säsongsbetonad variation i efterfrågan, typiskt sett med nedgång i efterfrågan under semesterperioden och uppgång i samband med jul och nyår. Mellan trafikår kan efterfrågan variera på grund av bland annat de faktorer som tas upp nedan, och typiskt skett är utvecklingen stabil.

Den mer långsiktiga efterfrågan av färdtjänst och sjukresor påverkas av flera faktorer. Kommunernas respektive färdtjänstpolicy, exempelvis om kommunen tillhandahåller färdtjänst dygnet runt eller inte, och vilka avgifter som tas ut av resenären för anlitaandet av färdtjänst, påverkar hur mycket färdtjänsten anlitas. Detsamma gäller regionens regler för sjukresor, och sjukvårdsinrättningarnas organisation och lokalisering.

Efterfrågan på såväl färdtjänst som sjukresor påverkas också av demografiska faktorer, det vill säga av antalet personer som har sådana behov att de ska meddelas tillstånd till färdtjänst eller behöver särskilt anordnad sjukresetransport.

Vidare påverkar personliga faktorer såsom i vilken utsträckning en person med tillstånd till färdtjänst väljer att anlita färdtjänst i fråga om frekvens och reslängd. Denna sistnämnda aspekt kan ha en mycket stor inverkan på den totala kostnaden för den anropsstyrda trafiken i en kommun.

Efterfrågan i den anropsstyrda trafiken ligger således i allt väsentligt utanför beställarens kontroll. För trafikföretagen är variationer i efterfrågan hanterbara då de såsom beskrivits i föregående avsnitt kan anpassa sina kostnader. Ur företagets perspektiv ligger risken på det affärsmässiga planet, det vill säga huruvida avtalet gör det möjligt att anpassa kapaciteten vid minskad efterfrågan och ger ökad ersättning om kapaciteten behöver eller måste utökas.

Ett kommande avtal bör därför utformas så att beställaren på ett flexibelt sätt kan öka eller minska trafikproduktionen på ett affärsmässigt och förutsebart sätt, och utan att komma i konflikt med gällande regler för upphandling och kontraktsändringar.

Risk för obetald körning

Om tomkörning inte ersätts så kommer det enskilda köruppdragets lönsamhet, och därmed hela trafikuppdragets lönsamhet, att variera med andelen tomkörning. Eftersom vare sig beställare eller trafikföretag känner till andelen tomkörning i förväg innebär detta en risk för trafikföretaget. På motsvarande sätt innebär bomkörningar som inte ersätts en risk för trafikföretaget.

Trafikföretaget kan, såsom dagens ersättningsmodell är utformad, bara möta dessa risker för obetald körning genom att i sitt anbud ta ett högre kilometerpris för den betalda körningen. Vilket kilometerpris som är det rätta för att under konkurrens vinna uppdraget och ändå nå lönsamhet är emellertid svårt att avgöra.

Ett kommande avtal bör därför utformas så att dessa risker reduceras där så är möjligt.

Bomkörningar som inte orsakats av trafikföretaget bör ersättas av beställaren. Det bör prövas om en pris- och ersättningsmodell som innebär att även framkörning och returkörning ersätts kan införas i stället för dagens modell.

Kostnadsutveckling

Kostnadsutvecklingen för löner (i kollektivavtal), bränslepris, räntor med mera utgör en risk som rutinmässigt fördelas mellan beställare och trafikföretag med hjälp av index.

Krav som en ny pris- och ersättningsmodell bör uppfylla

Syftet med denna promemoria är bland annat att föreslå en pris- och ersättningsmodell för den kommande avtalsperioden och hur vissa risker ska fördelas mellan beställare och trafikföretag. En ny modell bör då uppfyllas åtminstone följande krav.

- Modellen ska gå att simulera, d.v.s. givet prisuppgifter från en anbudsgivare ska beställaren kunna beräkna den förväntade kostnaden för en typisk trafikmånad eller ett typiskt trafikår, och jämföra med ett historiskt utfall. Detta motsvarar att det ska vara möjligt att göra en skuggkalkyl och är nödvändigt för att ett anbud ska kunna antas. Utan att kunna bedöma vad ett framtida avtal kan komma att kosta på övergripande nivå är det inte möjligt att ingå bindande avtal.
- Modellen ska gå att implementera i SAM 3001 till låga eller i vart fall rimliga kostnader
- Modellen ska göra det möjligt att fördela kostnader för trafiken mellan huvudmännen efter hur de orsakas, på ett transparent sätt
- Modellen ska uppfylla de krav som lagen (2016:1145) om offentlig upphandling (LOU) ställer på ramavtal med en enda leverantör
- Modellen ska underlätta konkurrensen genom att inte innehålla kostnads- och intäktsrisker som är svåra att uppskatta för företag som inte har erfarenhet av trafik i området/länet
- Modellen ska avspegla en typisk uppdelning av kostnaderna för att utföra ett trafikuppdrag avseende anropsstyrd trafik

Ett alternativ till dagens pris- och ersättningsmodell

Dagens pris- och ersättningsmodell har svagheter varav de viktigaste har redovisats ovan. I den kommande upphandlingen bör dagens modell inte användas utan ersättas av en mer ändamålsenlig modell.

För att säkerställa att den kapacitet som kommuner och region önskar ha tillgänglig måste beställaren råda över produktionskapaciteten. Det innebär att beställaren ska kunna avropa ytterligare schemalagd tid för fordon och förare samt avropa ytterligare fordon. Förändringar av enbart typ av fordon får då hanteras genom neddragning av en fordonstyp och avrop av en annan.

De nyssnämnda förändringarna måste då i princip vara prissatta i avtalet för att uppfylla kraven i LOU.

Beställaren bör inte kunna kräva momentana neddragningar eller utökningar av kapaciteten, vissa varsel- och uppsägningstider måste iaktas, exempelvis sex månader vid neddragning av personal och tre månader vid neddragning av fordon.

Det som ligger närmast till hands är att konstruera en modell som dels ger en ersättning för kapacitetskostnader för personal och fordon, dels ger en rörlig ersättning för utförande av köruppdrag.

En ersättning för kapacitetskostnader kan utformas på olika sätt, till exempel som ersättning för per år eller månad, eller schemalagd tid, för fordon och förare.

Även den rörliga ersättningen för köruppdrag kan utformas på olika sätt, till exempel en kilometerersättning som kan vara olika för olika delar av köruppdraget (framkörning, körning, retur) eller eventuellt en kombination av kilometerersättning och timersättning för köruppdrag.

Beskrivning av en principlösning

Utgångspunkten är beställarens behov av kapacitet vilket för ett visst uppdrag beskrivs i ett fordonsschema, exempelvis enligt nedan, som ska prissättas.

Schema fordon	Basområde	Mån-fre	Lör	Sön
Stort Multifordon	Sollefteå	0000 - 2400	0000 - 2400	0000 - 2400
Stort Multifordon	Sollefteå	1200 - 2200	1200 - 2200	
Stort Multifordon	Sollefteå	0700 - 1700		
Stort Multifordon	Sollefteå	0600 - 1600		
AN fordon	Sollefteå	0700 - 2200	0700 - 1700	0800 - 1700
AN fordon	Sollefteå	0600 - 1600		
Stort Multifordon	Junsele	0700 - 1900		
Litet Multifordon	Ramsele	0600 - 1600		
AN fordon	Näsåker	0700 - 1700		

Bilaga 1

Underlag för beslut om inriktning för
 upphandling av särskild persontrafik inom
 Västernorrlands län tiden juni 2021-juni 2025

Vid utförande av köruppdrag ersätts all körning – framkörning, körning av resenär och returkörning – med anbudets kilometerpris. Bomkörning ersätts som körning utom då trafikföretaget orsakat bomkörningen.

Övriga avtalsvillkor utformas i stort på samma sätt som i upphandlingen SÄKO 2015; fordonskrav, reservfordon, reservförare vid sjukdom, körplikt, fordonet får inte köra annan trafik då det är schemalagt, etc.

Anbudsgivaren lämnar i ett anbudsformulär följande uppgifter.

- Pris per månad per fordonstyp
- Pris per schemalagd timme, ej ob
- Pris per schemalagd timme, ob
- Pris per schemalagd timme, kvalificerad ob
- Pris per kilometer per fordonstyp
- Pris per månad för fast kapacitet (får vid simulering/utvärdering inte överstiga en viss andel av totalkostnaden)

Vid simulering (och utvärdering av vinnande anbud) ansätts de priser som lämnats mot data för en typmånad. Simuleringen görs för att skapa en bild av hur stor beställarens kostnad för en historisk trafikmånad hade blivit om trafikföretaget den aktuella månaden hade ersatts enligt den föreslagna modellen. Data måste då finnas avseende schema och köruppdrag inklusive realistiska uppgifter om sträckor som måste utföras som fram- och/eller returkörning.

Principlösningens svagheter och vidareutveckling

Den ovan beskrivna principlösningen för en pris- och ersättningsmodell behöver utvecklas vidare för att kunna användas i den kommande upphandlingen. I det följande beskrivs några svagheter/problem/frågor som identifierats och eventuellt bör hanteras i en slutlig modell eller genom att andra grepp tas i upphandlingen.

- Tröskeleffekter kan uppkomma vid ändringar i schemat om det inte finns tillgång till timanställda förare. En smärre utökning av schemat skulle i teorin kunna innebära att en till förare måste anställas.
- Det är trafikföretagen som är experter på kör- och vilotidsregler och anställnings- och kollektivavtalsfrågor. För att undvika onödigt personalkrävande och därmed kostnadsdrivande krav och scheman vore det bra om denna kunskap kunde tas till vara redan i kravställningen i upphandlingen.
- Den anropstyrda trafiken fluktuerar under året, månadsvis, per dag samt även under vissa timmar under dagen kan behovet variera. Det kan medföra svårigheter att ha ett enhetligt schema på fordonen som blir optimalt. I områden där det finns kommersiell (taxi-)trafik bör undersökas om en lösning med tillfälligt engagerade "avropsfordon" kan användas. Dessa skulle eventuellt kunna prissättas för sig, inte ersättas med fast ersättning utan endast med kilometerersättning, och avropas vid behov från beställningscentralen.
- Trafikens kostnader ska delas mellan huvudmännen (kommun och region). Den ovan beskrivna principmodellen innebär att kostnaderna kommer att bestå av såväl en fast som en rörlig komponent till skillnad från dagens modell då alla kostnader är rörliga och fördelas

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
 Box 114
 872 23 Kramfors

Besöksadress:
 Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
 222000-2923

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

efter utförda personkilometer. En beskrivning av hur kostnadsfördelningen mellan huvudmännen ska fungera framöver behöver tas fram och förankras hos kommunalförbundets medlemmar. Beskrivningen ska bygga på principen att den fasta delen av kostanden (trafikföretagets ersättning), det vill säga pris för fordon och förare, fördelas mellan kommuner och regionen på basis av de utförda personkilometrarna.

- Med en ersättningsmodell som har en del som en fast ersättning går det inte att få fram det faktiska priset för enstaka resor, Sam3001 visar det pris som är inlagt i pristabellen, dvs km pris och övriga fasta tillägg såsom grundavgift och hämtatillägg.
- Incitamentet med att hinna med fler resor minskar då trafikföretaget har full ersättning tillbaka till basen även utan resenär, det kan vara köer, vägbyggen, rättigheter till rast på 60 min etc. En annan variant vore att ha en fast ersättning för förare och fordon som ovan men att ersättningen för tomma km har ett procentuellt lägre pris för att öka incitamentet att bland annat hinna med fler körupdrag.
- För varje körupdrag ersätts en grundavgift oavsett hur lång slingan är, för varje resenär tillkommer ett hämtatillägg, AN eller S1, samt eventuella ligg-eller bärhjälpstillägg. För den totala km sträckan ersätts en km ersättning som Sam3001 delar per resenär, exempelvis om en sjukrese- och en färdtjänstresenär åker från samma A till B så delas grundavgiften på två samt att km kostnaden delas på två resenärer, samordningsvinsten blir således 50%. Med en ersättningsmodell som har ett lägre km-pris blir samordningsvinsten som Sam3001 räknar ut mindre på pappret. Detta behöver förklaras för huvudmännen.
- Trafiken förändras och att göra utökningar med lång framförhållning är svårt att förutsäga då det idag sker dagligen att extra fordon måste schemaläggas i samråd med trafikföretaget. Hur ska vi prissätta detta?
- Avsikten är att det under den kommande avtalsperioden ska förekomma ”nattområden”, d.v.s. att vissa trafikområden nattetid slås ihop och utgör ett sammanhållet uppdrag som är avgränsat under trafikdygnet. Med alls säkerhet finns stora synergier mellan att driva trafiken i nattområdet tillsammans med ett eller fler dagområden. För att beställaren ska kunna tillgodogöras sig dessa synergier genom lägre anbudspriser måste det vara möjligt att bjuda på nattområdet i kombination med de ingående dagområdena och därvid lämna ett särskilt (rabatterat) pris som gäller under förutsättning att det sammanlagda uppdraget erhålls. Det måste därför tidigt klargöras hur denna kombinationsbudgivning ska utformas.

Slutsatser och rekommendation

Som anförts ovan bör den nuvarande pris- och ersättningsmodellen ersättas med en mer ändamålsenlig modell. Den ovan beskrivna principlösningen bedöms kunna utvecklas och skrivas fram till en modell som kan fungera väl under den kommande avtalsperioden. Det fortsatta arbetet med upphandling av Särskild persontrafik 2021 bör inriktas på att den beskrivna principmodellen ska användas, och att de svagheter/problem/frågor som redovisats ovan hanteras i en utvecklad modell eller på annat sätt.

