

**PROTOKOLL****Datum**
2020-03-25**Diariennr**
20/00151-2

Camilla Norberg, 070-231 83 20

Protokoll för Förbundsdirectionens sammanträde 2020-03-25

Tid: 14:00 – 16:10
Datum: 2020-03-25
Plats: Distansmöte via Teams

Närvarande ledamöter:
Se Tjänstgöringslistan

Närvarande tjänstemän:
Charlotta Hellhoff Yvonne Öberg under § 28
Camilla Norberg

Övriga närvarande:
Andreas Pettersson
Justerare:
Jan Filipsson (S)

Tid för justering: 2020-03-31
Plats för justering: E-legitimation

Underskrifter
Se sista sidan

ANSLAG/BEVIS

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

Sammanträdesdatum
2020-03-25

Anslaget uppsatt den
2020-03-31

Anslaget nedtas den
2020-04-23

Förvaringsplats för protokollet

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns förvaltning

Camilla Norberg, Nämndadministratör

PROTOKOLL

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

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
222000-2923

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

PROTOKOLL

Protokoll för Förbundsdirektionens sammanträde 2020-03-25

Bilagor

§ 13. Sammanträdets Öppnande**§ 14. Upprop****Förbundsdirektionen beslutar**

att godkänna uppropet av ledamöter.

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

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

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

att godkänna dagordningen.

§ 17. Föregående protokoll**Förbundsdirektionen beslutar**

att lägga föregående protokoll från 13 december 2019, 26 februari 2020 samt 13 mars 2020 till handlingarna.

Bakgrund

Protokollen har varit utsända för påseende.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

PROTOKOLL

§ 18. Återrapport arbetsgrupp för subventioner och skolkort

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga återrapporten från subventionsgruppen till handlingarna.

Bakgrund

Ordförande informerade om att på det förberedande mötet sas det att innan det ska upp till beslut behöver det kompletteras mer på den ekonomiska delen med kostnad per medlem. Knapp Britta informerade om att det uppdrag subventionsgruppen fick var att titta på om det skulle vara ett nytt subventionerat kort och titta över skolkorten. Gruppen har fått information om vad som är intäktsbortfall vid subventioner och vad som är kostnader. Gruppen har kommit fram till ett förslag på ett länskort för barn 7-19 år för 200 kronor. Detta förslag är inte förankrat hos medlemmarna.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.
Knapp Britta Thyr.

§ 19. Ordförande rapporterar

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga informationen från ordförande till handlingarna.

Bakgrund

Medlemsmöten

Ordförande och vice ordförande har varit ute och träffat alla medlemmar. Avrapporterat läget i omorganisationsfrågan, SÄKO-upphandlingen och lyssnat in medlemmarnas frågor och behov. Tar med sig en optimism hos medlemmarna som tycker det är klokt att göra den omorganisation som nu görs.

Samordning i Coronatider

Ordförande väckte frågan hos Regionen förra måndagen. Idag har det beslutats om nya riktlinjer, vårdpersonalens bedömning ska ligga till grund i det tillfälliga regelverket, så nu måste alla hålla sig till den bedömningsgrunden.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

PROTOKOLL

§ 20. Förbundsdirektören rapporterar

Förbundsdirektionen beslutar

att beredningsgruppen bestående av Per Wahlberg, Malin Svanholm, Hans Forsberg och Henrik Sendelbach tillsammans med förbundsdirektören diskuterar frågan om trafikupphandling vidare och återkommer till förbundsdirektionen med förslag på arbetsgrupper till trafikupphandlingen.

att lägga informationen från förbundsdirektören till handlingarna.

Bakgrund

Corona/Covid-19

I Kramfors har information gått ut till de anställda att de som har möjlighet ska jobba hemma, i Ånge håller ledningen på att se över hur det ska gå om exempelvis alla skulle bli sjuka. Ingen på trafikenheten kan jobba hemma, så myndigheten måste införskaffa bärbara datorer.

Det har varit diskussioner och frågor om att låta alla resenärer kliva på i bakre dörren i bussen istället för fram för förarnas arbetsmiljö, vid serviceinriktade arbeten exempelvis affärer och apotek möter man kunder och måste ta betalt, med den skillnaden att förarna inte hanterar några kontanter. Om all avstigning och påstigning skulle vara i bakre dörren av bussen så skulle det bli för mycket resenärer på liten yta där. Myndigheten har en skyldighet att minska smittspridningen i samhället och att låta alla både kliva på och av i bakre dörren är inte att minska smittspridningen, snarare tvärtom.

SÄKO

Tilldelningsbeslut är fattat, resultatet blev 13 procent lägre kostnader jämfört med nuvarande upphandling. Trafikuppdraget i Ånge har avbrutits på grund av att det lägsta anbudspriset kraftigt överskrider såväl den tidigare prisnivån som den kalkyl som myndigheten upprättat till stöd för bedömning av rimliga prisnivåer. Upphandlingen kommer göras om för det området.

Om inte myndigheten kunde lyft ut Ånge hade hela upphandlingen måste gjorts om. Frågor som förbundsdirektören har fått är hur öppenheten i direktionen varit med att stötta den medlem som skulle få för höga kostnader, skulle de övriga medlemmarna kunna gå in och stötta den utsatta medlemmen?

Omorganisation

Det som tillkommit från det förberedande mötet är att det finns system som myndigheten fått prova och det skulle vara önskvärt för organisationen att köpa in dessa.

Förbundsdirektören informerar om att kostnader för omorganisationen även kan innehålla nya system för att underlätta det dagliga arbetet.

Framtidens upphandlingar

Det kommer vara viktigt att förbundsdirektören kan stämma av med förbundsdirektionen under vägen på den stora upphandlingen. Ordförande föreslår att beredningsgruppen tillsammans med förbundsdirektören diskuterar vidare och återkommer till förbundsdirektionen med förslag på arbetsgrupper till upphandlingen.

PROTOKOLL

Föredragande:

Charlotta Hellhoff, förbundsdirektör.

§ 21. Hel- och delägda bolag

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga informationen om hel- och delägda bolag till handlingarna.

Bakgrund

Nästa möte med Norrtåg AB är i maj. Om det kommer bli ett digitalt eller möte på plats är inte bestämt ännu.

Bussgods i Västernorrland AB har haft styrelsemöte där bokslut för 2019 är beslutat. Arbetet om Bussgods i Västernorrland AB framtid och de tidigare fattade alternativen om försäljning, fusion eller avveckling fortsätter framåt.

Bussgods i Västernorrland AB har ett lokalproblem i Sundsvall, huset som de håller till i är i dåligt skick och de måste flytta till en ny lokal. Det finns ett bindande kontrakt med Drakfastigheter, så det är upp till dem att hitta en ny lokal.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

§ 22. Beslutsuppföljning

Beslutsuppföljning**Förbundsdirektionen beslutar**

att lägga beslutsuppföljningen till handlingarna.

Bakgrund

Beslutsuppföljningen har varit utsänt för påseende.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

§ 23. Delegationsbeslut

Delegationsbeslut**Förbundsdirektionen beslutar**

att lägga delegationsbesluten till handlingarna,

att ge förbundsdirektören i uppdrag att kontrollera att alla beslutfärdtjänsthandläggarna fattar följer gällande lagstiftning och bestämmelser.

Bakgrund

Delegationsbesluten har varit utsänt för påseende. På det förberedande mötet ställde Jan Filipsson en fråga och undrade om alla färdtjänsthandläggarna går efter samma reglemente?

PROTOKOLL

Det ser ut som någon handläggare mer ofta har avslag och någon handläggare mer ofta har bifall. Myndigheten får i uppdrag att kontrollera detta

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

§ 24. Inkomna protokoll/skrivelser/delgivningar

Inkomna protokoll,
skrivelser och
delgivningar

Förbundsdirektionen beslutar

att besvara inkommen skrivelse från Maria Nyberg, och i svaret hänvisa att hon tar kontakt med Sundsvalls kommun,

att lägga inkomna protokoll, skrivelser och delgivningar till handlingarna.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

PROTOKOLL

§ 25. Återrapport förbundsdirektören

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga återrapporten från förbundsdirektören till handlingarna.

Bakgrund

- § 206 2019-12-13.

Mål- och resursplansarbetet pågår enligt tidsplan. Myndigheten har en del sjukskrivningar, så Peter Edin har varit på dialogerna på egen hand och då inte haft de siffror som vi skulle haft men det har ändå varit bra respons på mötena.

Vad är administrativa kostnader?

Myndigheten behöver ta in en extern part som inte är färgad av någon och det kommer kosta pengar och efter de ekonomiska situationer vi har idag, har förbundsdirektören valt att inte driva den frågan vidare just nu.

Att se över kompetensen på myndigheten går enligt plan enligt det extra direktionsmötet 26 februari 2020. Förbundsdirektören ska försöka slutföra omorganisationen innan semestrarna, men det kan bli försenat.

Föredragande:

Charlotta Hellhoff, förbundsdirektör.

PROTOKOLL

§ 26. Återkoppling uppdrag Din Tur Kundcenter

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga återrapporten gällande återkoppling uppdrag Din Tur Kundcenter till handlingarna.

Bakgrund

Sundsvalls kommun nu valt att utlösa sin option och lämna Din Tur kundcenter och ha sin egen bokning. Planen var att det skulle gälla från 1 september 2020, en risk- och konsekvensanalys har upprättats. Din Tur kundcenter har inte vikarier för att klara sommarens behov, så nu har myndigheten tillsammans med Sundsvalls kommun kommit överens om att Sundsvalls kommun ansvarar för egen bokning från den 1 juni 2020 och bedömer att det är bästa lösningen för att säkra drift och arbetsmiljö på Din Tur kundcenter.

Föredragande:

Charlotta Hellhoff, förbundsdirektör.

Peter Edin, utvecklingschef vid det förberedande mötet 2020-03-13.

PROTOKOLL

§ 27. Återrapport gällande rutiner för trafikbeställningar

Förbundsdirektionen beslutar

att bordlägga återrapporten gällande rutiner för trafikbeställningar till direktionens sammanträde 29 september 2020 då den nya trafikchefen är på plats.

Bakgrund

Vid förbundsdirektionens sammanträde 13 december 2019 beslutades att förbundsdirektören vid sammanträdet 25 mars ska ge en återrapport gällande rutiner för trafikbeställningar samt hur Sundsvalls kommuns trafikbeställning behandlats.

Föredragande:

Charlotta Hellhoff, förbundsdirektör.

PROTOKOLL

§ 28. Årsredovisning 2019

Årsredovisning
2019

Förbundsdirektionen beslutar

att fastställa Årsredovisning 2019.

Bakgrund

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län har upprättat årsredovisning för 2019. Kommunalförbundet har beaktat de synpunkter revisorerna lämnade i sin granskning av verksamheten 2018.

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.

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

Myndighetens bedömning

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.

Vår bedömning är att kommunalförbundet inte uppnår god ekonomisk hushållning 2019.

Främsta orsaken är att målet om resurseffektiv kollektivtrafik inte uppfylls.

Av de delmål som är särskilt betydelsefulla har ett mål uppnått godkänd nivå under 2019.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Utfall 2019	Måluppfyllelse
Resenär	Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	Resandet med kollektivtrafik i länet ökar. Marknadsandelen når målvärdet för året. Arbete återstår inom områdena trygghet, enkelhet och resenärsinformation.	Nej, målet uppfylls inte
Hållbarhet	Minskad negativ miljöpåverkan	Trafiken fortsätter att bedrivas med fossilfritt bränsle och dess miljöpåverkan har fortsatt goda måtvärden.	Ja, målet uppfylls
Hållbarhet	Resurseffektiv kollektivtrafik	Kostnad per färdtjänst- och sjuktjänstresa har ökat, andelen samordnade sjukresor har minskat. Andel samordnade färdtjänstresor har ökat. Antalet sjukresor är färre än föregående år, bildandet av sjukreseenheten för central bedömningsfunktion av sjukresor kan vara en bidragande orsak.	Nej, målet uppfylls inte

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
222000-2923

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

PROTOKOLL

Av övriga sju delmål uppfylls tre under 2019.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Utfall 2019	Måloppfyllelse
Resenär	Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	Antalet resenärer som är nöjda med Din Tur och som är nöjda med den senaste resan uppnår satta riktvärden.	Ja, målet uppfylls
Hållbarhet	Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	Svårbedömt då utredning om begreppet social inkludering inte genomfördes. Resultatet påverkas av utfallet av kollektivtrafikbarometern där 4 av 5 indikatorer för att mäta kundnöjdhet understiger våra målvärden.	Nej, målet uppfylls inte
Hållbarhet	Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	Tekniska förbättringar har införts under året som innebär att de digitala hållplatsskyltar kan ge realtidsinformation. Införandet sker med början i Sundsvall och Örnsköldsvik. Det saknas sammanställda värden om andelen bussar med audiellt och visuellt utrop.	Nej, målet uppfylls inte
Tillväxt	Vi ska resurs-effektivt öka resandet i prioriterade stråk	Resandet i prioriterade stråk har ökat med 1,25%.	Ja, målet uppfylls
Tillväxt	Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	Inte nått någon biljettsamverkan med SJ. Arbete med gemensamt biljett- och betalsystem pågår med övriga Norrlandslänen, samt pågående arbete att skapa nationellt biljettsystem. Test av tekniken för digitalt företagskort pågår. Alla bussar i linjetrafik har optiska läsare. Antal digitala produkter i Din Turs utbud har inte ökat.	Nej, målet uppfylls inte
Medarbetare	Målen är välkända för våra medarbetare	Målet att medarbetarna känner till myndighetens mål bedöms uppfyllt, däremot har ingen mätning skett avseende upplevelsen av att målen genomsyrar hela myndigheten och att de har mål kopplade till sitt arbete.	Ja, målet uppfylls
Medarbetare	Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	Sjuktalen har minskat, uttag av friskvårdstimmen har ökat dock utan att nå riktvärde. Färre använder friskvårdsbidrag. Inget värde för medarbetarindex då ingen medarbetarenkät genomfördes 2019.	Nej, målet uppfylls inte

Föredragande:

Yvonne Öberg, verksamhetscontroller.

Expedieras till:

Förbundets medlemmar

Förbundets revisorer

Beslutsunderlag: Missiv 2020-03-15 Årsredovisning 2019.

PROTOKOLL

§ 29. Trafikbokslut 2019

Trafikbokslut 2019

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga trafikbokslut 2019 till handlingarna.

Bakgrund

Erik Hedlund redogjorde vid det förberedande mötet 2020-03-13 för trafikbokslutet 2019. Ungdomskort som fanns under perioden juni-augusti 2018 gör att det blir stora skillnader i resandestatistiken för barn och unga då de jämförs med 2019. Resandestatistiken för vuxnas resor i Härnösands kommun är kopplat till införande av 50-lappen. Det är även en ökning av resande i Örnsköldsviks kommun där det skett en översyn av trafiken. Sollefteå kommuns resande har ökat i tätorten. I Sundsvalls kommun kan en minskning av antalet vuxna noteras, där resandestatistiken visar på ett ökat resande för grupperna barn och ungdom. Generellt är det ett ökat resande i kustområden, men på landsbygden är det fortfarande problem med att öka resandet. I Kollektivtrafikbarometern visar mätningen för frågan Nöjd kund att myndigheten ligger lägre än det nationella snittet.

Föredragande:

Erik Hedlund, trafikchef vid det förberedande mötet 2020-03-13.

PROTOKOLL

§ 30. Internkontroll 2019

Internkontroll 2019

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna rapport av internkontroll 2019 på kommunalförbundets riktlinjer och instruktioner kring inköpsrutiner vid direktupphandling under gränsvärdet 586 907 kr (LOU 2018),

att godkänna rapport av internkontroll 2019 på kommunalförbundets intäktsflöden.

Bakgrund

Förbundsdirektionen har den 30 september 2015 beslutat om *Policy Internkontroll*, vilket ligger till grund för myndighetens internkontrollarbete.

Förbundsdirektionen beslutade december 2018 om två områden som internkontroll ska utföras på för 2019:

- kommunalförbundets riktlinjer och instruktioner kring inköpsrutiner vid direktupphandling under gränsvärdet 586 907 kr (LOU 2018) samt
- kommunalförbundets intäktsflöden.

Myndighetens bedömning

Myndighetens bedömning framgår av bilagorna.

Föredragande:

Yvonne Öberg, verksamhetscontroller vid det förberedande mötet 2020-03-13.

Expedieras till:

Förbundets revisorer

Beslutsunderlag: Missiv 2020-03-02 Internkontroll 2019

PROTOKOLL

§ 31. Förlängning av trafikavtal med Mittbuss AB

Förlängning av
trafikavtal med
Mittbuss AB

Förbundsdirektionen beslutar

att uppdra till förbundsdirektören att förlänga trafikavtalen med Mittbuss AB i enighet med § 26 *Avtalstid och uppsägning* i trafikavtalen,

att förbundsdirektören ställer villkor för förlängning mot de punkter som anges i bilaga 1,

att direktjustera ärendet förlängning av trafikavtal med Mittbuss AB för att påskynda processen för avtalsförlängning med trafikbolag mot givna villkor i bilaga 1.

att det kan bli förändringar i villkoren och att de medlemmar som berörs får vara med och säga till i uppgörelsen.

Bakgrund

Under våren 2019 så genomförde Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län utvärdering av avtalen som var baserade erfarenheter från upphandlingstiden 2012-13, erfarenheter från avtalstiden 2014-19, jämförelser med upphandlingar i grannlän och dialog med tjänstepersoner från Kommunalförbundets medlemmar. Sammanställningen av för detta arbete finns i Bilaga 2, *Utvärdering: Inför förlängning av trafikavtal för linjelagd trafik* till denna skrivelse. Som fördelar pekade utredningen exempelvis att det finns acceptabla möjligheter för förändringar både trafikalt och rörande fordonbestånd. Avtalen kan justeras med 20 procent ökning/minskning per år och 30 procent ökning/minskning för avtalsperioden. Miljömässigt, då med fokus på koldioxidutsläpp, så har dagens drift med det fossilfira bränslet HVO 100 rimliga utsläppsvärden vilka även får anses acceptabla vid en förlängning. Fordonens tillgänglighet för landsbygd har begränsningar för exempelvis rörelsehindrade och är därvidlag en faktor att iaktta vid förlängning. Samtidigt är de flesta hållplatser i landsbygd inte fullt tillgänglighetsanpassade vilket gör kollektivtrafiksystemet otillräckligt slutet för att totalt nå god tillgänglighet för exempelvis rörelsehindrade. Kommunalförbundet mottar dock få synpunkter rörande tillgänglighet från medborgare. Vidare så har synpunkter inkommit för landsbygdsbussar rörande fordonens funktionalitet, såsom fungerande stoppknappar, säkerhetsbälten mm. Frågan rörande bristande realtid och hållplatsutrop för hela fordonsparken har också framkommit i utvärderingen och särskilt iakttagits inför dialog med trafikföretagen vid avtalsförlängning som finns i villkoren i Bilaga 1. Realtiden bristande funktion är kopplat till dels att nuvarande biljettsystem inte kan leverera funktionell data till realtidssystemet samt att det system som Sundsvalls kommun upphandlade för hade brister. Under hösten 2019 och vintern 2020 så har helt nya lösningar för realtid införts i ett samarbete med trafikföretagen och myndigheten vilket fallit väl ut och utan kostnader utom budgetram.

Utvärderingen pekar även ut upphandlingsläget för kollektivtrafik i Sverige där många stora huvudmän/beställare för kollektivtrafik genomför upphandlingar under perioden 2020-23. Detta skulle kunna betyda att konkurrensen minskar vid en eventuell upphandling under perioden 2020-23 i Västernorrland och därmed ge sämre priser för busstrafik. Myndigheten har under hösten 2019 och vintern 2020 förhandlat avtalen med Mittbuss AB vilka har renderat i de villkor som finns i bilaga 1.

Myndighetens bedömning

Myndigheten rekommenderar förbundsdirektionen att förlänga avtalen så lång tid som möjlighet baserat på de faktorer som nämns i Bilaga 2 och sammanfattat i ovan text. Om de

PROTOKOLL

villkor som anges i Bilaga 1 uppfylls med exempelvis nya fordon och lösningar för realtid och hållplatsutrop så har Kommunalförbundet tillräckligt goda möjligheter att genomföra samhällsbetald kollektivtrafik fram till ny upphandling med trafikstart dec 2024.

Finns det en politisk vilja att efter dec 2022 att öka *eller* minska resurser för kollektivtrafiken i något trafikområde mer än 30 procent i totalen från trafikstart (2014) så avråder myndigheten att förlänga avtalen. Samma gäller om förbundsdirectionen helt önskar ta bort ett trafikavtal med dess trafik.

Slutligen så vill myndigheten belysa stora svårigheter för myndigheten att genomföra en upphandling under 2020-21 kopplat till ett oklart personellt arbetsläge efter besked om uppsägning av samtliga tjänster personalen vid kontoret i Kramfors fick vid 2020-02-27. Tjänster ska senare sökas i en ny organisationsstruktur. Detta påverkar organisationens effektivitet under en tid framöver. Vid ett beslut att *inte* förlänga avtalen som måste upphandling genomföras under 2020-21.

Föredragande:

Charlotta Hellhoff, förbundsdirektör.

Erik Hedlund, trafikchef vid det förberedande mötet 2020-03-13

Beslutsunderlag: Missiv 2020-03-03 Förlängning av trafikavtal med Mittbuss AB

PROTOKOLL

§ 32. Förlängning av trafikavtal med Nobina Sverige AB

Förlängning av
trafikavtal med
Nobina Sverige AB

Förbundsdirektionen beslutar

att uppdra till förbundsdirektören att förlänga trafikavtalen med Nobina Sverige AB i enighet med paragrafen rörande förlängning i trafikavtalen,

att förbundsdirektören ställer villkor för förlängning mot de punkter som anges i bilaga 1,

att direktjustera ärendet förlängning av trafikavtal med Nobina Sverige AB för att påskynda processen för avtalsförlängning med trafikbolag mot givna villkor i bilaga 1.

att det kan bli förändringar i villkoren och att de medlemmar som berörs får vara med i förhandlingen inför uppgörelsen.

Bakgrund

Under våren 2019 så genomförde Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län utvärdering av avtalen som var baserade erfarenheter från upphandlingstiden 2012-13, erfarenheter från avtalstiden 2014-19, jämförelser med upphandlingar i grannlän och dialog med tjänstepersoner från Kommunalförbundets medlemmar. Sammanställningen av för detta arbete finns i Bilaga 2, *Utvärdering: Inför förlängning av trafikavtal för linjelagd trafik* till denna skrivelse. Som fördelar pekade utredningen exempelvis att det finns acceptabla möjligheter för förändringar både trafikalt och rörande fordonbestånd. Avtalen kan justeras med 20 procent ökning/minskning per år och 30 procent ökning/minskning för avtalsperioden. Miljömässigt, då med fokus på koldioxidutsläpp, så har dagens drift med det fossilfira bränslet HVO 100 rimliga utsläppsvärden vilka även får anses acceptabla vid en förlängning.

Fordonens tillgänglighet för stadstrafiken som Nobina primärt trafikerar är bedöms tillräcklig för en resenär med rörelsehinder men behöver bättras för exempelvis resenärer med synskada och/eller hörselskada. Kollektivtrafiksystemets infrastruktur som helhet är i dagsläget inte tillräckligt slutet för att totalt nå god tillgänglighet i *hela* Västernorrland. Däremot så bedöms större hållplatserna och bytespunkterna i Sundsvall och Örnsköldsvik ha relativt god tillgänglighet för resenärer med rörelsehinder. Realtid och hållplatsutrop förbättrar resenärer med synskada eller hörselskadas möjligheter att med Din Tur och detta har särskilt iakttagits i dialogen om förlängning av avtal med Nobina. Här ska dock tilläggas att Kommunalförbundet mottar få synpunkter rörande tillgänglighet från medborgare. Synpunkter rör primärt turtäthet, tidhållning, kundupplevelse och förarens bemötande från resenären.

Realtidens bristande funktion är kopplat till dels att nuvarande biljettsystem inte kan leverera funktionell data till realtidssystemet och dels att det system som Sundsvalls kommun upphandlade 2013 för kollektivtrafiken hade brister. Under hösten 2019 och vintern 2020 så har helt nya lösningar för realtid införts i ett samarbete med trafikföretagen och myndigheten vilket fallit väl ut och utan kostnader utom budgetram. Dialogen som pågått under 2019-20 rörande förlängning av avtal har omfattat realtiden och hållplatsutrop. Realtiden på skyltar har löst sig *utanför* villkoren för avtalsförlängning genom gott samarbete med Nobina men hållplatsutropen finns som en viktig faktor att sätta villkor för och detta kan noteras i Bilaga 1.

Avtalens rörliga resenärsersättning, ofta kallat incitamentsersättning, har försvårats förutsättningarna för Kommunalförbundets dialog med Nobina. Det finns inga avsteg i avtalet för rörlig ersättning till Nobina för de kommunalt valda biljettsubventioneringar som Sundsvall och Örnsköldsviks kommun infört under avtalstiden. Det finns avsteg för

PROTOKOLL

incitamentsersättning för andra grupper såsom seniorer (Sundsvall) och skolkort (Sundsvall och Örnsköldsvik). Resandeökningen under senaste åren i Sundsvall har primärt omfattat resenärgruppen barn och unga då de har haft möjlighet till att åka fritt inom kommunen för 100kr per månad. På vissa turer så har priset generat stora öknings av dessa resenärer och förstärkningstrafik behövs. Det har även generat troliga utträngningseffekter av vuxna resande och summerat så minskar intäkterna för resenärer i Sundsvall med kombinationen "100-lappen" (minskade intäkter) och utträngningseffekter av fullt betalande vuxna. Nobina har dock ökat sina intäkter primärt baserat på effekter av "100-lappen" vilket kan anses vara fel då företaget inte behövt göra egna insatser för att få ombord dessa resenärer på bussen. I Örnsköldsvik så har ett avgiftsfritt resande för barn och unga pågått sedan 2016. Även här så skedde tydliga kostnadsökningar för finansiärer då resandet ökade dramatiskt för resenärgruppen. I detta avseende förhandlade Kommunalförbundet fram ett tilläggsavtal med förbättrad trafik i Örnsköldsviks tätort som gäller så länge den kommunala biljettsubventionen kvarstår. Kortfattat kan sägas att Nobina återför incitamentsmedel till mer trafik i Örnsköldsviks tätort baserat på intäkter som generats för avgiftsfritt resande. På liknande sätt som för Örnsköldsvik så har Kommunalförbundet diskuterat återförande av incitamentsersättning till mer trafik i Sundsvalls tätort. Här började dialogen med utgångspunkten i "100-lappen" men justerades efter en längre tids förhandlingar till ett utgångsläge till "200-lappen" efter önskemål från trafikens finansiär Sundsvalls kommun. Det är med den utgångspunkten villkoren i Bilaga 1 är grundad.

Vidare, utvärderingen pekar även ut upphandlingsläget för kollektivtrafik i Sverige där många stora huvudmän/beställare för kollektivtrafik genomför upphandlingar under perioden 2020-23. Detta skulle kunna betyda att konkurrensen minskar vid en eventuell upphandling under perioden 2020-23 i Västernorrland och därmed ge sämre priser för busstrafik.

Myndigheten har under hösten 2019 och vintern 2020 diskuterat avtalsförlängning med Nobina Sverige AB. Kommunalförbundet har efter sedermera tagit fram de villkor som bör ställas vid avtalsförlängning. Dessa återfinns i finns i bilaga 1.

Myndighetens bedömning

Myndigheten rekommenderar förbundsregionen att förlänga avtalen så lång tid som möjlighet baserat på de faktorer som nämns i Bilaga 2 och sammanfattat i ovan text. Om de villkor som anges i Bilaga 1 uppfylls med exempelvis mer trafik och lösningar för realtid och hållplatsutrop så har Kommunalförbundet tillräckligt goda möjligheter att genomföra samhällsbetald kollektivtrafik fram till ny upphandling med trafikstart dec 2024.

Finns det en politisk vilja att efter dec 2022 att öka *eller* minska resurser för kollektivtrafiken i något trafikområde mer än 30 procent i totalen från trafikstart (2014) så avråder myndigheten att förlänga avtalen. Samma gäller om förbundsregionen helt önskar ta bort ett trafikavtal med dess trafik.

Slutligen så vill myndigheten belysa svårigheter för myndigheten att genomföra en upphandling under 2020-21 kopplat till ett oklart personellt arbetsläge efter besked om en eventuell framtida uppsägning av samtliga tjänster för personalen vid kontoret i Kramfors (personalmeddelande 2020-02-27). Tjänster ska senare sökas i en ny organisationsstruktur. Detta påverkar troligen organisationens effektivitet under en tid framöver. Vid ett beslut att *inte* förlänga avtalen som måste upphandling genomföras under 2020-21.

Föredragande:

Charlotta Hellhoff, förbundsregiondirektör,

Erik Hedlund, trafikchef vid det förberedande mötet 2020-03-13.

PROTOKOLL

Beslutsunderlag: Missiv 2020-03-03 Förlängning av trafikavtal med Nobina Sverige AB.

PROTOKOLL

§ 33. Mål- och resursplan 2021-2023

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga informationen om Mål- och resursplan 2021-2023 till handlingarna.

Bakgrund

Peter Edin informerade vid det förberedande mötet 13 mars 2020 att myndigheten jobbar efter den plan som direktionen beslutade i höstas gällande mål- och resursplan. Myndigheten är just nu ute på dialoger hos medlemmarna, Härnösand och Örnsköldsvik har Peter Edin träffat på egen hand för att samla in medlemmarnas prioriteringar. I dagsläget finns inga ekonomiska underlag att diskutera.

Myndighetens bedömning

Dialogerna har varit bra så här långt och det myndigheten kan se är att resurssättning totalt är osäkert i det här läget. Det måste hanteras i prioriteringar nu, pratat med X-Trafik om det avtal vi har idag. Det X-Trafik har flaggat för är behov av att se en ökad ersättning då avtalet går ut vid årsskiftet. Omstruktureringar hos medlemmarna skapar osäkerhet i planeringen. Myndigheten har fått en del prioriteringar att fortsätta jobba på med att bedöma målsättningar och resurs sätta dessa.

Föredragande:

Peter Edin, utvecklingschef vid det förberedande mötet 2020-03-13.

PROTOKOLL

§ 34. IT-Policy

IT-Policy

Förbundsdirektionen beslutar

att fastställa förslaget på IT-Policy.

Bakgrund

Denna IT-policy redovisar förbundsdirektionens syfte och övergripande målsättning samt ansvarsfördelning av uppgifter och omfattning för IT arbetet. Då Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (Myndigheten) bedriver en samhällsviktig funktion måste åtgärder vidtas för att minimera risken för att allvarliga störningar av verksamheten uppstår. Därför ska nödvändiga styrdokument upprättas som stöd för verksamhetens bedrivande.

General Data Protection Regulation (GDPR) är gällande EU-lagstiftning inom IT-området, den trädde i kraft i Sverige den 25 maj 2018. GDPR innebär att Myndigheten behöver förändra sitt förhållningssätt till sekretess och datasäkerhet. Förutom att ge individen mer kontroll över sina egna personuppgifter, innebär GDPR att betydligt striktare krav ställs på Myndigheten i samband med redovisning av dataläckage och regler för åtkomst till personuppgifter. Myndighetens verksamhet hanterar en omfattande datamängd, som är en strategiskt viktig tillgång, den datamängden behöver skyddas mot manipulation.

Förbundsdirektionen är ansvarig för att fastställa en policy som tillsammans med riktlinjer och anvisningar, tillsammans med tidigare beslutad Informationssäkerhetspolicy skapar förutsättningar för att dataskydds – och informationssäkerhetsarbetet på Myndigheten sker på ett systematiskt sätt och svarar upp mot kraven i gällande datalagstiftning.

Myndighetens bedömning

Denna policy kommer att vara vägledande för Myndighetens fortsatta IT säkerhetsarbete. Genom utarbetande av till policyn kopplade riktlinjer och anvisningar, kan Myndigheten fortsätta att systematiskt arbeta för att minska risken för störningar och manipulation inom IT-området.

Föredragande:

Hans Fälldin, administrativ chef vid det förberedande mötet 2020-03-13.

Expedieras till:

Förbundets medlemmar
Förbundets revisorer

Beslutsunderlag: Missiv 2020-03-04 IT-Policy.

PROTOKOLL

§ 35. Dataskyddsombud

Förbundsdirektionen beslutar

att utse Susanna Blomgren som dataskyddsombud för Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län.

Bakgrund

Förbundsdirektören för Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län har den 19 oktober 2017 beslutat om att utse Susanna Blomgren till dataskyddsombud.

Revisionen har vid sin granskning av verksamheten år 2018 kommenterat att:

Vad gäller beslut om dataskyddsombud vill vi hänvisa till Sveriges Kommuners och Landstings vägledning "Dataskyddsombud i kommuner, landsting och regioner" av vilken det framgår att "Kommuner, landsting och regioner och deras självständiga nämnder är myndigheter och måste utse dataskyddsombud. Det är varje självständig nämnd som är personuppgiftsansvarig för behandlingar inom sitt verksamhetsområde och som ansvarar för att utse ett ombud.

Bestämmelsen omfattar även kommunalförbund och gemensamma nämnder." Huruvida beslutet kan anses falla inom ramen för förbundets delegationsordning kan vi inte bedöma då det inte tydligt framgår att den typen av beslut har delegerats. Vi rekommenderar därför att det utreds närmare alternativt att beslut om dataskyddsombud fattas av förbundsdirektionen.

Myndighetens bedömning

Beslut om myndighetens dataskyddsombud bör beslutas av förbundsdirektionen, i enlighet med revisorernas kommentar i revisionsrapporten för år 2018.

Föredragande:

Hans Fälldin, administrativ chef vid det förberedande mötet 2020-03-13.

Expedieras till:

Förbundets revisorer.

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2020-03-01 Dataskyddsombud.

PROTOKOLL

§ 36. Val av stämmoombud till Norrtåg AB:s stämma 2020

Förbundsdirektionen beslutar

att utse Sara Nylund till stämmoombud till Norrtåg AB:s stämma 2020 och till ersättare utse Mikael Malmén,

att instruktioner till stämmoombudet fattas vid förbundsdirektionens sammanträde 12 maj 2020.

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

Norrtåg AB:s stämma genomförs den 22 maj 2020. Handlingarna till stämmorna är ännu inte utarbetade och utskickade, vilket gör att det är svårt att färdigställa instruktioner till stämmoombuden. Beslut om instruktioner till stämmoombudet tas vid förbundsdirektionens sammanträde den 12 maj 2020.

Myndighetens bedömning

Myndigheten bedömer att stämmoinstruktionerna kan vara upprättade när handlingarna till stämmorna skickas ut.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Expedieras till:

Norrtåg AB.

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2020-03-16 Val av stämmoombud till Norrtåg AB:s stämma 2020.

PROTOKOLL

§ 37. Val av stämmoombud till Bussgods i Västernorrland AB:s stämma 2020

Förbundsdirektionen beslutar

att utse Sara Nylund till stämmoombud för Bussgods i Västernorrland AB:s stämma 2020 och till ersättare utse Curt Noppa,

att instruktioner till stämmoombudet fattas vid förbundsdirektionens sammanträde 12 maj 2020.

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

Bussgods i Västernorrland AB:s stämma är den 12 maj 2020. Handlingarna till stämmorna är ännu inte utarbetade och utskickade, vilket gör att det är svårt att färdigställa instruktioner till stämmoombuden. Beslut om instruktioner till stämmoombudet tas vid förbundsdirektionens sammanträde den 12 maj 2020.

Myndighetens bedömning Myndigheten bedömer att stämmoinstruktionerna kan vara upprättade när handlingarna till stämmorna skickas ut.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Expedieras till:

Bussgods i Västernorrland AB.

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2020-03-16 Val av stämmoombud för Bussgods i Västernorrland AB:s stämma 2020

PROTOKOLL

§ 38. Val av stämmoombud till Västernorrlands läns Trafik AB:s stämma 2020

Förbundsdirektionen beslutar

att utse Sara Nylund till stämmoombud till Västernorrlands läns Trafik AB:s stämma 2020 och till ersättare utse Curt Noppa,

att instruktioner till stämmoombudet fattas vid förbundsdirektionens sammanträde 12 maj 2020.

Bakgrund

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

De bolagsstämmor som Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län deltar i är:

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

Västernorrlands läns Trafik AB:s stämma är 5 juni 2020. Handlingarna till stämmorna är ännu inte utarbetade och utskickade, vilket gör att det är svårt att färdigställa instruktioner till stämmoombuden. Beslut om instruktioner till stämmoombudet tas vid förbundsdirektionens sammanträde den 12 maj 2020.

Myndighetens bedömning

Myndigheten bedömer att stämmoinstruktionerna kan vara upprättade när handlingarna till stämmorna skickas ut.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Expedieras till:

Västernorrlands läns Trafik AB.

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2020-03-16 Val av stämmoombud till Västernorrlands läns Trafik AB:s stämma 2020

PROTOKOLL

§ 39. Val av stämmoombud till AB Transitios stämma 2020

Förbundsdirektionen beslutar

att utse Per Wahlberg till stämmoombud för AB Transitios stämma 2020 och till ersättare utse Knapp Britta Thyr,

att instruktioner till stämmoombudet fattas vid förbundsdirektionens sammanträde 12 maj 2020.

Bakgrund

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

De bolagsstämmor som Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län deltar i är:

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

AB Transitios stämma är den 27 maj 2020. Handlingarna till stämmorna är ännu inte utarbetade och utskickade, vilket gör att det är svårt att färdigställa instruktioner till stämmoombuden. Beslut om instruktioner till stämmoombudet tas vid förbundsdirektionens sammanträde den 12 maj 2020.

Myndighetens bedömning

Myndigheten bedömer att stämmoinstruktionerna kan vara upprättade när handlingarna till stämmorna skickas ut.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Expedieras till:

AB Transitio.

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2020-03-16 Val av stämmoombud till AB Transitios stämma 2020

PROTOKOLL

§ 40. Val av stämmoombud till Sobonas stämma 2020

Förbundsdirektionen beslutar

att ingen representant från kommunalförbundet kommer delta vid Sobonas stämma 2020 på grund av förbundsdirektionens internat.

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

Sobonas stämma är 15 maj 2020, samtidigt som förbundsdirektionen har internat i Umeå.

Myndighetens bedömning

Myndigheten bedömer att ingen representant från förbundsdirektionen har möjlighet att delta på grund av att förbundsdirektionens internat genomförs under samma tid som Sobonas stämma äger rum.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Expedieras till:

Sobona.

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2020-02-07 Val av stämmoombud till Sobonas stämma 2020

PROTOKOLL

§ 41. Val av stämmoombud till Svensk Kollektivtrafiks stämma 2020

Förbundsdirektionen beslutar

att utse Per Wahlberg till stämmoombud till Svensk Kollektivtrafiks stämma 2020 och till ersättare utse Henrik Sendelbach,

att instruktioner till stämmoombudet fattas vid förbundsdirektionens sammanträde 12 maj 2020.

Bakgrund

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

De bolagsstämmor som Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län deltar i är:

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

Svensk Kollektivtrafiks stämma är den 2 juni 2020. Handlingarna till stämmorna är ännu inte utarbetade och utskickade, vilket gör att det är svårt att färdigställa instruktioner till stämmoombuden. Beslut om instruktioner till stämmoombudet tas vid förbundsdirektionens sammanträde den 12 maj 2020.

Myndighetens bedömning

Myndigheten bedömer att stämmoinstruktionerna kan vara upprättade när handlingarna till stämmorna skickas ut.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Expedieras till:

Svensk Kollektivtrafik

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2020-03-16 Val av stämmoombud till Svensk Kollektivtrafiks stämma 2020

PROTOKOLL

§ 42. Övervägande om ersättning

Förbundsdirektionen beslutar

att meddela Taxi Drakstaden AB förbundsdirektionens inställning att man anser Taxi Drakstaden ersättningsskyldig för uppkommen skada,

att ge kollektivtrafikmyndigheten i uppdrag att innehålla månatlig ersättning motsvarande 25 procent av en månads ersättning alternativt 100 000 kr (det som är minst skadligt för Taxibolaget) intill dess att Taxi Drakstaden AB fullgjort sina åligganden i skadestandsfrågan gentemot BB,

att återkoppla till förbundsdirektionen om utfallet av ovanstående vid sammanträdet den 23 juni 2020.

Bakgrund

Vid förbundsdirektionens sammanträde 13 december 2019 beslutades att bordlägga frågan till förbundsdirektionens sammanträde den 25 mars 2020.

Enligt anteckningar från förlängt direktionssammanträde 25 oktober 2019, se bilaga, önskar en enig direktion:

- Ett förslag framskrivet med förslag på skadereglering, kan regionens utredning användas? Summan som framräknats 15 635 kr?
- Ett förslag från direktören om bifall eller avstyrkande av presenterat förslag.
- Om direktören och tjänstemännen yrkar avslag är det upp till direktionen att göra en egen bedömning och om ledamöterna finner det lämpligt gå på ett bifallsyrkande till ersättning.

Myndighetens bedömning

Myndigheten upphandlar trafikföretag på uppdrag av medlem i kommunalförbundet för genomförande av särskild persontrafik. Relationen och ansvar mellan myndigheten och trafikföretag regleras i avtal.

I kommunallagens andra kapitel regleras ett antal principer som begränsar kommuners beslutanderätt. En princip regleras i 2:2§ KL "Kommuner och landsting ska behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat"

Om en resenär skadas under transport av särskild persontrafik och yrkar skadestånd eller om ansvarsfrågan ska utredas av andra orsaker är det en fråga mellan resenären eller resenärens ombud och trafikföretaget.

För närvarande sker en rättslig process i ett ansvarsärende i Ångermanlands Tingsrätt, där berört trafikföretag ansvar provas och där myndigheten är kallad som vittne.

Myndigheten bedömer att alla ärenden om ersättningar ska provas enligt upprättade regelverk.

För närvarande har myndigheten endast stöd för att betala ut ersättning till resenärer enligt vad som anges i *Lag (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter*. Denna ersättning är styrd av ett regelverk och definieras som verkställighet.

Myndigheten har för närvarande inget regelverk för att ge ersättning för skada eller annan orsak i samband med utförande av särskild kollektivtrafik.

I det fall en resenär har skadats under en resa med särskild kollektivtrafik har resenären möjlighet att anmäla händelsen till försäkringsbolaget och genom detta få ansvarsfrågan prövad.

PROTOKOLL

Myndigheten har inte begärt utredning i ärendet av Region Västernorrland, med anledningen av det har den utredningen inte beaktats i beredningen av detta ärende.

Myndighetens bedömning är sammanfattningsvis:

- att alla medlemmar ska i skadestandsärenden behandlas lika enligt princip som regleras i 2:2§ KL,
 - att myndigheten saknar regelverk för att ta fram ett förslag på belopp för skadereglering.
- Myndigheten avstyrker med stöd av ovanstående det av direktionen presenterade förslaget.

Ordförandes bedömning och bakgrund

Reglering av skada 2019-01-23, NN

Vid direktionens möte i december beslutade direktionen att bordlägga ärendet och ge förbundsdirektionens ordförande ett uppdrag att presentera ett förslag till lösning.

Den 23 januari 2019 har en incident inträffat i samband med en sjuktransport av NN. Förbundsdirektionen har uppfattat situationen som att det är ostridigt att NN skadats genom det händelseförlopp som inträffat i samband med avlastning från sjuktransporten. Vidare uppfattar Förbundsdirektionen det som ostridigt att de påstådda skadorna uppstått till följd av incidenten den 23 januari 2019.

Då berört transportföretag enligt Förbundsdirektionens förmenande inte i tid vidtagit åtgärder såsom 1) polisanmälan för att utreda sakförhållanden 2) varit NN eller dennes ombud behjälplig med kommunikation med försäkringsbolag.

Med anledning av det som ovan anförts föreslås Förbundsdirektionen besluta

Att meddela Taxi Drakstaden AB Förbundsdirektionens inställning att man anser Taxi Drakstaden ersättningsskyldig för uppkommen skada.

Att ge kollektivtrafikmyndigheten i uppdrag att innehålla månatlig ersättning motsvarande 25 procent av en månads ersättning alternativt 100 000 kr (det som är minst skadligt för Taxibolaget) intill dess att Taxi Drakstaden AB fullgjort sina åligganden i skadestandsfrågan gentemot BB.

Att återkoppla till Förbundsdirektionen om utfallet av ovanstående vid junisammanträdet.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Protokollsanteckning:

Förbundsdirektören bedömer inte att myndigheten kan innehålla ersättning, då det inte finns stöd för detta i upprättat avtal med leverantören.

Beslutsunderlag: Missiv 2019-11-20 Övervägande om ersättning, yttrande sjuktransport NN 2020-01-27, reglering av skada 2019-01-23 NN 2020-01-27

PROTOKOLL

§ 43. Övriga frågor

Förbundsdirektionen beslutar

att inga övriga frågor fanns.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

§ 44. Sammanträdet avslutas

BESLUTSUPPFÖLJNING
 Datum
 2020-01-17

Diariennr

Camilla Norberg, 070-231 83 20

Beslutsuppföljning

Ärende	Beslut	Möte	Ansvarig	Status	Tidsplan
Politik					
Direktion					
Beredningsgrupp	<u>att</u> utse Per Wahlberg, Henrik Sendelbach, Malin Svanholm och Hans Forsberg till beredningsgrupp för förbundsdirektionen.	§ 216 2019-12-13	Per Wahlberg		
Övervägande av ersättning	<u>att</u> bordlägga frågan till förbundsdirektionens sammanträde 25 mars 2020.	§ 213 2019-12-13	Per Wahlberg		
Revision					
Styrdokument					

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

Administration					
Övriga frågor	<u>att</u> förbundsdirektören vid sammanträdet 25 mars ge en återrapport gällande rutiner för trafikbeställningar samt hur Sundsvalls kommuns trafikbeställning behandlats, <u>att</u> ordförande får i uppdrag att svara Stödeföretagarna på Facebook.	§ 214 2019-12-13	Charlotta Hellhoff Per Wahlberg	Återrapport sammanträdet mars 2020	
Förbundsdirektörens uppdrag	<u>att</u> uppdra till förbundsdirektören att ta fram ett förslag på en definition av vad som är myndighetens administrativa kostnader och intäkter, <u>att</u> uppdra till förbundsdirektören att ta fram ett förslag på en definition av vad som är trafikkostnader och intäkter, <u>att</u> uppdra till förbundsdirektören att ta fram ett förslag på hur förbundets kostnader och intäkter kan fördelas mellan medlemmarna på ett transparent och förutsägbart sätt, <u>att</u> uppdragen delredovisas på direktionens sammanträde i mars 2020 samt <u>att</u> uppdragen redovisas för beslut på direktionens sammanträde i juni 2020. <u>att</u> uppdra till förbundsdirektören att delredovisa förslag på <i>Mål- och Resursplan 2021-2023</i> på direktionens sammanträde i	§ 206 2019-12-13	Charlotta Hellhoff	Delredovisningar och slutredovisningar vid förbundsdirektionens sammanträden i mars och juni 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

	mars 2020, att uppdra till förbundsdirektören att redovisa förslag till <i>Mål- och Resursplan 2021-2023</i> för beslut på direktionens sammanträde i juni 2020 samt att uppdra till förbundsdirektören att redovisa förslag på process för utarbetande av Mål-och resursplan för kommande år, på direktionens sammanträde i mars 2020. att uppdra till förbundsdirektören att se över, och utarbeta förslag på eventuella förändringar, av myndighetens uppföljningsprocess av beslutad budget samt att uppdraget redovisas på direktionens sammanträde i juni 2020. att uppdra till förbundsdirektören att inventera förvaltningens kompetensbehov på kort och lång sikt, att uppdra till förbundsdirektören att lämna förslag på åtgärder som erfordras för att uppnå detta samt att uppdraget redovisas på direktionens sammanträde i mars 2020. att uppdra till förbundsdirektören tillsammans med ordförande och vice ordförande att se över och utarbeta eventuella förslag på förändringar i nuvarande delegationsordning samt				
--	---	--	--	--	--

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> uppdraget redovisas på direktionens sammanträde i mars 2020.				
Övertagande av handläggning av färdtjänst från Kramfors kommun	<u>att</u> godkänna Kramfors kommuns överlåtelse av handläggning av färdtjänst till Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, <u>att</u> uppdra till förbundsdirektören att teckna uppdragsavtal med Kramfors kommun.	§ 205 2019-12-13	Charlotta Hellhoff	Punkten tas bort då avtal blir påskrivet.	
Återkoppling uppdrag Din Tur Kundcenter	<u>att</u> Sundsvalls kommun erbjuds möjlighet att nyttja Din Tur Kundcenter i Ånge på de villkor som gäller idag, detta gäller så länge nuvarande upphandling om SÄKO trafik gäller, <u>att</u> frågan om kostnadsfördelning vad gäller Din Tur Kundcenter för framtida avtalsperioder utreds tillsammans med den översyn och gränsdragning som görs för administrativa kostnader, <u>att</u> frågan återrapporteras kontinuerligt till förbundsdirektionen vid dess möten under 2020. Slutrapport presenteras för förbundsdirektionen vid decembermötet 2020.	§ 202 2019-12-13	Charlotta Hellhoff	Återrapport vid förbundsdirektionens sammanträden under 2020, slutrapport vid decembermötet 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

Kostnader för beställningstrafik till Din Tur Kundcenter för Sundsvalls kommun	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.	§ 175 2019-10-25	Charlotta Hellhoff		
Marknad					
Info/Kommunikation	att ge förbundsdirektören i uppdrag att omfördela medel i budget 2020 motsvarande 500 tusen som tillförs information/kommunikationsområdet, att information/kommunikation får i uppdrag att involvera direktionen i varumärkes-stärkandet (Innebärande att svara på sociala medier samt insändare/debattartiklar), att genom direktupphandling upphandla erforderligt IT i stöd i form av mediebevakningstjänst samt plattform för hantering av sociala medier inlägg. att ovanstående beslut direktjusteras.	§ 217 2019-12-13	Charlotta Hellhoff		

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

Varumärkesplan 2020-2022	att fastställa Varumärkesplan 2020 – 2022.	§ 209 2019-12-13	Michaela Björk Christina Viklund		
Internkontroll					
Internkontroll 2020	att under 2020 utföra internkontroll på kommunalförbundets hantering av intäktsfördelning till medlemmarna fram till dess nytt intäktsfördelningssystem är implementerat, att under 2020 utföra internkontroll på kommunalförbundets policys och instruktioner för IT Förvaltningsverksamhets är uppdaterade och motsvarar nuvarande verksamhet, att uppdra till förbundsdirektören att återredovisa resultatet av internkontrollpunkterna till förbundsdirektionens första sammanträde 2021.	§ 207 2019-12-13	Charlotta Hellhoff	Återredovisning av internkontroll för 2020 till förbundsdirektionens första sammanträde 2021.	
Internkontroll 2019	att utföra internkontroll på kommunalförbundets riktlinjer och instruktioner kring inköpsrutiner vid direktupphandling under gränsvärdet 586 907 kr (LOU 2018),	§ 126 2018-12-13	Charlotta Hellhoff	Återredovisning av internkontroll för 2019 till förbundsdirektionens första sammanträde 2020. Punkten tas bort till nästa sammanträde då återredovisningen genomförs.	

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 utföra internkontroll på kommunalförbundets intäktsflöden för att säkerställa att rätt intäkter når oss via de betalningsvägar som tillhandahålls resenärer, att uppdra till förbundsdirektören att återredovisa resultatet av internkontrollpunkterna till förbundsdirektionens första sammanträde 2020.				
Ekonomi					
Trafik					
Hemställan från Sundsvalls kommun om dialog med berörd operatör om incitamentsersättningarnas nyttjande	att uppdra till förbundsdirektören att handlägga Sundsvalls kommuns hemställan och initiera en dialog med berörd operatör om incitamentsersättningarnas nyttjande, att arbetet med att ta fram möjliga lösningar för alternativt nyttjande av incitamentsersättningen för trafiken i Sundsvall sker i dialog med tjänstemän från Sundsvalls kommun, att myndigheten som avtalsbärare för	§ 112 2019-06-18	Camilla Fahlander	Återrapport genomfördes på 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

	trafiken i Sundsvall ansvarar för eventuell förhandling med operatören och eventuella justeringar av trafikavtalet rörande incitamentsersättning samt att uppdraget om att initiera en dialog med berörd operatör om incitamentsersättningarnas nyttjande i Sundsvalls kommun återrapporteras till förbundsdirektionens sammanträde i oktober.				
Biljettsamverkan					
Trafikförändringar					
Avtalsuppföljning					
Upphandling					
Genomförande av upphandling av särskild persontrafik inom Västernorrlands län för tiden juni 2021 – juni 2025	att uppdra Förbundsdirektören att genomföra upphandling enligt <i>Underlag för beslut om genomförande av upphandling av särskild persontrafik inom Västernorrlands län för tiden juni 2021 – juni 2025</i>, att ovanstående beslut direktjusteras.	§ 204 2019-12-13			

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

Inriktningsbeslut SÄKO	<u>att</u> skrivelsen <i>Underlag för beslut om inriktning för upphandling av särskild persontrafik inom Västernorrlands län för tiden juni 2021 – juni 2025</i> 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.	§ 173 2019-10-25	Erik Hedlund		
Trafikpliktsbeslut Linje 40	<u>att</u> besluta om allmän trafikplikt mellan Östersund-Hammarstrand-Sollefteå-Örnsköldsvik, <u>att</u> trafikutbudet ska omfatta omkring 560 000 produktionskilometer, <u>att</u> trafiken ska bedrivas med buss på hela sträckan, <u>att</u> eventuella godstransporter sker i bussarnas underrum och utan påverkan på avtalad produktion och tidtabell,	§ 135 2019-09-20	Erik Hedlund	Avtal med Centrala Buss i Jämtland/Härjedalen AB är påskrivet. Punkten tas bort till nästa sammanträde.	

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 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 (+-).				
	att ge myndighetschefen i uppdrag att påbörja förberedelserna inför upphandling av särskild persontrafik och linjelagd trafik, att ge myndighetschefen i uppdrag att återrapporera arbetsläget under hösten 2018. att ge förbundsdirektionen i uppdrag att organisera en upphandlingsorganisation med en politisk referensgrupp för detta.	§ 64. 2018-06-13		Återrapporering 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).	§ 146 2019-09-20	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

Framtidens biljett- och betalsystem i Norrland	att ställa sig bakom visionen <i>Sveriges mest välkomnande kollektivtrafik</i> 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.	§ 172 2019-10-25	Hans Fälldin		
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 upphäva tidigare fattat beslut § 84 2019-05-10 att <i>direktionen beslutar att inte inleda arbetet med en ny långtidsplan,</i> att upphäva tidigare fattat beslut § 84 2019-05-10 att <i>arbetet med en ersättning för långtidsplanen tas fram. Arbetsgruppen förordar ett dokument och arbetsmodell, Mål och Resursplan. I en sådan plan blir</i>	§ 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

	<i>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,</i>				
Långtidsplan 2020 - 2022	att fastställa Långtidsplan 2020-2022 som grund för budgetdialoger, att föreslå 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	§ 38 2019-03-22	Peter Edin	Återrapport arbetsläget vid förbundsdirektionens sammanträde 18 juni 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

	att återrapportera arbetsläget för översynen till förbundsdirektionens sammanträde 18 juni.				
Taxor					
Subventionerade produkter					
Förändrat pris skolkort	att anse informationen delgiven, samt att ärendet förändrat pris skolkort tas upp för beslut i förbundsdirektionen den 25 oktober 2019. att återkalla beslutet <i>att ärendet förändrat pris skolkort tas upp för beslut i förbundsdirektionen den 25 oktober 2019 § 132</i>, vid förbundsdirektionens sammanträde 2019-09-20.	§ 132 2019-09-20 § 154 2019-09-24	Charlotta Hellhoff Charlotta Hellhoff	Arbetsgrupp för subventioner och skolkort tillsatt som jobbar med frågan.	
Taxor					
Justerat index för Norrlandsresans taxa	att besluta om justerat index för Norrlandsresans taxa enligt föreslagen indexkorg, att besluta om justerat index för Din Turs taxa för egna produkter enligt föreslagen indexkorg, att föreslagna förändringar gäller	§ 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

	ifrån januari 2020, att justering ska ske årligen utifrån föreslagen indexkorg med september 2018 som basmånad, att om den totala indexkorgen får en negativ utveckling ska justering av resenärstaxan nedåt inte göras samt att beslutet om justering för Norrlandsresans taxa sker under förutsättning att kollektivtrafikmyndigheterna i Norrbotten, Västerbotten och Jämtland fattar likalydande beslut.				
Regionalt trafikförsörjningsprogram					
Bolag					
Bussgods i Västernorrland AB	att ge följande ägardirektiv (2) till ledamöterna i styrelsen för Bussgods i Västernorrland AB, att genomföra en värdering av Bussgods i Västernorrland AB,	§ 169 2019-10-25	Charlotta Hellhoff		

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 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.				
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 13 december 2019	
Västernorrlands läns Trafik AB					

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

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	Avtal påskrivna. Punkten tas bort till nästa sammanträde.	
Sobona					
Övrigt	att ordförande får i uppdrag att svara på skrivelse tillställt 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

Delegationsbeslut färdtjänst Timrå och Ånge

Typ av ärende	Inkommen	Beslutsdatum	Avsändare/Sökande	Handläggare	Beslut	Diarienummer	Notering
Färdtjänsthandläggning Timrå			Förvaras hos färdtjänsthandläggaren				
FT	2019-11-20	2019-11-21	"	TN	Bifall	T 19-346	
FT	2019-11-21	2019-12-12	"	JE	Avslag	T 19-348	
Förl FT	2019-11-21	2019-12-03	"	JE	Bifall	T 19-349	
RF Bjällerviken	2019-11-25	2019-11-26	"	JE	Bifall	T 19-350	
RF Bjällerviken	2019-11-25	2019-11-26	"	JE	Bifall	T 19-351	
FT+LU	2019-11-25	2019-12-05	"	TN	Bifall	T 19-352	
FT+LU	2019-11-25	2019-12-03	"	JE	Bifall	T 19-353	
Förl FT	2019-11-26	2019-12-02	"	JE	Bifall	T 19-354	
Förl FT	2019-11-27	2019-12-04	"	JE	Bifall	T 19-355	
Förl FT	2019-11-28	2019-12-20	"	JE/TN	Avslag	T 19-356	Synpunkter utskick
FT förl+leds	2019-11-28	2019-12-04	"	JE	Bifall	T 19-357	
Förl FT	2019-11-28	2019-12-04	"	JE	Bifall	T 19-358	
Ledsagare	2019-11-28	2019-12-04	"	JE	Avslag	T 19-358	
Förl FT	2019-11-29	2019-12-07	"	TN	Bifall	T 19-359	
FT annan kommun	2019-12-02	2019-12-02	"	JE	Bifall		4 biljetter i Stockholm
FT annan kommun	2019-12-02	2019-12-02	"	JE	Bifall		2 biljetter i Malmö
RF Älandsbro	2019-12-02	2019-12-02	"	JE	Bifall	T 19-360	
FT	2019-12-04	2019-12-06	"	TN	Bifall	T 19-361	
Förl FT	2019-12-04	2019-12-16	"	TN	Bifall	T 19-362	
FT+LU	2019-12-04	2019-12-09	"	JE	Bifall	T 19-363	
FT	2019-12-06	2019-12-12	"	AC	Bifall	T 19-364	
FT+LU+intyg	2019-12-06	2019-12-10	"	JE	Bifall	T 19-365	
Förl FT	2019-12-09	2019-12-13	"	AC	Bifall	T 19-366	
Ledsagare	2019-12-09	2019-12-13	"	AC	Avslag	T 19-366	
FT	2019-12-09	2020-01-17	"	TN	Avslag	T 19-367	Synpunkter utskick 200102
Förl FT	2019-12-10	2019-12-10	"	JE	Bifall	T 19-368	
FT annan kommun	2019-12-10	2019-12-10	"	JE	Bifall		5 biljetter i Göteborg
Ändring av bef. Tillstånd	2019-12-10	2019-12-10	"	JE	Bifall	T 19-369	
FT+LU	2019-12-16	2019-12-18	"	JE	Bifall	T 19-371	
Förl FT	2019-12-18	2019-12-20	"	JE	Bifall	T 19-372	
Förl FT	2019-12-18	2019-12-18	"	JE	Bifall	T 19-373	
FT	2019-12-20	2020-01-02	"	TN	Bifall	T 19-374	
Förl FT	2019-12-30	2020-01-07	"	AC	Bifall	T 19-376	
Förl FT	2019-12-30	2020-01-08	"	AC	Bifall	T 19-377	

FT	2019-12-30	2020-01-09	"	JE	Bifall	T 19-378	
FT, LU+2 utskrivningsinfo	2019-12-30	2020-01-09	"	JE	Bifall	T 19-380	
Förl FT	2020-01-02	2020-10-13	"	JE	Bifall	T 20-001	
Förl FT	2020-01-02	2020-10-13	"	JE	Bifall	T 20-002	
FT	2020-01-03	2020-02-10	"	JE	Bifall	T 20-003	
Förl FT	2020-01-08	2020-01-14	"	JE	Bifall	T 20-004	
FT	2020-01-08	2020-02-10	"	JE	Avslag	T 20-005	Synpunkter 200127
FT+LU	2020-01-08	2020-01-13	"	JE	Bifall	T 20-006	
Förl FT	2020-01-09	2020-01-15	"	JE	Bifall	T 20-007	
Förl FT + LU	2020-01-10	2020-01-16	"	JE	Bifall	T 20-008	
FT+LU	2020-01-10	2020-01-17	"	JE	Bifall	T 20-009	
FT+LU	2020-01-10	2020-01-22	"	JE	Bifall	T 20-010	
FT+LU	2020-01-10	2020-02-10	"	JE	Avslag	T 20-011	Synpunkter 200127
FT annan kommun	2020-01-13	2020-01-13	"	JE	Bifall		6 Biljetter i Örebo
FT	2020-01-13	2020-01-22	"	JE	Bifall	T 20-012	
FT	2020-01-14	2020-01-15	"	JE	Bifall	T 20-013	
Förl FT+leds	2020-01-16	2020-01-16	"	JE	Bifall	T 20-014	
Förl FT	2020-01-16	2020-01-16	"	JE	Bifall	T 20-015	
FT,LU+ställföretr..	2020-01-17	2020-01-23	"	JE	Bifall	T 20-016	
FT	2020-01-20	2020-01-23	"	JE	Bifall	T 20-017	
Ledsagare	2020-01-20	2020-01-23	"	JE	Avslag	T 20-017	
Ändr. Bef.beslut	2020-01-20	2020-01-23	"	JE	Avslag	T 20-018	
Förl FT	2020-01-22	2020-01-24	"	JE	Bifall	T 20-019	
FT+LU	2020-01-22	2020-02-10	"	JE	Avslag	T 20-020	Synpunkter 200127
Ändr. Bef.beslut	2020-01-22	2020-01-22	"	JE	Bifall	T 20-021	Tillfälligt tillstånd
FT+bilaga	2020-01-22	2020-01-28	"	TN	Bifall	T 20-022	
Förl FT	2020-01-22	2020-01-30	"	JE	Bifall	T 20-023	
FT+LU	2020-01-23	2020-01-30	"	JE	Bifall	T 20-024	
Förl FT	2020-01-23	2020-01-28	"	TN	Bifall	T 20-025	
Förl FT+bärhjälp	2020-01-23	2020-02-03	"	JE	Bifall	T 20-026	
FT	2020-01-27	2020-02-21	"	AC	Avslag	T 20-027	Synpunkter 200207
Förl FT	2020-01-27	2020-01-29	"	JE	Bifall	T 20-028	
Förl FT	2020-01-29	2020-01-31	"	JE	Bifall	T 20-029	
Förl FT+arb.resor	2020-01-31	2020-02-04	"	JE	Bifall	T 20-030	
Förl FT	2020-01-31	2020-02-04	"	JE	Bifall	T 20-031	
Förl FT	2020-02-03	2020-02-07	"	AC	Bifall	T 20-032	
FT	2020-02-03	2020-02-03	"	JE	Bifall	T 20-033	
FT	2020-02-04	2020-02-07	"	AC	Bifall	T 20-034	

FT	2020-02-06	2020-02-07	"	AC	Bifall	T 20-035
FT+arb.resor, LU	2020-02-06	2020-02-11	"	JE	Avslag	T 20-036
FT.+LU+journaler	2020-02-06	2020-02-12	"	JE	Bifall	T 20-037
Förl FT	2020-02-07	2020-02-12	"	JE	Bifall	T 20-038
FT	2020-02-07	2020-02-10	"	JE	Bifall	T 20-039
Förl FT	2020-02-07	Inv LU	"			T 20-040
RF Gnarp	2020-02-10	2020-02-10	"	JE	Bifall	T 20-041
Förl FT	2020-02-11	2020-02-18	"	JE	Bifall	T 20-042
Ledsagare	2020-02-11	2020-02-18	"	JE	Avslag	T 20-042
Förl FT, arb.resa+LU	2020-02-12	2020-02-18	"	JE	Bifall	T 20-043
Förl FT	2020-02-13	2020-02-18	"	JE	Bifall	T 20-044
FT	2020-02-13	inv LU	"			T 20-045
FT	2020-02-17	2020-02-21	"	AC	Bifall	T 20-046
FT+leds	2020-02-17	2020-02-20	"	AC	Bifall	T 20-047
Ändr. Bef. Tillstånd	2020-02-18	2020-02-18	"	JE	Bifall	T 20-048
Förl FT	2020-02-18	2020-02-18	"	JE	Bifall	T 20-049
Förl FT	2020-02-18	2020-02-24	"	JE	Bifall	T 20-050
Förl FT	2020-02-18	2020-02-24	"	JE	Bifall	T 20-051
FT+LU	2020-02-18	2020-02-24	"	JE	Bifall	T 20-052
FT+intyg	2020-02-19	2020-02-25	"	JE	Bifall	T 20-053
Förl FT+utredn	2020-02-19	2020-02-24	"	JE	Bifall	T 20-054
Förl FT+arb.resor	2020-02-20	2020-02-25	"	JE	Bifall	T 20-055
Förl FT+LU	2020-02-21	2020-02-26	"	JE	Bifall	T 20-056
FT+Leds	2020-02-24	2020-02-26	"	JE	Bifall	T 20-057
FT+LU	2020-02-26	2020-02-28	"	TN	Bifall	T 20-059

Färdtjänsthandläggning Ånge

Förl FT +LU	2019-11-06	2019-11-14	"	TN	Bifall	A 19-167
FT	2019-10-29	2019-12-10	"	JE	Bifall	A 19-168
RF Ösund/Svall/Timrå	2019-11-18	2019-11-27	"	JE	Bifall	A 19-169
FT	2019-11-20	2019-11-27	"	TN	Bifall	A 19-170
RF Sundsvall	2019-11-21	2019-11-27	"	TN	Bifall	A 19-171
FT	2019-11-21	2019-11-28	"	AC	Bifall	A 19-172
FT	2019-11-21	2019-11-28	"	AC	Bifall	A 19-173
FT	2019-11-21	2019-11-28	"	AC	Bifall	A 19-174
FT	2019-11-21	2019-11-28	"	AC	Bifall	A 19-175
FT	2019-11-21	2019-11-28	"	AC	Bifall	A 19-176
FT	2019-11-22	Inv LU	"			A 19-177

FT	2019-11-25	2019-11-28	"	AC	Bifall	A 19-178	
FT	2019-11-25	2019-11-28	"	AC	Bifall	A 19-179	
RF Sundsvall	2019-11-28	2019-12-05	"	TN	Bifall	A 19-180	
FT	2019-11-28	2019-12-16	"	TN	Bifall	A 19-181	
RF Stöde	2019-11-28	2019-12-16	"	TN	Bifall	A 19-182	
RF Sundsvall	2019-11-29	2019-12-09	"	JE	Bifall	A 19-183	
Ändring av bef.tillstånd	2019-12-04	2019-12-10	"	JE	Bifall	A 19-184	
Ändring av bef.tillstånd	2019-12-04	2019-12-10	"	JE	Bifall	A 19-185	
Ändring av bef.tillstånd	2019-12-04	2019-12-10	"	JE	Bifall	A 19-186	
FT+LU	2019-12-05	2019-12-09	"	JE	Bifall	A 19-187	
FT	2019-12-09	2019-12-12	"	AC	Bifall	A 19-188	
RF gen.tillstånd Njurunda	2019-12-11	2019-12-19	"	JE	Delavslag	A 19-189	Avslag taxi, bifall tåg & sjukreselinjen
FT+Intyg	2019-12-12	2019-12-17	"	TN	Bifall	A 19-190	
FT+LU	2019-12-16	2019-12-18	"	JE	Bifall	A 19-191	
Utökad FT	2019-12-16	2019-12-18	"	JE	Bifall	A 19-191	Sidsjö & Svenstavik
Förl FT	2019-12-30	2020-01-07	"	AC	Bifall	A 19-192	
FT	2019-12-30	2020-01-02	"	TN	Bifall	A 19-193	saamt utökad till Hemgården
FT	2020-01-02	2020-01-10	"	JE	Bifall	A 20-001	
FT+LU	2020-01-02	2020-01-14	"	JE	Bifall	A 20-002	
Ledsagare	2020-01-02	2020-01-14	"	JE	Avslag	A 20-002	
Förl FT	2020-01-08	2020-01-10	"	JE	Bifall	A 20-003	
FT	2020-01-08	2020-01-14	"	JE	Bifall	A 20-004	
RF Sundsvall	2020-01-08	2020-01-08	"	AC	Bifall	A 20-005	
FT	2020-01-09	2020-01-15	"	JE	Bifall	A 20-006	
Utökad FT, hemgården	2020-01-09	2020-01-14	"	JE	Bifall	A 20-007	Sökte RF men ändrad till utökad
Förl FT	2020-01-13	2020-01-13	"	JE	Bifall	A 20-008	
Förl FT	2020-01-13	2020-01-13	"	JE	Bifall	A 20-009	
FT+leds	2020-01-17	2020-01-23	"	JE	Bifall	A 20-010	Ärendet avskrivs - behov ej aktuellt
FT+LU	2020-01-22	2020-01-29	"	JE	Bifall	A 20-011	
RF Lucksta	2020-01-23	2020-01-28	"	TN	Bifall	A 20-012	
RF Ösund, Svall	2020-01-27	2020-01-29	"	JE	Bifall	A 20-013	
Förl FT	2020-01-29	2020-01-31	"	JE	Bifall	A 20-014	
FT	2020-02-04	2020-02-07	"	AC	Bifall	A 20-016	
RF Sundsvall	2020-02-04	2020-02-04	"	JE	Bifall	A 20-017	
Utökad FT, hemgården	2020-02-04	2020-02-04	"	JE	Bifall	A 20-018	
Förl FT	2020-02-04	2020-02-04	"	JE	Bifall	A 20-018	

FT	2020-02-06	2020-02-07	"	AC	Bifall	A 20-019	
Förl FT	2020-02-06	2020-02-07	"	AC	Bifall	A 20-020	
RF Göteborg	2020-02-06	2020-02-12	"	JE	Avslag	A 20-021	
FT+LU	2020-02-07	2020-02-13	"	TN	Bifall	A 20-023	
Förl FT	2020-02-11	2020-02-11	"	JE	Bifall	A 20-024	
FT+LU	2020-02-11	2020-02-17	"	JE	Bifall	A 20-025	
Förl FT	2020-02-13	2020-02-20	"	AC	Bifall	A 20-026	
Utökad FT, hemgården	2020-02-13	2020-02-13	"	TN	Bifall	A 20-027	Sökte RF men ändrad till utökad
FT	2020-02-17	2020-02-19	"	TN	Bifall	A 20-029	
FT+LU	2020-02-19	2020-02-25	"	JE	Bifall	A 20-031	
RF Funäsdalen	2020-02-25	200227	"	TN	Bifall	A 20-034	
FT	2020-02-28	2020-02-28	"	TN	Bifall	A 20-036	
FT = Färdtjänst							
RF = Riksfärdtjänst							
LU = Läkarutlåtande							

DELEGATIONSBESLUT



Camilla Norberg
070-231 83 20

Datum
2020-03-05

Diariennr
20/00208

Datum	Beslutande	Rubrik	Beslut	Beslut enligt delegationsordningspunkt *	Kommentar	Diarienummer
2020-03-03	Förbundsdirektören	Remissvar	Remissvar Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Västerbottens län	5		19/00988-3
2020-02-26	Förbundsdirektören	Uppsägning	Uppsägning av två tjänster på grund av arbetsbrist då Projekt Koll 2020 avslutas.	21		20/00155-2
2020-02-04	Förbundsdirektören	Visstidsanställning 3 månader	Projektledare Hans Selling för omorganisationen	21		Finns i personalakt
2020-03-01	Förbundsdirektören	Visstidsanställning 6 månader	Kontorschef Thomas Olsson	20		Finns i personalakt
2020-02-26	Förbundsdirektören	Återbesättande av ledig tjänst	Trafikchef Andreas Pettersson	22	Trafikchef Erik Hedlund slutar 2020-03-13	Finns i personalakt

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

DELEGATIONSBSLUT

Delegationsordning beslutad 2020-02-26	* 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 riksferdtjänst	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 uttrangerade inventarier eller andra kommunalförbundet tillhörande föremål	12	X
- högst 2 prisbasbelopp		
- mer än 2 prisbasbelopp		
Beslutsattestering	13	X
Attestering av löner och ersättningar till förtroendevalda	14	X
Upphandling och inköp		
Tecknande av ramavtal	15	X
Antagande av anbud avseende upphandling av varor och tjänster inom beslutad budget	16	X
Utbildning, tjänsteresor, konferenser mm.		
Förtroendevaldas deltagande i kurs, konferens eller utlandsresa	17	
Investeringar		
Beslut om ianspråktagande av medel för investeringar inom fastställd plan och budget	18	X
Representation		
Representation och externa uppvaktningar	19	
- högst 2 500 kronor ordförande		X
- högst 20 000 kronor per tillfälle		X
- högst 6 000 kronor per tillfälle		
H/R		
Anställning av förbundsdirektör	20	
Avskiljande av förbundsdirektör från sin tjänst		
Genomför årliga medarbetarsamtal med förbundsdirektör		
Genomför årliga lönedialoger och fastställer årlig löneutveckling för förbundsdirektör		
Beslutar om övriga löneförmåner för förbundsdirektör		
Anställning av chefer inom myndigheten, förutom FDir		
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	

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

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:
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



Camilla Norberg
070-231 83 20

Datum
2020-03-05

Typ av handling	Avsändare	Datum	Diarienummer	Ankomstdatum
Styrelseprotokoll nr 154	AB Transitio	2019-10-24	19/00136-10	2019-12-02
AB Transitio Verksamhetsplan 2020	AB Transitio		19/00969-1	2019-12-02
Styrelseprotokoll, godkännande av årsredovisning och ansvarsfrihet för KTM 2018	Örnsköldsviks kommunfullmäktige	2019-11-25	19/00186-11	2019-12-03
Protokollsutdrag förslag om justerade egenavgifter, resekostnadsersättningar och högkostnadsskydd för sjukresor	Regionfullmäktige	2019-11-20--21	19/00775-2	2019-12-09
Protokollsutdrag begränsning av färdtjänst nattetid	Härnösands samhällsnämnd	2019-12-12	19/01015-1	2019-12-16
Protokoll årsstämma	Samtrafiken i Sverige AB	2019-12-04	19/0895-3	2019-12-20
Protokollsutdrag bestämmelser om arvoden och ersättningar till förtroendevalda och personer med förtroendeuppdrag i Sundsvalls kommunkoncern	Sundsvalls kommunfullmäktige	2019-11-25	19/01034-1	2019-12-20

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

Dom, förvaltningsrätten avslår överklagandet i mål 5362-19 gällande färdtjänst	Förvaltningsrätten i Härnösand	2020-01-08	20/00028-1	2020-01-09
Brev ställt till förbundsdirektionen gällande rabatteringen för folk med sjukersättning	Maria Nyberg	2020-01-10	20/00031-1	2020-01-10
Hemställan trafikåtgärder 2020/2021	Härnösands kommun	2020-01-03	20/00040-1	2020-01-13
Sundsvalls kommun har utlöst optionen och kommer hantera sin egen beställningstrafik	Hans Forsberg i mail till Per Wahlberg	2020-01-16	19/00827-2	2020-01-16
Biljettprisundersökning 2019	Svensk Kollektivtrafik	2020-01-16	19/00820-3	2020-01-16
Dom, förvaltningsrätten avslår överklagandet i mål 5180-19 gällande färdtjänst	Förvaltningsrätten i Härnösand	2020-01-17	20/00069-1	2020-01-20
Styrelseprotokoll	Norrtåg AB	2019-12-11	19/00181-18	2020-01-23
Förhandsinformation – Kallelse till AB Transitios årsstämma 2020-05-27	AB Transitio	2020-01-31	20/00112-1	2020-01-31
Protokollsutdrag Strategi för arbetet med trygghet och säkerhet i Sundsvalls kommun 2020-2023	Sundsvalls Kommunfullmäktige	2020-01-27	20/00129-1	2020-02-05
Protokollsutdrag Krisledningsplan vid samhällsstörningar och höjd beredskap i Sundsvalls kommun	Sundsvalls Kommunfullmäktige	2020-01-27	20/00132-1	2020-02-06
Protokollsutdrag Regler för ekonomi- och verksamhetsstyrning	Sundsvalls Kommunfullmäktige	2020-01-27	20/00133-1	2020-02-06

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriegatan 16

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

Org. nr:
222000-2923

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

Protokoll/Skrivelser/Delgivningar

Protokollsutdrag Slutrapport linjenätsanalys	Sundsvalls Kommunstyrelsens service- och förvaltningsutskott	2020-01-28	20/00148-1	2020-02-11
Protokollsutdrag Samverkansavtal för samverkande inland 2019-2021	Regionala nämnden Region Jämtland Härjedalen	2020-02-25	20/00193-1	2020-02-27
Protokollsutdrag upphävande av beslut om att bilda en gemensam bussgodsorganisation	Härnösands Kommunfullmäktige	2020-02-24	16/00533-54	2020-02-28
Protokollsutdrag Avstående från nyttjande av Din Turs beställningscentral	Sundsvalls Kommunstyrelsens service- och förvaltningsutskott	2020-02-25	19/00827-5	2020-02-28
Protokollsutdrag Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands svar på hemställan från service- och förvaltningsutskottet 2019-05-14	Sundsvalls Kommunstyrelsens service- och förvaltningsutskott	2020-02-25	19/00424-5	2020-03-02
Kallelse till ordinarie årsstämma 2020-06-02	Svensk Kollektivtrafik	2020-03-04	20/00206-1	2020-03-04

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

2020-03-19

Diariennr

20/00009

Årsredovisning 2019

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län**

1 januari – 31 december 2019

Fastställd av förbundsdirektionen 2020-03-25

Innehåll

Fem år i sammandrag.....	3
Ordförande har ordet.....	4
Vårt uppdrag	5
Beslutat i förbundsdirektionen.....	6
§ 168. Teknisk uppräknig av budget 2021-2023	8
§ 169. Ägardirektiv Bussgods.....	8
§ 172. Inriktningsbeslut om samverkan för framtidens biljett- och betalsystem i.....	8
Norrländ.....	8
Året som gått.....	9
Förvaltningsberättelse.....	11
Omvärldsanalys och förväntad utveckling.....	11
Medarbetare	13
God ekonomisk hushållning	15
Vision och mål	15
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	17
Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	20
Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	21
Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	22
Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan.....	23
Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik.....	24
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk.....	27
Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	28
Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare.....	29
Delmål: Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	29
Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning	30
Ekonomisk analys.....	31
Årets resultat	31
Prognosavvikelse	45
Prognosen för advokatkostnader och konsult revisor har lagts för högt i båda prognoserna.....	53
Sammanställd redovisning.....	56
Ekonomiska rapporter	57
Redovisningsprinciper	61
Ekonomisk ordlista	62

Fem år i sammandrag

Ekonomisk information (mnkr)		2019	2018	2017	2016	2015
KOSTNADER						
Allmän kollektivtrafik						
• landsbvgdstrafik		-264,8	-259,8	-245,6	-233,6	-227,2
• tätortstrafik		-199,1	-191,3	-175,5	-163,3	-161,8
• tågtrafik		-57,4	-49,1	-45,5	-39,8	-31,6
Särskild persontrafik inkl miljöpremie		-114,7	-110,4	-108,2	-104,3	-107,5
Administrativa kostnader		-60,1	-56,8	-52,4	-49,5	-46,7
Stationsavgifter		-1,4	-2,4	-1,8	-1,8	-1,8
Avskrivning bussar		-1,3	-2,9	-2,9	-2,9	-2,9
Avskrivning biljettmaskiner		-0,2	-0,2	-0,7	-5,0	-5,0
Övriga avskrivningar		-1,1	-1,0	-0,4	-0,2	-0,1
Övriga kostnader		-	-1,0	-	-0,1	0
Totala kostnader		-700,1	-674,9	-633,0	-600,5	-584,6
INTÄKTER						
Allmän kollektivtrafik						
• biljettförsäljning		101,9	105,9	105,9	105,6	106,5
• skolkort		17,7	19,8	24,3	27,0	29,8
Övriga intäkter		15,7	16,9	9,5	10	12,0
Totala intäkter		135,3	142,6	145,0	142,9	148,3
Jämförelsestörande poster		0,0	0,9	8,1	0,3	
Verksamhetens nettokostnader		-564,8	-531,4	-488,5	-457,6	-436,4
Kommunala biljettsubventioner		181,1	143,6	89,2	76,8	-
Medlemsbidrag		383,6	386,1	396,0	382,0	436,6
Finansiella poster		0,1	1,7	0,0	0,0	0,0
Resultat		0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Produktionsinformation		2019	2018	2017	2016	2015
PRODUKTIONSKILOMETER (exklusive särskild persontrafik)						
Landsbygdstrafik		8 438 432	8 531 713	8 516 599	8 526 550	8 514 078
Tätortstrafik		4 768 954	4 701 354	4 662 361	4 704 801	4 655 796
Total produktionskilometer		13 207 385	13 233 067	13 178 960¹	13 231 351	13 169 874
BRUTTOKOSTNAD KR/KM²						
Landsbygdstrafik		-31,38	-30,45	-28,84	-27,51	-26,69
Tätortstrafik		-41,75	-40,69	-37,64	-34,75	-34,75
Total bruttokostnad/km		-35,12	-34,09	-31,95	-30,09	-29,54
Förändring i %		3%	7%	6%	2%	6%
Skattesubventionsgrad		2019	2018	2017	2016	2015
Skattesubvention ³		79%	78%	77%	75%	74%

¹ Antal produktionskilometer justeras med nya siffror för 2017

² Bruttokostnaden/km beräknas som trafik kostnaden i förhållande till antalet totala produktionskilometer för respektive landsbygd och tätort.

³ Skattesubventionen beräknas som landsbygds- och tätortstrafikens nettokostnader (kostnader för landsbygds- och tätortstrafiken minus biljettintäkter) i förhållande till kostnader för landsbygds- och tätortstrafik.

Ordförande har ordet

Årets första åtta månader har präglats av dialogmöten med medlemmar och andra aktörer med koppling till kollektivtrafikområdet. Under våren inleddes rekryteringen av en ny förbundsdirektör/förändringsledare och den 1 augusti började Charlotta Hellhoff sin anställning på myndigheten.

Vid mötet i direktionen i juni var tanken att beslut skulle fattas om budget 2020. Vid tidpunkten fanns ett behov av neddragningar av trafik finansierad av regionen som motsvarade 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 ett liknande läge nästa år 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 påbörjades 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 oss 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).

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

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

Förbundsdirektionen fastställer i ett regionalt trafikförsörjningsprogram vision och mål för verksamheten 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 våra medlemmar definieras behovet av kollektivtrafik och administrativa resurser i en treårig långtidsplan. Direktionen beslutade om budget för år 2019 grundat på långtidsplanens första år. Inför arbetet med budget 2021 har förbundsdirektionen beslutat att planeringsmodellen ska ersättas med en Mål- och resursplan.

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

Kommunalförbundet är ägare av Bussgods Västernorrland AB. Vi är också delägare av Norrtåg AB och AB Transitio samt Samtrafiken i Sverige AB.

Vilande bolag är Västernorrlands läns Trafik AB (VLTAB).

Samtrans AB likviderades i december 2019.

Beslutat i förbundsdirektionen

Under år 2019 har förbundsdirektionen genomfört åtta sammanträden: den 11 januari, 22 mars, 10 maj, 18 juni, 20 september, 27 september, 25 oktober samt den 13 december. Nedan redovisas ett urval av beslut som fattats under året.

§ 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.

§ 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 av 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 det mötet kalla ordinarie ledamöter i förbundsdirektionen.

§ 38. Långtidsplan 2020-2022

att fastställa Långtidsplan 2020-2022 som grund för budgetdialoger,

att föreslå åtgärder i Långtidsplan 2020-2022 förverkligas under förutsättning att kommunalförbundets medlemmar tillskjuter de medel som behövs,

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 förverkliga 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 beslutet direktjusteras.

§ 47. Reviderad Bolagsordning för Västernorrlands läns Trafik AB

att godkänna förslaget till ny bolagsordning samt

att beslutet 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.

§ 135. 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% (+-).

§ 137. Utökat borgensåtagande för tågfordon

att teckna avtal om övertagande av ansvar för spårfordon, ingå hyresavtal med AB Transitio samt överta borgensåtagande för Reginafordon 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.

§ 168. Teknisk uppräknig av budget 2021-2023

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

§ 169. Ägardirektiv Bussgods

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 det.

§ 172. Inrikttningsbeslut om samverkan för framtidens biljett- och betalsystem i Norrland

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.

§ 204. Genomförande av upphandling av särskild persontrafik inom Västernorrlands län för tiden juni 2021 – juni 2025

att uppdra till Förbundsdirektören att genomföra upphandling enligt *Underlag för beslut om genomförande av upphandling av särskild persontrafik inom Västernorrlands län för tiden juni 2021 – juni 2025*,

att beslutet direktjusteras.

§ 205. Övertagande av handläggning av färdtjänst från Kramfors kommun

att godkänna Kramfors kommuns överlåtelse av handläggning av färdtjänst till Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län,

att uppdra till förbundsdirektören att teckna uppdragsavtal med Kramfors kommun.

§ 216. Beredningsgrupp

att utse Per Wahlberg, Henrik Sendelbach, Malin Svanholm och Hans Forsberg till beredningsgrupp för förbundsdirektionen.

§ 217. Info/kommunikation

att ge förbundsdirektören i uppdrag att omfördela medel i budget 2020 motsvarande 500 000 kr som tillförs information/kommunikationsområdet,

att information/kommunikation får i uppdrag att involvera direktionen i varumärkesstärkandet

att genom direktupphandling upphandla erforderligt IT-stöd i form av mediebevakningstjänst samt plattform för hantering av sociala medier.

att beslutet direktjusteras.

Året som gått

- Från och med årsskiftet har förbundsdirektionen en ny organisation med nio ordinarie ledamöter (med ersättare från samma medlemskommun). I den nya organisationen har det tidigare arbetsutskottet ersatts med ett beredningsmöte inför kommande direktionsmöten. I december beslutade förbundsdirektionen att tillsätta en beredningsgrupp med ordförande och tre ledamöter ur förbundsdirektionen med uppgift att ta fram och bereda ärenden till förbundsdirektionens sammanträden.
- I februari drabbades Timrå och Sundsvall av blixthalka och all trafik fick ställas in tills dess att vägarna blev farbara igen. Händelsen gav anledning att ta fram tydligare rutiner för hur den här typen av trafikstörningar ska kommuniceras. När Örnsköldsvik drabbades av halka och inställd trafik några dagar senare hade informationen på skyltar, webb, app, tidningar och radio rätt nivå. Vi har tillsammans med Sundsvalls kommun, trafikföretag och Trafikverket tagit fram en prioriteringsplan i olika steg om vilka åtgärder som ska sättas in vid svåra trafikförhållanden.
- Det norrländska samarbetet för att skapa framtidens biljett- och betalsystem tog ytterligare steg genom att samtliga län har beslutat att ställa sig bakom ett gemensamt inriktningsbeslut som grund för det fortsatta arbetet.
- I bokslutsarbetet 2017 upptäckte vi att intäkter från skolkorten låg betydligt lägre än föregående år. Vi startade en utredning med målet att felet snabbt skulle kunna identifieras i systemet och att skolorna skulle kunna faktureras under våren 2018. Det visade sig att felsökningen var betydligt mer omfattande än vad vi först trott. I slutet av 2018 var vi klara med felsökningen och kunde identifiera och åtgärda orsakerna bakom det. Kostnaderna är fördelade på berörda skolor under inledningen av 2019. Den försenade faktureringen skapar problem hos våra medlemmar. Därför har vi kommunicerat bakgrund, ekonomiska konsekvenser och åtgärder samt lämnat underlag och förslag på hur kostnaderna kan hanteras.
- Förbundsdirektionen fattade i maj beslut om att upphäva alla tidigare beslut som rörde fusion av de tre nordliga bussgodsbolagen. Styrelsen för Länstrafiken i Norrbotten AB beslutade också att Bussgods i Norrbotten skulle avvecklas under 2019. Västerbotten kommer att överta bussgodstrafiken i Norrbotten enligt överenskommelse mellan länen. Förbundsdirektionen har inlett en dialog med Västerbotten om en möjlig framtida lösning av godstransporter i Västernorrland.
- Förbundsdirektionen har under året beslutat om nya arbetsformer för vår planering av kollektivtrafiken i länet. Den tidigare långtidsplanen ska ersättas med en mål- och resursplan (MRP). MRP förväntas innebära en ökad tydlighet kring hur prioriteringar, mål och resurser har hanterats och beslutats politiskt.
- Förbundsdirektionen beslutade i december att upphandla särskild persontrafik inom Västernorrlands län för tiden juni 2021 till och med juni 2025. Upphandlingen genomförs för de medlemmar som har lämnat besked om de vill delta i vår upphandling.
- Arbetet inför den kommande upphandlingen av den linjelagda busstrafiken i länet har inletts under året 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 vid direktionens sammanträde i mars 2020.
- En central bedömningsfunktion för sjukresor har skapats på Din Tur kundcenter och fem sjukresehandläggare har rekryterats. Syftet är att patienterna ska få en mer jämlik bedömning, att beställningen av sjukresor ska underlättas, att personalresurser ska frigöras i vården och att kostnaderna för sjukresor ska minska.

- Vi har infört elektronisk fakturahantering. Vid årsskiftet hanterades alla leverantörsfakturor och kundfakturor elektroniskt. Det minskar vår handläggnings- och uppföljningstid och förenklar våra rutiner.
- Under året har vi tagit fram en teknisk lösning som innebär att bussarnas position och beräknade ankomsttid kan presenteras på de digitala hållplattstavlorna. Förberedelser pågår för att kunna visa samma information i Din Turs app.
- Under året har vi bytt ut vår externa webbplats. Vi har nu ett tekniskt stabilt system med bättre möjligheter än tidigare att kommunicera med våra kunder. Det gäller inte minst information om trafikstörningar.

Förvaltningsberättelse

Omvärldsanalys och förväntad utveckling

Skattehöjningar väntas i fyra regioner och drygt 20 kommuner i Sverige under 2020. Det visar SKR⁴:s *Ekonomirapporten oktober 2019*. Enligt rapporten går kommunerna nu in i ett allt svårare ekonomiskt läge och arbetar med effektiviserings- och besparingsplaner för att få ihop budget och plan för perioden 2020–2022. Redan 2019 är ett tufft år för många kommuner och ett nittiototal kommuner beräknas redovisa underskott i år. Dessutom menar 79% av de tillfrågade ekonomicheferna i SKR:s enkät att ekonomin kommer att vara ännu kärvare under 2020.

Förutom trycket från demografin, framförallt det växande antalet äldre över 85 år samt barn och unga samtidigt som andelen yrkesverksamma i befolkningen krymper, måste kommunerna hantera konsekvenserna av att staten drar ned på sina resurser på ett sätt som övervältrar ansvaret till kommunerna. Till det kommer att Sverige under 2020 och 2021, enligt SKR:s bedömning, kommer att gå in i en mild lågkonjunktur, vilket påverkar såväl kommunernas som regionernas ekonomi.

Även regionerna kommer att behöva genomföra stora effektiviseringar. Regionerna har fortsatt svaga resultat och tre regioner har höjt skatten 2019. Sju regioner räknar med underskott i år. Ett dilemma för regionerna är att kostnaderna för hälso- och sjukvård fortsätter att öka i snabb takt. År 2018 ökade bruttokostnaderna för hälso- och sjukvård med 6% i löpande priser. Det är den högsta kostnadsökningstakten sedan år 2003.

SKR räknar med en genomsnittlig skattehöjning på 13 öre, varav 8 öre i regionerna år 2020. Trots skattehöjning kommer kommuner och regioner att sakna 43 miljarder kronor år 2023 om staten inte tillför mer resurser än det som ligger i budgetpropositionen.

De regionala kollektivtrafikmyndigheternas kostnader steg under tioårsperioden 2006–2016 i genomsnitt med 5,4% per år i löpande priser. Utbudet av regional kollektivtrafik har ökat med ett par procent per år, men till stor del förklaras de tilltagande kostnaderna av andra faktorer. Förutom pris- och löneökningar har fordonens miljö- och tillgänglighetsstandard förbättrats, tågens andel av trafiken har ökat och framkomligheten i de större städerna har försämrats, vilket har bidragit till att det blivit dyrare att bedriva kollektivtrafik. De två senaste åren har ökningstakten varit betydligt blygsammare. Det finns dock ett antal frågor kopplade till fossilfria drivmedel som enligt SKR riskerar att driva upp drivmedelspriserna. Det är därmed för tidigt att avgöra om ett trendbrott har skett. SKR räknar i sin prognos med lite högre ökningstakt den närmaste tiden än de båda senaste åren.

Västernorrland står som många andra regioner inför dessa utmaningar. Trafikkostnaderna stiger 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 biljettpreiser och aktiviteter för att öka antalet betalande resenärer. Förutsättningarna i

⁴ Sveriges kommuner och landsting (SKL) byter från 27 november 2019 namn till Sveriges kommuner och regioner (SKR)

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 linjelagd 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 trafikutbudet behöver oavsett omfattning vara ett attraktivt alternativ som till större del än i dag finansieras av resenärerna för att klara de ekonomiska utmaningarna.

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% 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.

För att förbättra förutsättningarna till att uppnå miljömålen har regeringen föreslagit att klimatpolitiken ska integreras i alla relevanta politikområden. En utredning har tillsatts med uppdrag att se över och vid behov anpassa relevant svensk lagstiftning. Regeringen har också utformat ett förslag till klimatpolitisk handlingsplan med konkreta åtgärder. I handlingsplanen preciseras åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle, hållbara förnybara drivmedel, energieffektiva och klimatsmarta fordon. Utöver det anges åtgärder för offentliga upphandlingar, regioners och kommuners klimatarbete samt nya och förtydligande klimatmål.

Medarbetare

Hälsa och sjukfrånvaro

Sjukfrånvaro (%)	2019	2018	2017	2016
Total sjukfrånvaro	3,6	4,8	4,8	5,7
Långtidsfrånvaro	8,0	22,0	29,4	11,1
Sjukfrånvaro kvinnor	3,6	5,5	4,7	7,7
Sjukfrånvaro män	3,1	3,5	5,1	2,0
Sjukfrånvaro 29 år och yngre	2,6	8,3	6,9	3,3
Sjukfrånvaro 30 – 49 år	2,7	4,3	5,4	6,0
Sjukfrånvaro 50 år och äldre	4,6	3,5	3,0	6,2

Löne- och medarbetarsamtal

Kollektivtrafikmyndigheten tillämpar individuell lönesättning. Lönesamtalen för alla utom tre medarbetare var genomförda innan lönerevisionen fastställdes av arbetstagarorganisationen Vision Din Tur den 9 maj. Medarbetarsamtalen genomfördes under hösten 2019. Ett antal kvarstår som kommer att genomföras under 2020. Sex 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 har tagits fram för arbetsplatserna i Kramfors och på Din Tur kundcenter och följs upp kontinuerligt. Handlingsplanerna finns tillgängliga på intranätet.

Jämställdhet och mångfald

En jämställdhetsplan håller på att arbetas fram men på grund av ändrade förutsättningar har arbetet försenats.

Av 24 tillsvidareanställda i Kramfors är 58% kvinnor och 42% män. På Din Tur kundcenter är av de 31 tillsvidareanställda 74% kvinnor och 26% män. Av de visstidsanställda är det en jämnare könsfördelning med 43% kvinnor och 57% män. Vid rekryteringar eftersträvas jämlikhet och mångfald.

Inom myndigheten är fler kvinnor än män anställda. I ledningsgruppen är fördelningen män och kvinnor lika.

Kompetensutveckling

Myndighetens personal har deltagit i nationella möten och mässor. Ordförande och förbundsdirektör har deltagit i en internationell kollektivtrafikmässa i Stockholm. Studiebesök har genomförts i Oslo för att studera deras biljett- och betalsystem. Studiebesök har genomförts på Volvo i Göteborg för att studera deras bussmodeller.

Personalstruktur

Utifrån beslutad budget 2019 har myndigheten avvecklat två tjänster i Kramfors. Tre vakanta tjänster som trafiksamordnare på Din Tur kundcenter har bemannats under hösten. Två av tjänsterna som sjukresehandläggare, en man och en kvinna är provanställda och ingår inte i antalet tillsvidareanställda. Tabellen visar tillsvidare- och visstidsanställda.

Antal	2019	2018	2017	2016
Kvinnor	40	35	32	30
varav tillsvidareanställda	37	33	30	-
Män	22	20	16	15
varav tillsvidareanställda	18	17	14	-
Summa	64	55	48	45
varav tillsvidareanställda	55	50	44	-

God ekonomisk hushållning

Kommunallagen och den kommunala redovisningslagen innehåller regler för vår styrning. Ett av kraven är att vi 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 omfattar 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

Vi följer löpande upp utvecklingen för både verksamhet och ekonomi genom delårsbokslut och årsredovisning. Riktlinjer för god ekonomisk hushållning beslutades i och med att *Budget 2019* antogs av förbundsdirektionen.

Metod

Målen ska utvärderas utifrån den grad som de uppfylls. Indikatorerna ska vara utformade så att de ger svar på hur verksamhetsmål och finansiellt mål uppfylls.

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 hos medlemmarna i budgetdialogerna. Uppföljning av åtgärder som är beslutade i budget sker tertiälvis efter april, augusti och december månad.

Vision och mål

Kollektivtrafiken är en förutsättning för att skapa ett funktionellt och attraktivt län. Kollektivtrafiken ger möjligheter för invånarna att kunna arbeta och studera utanför den ort där de bor. 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.

Vår vision 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.

Övergripande målområden

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

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

Tio delmål konkretiserar de övergripande målen. Till varje delmål har strategiskt viktiga åtgärder identifierats. Delmålen följs upp årligen. Delmålet om resurseffektiv kollektivtrafik är även vårt finansiella mål.

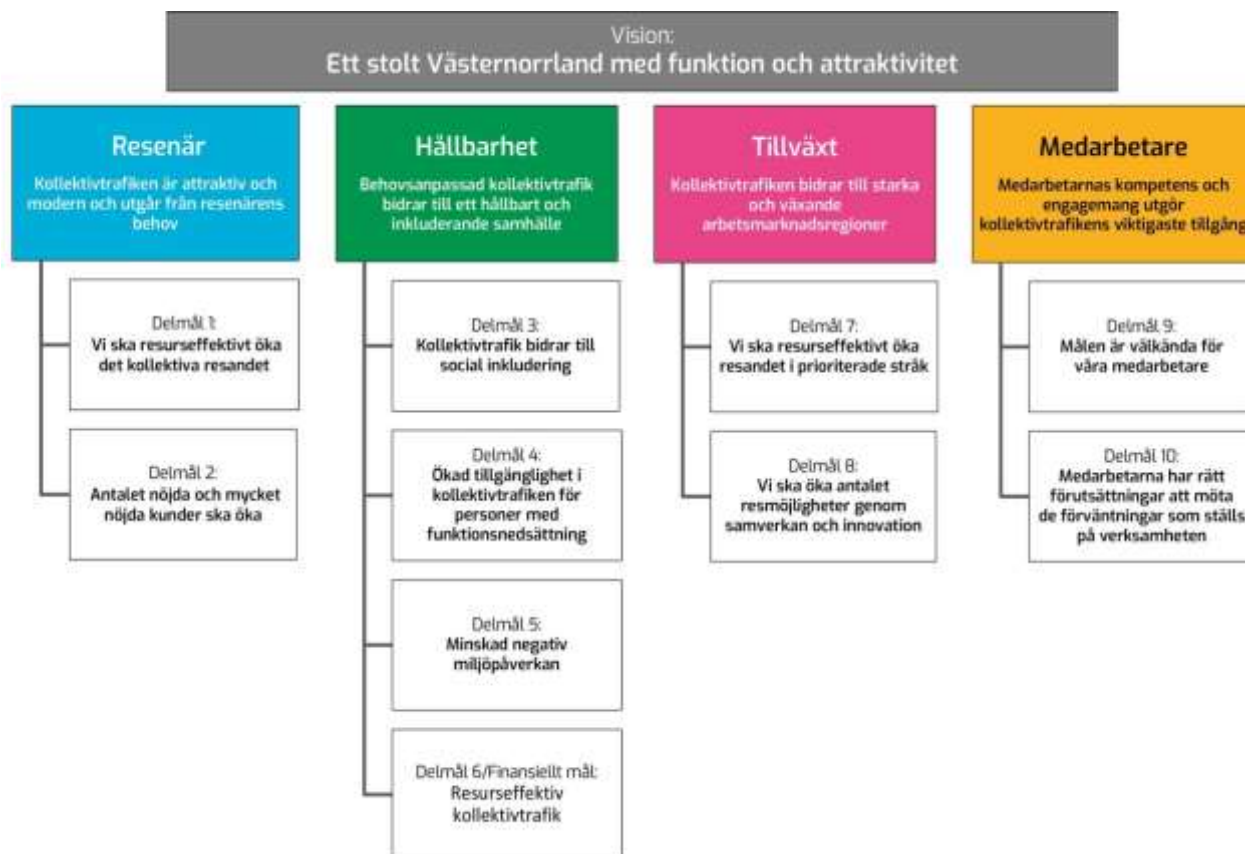


Bild 1: Målbild för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län enligt Dir 17-16 *Mål för Kollektivtrafikmyndigheten 2030*

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet

	Utfall 2019	Årsprognos T2	Årsprognos T1	Utfall 2018	Utfall 2017
Måluppfyllnad	↓	↑	↑	↑	↓
Analys: Bedömningen är att målet inte uppfylls. Nöjdheten med den linjelagda kollektivtrafiken fortsätter att öka jämfört med 2018 för många av de värden som ges från Kollektivtrafikbarometern⁵. I vissa fall är resultaten nära de nationella snitten medan andra värden behöver förbättras för att kännas acceptabla. En trolig bakgrund till de förbättrade resultaten är viktiga satsningar på tydligare och snabbare kommunikation till resenären via Din turs app, webbplats och från Din Tur kundcenter. Under året har vi gjort satsningar som innebär att man som resenär får bättre information om händelser i trafiken. Det är glädjande att mätresultaten förbättrats trots att vårt största resenärsområde (Sundsvall) har haft många störningar i trafiken pga de stora infrastrukturprojekt som pågått under 2019. Resandet i den linjelagda kollektivtrafiken med buss ökar med 1,7% och når trafikförsörjningsprogrammets mål om 1% årlig ökning i länet. Resandet ökar i många trafikområden, både i de områden som omfattas av kommunalt subventionerade produkter och i områden som har ordinarie produktutbud. Det är sannolikt att det ökade resandet i Sundsvallsområdet och Härnösand kan kopplas till de subventioner som kommunerna genomfört. Resandeökningen i tätortstrafiken i Örnsköldsvik bedömer vi beror på det förändrade linjenät som började trafikeras under 2019. Turtätheten i Örnsköldsvik ligger under den ambition om hög turtäthet som trafikförsörjningsprogrammet anger och antalet avgångar under rusningstid behöver öka.⁶ Under 2019 har vi utrett trafikupplägget i Örnsköldsvik och där bl.a. uppmärksammat för låg turtäthet. I Sundsvall når trafiken till högre grad än i Örnsköldsvik ambitionen om hög turtäthet men linjedragning och bättre framkomlighet kan förbättras för att få större effektivitet i trafiken. Den stora flyktingströmmen innebar att många boenden för flyktingar etablerades i länet och det ledde till ett ökat resande på landsbygden. Under 2017/2018 lades flyktingboendena ner och resandet i dessa områden är nu tillbaka på ungefär den nivå som resandet låg på innan 2015. Resandet på linje 50 fortsätter att minska. Det kan kopplas till de försämrade resmöjligheter som den avskaffade heltrafiken inneburit. Heltrafiken avskaffades som en besparing inför tidtabellskiftet 2019. Hela länets resande påverkas 2019 av att <i>Sommarkortet</i> (ett avgiftsfritt resande för barn och unga 2018) inte finansierades av regeringen 2019.					

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Riktvärde 2019
Kollektivtrafikens marknadsandel i jämförelse med det motoriserade resandet (%)	12	12	11	12
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken ⁷	11 148 375	10 956 114	10 791 842	-
varav buss (Din Tur)	10 634 128	10 459 298	10 254 588	-
varav tåg (Norrtåg)	514 247	496 816	537 254	-
Antalet påbörjade skolkortsresor ⁸	1 127 508	1 307 071	1 543 269	-
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken exklusive skolkort	9 506 620	9 152 227	8 707 577	8 722 452
varav landsbygdstrafik	2 346 141	2 332 776	2 180 356	2 166 013
varav tätortstrafik	7 160 479	6 819 451	6 527 221	6 556 439
Antal resor med företagskort	167 504	186 450	177 747	181 320
varav resor med buss	143 702	162 428	154 746	157 856

⁵ Svensk Kollektivtrafiks nationella resvaneundersökning.

⁶ För vidare läsning om rekommenderad turtäthet läs planeringshandboken KOLTRAST som SVR och Trafikverket utgivit.

⁷ Resandestatistiken är justerad för 2018 och 2017 efter avläsning i databas 2019-05-13

⁸ De kommunala subventionerna minskar behovet av skolkortsresor

varav resor med tåg	23 802	24 022	23 001	23 463
Total omsättning av företagskortet (kr)	8 884 800	9 005 022	8 719 330	10 000 000
Avgångstider: Andelen som instämmer i påståendet "Avgångstiderna passar mina behov" (%)	58/34	59/35	59/36	63/40 ¹⁰
Nationellt snitt ⁹		68/54	67/51	
Hitta information: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser mm) (%)	64/61	65/65	66/65	76/70
Nationellt snitt	78/77	77/76	76/76	
Enkelhet: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att resa med Din Tur" (%)	69/44	65/44	69/47	70/50
Nationellt snitt	76/63	74/62	75/60	
Trygghet: Andelen som instämmer i påståendet "Det känns tryggt att resa med Din Tur" (%)	69/59	67/58	72/62	70/60
Nationellt snitt	72/67	72/67	71/66	
Tidhållning: Andelen som instämmer i påståendet "Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med Din Tur" (%)	50/43	45/42	53/47	55/47
Nationellt snitt	48/46	46/45	48/46	
Information om förändringar: Andelen som instämmer i påståendet "Informationen vid förändringar av tidtabeller och linjer är bra" (%)	43/42	35/33	42/41	54/52
Nationellt snitt	54/53	53/52	54/52	
Oförutsedda händelser: Andelen som instämmer i påståendet "Informationen vid förseningar och stopp är bra" (%)	28/28	25/26	24/24	42/30
Nationellt snitt	44/44	43/42	42/42	
Köpa biljetter och kort: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa bolagets biljetter och kort" (%)	74/71	73/72	73/70	70/50
Nationellt snitt	79/78	78/76	74/72	

⁹ Nationellt snitt är medelvärde i Kolbars nationella undersökning av alla medverkande aktörer inom kollektivtrafikområdet

¹⁰ Värdena xx/yy beskriver resenärer/allmänhet

Antal påstigande i den linjelagda kollektivtrafiken¹¹

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 ökar i alla trafikområden i Sundsvall. De områden som tappar flest resenärer är Höga Kusten, linjen mellan Sollefteå-Kramfors till Härnösand och Örnsköldsviks landsbygd. Vid tidtabellskiftet 2019 avvecklades heltrafiken på linje 50 vilket påverkar resandet negativt. Avskaffandet av Barnkortet i Timrå har gett minskningar i trafikområde O17/21.

Trafik-område	Trafikering	2019	2018	2017	2016	Förändring 2019 - 2018	Förändring 2019 - 2018 (%)
O2	Höga Kusten	60 680	67 532	79 035	99 843	-6 852	-10,1
O3	Sollefteå tätort	83 695	77 874	74 381	69 906	5 821	7,5
O45	Sollefteå landsbygd	122 053	124 426	125 740	134 579	-2 373	-1,9
O6	Örnsköldsviks tätort	1 269 766	1 222 244	1 165 562	911 055	47 522	3,9
O7	Örnsköldsvik – Husum, Gideå och Trehörningsjö	90 760	98 149	115 424	108 339	-7 389	-7,5
O8	Örnsköldsvik – Solberg, Mellansel och Bredbyn	149 831	148 821	150 126	140 861	1 010	0,7
O9	Örnsköldsvik – Skorped och Köpmanholmen	154 405	150 199	154 064	145 822	4 206	2,8
O10	Härnösands tätort	711 025	601 761	511 073	440 559	109 264	18,2
O1415	Sundsvalls tätort	5 505 740	5 403 093	5 370 199	5 090 788	102 647	1,9
O16	Sundsvall – Holm och Liden	133 666	130 962	118 986	121 420	2 704	2,1
O1721	Njurunda – Sundsvall – Timrå	1 224 339	1 250 714	1 204 362	1 135 558	-26 375	-2,1
O18	Sundsvall – Matfors	235 039	224 133	206 343	182 358	10 906	4,9
O20	Sollefteå – Kramfors - Härnösand	318 065	352 362	387 699	374 478	-34 297	-9,7
O22	Härnösand landsbygd	123 610	121 371	110 728	98 303	2 239	1,8
O23	Ånge landsbygd	151 557	159 745	170 712	173 187	-8 188	-5,1
S3	Tvärflöjten, Örnsköldsvik - Sollefteå – Östersund	25 020	26 335	24 023	33 216	-1 315	-5,0
S4	Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	15 423	19 507	19 782	17 115	-4 084	-20,9
S5	Linje 201 Härnösand – Timrå – Sundsvall	221 787	232 326	222 640	200 542	-10 539	-4,5
S6 ¹²	Linje 50 Härnösand-Örnsköldsvik	35 958	47 744	43 709	83 751	-11 786	-24,7
Koll 2020 ¹³	Världsarvsbussen	1 709	-	-	-	-	-
	Totalt (ej tåg)	10 634 128	10 459 298	10 254 588	9 561 680	174 830	1,7
Tågtrafik	Mittbanan och Botniabanan	514 247	496 816	537 254	145 027	17 431	3,5

¹¹ Resandestatistiken är justerad för 2018 och 2017 efter avläsning i databas 2019-05-13

¹² Linje 50 hade trafikstart december 2016. Innan dess trafikerades sträckan av linje 10, Sundsvall-Umeå.

¹³ Koll2020 drev trafik i projektform under 2019.

Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka

	Utfall 2019	Årsprognos	Årsprognos T1	Utfall 2018	Utfall 2017
Måluppfyllnad	↑	↑	↑	↓	↓

Analys:

Bedömningen är att målet uppfylls.

Antalet resenärer som är nöjda med Din Tur och som är nöjda med den senaste resan uppnår satta riktvärden.

Under året har optiska läsare installerats i alla bussar i linjelagd trafik. Vi har genomfört tekniska förbättringar som ger snabbare validering av biljetter. Vi genomför försök med 4G-routrar för att se om nätuppkopplingsproblemen minskar med dem jämfört med de nu installerade 3G-routarna.

Vi har under året infört en teknisk förbättring som innebär att de digitala hållplatsskyltarna nu kan ge realtidsinformation om när bussarna kommer till hållplatserna. Införandet sker med början i Sundsvall och Örnsköldsvik. Vi har också under året bytt system för trafikstörningar. Genom det kan vi på ett stabilt sätt ge information om förseningar och inställda turer på digitala hållplatstavlor, på webbplats och i Din Turs app.

Genom en aktiv närvaro i sociala medier når vi under året betydligt fler resenärer och allmänhet, både för att ge information och för att få deras synpunkter.

Mer resurser behöver avdelas och åtgärder göras för att öka andelen resenärer som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med oss.

Indikatorer för att följa upp målet ¹⁴	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Riktvärde 2019
Nöjdhet med bolaget (andelen av svarande som är nöjda med Din Tur) (%) <i>Nationellt snitt</i>	54/41 60/53	53/42 59/53	53/39 58/51	55/40
Nöjdhet med senaste resan (andelen av svarande som är nöjda med sin senaste resa med Din Tur) (%) <i>Nationellt snitt</i>	76/77 79/80	76/76 79/79	74/74 76/76	76/70
NPS (Net Promoter Score dvs andel som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med Din Tur) (%)	28/17	25/18	26/16	30/20

¹⁴ Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (xx = antal procent av resenärer/yy = antal procent av allmänheten)

Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering

	Utfall 2019	Årsprognos	Årsprognos T1	Utfall 2018	Utfall 2017
Måluppfyllnad	↓	↓	→	↑	-
Analys: Bedömningen är att målet inte uppfylls. Projekt Koll2020 skulle inom ramen för projektet genomföra en utredning som skulle definiera innebörden av uttrycket social inkludering under året men utredningen genomfördes inte. Biljettkontroller överstiger målvärdet och ligger i stort sett på föregående års nivå. Att samverka med trafikoperatör om biljettkontroller har gett ett bra resultat under 2019. Antalet användare av Din Turs app har fortsatt öka under året och överstiger målvärdet. Det är en positiv utveckling och resultat av ett målinriktat arbete. Bedömningen av måluppfyllnad påverkas av resultatet från Kollektivtrafikbarometern. 4 av 5 indikatorer för att mäta kundnöjdhet visar på att nöjdheten understiger våra målvärden. Det är bara för indikatorn som anger nöjdhet vid köp av biljetter och kort som målvärdet nås. För 3 av 5 indikatorer har nöjdheten sjunkit mellan 2019 och 2018.					

Indikatorer för att följa upp målet ¹⁵	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Målvärde 2019
Antalet arbetade timmar i trafiksystemet av resenärsvårdar	1 045	1 143	527	500
Antalet användare av Din Turs app		- ¹⁶		295 000
Genomsnitt/mån t o m december	31 896	29 201 ¹⁷	23 610	24 583
Bemötande ombord: Andel som instämt i påståendet "Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande"	70/71	72/72	85/82	78/78
Nationellt snitt	77/78	77/77	78/79	-
Bemötande kring service/information: Andel som instämt i påståendet "Personalen på kundcenter/kundtjänst/trafikupplysning har ett trevligt bemötande"	65/63	64/66	67/64	73/72
Nationellt snitt	71/71	72/71	73/72	
Information ombord: Andel som instämt i påståendet "Jag får den information jag behöver ombord"	60/60	63/62	64/69	74/74
	73/74	73/73	74/74	
Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpreiser mm)"	64/61	65/65	66/65	70/67
Nationellt snitt	78/77	77/76	76/76	
Köpa biljetter och kort: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort"	74/71	73/72	73/70	74/72
			7	
Nationellt snitt	79/78	78/76	4/72	

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

¹⁶ Inget mätvärde 2018 på antal användare då statistikunderlag saknas för maj på grund av GDPR-införande maj 2018

¹⁷ Genomsnitt beräknat på 11 månader, då statistikunderlag saknas för maj på grund av GDPR-införande maj 2018

Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

	Utfall 2019	Årsprognos	Årsprognos T1	Utfall 2018	Utfall 2017
Måluppfyllnad	↓	↓	↓	↓	↑

Analys:

Bedömningen är att målet inte uppfylls.

Vi har under året infört en teknisk förbättring som innebär att de digitala hållplatsskyltarna nu kan ge realtidsinformation om när bussarna kommer till hållplatserna. Införandet sker med början i Sundsvall och Örnsköldsvik. Förberedelser är genomförda under 2019 för att realtidsinformation ska kunna visas i Din turs app under 2020.

Det saknas sammanställda värden för att redovisa andelen bussar med audiellt och visuellt utrop.

Ytterligare resurser behöver avdelas för att förbättra informationen till resenärerna ombord på bussarna samt på hållplatser och i Din Turs app.

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Målvärde 2019
Andel fordon som kontrollerats (%)	20	90	25	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"	60/60 73/74	63/62 73/73	64/69 74/74	74/74
<i>Nationellt snitt</i>				
Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser mm)"	64/61 78/77	65/65 77/76	66/65 76/76	70/67
<i>Nationellt snitt</i>				

Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan

	Utfall 2019	Årsprognos	Årsprognos T1	Utfall 2018	Utfall 2017
Måluppfyllnad	↑	↑	↑	↑	↑
Analys: Bedömningen är att målet uppfylls. Trafiken fortsätter drivas med fossilfritt bränsle och dess miljöpåverkan har fortsatt goda mätvärden. För delmålet har inga större förändringar skett under de senaste åren.					

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Riktvärde 2019
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%)	12	12	11	12
Mängden kväveoxider i linjelagd trafik per förbrukad kilowattimma (g/kWh)	1,26	1,30	1,34	1,30
Energianvändning per produktionskilometer i linjelagd trafik (kWh/km)	3,2	3,2	3,0	3,0
Biodrivmedelsandel per produktionskilometer (%)	98,9	99,6	98,2	98,0
Nettoutsläpp koldioxid för all linjelagd busstrafik (ton)	2 710 ¹⁸	2 013	2 277	-

¹⁸ Beräknings sättet för "well-to-wheel" för totalutsläppet av emissioner av CO₂ för trafiken har förändrats jmf 2018. Fler faktorer rörande produktionen av HVO 100 är intaget i beräkningssättet efter underlag från Svensk Kollektivtrafik. Värden från 2018 och tidigare är inte jämförbara med värde för 2019.

Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik

	Utfall 2019	Årsprognos	Årsprognos T1	Utfall 2018	Utfall 2017
Måluppfyllnad	↓	↓	↓	↓	↓

Analys:

Bedömningen är att målet inte uppfylls.

Din Turs uppdrag att samordna sjukresor och färdtjänst som vi har upphandlat och ansvarar för leder till lägre kostnader för medlemmarna. Sollefteå och Sundsvalls kommun har valt att upphandla sina färdtjänstresor själva. Det innebär att de resorna inte kan samordnas med sjukresor vilket leder till högre kostnader för regionen.

Kostnaderna per sjuk- och färdtjänstresa har ökat och andelen samordnade sjukresor har minskat. Andelen samordnade färdtjänstresor har däremot ökat.

Anropsstyrd trafik är kostnadseffektiv för det behov som finns inom geografiska områden med lågt antal resande. I och med att Sollefteå kommun upphandlade sina resor själva från och med augusti 2018 kvarstår 73 upphandlade anropsstyrda linjer, varav 36 har nyttjats under 2019. Vi behöver utveckla tekniska stödsystem för att underlätta beställning och betalning av resan. Informationen om den anropsstyrda trafiken måste utvecklas så att de resenärsgupper som berörs nås.

Antalet sjukresor är färre än föregående år. I september 2019 startade sjukreseenheten för central bedömningsfunktion av sjukresor och det kan vara en bidragande orsak till ett minskat antal sjukresor med taxi.

Sollefteå kommuns resor är inte medräknade i antalet färdtjänstresor 2019.

En av anledningarna till att kostnaderna per resa och per produktionskilometer har ökat är ett högre taxi-index på 4%. Det är även ett dyrare trafikavtal på sjukresor i Sollefteå kommun.

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Riktvärde 2019
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till motoriserade resande (%)	12	12	11	12
Jämförelse mellan verksamhetens nettokostnader och budget				
avvikelse i procent	-1,4	-1,1	2,8	0
avvikelse i mnkr	-7,6	-5,5	14,2	0
Nettokostnad per resa (kr)	39,1	38,2	37,2	42,1
varav landsbygdstrafik	96,1	92,1	91,4	103,1 ¹⁹
varav tätortstrafik	20,4	19,8	18,1	22,0
Nettokostnad per invånare (kr) ²⁰	1 514	1 430 ²¹	1316	1 496
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ²² (%)	20,1	22,2	24,3	21,3
varav landsbygdstrafik	15,5	17,2	18,8	16,5
varav tätortstrafik	26,4	29,1	32,0	27,8
Andel trafik kostnad som finansieras av skolkortsintäkt (%)	3,8	4,4	5,5	4,3
varav landsbygdstrafik	5,0	5,7	7,0	5,3
varav tätortstrafik	2,2	2,7	3,0	2,8
Antal sjukresor	187 320	187 660	186 210	-
Antal färdtjänstresor	168 461	178 727 ²³	190 168	-
Kostnad/sjukresa (kr per resa)	401	378	360	388

¹⁹ Riktvärde 2019 justeras på grund av tidigare felaktigt värde.

²⁰ Nettokostnad per invånare beräknas utifrån nettokostnaden för tätort- och landsbygdstrafik, genom befolkningens mängden vid senast uppmätta tillfälle.

²¹ Utfall 2018 justeras på grund av att tidigare värde felaktigt var baserat på bruttokostnad.

²² Självfinansieringsgrad är andelen av trafik kostnader för tätort- och landsbygdstrafik, som täcks av externa biljettintäkter.

²³ Från och med 1 augusti ansvarar Sollefteå kommun för sin egna färdtjänstresor, som därmed inte kan samordnas med sjukresor.

Kostnad/färdtjänstresa (kr) <i>Totalt Västernorrland</i>	225	211	209	220
Kostnad/färdtjänstresa (kr) <i>Ånge kommun</i>	326	312	321	339
Kostnad/färdtjänstresa (kr) <i>Timrå kommun</i> ²⁴	158	-	-	-
Andel samordnade sjukresor (%)	57,89	58,29	59,12	58,50
Andel samordnade färdtjänstresor (%) <i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun och Sollefteå kommun</i>	58,43	57,66	59,23	58,50
Andel samordnade färdtjänstresor (%) <i>Ånge kommun</i>	53,93	54,49	51,76	53,50
Andel samordnade färdtjänstresor (%) <i>Timrå kommun</i>	67,03	-	-	-
Besparing samordnade sjukresor (%)	37,16	37,97	37,61	37,50
Besparing samordnade färdtjänstresor (%) <i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun och Sollefteå kommun</i>	27,91	27,73	28,14	27,50
Besparing samordnade färdtjänstresor (%) <i>Ånge kommun</i>	43,47	42,88	37,44	38,50
Besparing samordnade färdtjänstresor (%) <i>Timrå kommun</i>	26,83	-	-	-
Kostnad per produktionskilometer (kr)	21,91	20,62		21,35
Antalet anropsstyrda linjer i Västernorrland (st) <i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun och Sollefteå kommun</i>	73	103	103	-
Antalet anropsstyrda linjer där resor bokats i Västernorrland (st) <i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun och Sollefteå kommun</i>	36	52	56	48
Kassalikviditet (%)	92	92	89	100

Samordnade resor

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

Andelen samordnade färdtjänstresor ökar och att andelen samordnade sjukresor fortsätter att minska i antal. I och med att Din Tur kundcenter inte samordnar Sundsvall och Sollefteå kommuns resor med sjukresor försämrar samordningen och kostnaderna ökar för Region Västernorrland.

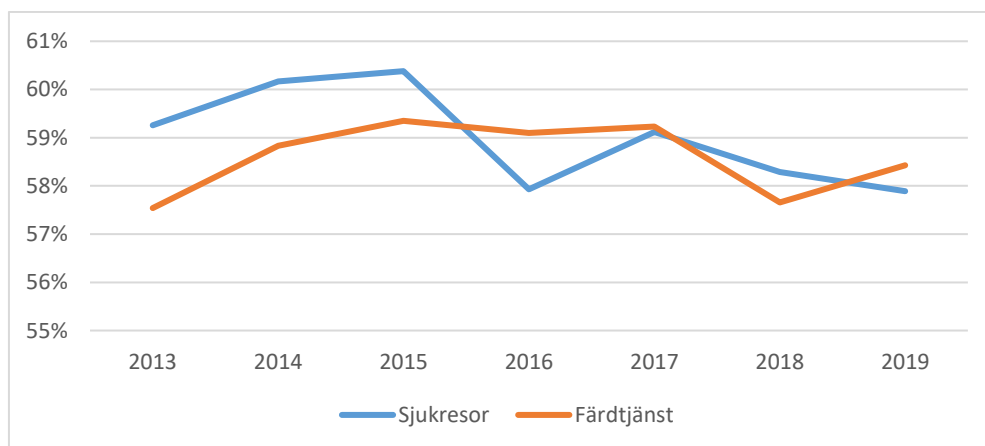


Diagram: Andel samordnade resor (%)

²⁴ Timrå överlämnade ansvaret för handläggning till myndigheten från och med 1 juli 2018. Kostnaderna för färdtjänstresor återredovisas 2019.

I och med att det nya, mer ekonomiskt fördelaktiga, trafikavtalet för den särskilda persontrafiken trädde i kraft 1 november 2015 ökade den procentuella besparingen, trots att andelen samordnade resor har minskat i och med att Sundsvall och Sollefteå kommun har upphandlat sina resor själva.

Besparingen var under 2018 i snitt 34,7% och under 2019 minskade besparingen till i snitt 34,3%. Besparingen i procent är ett uttryck för hur mycket varje resa skulle ha kostat utan att samordnas i relation till kostnaden när resorna har samordnats.

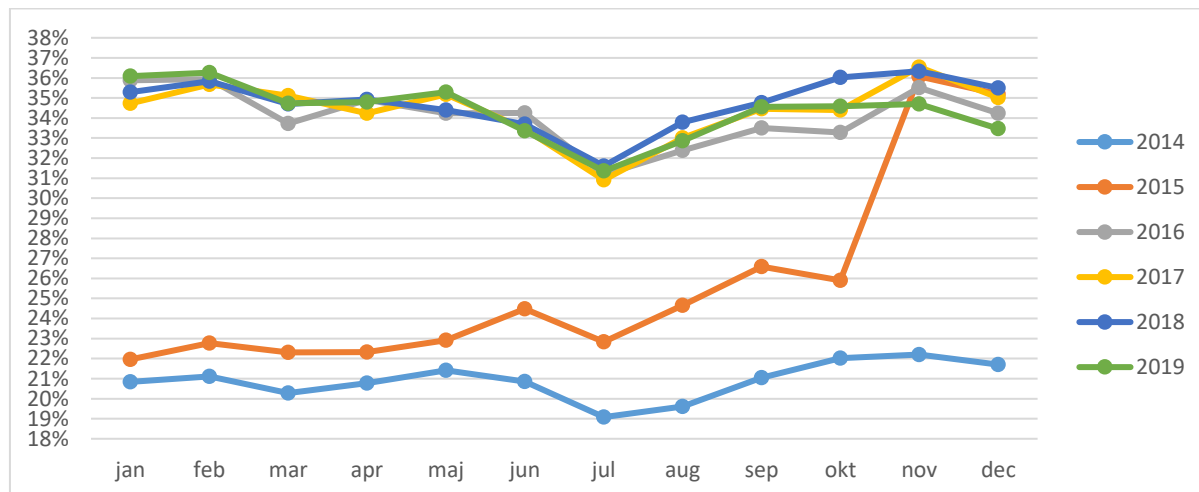


Diagram: Besparing samordnade resor (%)

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk

	Utfall 2019	Årsprognos T2	Årsprognos T1	Utfall 2018	Utfall 2017
Måluppfyllnad	↑	↑	↑	↑	-
Analys: Bedömningen är att målet uppfylls. Resandeökningen i prioriterade stråk är 1,25%. Ökningen sker i både i landsbygd- och tätortstrafik när resandestatistiken är sammanslagen. Delas landsbygdstrafiken upp per linje så minskar resandet på linje 50, linje 191 och linje 201. Resandet mellan åren har påverkats av Sommarlovskortet som fanns i utbudet 2018 men inte 2019. Antalet resor i regional tågtrafik har återhämtat sig efter nedgången vintern 2018 men är ännu inte uppe på 2017 års nivå. Den nya trafik som infördes i Örnsköldsvik under 2018 fortsätter att ge ökat resande. Tätortstrafiken i Sundsvall ökar huvudsakligen beroende på resande med barn- och seniorkorten. Många av de ambitioner som trafikförsörjningsprogrammet anger uppfylls. Här kan nämnas arbete med förbättringar på Mittbanan som ger ökad hastighet och säkerhet i trafikeringen, planerade förbättringar i Nationella transportplanen på Ostkustbanan och förbättrade hållplatser och bytespunkter längs prioriterade stråk genom projekt KOLL2020.					

Indikatorer att följa upp målet ²⁵	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Riktvärde 2019
Totalt antal resor i de prioriterade stråken	9 091 677	8 979 874	8 874 690	8 449 536
Landsbygdstrafik (50, 90, 120, 141, 142 191, 201, 611)	1 801 924	1 857 721	1 801 675	-
Tätortstrafik (Sundsvall O14/15)	5 505 740	5 403 093	5 370 199	-
Tätortstrafik (Örnsköldsvik O6)	1 269 766	1 222 244	1 165 562	-
Regional tågtrafik (Norrtåg alla produkter)	514 247	496 816	537 254	-

²⁵ Resandestatistiken är justerad för 2018 och 2017 efter avläsning i databas 2019-05-13

Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation

	Utfall 2019	Årsprognos	Årsprognos T1	Utfall 2018	Utfall 2017
Måloppfyllnad	↓	↓	↓	↑	-

Analys:

Bedömningen är att målet inte uppfylls.

En viktig faktor för att nå målet är biljettsamverkan med SJ vilket skulle öka antalet resealternativ. Under året har vi inte nått någon biljettsamverkan med SJ.

Arbetet med ett gemensamt biljett- och betalsystem pågår i samarbete med de övriga norrlandslänen. Utöver det deltar vi också i det pågående arbetet med att skapa ett nationellt biljettsystem.

Samtliga bussar i linjetrafik har numera utrustats med optiska läsare. Antalet digitala produkter i Din Turs utbud har inte ökat. Förberedelsearbete är genomfört och test av tekniken pågår med tanken att ett digitalt företagskort ska kunna införas under 2020.

En fortsatt och utvecklad biljettsamverkan med X-trafik är viktigt ur ett resenärsperspektiv då det ger flera resealternativ. För Sundsvallsregionen skulle det ge ett attraktivt pendlingsalternativ.

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Riktvärde 2019
Utbudsförändring genom biljettsamverkan	0	0	0	2
SJ Mittbanan (antal dubbelturer/må-fre)	0	0	0	4
SJ Botniabanan (antal dubbelturer/må-fre)	0	25	-	17
X-trafik (antal dubbelturer tåg och buss /må-fre) ²⁶				
Andel bussar med installerade optiska läsare (%)	100	15	0	95
Andel produkter som är digitaliserade ²⁷ (%)	20	20	20	80
Antalet användare av Din Tur-app, genomsnitt/mån	31 896	29 201	23 610	24 583

²⁶ X-Trafik har biljettsamverkan med SJ på 12 turer som ansluter till och från Sundsvall

²⁷ Produktutbud: Periodkort/Reskassa, Enkelbiljett, Företagskort, Skolkort, Barnkort (gratis), totalt fem, varav enkelbiljett är digitaliserad per augusti 2019.

Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare

	Utfall 2019	Årsprognos T2	Årsprognos T1	Utfall 2018	Utfall 2017
Måluppfyllnad	↑	↑	↑	↓	-
Analys: Bedömningen är att målet uppfylls. Delmålet medarbetare som känner till myndighetens mål har uppfyllts däremot har ingen mätning skett under 2019 avseende medarbetare som upplever att målen genomsyrar hela myndigheten och att de har mål kopplade till sitt arbete. Enligt beslut genomförs ingen gemensam personaldag under 2019. Personaldag med fokus på personalcoaching identifierades i medarbetarenkäten 2018 som planeras genomföras under 2020.					

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Riktvärde 2019
Andelen medarbetare som upplever att målen genomsyrar hela myndigheten (%) <i>Benchmark²⁸</i>	- ²⁹	54 69	42 62	62
Andelen medarbetare som upplever att de har mål kopplat till sitt arbete (%) <i>Benchmark myndigheter</i>	-	68 73	72 74	100
Andel som vid medarbetarsamtal uppgett att de känner till myndighetens mål (%)	85	-	-	80-100

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

	Utfall 2019	Årsprognos	Årsprognos T1	Utfall 2018	Utfall 2017
Måluppfyllnad	↓	↓	↑	↓	-
Analys: Bedömningen är att målet inte uppfylls. Sjuktalet har minskat och är lägre än riktvärdet. Friskvårdstimmar ökar men uppnår inte det högt satta riktvärdet. Färre medarbetare använder sitt friskvårdsbidrag. Inget värde för medarbetarindex 2019 då ingen medarbetarundersökning utförts under året.					

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Riktvärde 2019
Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (MI) (%)	-	56	56	62
Sjuktalet (%)	3,6	4,8	4,8	3,7
Antalet friskvårdstimmar registrerade i Agda (h)	382	192	-	1 400
Andelen av medarbetare som utnyttjar friskvårdsbidrag (%)	48	52	16	50

²⁸ Benchmarking mäts i eNPS (Employee Net Promotor Score) som är ett mätverktyg som utvärderar alla branscher i Sverige

²⁹ Indikatorerna ej mätbara då ingen medarbetarundersökning genomfördes under 2019.

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 1,7 procent för buss och 3,5 procent för tåg. Ambitionen i trafikförsörjningsprogrammet är 1 procent 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.

Av de delmål som är särskilt betydelsefulla har ett mål uppnått godkänd nivå under 2019.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Utfall 2019	Måluppfyllelse
Resenär	Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	Resandet med kollektivtrafik i länet ökar. Marknadsandelen når målvärdet för året. Arbete återstår inom områdena trygghet, enkelhet och resenärsinformation.	Nej, målet uppfylls inte
Hållbarhet	Minskad negativ miljöpåverkan	Trafiken fortsätter att bedrivas med fossilfritt bränsle och dess miljöpåverkan har fortsatt goda mätvärden.	Ja, målet uppfylls
Hållbarhet	Resurseffektiv kollektivtrafik	Kostnad per färdtjänst- och sjuktjänstresa har ökat, andelen samordnade sjukresor har minskat. Andel samordnade färdtjänstresor har ökat. Antalet sjukresor är färre än föregående år, bildandet av sjukreseenheter för central bedömningsfunktion av sjukresor kan vara en bidragande orsak.	Nej, målet uppfylls inte

Av övriga sju delmål uppfyllas tre under 2019.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Utfall 2019	Måluppfyllelse
Resenär	Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	Antalet resenärer som är nöjda med Din Tur och som är nöjda med den senaste resan uppnår satta riktvärden.	Ja, målet uppfylls
Hållbarhet	Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	Svårbedömt då utredning om begreppet social inkludering inte genomfördes. Resultatet påverkas av utfallet av kollektivtrafikbarometern där 4 av 5 indikatorer för att mäta kundnöjdhet understiger målvärden.	Nej, målet uppfylls inte
Hållbarhet	Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	Tekniska förbättringar har införts under året som innebär att de digitala hållplatsskyltar kan ge realtidsinformation. Införandet sker med början i Sundsvall och Örnsköldsvik. Det saknas sammanställda värden om andelen bussar med audiellt och visuellt utrop.	Nej, målet uppfylls inte
Tillväxt	Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk	Resandet i prioriterade stråk har ökat med 1,25%.	Ja, målet uppfylls
Tillväxt	Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	Inte nått någon biljettsamverkan med SJ. Arbete med gemensamt biljett- och betalsystem pågår med övriga norrlandslänen, samt pågående arbete att skapa nationellt biljettsystem. Test av tekniken för digitalt företagskort pågår. Alla bussar i linjetrafik har optiska läsare. Antal digitala produkter i Din Turs utbud har inte ökat.	Nej, målet uppfylls inte
Medarbetare	Målen är välkända för våra medarbetare	Målet medarbetare som känner till myndighetens mål bedöms som uppfyllt. Inget utfall på övriga indikatorer under 2019.	Ja, målet uppfylls

Medarbetare	Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	Sjuktalen har minskat, uttag av friskvårdstimmen har ökat dock utan att nå riktvärde. Färre använder friskvårdsbidrag. Inget värde för medarbetarindex då ingen medarbetarenkät genomfördes 2019.	Nej, målet uppfylls inte
--------------------	--	---	--------------------------

Ekonomisk analys

Årets resultat

Kommunalförbundet redovisar ett resultat om 0,0 mnkr.

Främsta orsaken till ökade nettokostnader är indexförändring vilken genererar ökade kostnader med 13,3 mnkr. Indexutveckling har de senaste åren varit relativt låg vilket också gynnat kommunalförbundet men under 2018 har index ökat. Ytterligare orsaker till ökade nettokostnader är högre kostnader för resandeincitament än föregående år med 2,4 mnkr.

Kostnaderna för tågtrafiken har ökat med 7,3 mnkr mellan åren. Särskild persontrafik har högre kostnader än föregående år motsvarande 4,3 mnkr och främst orsaken till avvikelserna är högre kostnader för sjukresor. Det som också påverkar nettokostnaderna är minskade intäkter för skolkort med 2,1 mnkr.

Avskrivningskostnader uppgick till 2,6 mnkr vilket är 1,5 mnkr lägre än föregående år.

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

Kommunalförbundet fakturerar kommunen underskottet, tillika subventionen, och den finns med som en intäkt för kommunalförbundet och redovisas så som medlemsbidraget. Kommunala biljettsubventioner är 17,2 mnkr högre än föregående år, vilket beror på att flera kommuner införde subventionerade kommunkort vid halvårsskiftet 2018, vilket ger en helårseffekt för 2019.

Härnösands kommun införde tre subventionerade produkter. Dels en produkt för vuxna och en för seniorer där resenären betalar 50 kr och kommunen betalar 1 505 kr respektive 1 116 kr och dels ett barnkort där resenären reser avgiftsfritt och kommunen betalar hela kortets värde på 778 kr.

Sundsvalls kommun införde ett barnkort där resenären betalar 100 kr och kommunen 779 kr och Timrå kommun införde ett barnkort där resenären reser avgiftsfritt och kommunen står för 571 kr. Inför hösten 2019 avvecklade Timrå kommun sitt barnkort.

Årets medlemsbidrag uppgår till 383,6 mnkr och i jämförelse med föregående år har medlemsbidraget minskat med 2,4 mnkr. Den finansiella intäkten för 2018 är en utdelning från det helägda dotterbolaget Bussgods i Västernorrland med 1,7 mnkr.

Belopp, mnkr	Utfall 2019	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring (%)
Verksamhetens intäkter	135,3	143,5	-8,2	-6%
Verksamhetens kostnader	-697,5	-670,8	-26,7	4%
Avskrivningar	-2,6	-4,1	1,5	-36%
Verksamhetens nettokostnad	-564,8	-531,4	-33,4	6%
Kommunala biljettsubventioner	181,1	143,6	37,5	26%
Medlemsbidrag	383,6	386,1	-2,4	-1%
Verksamhetens resultat	-0,1	-1,7	1,6	-94%
Finansiella intäkter	0,1	1,7	-1,6	-94%
Finansiella kostnader	0	0	0	-
Resultat efter finansiella poster	0	0	0	-
Extraordinära poster	0	0	0	-
Årets resultat	0	0	0	-

Budgetföljsamhet

Vid en jämförelse med budget är avvikelserna för verksamhetens nettokostnad 7,6 mnkr motsvarande en procent. Budgetavvikelsen beror främst på lägre intäkter än vad som budgeterats. Budgetavvikelsen för verksamhetens intäkter uppgår till 5,6 mnkr, vilket motsvarar fyra 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 697,5 mnkr och ligger 3,2 mnkr högre än budget.

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 1,6 mnkr. Avskrivningskostnader för optiska läsare är 0,8 mnkr lägre än vad som budgeterats. Den totala budgetavvikelsen uppgår till 2,1 mnkr.

Kommunal biljettsubvention är 17,2 mnkr högre än budget, motsvarande tio procent. Periodens medlemsbidrag är 9,7 mnkr lägre än budget.

Belopp, mnkr	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)
Verksamhetens intäkter	135,3	140,9	-5,6	-4%
Verksamhetens kostnader	-697,5	-694,4	-3,2	0%
Avskrivningar	-2,6	-3,8	1,2	31%
Verksamhetens nettokostnad	-564,8	-557,3	-7,6	-1%
Kommunala biljettsubventioner	181,1	163,9	-17,2	-10%
Medlemsbidrag	383,6	393,3	9,7	2%
Verksamhetens resultat	-0,1	0	0,1	-
Finansiella intäkter	0,1	0	-0,1	-
Finansiella kostnader	0	0	0	-
Resultat efter finansiella poster	0	0	0	-
Extraordinära poster	0	0	0	-
Årets resultat	0	0	0	-

Likviditet och soliditet

Kassalikviditet är ett mått som visar kommunalförbundets kortfristiga betalningsförmåga. För 2019 uppgår likviditeten till 92 procent och ligger på samma nivå som föregående år. Ett riktvärde är att kassalikviditeten ska ligga på minst 100 procent. Rörelsekapitalet uppgår till 19,1 mnkr. Det negativa rörelsekapitalet beror på lägre kortfristiga fordringar och likvida medel i förhållande till kortfristiga skulder. Kommunalförbundets finansiella styrka mätt i soliditet uppgår till 0,6 procent, jämfört med föregående år har soliditeten ökat med 0,1 procentenheter. Eget kapital uppgår till 1,3 mnkr och är oförändrat de fem senaste åren.

Resultat och kapacitet	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Likviditet (%)	92	92	89	89	82	59
Rörelsekapital, mnkr	-19,1	-24,4	-25,8	-26,8	-34,5	-42,5
Soliditet enligt balansräkningen (%)	0,6	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

Intäkts- och kostnadsutveckling

Verksamhetens intäkter har minskat med 6 procent, vilket motsvarar 8,3 mnkr. En av orsakerna till förändringen är bidraget från Trafikverket för att realisera sommarlovskortet. Kommunalförbundet har även fått ökade intäkter i form av EU-bidrag. Omförhandlade och nya avtal för att utföra kundtjänst bidrar till ökade intäkter.

Trafikkostnaderna för den linjelagda busstrafiken har ökat med 14,4 mnkr till 457,8 mnkr mellan åren. Avskrivningarna har minskat 36 procent mellan åren.

Intäkts- och kostnadsutveckling (förändring i %)	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Verksamhetens intäkter	-5,8	2,1	-2,2	-2,9	4,6	6,2
Verksamhetens kostnader	4,0	6,6	5,9	3,0	3,6	4,3
Avskrivningar	-36,0	2,5	-50,8	1,3	19,2	31,5
Verksamhetens nettokostnad	6,0	7,9	7,5	4,9	3,5	4,1

Balanskravet

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

Balanskravsutredning (mnkr)	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Årets resultat enligt resultaträkningen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	1,1
Samtliga realisationsvinster	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	-1,1
Vissa realisationsvinster enligt undantagsmöjlighet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1
Vissa realisationsförluster enligt undantagsmöjlighet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Orealiserade förluster i värdepapper	0,0	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	0,0
Periodens resultat efter balanskravsjusteringar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	1,1
Medel efter/från resultatutjämningsreserv	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Periodens balanskravsresultat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	1,1

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens totala intäkter uppgår till 135,3 mnkr, och är 5,6 mnkr lägre än budget. Den främsta orsaken till budgetavvikelsen beror på lägre biljettintäkter än vad som budgeterats. De budgeterade biljettintäkterna uppgår till 98,5 mnkr, medan utfallet visar biljettintäkter för totalt 93,7 mnkr. En bidragande orsak är att fyra av länets kommuner har subventionerade produkter. Tre av kommunerna införde subventionerade produkter i samband med budgetbeslutet för 2019. Detta medförde svårigheter att budgetera effekten på biljettintäkter.

Intäkter från kundservice och anropsstyrd trafik avser de uppdragsavtal som Kollektivtrafikmyndigheten har slutit med trafikbolag i andra län för tjänster gällande kundservicesamtal samt trafikbeställningar av särskild persontrafik. Intäkterna är i paritet med budget.

Skolkortsintäkterna uppgår till 17,7 mnkr, vilket kan jämföras med budgeterat 19,6 mnkr. Det motsvarar en budgetavvikelse på 1,9 mnkr lägre intäkter. En orsak är de subventionerade barnkorterna i Timrå, Härnösand och Sundsvall som delvis ersätter skolkorten.

Intäkter från Resplus är 0,9 mnkr högre än budget, och uppgår till 3,5 mnkr för 2019. Den positiva budgetavvikelsen beror på ett ökat resande i länet.

Intäkter från Tillväxtverket för det EU-finansierade projektet Koll 2020 uppgår till 3,7 mnkr, vilket kan jämföras med budgeten på 2,5 mnkr. Budgetavvikelsen uppgår till 1,2 mnkr. Kostnaderna i

projektet har varit högre än budget för perioden. Det beror främst på att delprojektet Innovativ kollektivtrafik på landsbygd med världsarvsbussen finansieras genom Kommunalförbundet som har avtal med Trafikföretaget som kör bussen. Detta beslut togs efter att budget 2019 fastställts. Myndighetens medfinansiering i projektet minskade från 25 procent till 20 procent under året, vilket påverkar intäkterna positivt.

Vid en jämförelse med föregående år har verksamhetens totala intäkter minskat med 8,2 mnkr, motsvarande 6 procent. En förklaring till intäktsminskningen mellan åren är införandet av de subventionerade produkterna i Härnösand och Sundvall, vilket minskar biljettintäkterna. Ytterligare en förklaring är det bidrag från Trafikverket som finansierade sommarlovskortet 2018, vilket uppgick till 3,7 mnkr. Under 2019 har ingen sådan satsning gjorts i myndigheten.

Intäkterna för skolkort har minskat med 2,1 mnkr från föregående år vilket motsvarar tio procent. En bidragande orsak är det helt subventionerade barnkortet i Härnösand som infördes sommaren 2018 och delvis ersätter skolkorten, vilket får en helårseffekt på 2019.

Intäkterna för reklam på buss har minskat med 0,2 mnkr mellan åren, vilket beror på att den rörliga ersättningen uteblev 2019 till följd av svag marknad.

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.

Inför 2019 infördes en avgift för biljettämne, samtidigt som den befintliga avgiften för kortämne höjdes. Detta genererade intäkter om 0,4 mnkr, och är en ökning med 0,3 mnkr jämfört med 2018.

Intäkterna från tågtrafiken har ökat med 1,4 mnkr mellan åren, motsvarande 20 procent. Ett mer frekvent resande med tåg kan konstaterats under 2019 jämfört med 2018.

Verksamhetens intäkter, mnkr	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Biljettintäkter busstrafik	93,7	98,5	-4,8	-5%	99,9	-6,3	-6%
Intäkter skolkort	17,7	19,6	-1,9	-10%	19,8	-2,1	-10%
Intäkter tågtrafik	8,2	9,0	-0,8	-9%	6,8	1,4	20%
Bidrag, Samverkande system	3,2	3,4	-0,2	-6%	3,5	-0,3	-9%
Bidrag, sommarlovskortet	0,0	0,0	0,0	0%	3,7	-3,7	-100%
Resplusintäkter	3,5	2,6	0,9	35%	2,8	0,7	23%
EU-bidrag projekt Koll 2020	3,7	2,5	1,2	50%	2,3	1,4	63%
Kundservice och anropsstyrtrafik	1,5	1,4	0,1	5%	1,4	0,1	11%
Reklam på buss	0,6	0,8	-0,2	-30%	0,8	-0,2	-24%
Bussgodsintäkter	0,5	0,8	-0,2	-28%	0,3	0,2	71%
Färdtjänsthandläggning	1,3	1,3	0,0	2%	0,7	0,5	71%
Persontransporter	0,6	0,4	0,2	52%	0,6	0,0	2%
Avgift för kortämne	0,4	0,2	0,2	92%	0,0	0,3	803%
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,2	0,2	0,1	49%	0,3	-0,1	-23%
Övriga intäkter	0,1	0,2	-0,1	-40%	0,4	-0,3	-72%
Summa	135,3	140,9	-5,6	-4%	143,5	-8,2	-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.

De totala biljettintäkterna uppgår till 93,7 mnkr, vilket är 4,8 mnkr lägre än budget. För kommunerna Timrå, Örnsköldsvik, Härnösand och Sollefteå är biljettintäkterna högre än budget för perioden. För Sundsvalls kommun är biljettintäkterna 4,5 mnkr lägre än budget, och uppgår till 51,2 mnkr. För Region Västernorrland uppgår biljettintäkterna till 19,2 mnkr, jämfört med budgeten på 21,5 mnkr. Även i kommunerna Ånge och Kramfors är intäkterna lägre än budget för perioden.

De två största procentuella budgetavvikelseerna hör till två av kommunerna med subventionerade produkter, Härnösand och Timrå. I Härnösands kommun betalar vuxna och seniorer 50 kronor för ett periodkort, och barn reser avgiftsfritt. Timrå kommun införde det helt subventionerade barnkortet inför hösten 2018, och avvecklade kortet inför hösten 2019. Avvecklandet av kortet var inte känt vid budget 2019, vilket förklarar avvikelsen på 1,7 mnkr i lägre skolkortsintäkter. Införandet av subventionerade kommunala produkter påverkar även biljettintäkterna för Region Västernorrland.

I Sundsvalls kommun infördes det subventionerade barnkortet inför hösten 2018, där kunden betalar 100 kronor, vilket får en helårseffekt för 2019. Det påverkar biljettintäkterna som är 2,8 mnkr lägre än föregående år.

Vid en jämförelse med föregående år har samtliga medlemmar minskat sina biljettintäkter, med undantag för en kommun. I Örnsköldsviks kommun har resandet ökat både bland barn och vuxna. Biljettintäkterna är 0,1 mnkr högre än föregående år. En bidragande orsak till ökade biljettintäkter är den förändring av linjenätet i tätorten som genomfördes i december 2017, kombinerat med ett ökat turutbud som infördes i december 2018.

Den medlem med störst förändring mellan åren i minskade biljettintäkter är Härnösand. De subventionerade produkterna infördes i kommunen under hösten 2018, vilket nu får en helårseffekt för 2019 där förändringen mellan åren visar på en minskning med 1,7 mnkr, motsvarande 185 procent.

För samtliga medlemmar har biljettintäkterna minskat från landsbygdstrafiken, vilket även syns i resandeutvecklingen. Biljettintäkterna från tätortstrafiken i Sollefteå har ökat mellan åren, med 16 procent.

Biljettintäkter per medlem (mnkr)	Utfall	Budget	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Härnösand	0,9	0,3	0,6	218%	2,7	-1,7	-65%
Kramfors	1,5	2,3	-0,8	-34%	1,7	-0,2	-9%
Sollefteå	2,6	2,5	0,2	7%	2,6	0,0	-1%
Sundsvall	51,2	55,8	-4,5	-8%	54,0	-2,8	-5%
Timrå	3,3	2,2	1,1	52%	3,5	-0,2	-6%
Ånge	0,3	0,4	-0,1	-21%	0,4	-0,1	-15%
Örnsköldsvik	14,6	13,6	0,9	7%	14,5	0,1	0%
Region Västernorrland	19,2	21,5	-2,3	-11%	20,6	-1,3	-6%
Summa intäkter	93,7	98,5	-4,8	-5%	99,9	-6,3	-6%

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader för året uppgår till 697,5 mnkr och budget uppgår till 694,4 mnkr. Kostnaden för linjelagd busstrafik uppgår till 457,8 mnkr och är i paritet med budgeterade kostnader.

För den särskilda persontrafiken som består av sjukresor och färdtjänstresor uppgår kostnaderna till 114,7 mnkr. I jämförelse med budget om 107,5 mnkr är kostnaderna 7,3 mnkr högre än budget. Det beror på högre kostnader för sjukresor samt högre index än vad som budgeterats.

Kostnaden för tågtrafik är 1,0 mnkr lägre än budget och det beror på att kostnaden för biljettgiltighet är lägre än vad som budgeterats. Kostnaderna för stationsavgifterna är 0,6 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 1,5 mnkr och är i nivå med budgeterade kostnader.

Kostnaden för kompletteringstrafiken uppgår till 1,9 mnkr och är 0,7 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 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.

I jämförelse föregående år har kostnaderna ökat med 26,7 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 7,3 mnkr beror till största del på ökade driftkostnader till Norrtåg AB.

Verksamhetens kostnader (mnkr)	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Linjelagd busstrafik, exkl avskrivning	-457,8	-457,3	-0,5	0%	-443,3	-14,4	3%
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	-114,7	-107,5	-7,3	7%	-110,4	-4,3	4%
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-55,9	-56,9	1,0	-2%	-48,5	-7,3	15%
Administrativa kostnader	-59,1	-61,6	2,6	-4%	-58,1	-1,0	2%
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-4,4	-4,4	0,1	-1%	-4,6	0,2	-5%
Stationsavgifter	-1,4	-2,0	0,6	-29%	-2,4	1,0	-42%
Biljettsamverkan Xtrafik	-1,5	-1,5	0,0	0%	-1,0	-0,5	50%
Kompletteringstrafik	-1,9	-2,6	0,7	-26%	-2,0	0,0	-1%
Realtid, drift och underhåll	-0,9	-0,5	-0,3	61%	-0,4	-0,5	110%
Summa verksamhetens kostnader	-697,5	-694,4	-3,2	0%	-670,8	-26,7	4%

Linjelagd busstrafik

De totala kostnaderna för linjelagd busstrafik uppgår till 457,8 mnkr i jämförelse med budget om 457,3 mnkr med en högre kostnad med 0,5 mnkr. Trafikkostnaderna är 4,3 mnkr lägre än budgeterat. Det beror främst på en utökad trafikbudget inför 2019 som inte har verkställts samt att centrumlinjen i Härnösand är avvecklad från och med juni 2019, men budgeterad för helår.

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 är 32,41 procent för 2019, vilket genererar en kostnad 16,2 mnkr vilket är 5,6 mnkr högre i jämförelse med budget 10,6 mnkr.

Utfallet 2018 uppgick till 13,3 mnkr vilket visar att budget 2019, baserad på utfallet 2017 var för låg, då prognos för de subventionerade produkter som infördes i kommunerna Timrå, Härnösand och Sundsvall under andra halvåret 2018 inte ingick. Även den utökade trafiken i Örnsköldsviks kommun för 2019, påverkar utfallet av resandeutvecklingen.

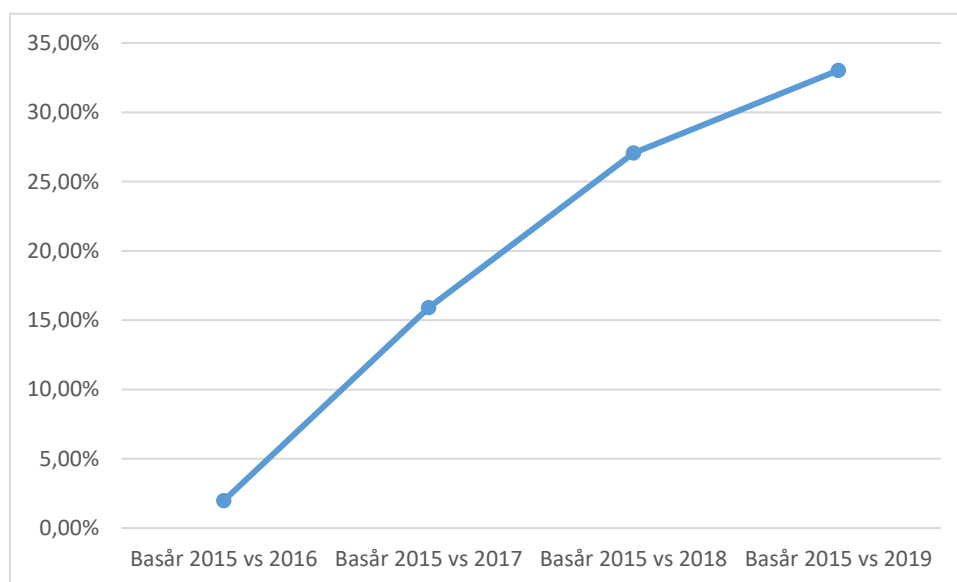


Diagram: Resandeutvecklingen de fem trafikområden med resandeincitamentsavtal 2016 - 2019 med basår 2015.

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 2,4 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 14,4 mnkr. Den minskning av trafikkostnader med 1,2 mnkr i lägre utfall, hänför sig främst till trafikförändringen med indragen helgtrafik på linje 50 och tillhörande matartrafik på linje 202 samt att centrumlinjen i Härnösand upphörde från och med juni 2019.

Den största avvikelserna med 13,3 mnkr hänför sig kostnader för indexutvecklingen. Resandeutvecklingen ger en ökad kostnad med 2,4 mnkr för de trafikområdena med resandeincitamentsavtal jämfört med utfallet 2018.

Trafikkostnader (mnkr)	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-377,3	-381,6	4,3	-1%	-378,5	1,2	0%
Index	-59,1	-57,5	-1,6	3%	-45,8	-13,3	29%
Resandeincitament	-16,2	-10,6	-5,6	53%	-13,8	-2,4	18%
Miljöincitament	-1,2	-1,2	0,0	-4%	-1,2	0,0	-4%

Förstärkningstrafik	-4,0	-6,4	2,4	-37%	-4	0,0	1%
Summa	-457,8	-457,3	-0,5	0%	-443,3	-14,4	3%

Index

Trafikavtalen, vilka utgör lejonparten för majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen utifrån en avtalad indexmodell. Indexmodellen består främst av: AKI (arbetskostnadsindex), KPI (konsumentprisindex), ITPI 29-30 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 i snitt.

För samtliga trafikavtal blev utfallet 59,1 mnkr av trafik kostnad 394,4 Det sammanlagda snittindexet för 2019 är 15,0 procent i utfall jämfört med budget. Utfallet 59,1 mnkr är 1,6 mnkr högre än budget 57,5 mnkr.

Trafikavtal med trafikstart juni 2014 har 15% i budget. För den indexkorg som till största del regleras utifrån tätortstrafiken uppgår snittindex tom december 2019 från trafikstart juni 2014 till 14,3 procent. Motsvarande indexkorg som till största del återfinns inom landsbygdstrafiken uppgår index till 15,9 procent.

För trafikavtal linje 40 som trafikerar Örnköldsvik-Sollefteå-Östersund med trafikstart augusti 2012, var utfallet 16,4% och budget 18%. Linje 50 som trafikerar Örnköldsvik-Härnösand med trafikstart december 2016, var utfallet 14,9% och budget nio procent.

Kostnaden för index är 59,1 mnkr vilken kan jämföras med föregående år då kostnaden uppgick till 45,8 mnkr. Det är en ökning med 13,4 mnkr.

Motsvarande period föregående år var utfallet av snittindex på 11,7 procent. För tätortstrafiken var utfallet 10,5% och för landsbygd 13,3 procent. Linje 40 14,0% och för linje 50 11,0%.

Preliminärt index i december 2019 är för indexkorg tätortstrafik 15,4%, för landsbygd 17,4%, linje 40 18,2% samt för linje 50 16,5%.

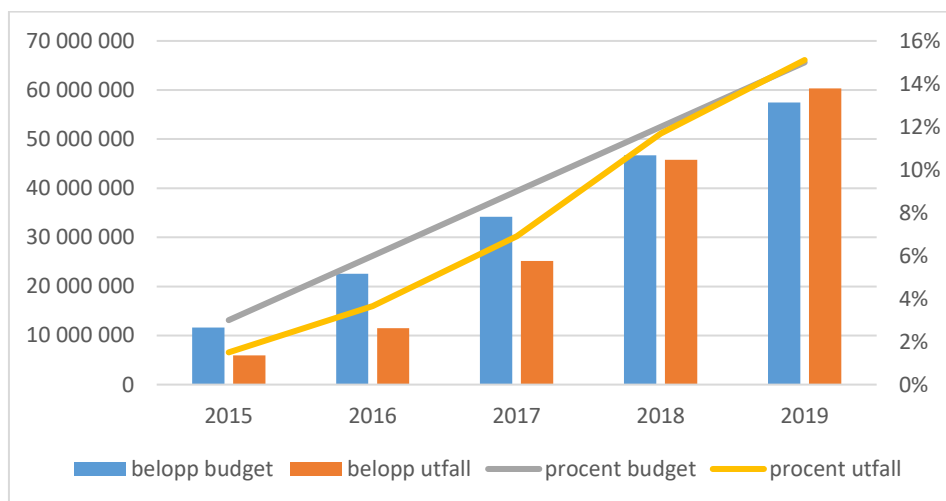


Diagram: Indexutveckling per månad 2015 -2019 tom december 2019

Region Västernorrland

Den totala trafik kostnaden för Region Västernorrland uppgår till 81,7 mnkr för perioden. Det är i samma nivå som budget. Störst avvikelse återfinns under grundavtalade trafik kostnader där avvikelsen är 1,5 mnkr i lägre kostnad än budget. 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. Inom trafikområde O20 Ådalen och S6 linje 50 har effekten av trafikåtgärder med neddragning av trafik bidragit till ett lägre utfall.

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.

Förstärkningskostnader för 2019 uppgår till 0,8 mnkr för perioden. Det är 0,2 mnkr högre än budget och avser utökat behov i trafikområdet O17/21 Njurunda - Timrå och inom linje 201 mellan Sundsvall och Härnösand än budgeterat.

Jämfört med föregående år är de totala trafik kostnaderna 0,8 mnkr lägre 2019. Effekten för trafikförändringarna uppgår till 2,1 mnkr vid en jämförelse mellan åren, främst till följd av en besparing 1,1 mnkr på indragen helgtrafik för linje 50 med påverkan på trafikområde O20 Ådalen och en förändrad andel av produktionskilometer inom O45 Sollefteå landsbygd och O23 Ånge. En trafikförändring på linje 40 gav 0,2 mnkr och på linje 201 gav 0,2 mnkr i lägre kostnader.

Index har ett högre utfall med 2,7 mnkr.

Trafikkostnader, (mnkr)	Utfall	Budget	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-68,8	-70,0	-1,2	-2%	-70,6	-1,8	-3%
Index	-11,0	-10,4	0,5	5%	-8,9	2,1	23%
Resandeincitament	-1,1	-0,4	0,7	63%	-1,1	0,0	-2%
Miljöincitament	-0,4	-0,4	0,0	-11%	-0,4	0,0	-11%
Förstärkningstrafik	-0,8	-0,6	0,2	29%	-1,1	-0,3	-28%
Summa	-82,0	-81,7	0,3	0%	-82,1	-0,1	0%

Kramfors kommun

I samband med avstämning av produktionskilometer 2019, har andelen för trafikområde O20 Ådalen ökat för Kramfors, varför en högre kostnad belastar utfallet för 2019.

Inom trafikområde O2 Höga Kusten har det inte varit något behov av förstärkningstrafik och inget utfall redovisas.

Jämfört med utfall föregående år är det högre utfallet för 2019 hänförbart till den utökade andelen av produktionskilometerna för trafikområde O20 Ådalen.

Trafikkostnader, (mnkr)	Utfall	Budget	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-16,9	-16,7	0,2	1%	16,7	0,2	1%
Index	-2,7	-2,5	0,2	6%	-2,0	0,7	35%
Resandeincitament	0	0,0	0,0	0%	0,0	0	0%
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	-1%	-0,1	0	0%
Förstärkningstrafik	0	-0,1	-0,1	-496%	-0,1	0	-69%
Summa	-19,7	-19,5	0,2	1%	19,0	0,8	4%

Sollefteå kommun

Andelen trafik kilometer har omfördelats mellan O3 Sollefteå tätort samt O45 Sollefteå landsort under 2019 vilket medför att utfallet är 0,3 mnkr lägre än budget för perioden som baserades på andelen trafik kilometer 2018. I övrigt är utfallet i paritet med budget.

Vid en jämförelse med föregående år, har andelen trafik kilometer minskat för både O3 Sollefteå tätort samt O45 Sollefteå landsort 2019 vilket medför att utfallet är 0,1 mnkr lägre än 2018. Även förstärkningskostnaderna är 0,2 mnkr lägre än föregående år. För index är utfallet 0,6 mnkr högre än 2018.

Trafikkostnader, (mnkr)	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-14,8	-15,2	-0,3	-2%	-14,9	-0,1	-1%
Index	-2,4	-2,3	0,1	5%	-1,8	0,6	34%
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0	0%
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	1%	-0,1	0	-2%
Förstärkningstrafik	-0,1	-0,2	-0,1	-80%	-0,3	-0,2	-67%
Summa	-17,4	-17,7	-0,3	-2%	-17,2	0,3	2%

Örnsköldsviks kommun

För Örnsköldsviks kommun är utfallet av de totala trafikkostnaderna 1,1 mnkr högre än budget.

För det resandeincitamentavtal inom trafikområde O6 Örnsköldsviks tätort, har resandet fortsatt vara högre än basåret 2015, vilket ger 1,1 mnkr i högre kostnader. Effekten är till följd av det införda ungdomskortet från och med andra halvåret 2016.

Förstärkningskostnader är 0,7 mnkr lägre än budget 2019 till följd av den linjeomläggning som genomförts inom Örnsköldsviks tätort.

Jämfört med 2018 är utfallet av trafikkostnader 0,7 mnkr högre och förstärkningskostnaden 0,4 mnkr lägre 2019 till följd av den beslutade linjeomläggningen och utökning av trafik inom trafikområde O6 Örnsköldsviks tätort. För linje 401 innebär förtätade turer ett minskat behov av förstärkningstrafik.

För index är utfallet 3,6 mnkr högre än 2018.

Trafikkostnader, (mnkr)	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-67,9	-68,1	-0,2	0%	-67,2	0,7	1%
Index	-11,2	-10,3	1,0	9%	-7,6	3,6	48%
Resandeincitament	-5,9	-4,8	1,1	18%	-5,8	0,1	1%
Miljöincitament	-0,3	-0,3	0,0	-1%	-0,3	0,0	0%
Förstärkningstrafik	-0,5	-1,2	-0,7	-137%	-0,9	-0,4	-41%
Summa	-85,8	-84,7	1,1	1%	-81,9	4,0	5%

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 varför utfallet är 2,0 mnkr lägre än budget 2019. Från och med juni i år är centrumlinjen avvecklad. I övrigt är utfallet i paritet med budget.

Vid en jämförelse med utfall 2018 är kostnaderna 0,9 mnkr högre, vilket härrör från index.

Trafikkostnader, (mnkr)	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-25,0	-27,2	-2,2	-9%	-25,0	0,0	0%
Index	-3,9	-3,8	0,2	4%	-3,0	0,9	31%
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Miljöincitament	-0,2	-0,2	0,0	3%	-0,2	0,0	-3%
Förstärkningstrafik	0,0	0,0	0,0	-17%	0,0	0,0	-69%
Summa	-29,1	-31,1	-2,0	-7%	-28,2	0,9	3%

Timrå kommun

Utfallet för perioden är 0,9 mnkr högre än budget 2019. Trafikkostnaden är 0,1 mnkr högre än budget, till följd av en förändrad andel av trafik inom trafikområde O17/21 Timrå/Njurunda.

Kostnader för resandeincitament berör trafikområdet O17/21 Timrå/Njurunda. Resandet i området är fortsatt högre än basåret 2015, med 0,6 mnkr i högre kostnad än budget. Införandet av barnkortet 2018, har bidragit till kostnadsökningen 2019.

Inom trafikområde O17/21 Njurunda – Timrå är förstärkningstrafiken 0,3 mnkr högre än budget, till följd av avstängningen av bron i Bergeforsen

Jämfört med föregående år är det totala utfallet 2019 1,8 mnkr högre än 2018 och härrör från dels med 0,3 mnkr i högre trafik kostnad till följd av avstängningen av bron i Bergeforsen. Index är 0,9 mnkr högre och för Resandeincitament 0,5 mnkr högre. Effekten av det borttagna barnkortet från och med hösten 2019 kommer ge full effekt först under 2020.

Trafikkostnader, (mnkr)	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-17,5	-17,4	0,1	0%	-17,2	0,3	2%
Index	-2,7	-2,7	0,0	2%	-1,8	0,9	52%
Resandeincitament	-1,1	-0,6	0,6	50%	-0,6	0,5	86%
Miljöincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0	0%
Förstärkningstrafik	-0,8	-0,6	0,3	32%	-0,7	0,1	18%
Summa	-22,1	-21,2	0,9	4%	-20,3	1,8	9%

Sundsvalls kommun

De totala kostnaderna för Sundsvalls kommun är 0,3 mnkr högre än budget. Själva trafik kostnaden uppgår till 158,5 mnkr vilket är 0,6 mnkr lägre än budget. För trafikområde O16 är utfallet 0,6 mnkr lägre än budget, till följd av att utökad trafik ej verkställts.

Resandeincitament berör trafikområdena Timrå-Njurunda, Sundsvall-Matfors samt Sundsvall tätort. Resandet i dessa områden är fortsatt högre än basåret 2015, med utfall 8,2 mnkr som är 3,3 mnkr högre än budget, 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 2,0 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.

Jämfört med föregående år är de totala kostnaderna 12,8 mnkr högre och fördelar sig på trafik kostnad 0,9 mnkr högre till följd av utökad trafik i tätorten. Index är 7,4 mnkr högre än 2018 samt för Resandeincitament med 3,9 mnkr i högre kostnad som är en effekt på helår efter införandet av subventionerade produkter.

Trafikkostnader, (mnkr)	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-158,8	-159,4	-0,6	0%	-157,9	0,9	1%
Index	-23,9	-24,4	-0,5	-2%	-16,5	7,4	45%
Resandeincitament	-8,2	-4,8	3,3	41%	-4,3	3,9	90%
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	-3%	-0,1	0,0	-8%
Förstärkningstrafik	-1,7	-3,7	-2,0	-113%	-1,1	0,7	65%
Summa	-192,7	-192,4	0,3	0%	-179,9	12,8	7%

Ånge kommun

Tillkommande trafik i trafikområde O23 Ånge inför höstterminen 2019, medför ett utfall om 7,6 mnkr vilket är 0,3 mnkr högre än budget. Utfall för index är 0,1 mnkr högre än budget. I övrigt följer utfallet budget för 2019.

Jämfört med utfall föregående år, är utfallet 0,3 mnkr högre 2019, främst till följd av tillkommande trafik samt ändrad fördelning av trafikproduktion i trafikområde O23 Ånge.

Trafikkostnader, (mnkr)	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-7,6	-7,3	0,3	3%	-7,3	0,3	4%
Index	-1,2	-1,1	0,1	9%	-0,9	0,3	35%
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	3%	-0,1	0,0	4%
Förstärkningstrafik	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Summa	-8,9	-8,5	0,4	4%	-8,2	0,6	7%

Särskild persontrafik

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 114,4 mnkr och budgeten uppgår till 107,1 mnkr. Budgetavvikelsen är 4,7 mnkr, motsvarande en ökning på 6 procent. Största avvikelsen finns under Region Västernorrlands sjukresor där kostnaden är 4,7 mnkr högre än budget.

Antalet sjukresor har minskat med 338 till 187 322 sjukresor totalt under året. En större minskning skedde under sista tertialet då sjukresorna minskade med 2 396 jämfört med samma period föregående år, vilket motsvarar ca 4 procent. Den nya sjukreseenheten för central bedömningsfunktion startade den 2 september vilket kan vara en bidragande anledning till ett minskat antal resande.

Kostnaden för sjukresor uppgår till 76,4 mnkr, vilken kan jämföras med föregående år då kostnaden uppgick till 71,6 mnkr. Det resulterar i en kostnadsökning för regionen på 4,9 mnkr. Den avtalsenliga indexjusteringen för den särskilda persontrafiken är budgeterad med en ökning om 2 procent, utfallet resulterade i en höjning på 4 procent vilket ger högre kostnader än budgeterat. Det nya trafikavtalet för sjukresor i Sollefteå har gett dyrare sjukresor, dels genom ett högre pris samt att resorna inte kan samordnas med färdtjänstresorna.

Kramfors kommun har en budgetavvikelse på 11 procent högre kostnader, vilket motsvarar 1,1 mnkr och jämfört med föregående år har kostnaden ökat med 1,4 mnkr. Antalet resor har ökat med 1180 till 39 020, den största ökningen består av skolresor med 825, även kostnaderna för riksfärdtjänstresor har ökat med ca 0,1 mnkr jämfört med föregående år.

Kostnaden för Örnsköldsviks kommun är 1,0 mnkr högre än budgeterat och kostnaden är 1,1 mnkr högre än jämfört med föregående år. Kostnadsökningen består till största delen av färdtjänstresor där antalet resor har ökat med 2 418 jämfört med föregående år, vilket motsvarar en resandeökning med 6 procent.

Kostnadsökningen och budgetavvikelsen för Härnösands kommun är 0,4 mnkr högre än tidigare år. Resandet har ökat med närmare 9 procent till 33 205, största delen av ökningen består av färdtjänstresor som har ökat med 1 587.

Timrå kommun ligger i paritet med budget och kostnaderna har stigit med 0,1 mnkr vilket delvis kan härledas till den årliga indexjusteringen i och med att antalet resor ligger i nivå med föregående år. Antalet färdtjänstillstånd har under året minskat från 788 till 702.

För Ånge kommun är budgetavvikelsen 0,2 mnkr lägre kostnader. Jämfört med föregående år har kostnaderna ökat med 0,4 mnkr vilket motsvarar 13 procent. Antalet resor har ökat med 775 resor, vilket motsvarar ca 8 procent. Antalet färdtjänstillstånd har under året minskat med 25.

Medlemmar, mnkr	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse (%)	Utfall 2018	Avvikelse 2019- 2018	Avvikelse 2019-2018 (%)
Region Västernorrland	-76,4	-71,4	-4,7	6%	-71,6	-4,9	7%
Ånge kommun	-3,3	-3,6	0,2	-6%	-3,0	-0,4	13%
Sundsvalls kommun	0,0	-0,1	0,0	-20%	-0,1	0,0	-16%
Timrå kommun	-4,5	-4,5	0,0	1%	-4,4	-0,1	3%
Härnösands kommun	-5,5	-5,2	-0,4	7%	-5,1	-0,4	9%

Kramfors kommun	-11,7	-10,5	-1,1	11%	-10,3	-1,4	13%
Sollefteå kommun	0,0	0,0	0,0	-	-3,4	3,3	-100%
Örnsköldsviks kommun	-12,8	-11,9	-1,0	8%	-11,7	-1,1	10%
Summa	-114,4	-107,1	-6,9	6%	-109,4	-5,0	5%

Administration

De administrativa nettokostnaderna uppgår till 51,2 mnkr vilket är 2,7 mnkr lägre än budget om 53,8. Jämfört med föregående års utfall med 50,0 mnkr, är kostnaden 1,2 mnkr högre.

För Personal uppgår nettokostnaden till 29,9 mnkr mot budget 29,1 mnkr. Avvikelsen 0,8 mnkr beror främst på vakanta tjänster och sjukskrivning vid Din Tur kundcenter.

Verksamhet för central bedömningsfunktion har startat upp under andra tertialen och initialkostnaderna uppgår till 1,6 mnkr i jämförelse med budget 2,4 mnkr. Budgetavvikelsen beror på att kostnaderna budgeterades för hela året.

Externa kostnader med 5,1 mnkr är i paritet med budget 5,1 mnkr. I externa kostnader ingår bland annat lokalhyra, försäkringskostnader, kostnader för bevakning och larm, föreningsavgifter till Svensk Kollektivtrafik samt konsultkostnader. Verksamhetens intäkter kommer enbart från färdtjänstkort, då beställningarna görs utifrån kommunernas behov över året kan det uppstå en differens mellan budget och utfall. Minskat konferensdeltagande påverkar resultatet positivt. Övergång till e-faktura har minskat portokostnaderna vilken bedöms minska ytterligare kommande år. Konstaterad kundförlust belastar utfallet med 0,5 mnkr.

Jämfört med utfallet föregående år är nettokostnaden 0,1 mnkr högre. Utfallet för verksamhetens intäkter mellan 2018 och 2019 har minskat beroende på att kommunerna beställningar av färdtjänstkort har minskat. Utfallet för verksamhetens kostnader är en ökning med 26% från 2018 till 2019. Ökningen kan direkt härledas till konsultarvode för upphandlingen av SÄKO-trafiken. Översyn av kontotillhörighet har utvecklat uppföljningssäkerheten och påverkar jämförelsen mellan åren. Årsjämförelsen visar på en god planering och budgetefterlevnad. Ökad kunskap hos budgetansvariga och kontoansvariga bidrar till god budgetuppföljning och har möjliggjort korrigering under året.

Kostnaderna för biljettkontroll uppgick till 0,5 mnkr vilket är i paritet med budget. Under året tillkom kostnader för utbildning av de kontrollanter Nobina ställt till förfogande. Intäkterna har varit högre än budgeterat.

Kostnaderna för Ekonomienheten uppgår till 0,5 mnkr att jämföra med budget om 1,7 mnkr. Budgetavvikelsen beror främst på att det budgeterats för införandet av ett nytt intäktsfördelningssystem men detta har ännu inte realiserats. Elektronisk fakturahantering har införts för leverantörsfakturer och för kundfakturer.

Projektet hållbara resor har under 2019 slutredovisats med 0,1 mnkr.

Kostnaderna för projektet Koll 2020 uppgår till 0,4 mnkr att jämföra med budget om 0,9 mnkr. Avvikelsen beror dels på att Myndighetens medfinansiering i projektet minskade från 25 procent till 20 procent, vilket påverkar intäkterna positivt. Detta beslutades efter att budget 2019 fastställts. Vid en jämförelse med föregående år har kostnaderna i projektet ökat med 0,1 mnkr, motsvarande 24 procent.

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 internat med den nya förbundsdirektionen vilket 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 0,4 mnkr i lägre kostnader. Planerade aktiviteter under tredje tertialet har utgått. En del kostnader har tagits av projektet Koll2020. I jämförelse med 2018 är utfallet i samma nivå.

Kostnader för Biljettmaskiner uppgår till 5,7 mnkr jämfört med budget 5,3 mnkr, vilket är en budgetavvikelse med 0,2 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 till följd av en åldrad biljettmaskinpark. 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. Kostnader för GPRS gällande realtid har överflyttats till kostnadsbärare Realtid. Jämfört med föregående år är nettokostnaden 0,3 mnkr lägre än utfallet 2018.

IT och telefoni redovisar 7,2 mnkr i kostnader mot budget 8,5 mnkr, vilket är 1,3 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. Behov av konsultstöd i samband med tidtabellskifte för 2019 har uteblivit till följd av att den handlingsplan som upprättades inför 2019 har bearbetats och bland annat har arbetet med att säkerställa intern drift slagit väl ut.

Jämfört med föregående år är nettokostnaden 1,4 mnkr lägre än utfallet 2018. Främst till följd av minskat behov av konsultstöd då översyn av rutiner och dokumentation följts upp under året.

Verksamhet, mnkr	Utfall			Budget			Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Netto- kostnad 2018
	Intäkt	Kostnad	Netto- kostnad	Intäkt	Kostnad	Netto- kostnad			
Personalkostnader	2,9	-32,8	-29,9	2,9	-32,0	-29,1	0,8	-3%	-28,6
Central bedömningsfunktion	0,0	-1,6	-1,6	0,0	-2,4	-2,4	-0,8	47%	0
Externa kostnader	0,1	-4,9	-4,8	0,1	-4,9	-4,8	0,0	0%	-4,7
Biljettkontroll	0,2	-0,7	-0,5	0,1	-0,6	-0,5	0,0	-1%	-0,6
Ekonomienhet	0,0	-0,5	-0,5	0	-2,2	-2,2	-1,7	356%	0,0
Hållbara resor	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	-0,1	-100%	-0,3
Koll 2020	3,7	-3,4	0,3	2,5	-1,9	0,6	0,3	102%	0,1
Förbundsdirektion	0,0	-1,0	-1,0	0,0	-0,4	-0,4	0,6	-58%	-0,8
Utvecklingsenhet	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,2	-0,2	4355%	-0,1
Hållplatsarbete	0,0	-0,1	-0,1	0,0	-0,1	-0,1	0,0	0%	-0,1
Marknad	0,6	-1,0	-0,4	0,8	-1,6	-0,8	-0,4	116%	-0,4
Biljettmaskiner	0,3	-6,0	-5,6	0,2	-5,6	-5,4	0,2	-4%	-5,9
IT och telefon	0,0	-7,2	-7,2	0,0	-8,5	-8,5	-1,3	19%	-8,5
Summa	7,8	-59,1	-51,2	6,6	-60,5	-53,8	-2,7	7%	-50,0

Avskrivningar

De totala avskrivningskostnaderna för optiska läsare i projektet Koll 2020 budgeterades till 1,5 mnkr. Kostnaderna uppgick till 0,7 mnkr för 2019, vilket motsvarar en budgetavvikelse på 0,8 mnkr. I budget är inte avskrivningskostnaderna periodiserade på tre år, vilket förklarar avvikelsen.

De nio bussar som skrivits av under fem år är färdigavskrivna under juni 2019. Avskrivningskostnader är budgeterade för hela året 2019 därav budgetavvikelsen på 1,6 mnkr.

Avskrivning, mnkr	Utfall 2019	Budget 2019	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Netto kostnad 2018
Immateriella tillgångar	-0,2	-0,0	-0,1	50%	-0,2
Optiska läsare	-0,7	-1,5	0,8	-114%	-0,6
Inventarier	-0,2	-0,2	0,0	0%	-0,1

Biljettmaskin	-0,2	0,0	-0,2	100%	-0,1
Fordon	-1,3	-2,9	1,6	-123%	-2,9
Summa	-2,6	-4,7	2,1	-14%	-3,9

Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem

Den medlemmen med störst budgetavvikelse för verksamhetens nettokostnad är Sundsvalls kommun med en avvikelse om 4,6 mnkr. Det beror främst på lägre biljettintäkter från tätortstrafiken än vad som har budgeterats. För Region Västernorrland uppgår budgetavvikelsen till 3,3 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	Budget	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Region Västernorrland	-233,1	-229,8	3,3	1%	-220,0	13,1	6%
Ånge kommun	-11,3	-10,9	0,4	4%	-10,6	0,7	7%
Sundsvalls kommun	-136,5	-131,9	4,6	3%	-123,6	12,8	10%
Timrå kommun	-21,8	-23,7	-1,9	-8%	-19,8	2,0	10%
Härnösands kommun	-34,3	-36,5	-2,1	-	-30,8	3,5	12%
Kramfors kommun	-28,7	-26,2	2,4	9%	-26,6	2,1	8%
Sollefteå kommun	-13,4	-14,0	-0,6	-5%	-16,6	-3,2	-19%
Örnsköldsviks kommun	-85,7	-84,2	1,5	2%	-81,6	4,1	5%
Summa	-564,7	-557,2	7,5	1%	-529,7	35,1	7%

Medlemsbidrag fördelad per medlem

Medlemsbidraget uppgår till 383,6 mnkr för perioden, vilket kan jämföras med budget på 393,3 mnkr. De medlemmarna med störst avvikelse är Härnösands kommun, Timrå kommun och Sundsvalls kommun. Dessa kommuner införde subventionerade produkter under föregående år och det påverkar utfallet för medlemsbidraget.

Medlemsbidrag (mnkr)	Utfall	Budget	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall 2018	Avvikelse 2019-2018	Avvikelse 2019-2018 (%)
Region Västernorrland	225,2	227,2	-2,0	-1%	214,0	11,1	5%
Ånge kommun	11,3	10,9	0,4	4%	10,6	0,7	7%
Sundsvalls kommun	55,0	71,2	-16,2	-23%	56,7	-1,7	-3%
Timrå kommun	18,8	4,6	14,2	313%	17,3	1,5	8%
Härnösands kommun	-6,1	0,0	-6,1	-	8,4	-14,5	-173%
Kramfors kommun	28,7	26,2	2,4	9%	26,6	2,1	8%
Sollefteå kommun	13,4	14,0	-0,6	-5%	16,6	-3,2	-19%
Örnsköldsviks kommun	37,3	39,2	-1,9	-5%	35,8	1,6	4%
Summa	383,6	393,3	-9,7	-2%	386,1	-2,4	-1%

Prognosavvikelse

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

Verksamhetens nettokostnader prognostiserades med 575,6 mnkr i april och prognosen minskade till 573,3 mnkr i augusti. Prognosavvikelsen motsvarar två procent för april och den förbättrades något för augusti där avvikelsen motsvarar en procent.

Belopp, mnkr	Utfall	Års-prognos aug	Prognos- avvikelse aug	Prognos- avvikelse aug (%)	Års- prognos april	Prognos- avvikelse april	Prognos- avvikelse apr (%)
Verksamhetens intäkter	135,3	135,1	0,2	0%	127,6	7,7	6%
Verksamhetens kostnader	-697,5	-705,9	8,4	-1%	-701,1	3,6	-1%
Avskrivningar	-2,6	-2,5	-0,1	5%	-2,1	-0,5	20%
Verksamhetens nettokostnad	-564,8	-573,3	8,5	-1%	-575,6	10,8	-2%
Kommunala biljettsubventioner	181,1	165,2	15,9	9%	161,6	19,5	11%
Medlemsbidrag	383,6	408,1	-24,5	-6%	414,0	-30,4	-8%
Verksamhetens resultat	-0,1	0	-0,1	100%	0	-0,1	100%
Finansiella intäkter	0,1	0	0,1	100%	0	0,1	100%
Finansiella kostnader	0	0	0	-	0	0	-
Resultat efter finansiella poster	0	0	0	-	0	0	-
Extraordinära poster	0	0	0	-	0	0	-
Årets resultat	0	0	0	-	0	0	-

Verksamhetens intäkter

Utfallet för verksamhetens intäkter uppgår till 135,3 mnkr. Intäkterna prognostiserades till 127,5 mnkr i årets första helårsprognos, vilket är 5,6 mnkr lägre än utfallet. I årets andra helårsprognos bedömdes intäkterna till 135,1 mnkr. Den största skillnaden mellan de båda årsprognoserna kopplas till biljettintäkterna. Det har varit svårigheter att prognostisera effekten som de kommunala biljettsubventionerna har på biljettintäkterna. De största skillnaderna mellan årsprognosen i april respektive augusti gällande biljettintäkter förekommer i kommuner som infört subventionerade produkter inför hösten 2018. Helårsprognosen i augusti 2019 ligger närmare utfallet än den i april eftersom det då finns fler månader att utvärdera efter införandet.

I april prognostiserades intäkterna för EU-bidrag till 1,5 mnkr. Intäkterna baseras på kostnader som prognostiserades till 2,1 mnkr och med en medfinansiering på 25 procent. I augusti prognostiserades kostnader till 2,7 mnkr och med en medfinansiering på 25 procent. Kostnaderna uppgår till 4,1 mnkr, vilket återsöktes med en medfinansiering om 20 procent. Trafikkostnader och aktiviteter i projektet, så som marknadsföring och annonsering, var inte kända vid prognostillfällena.

De prognostiserade intäkterna för reklam på buss uppgår till 0,7 mnkr i båda helårsprognoserna, vilket är en avvikelse om 0,1 mnkr jämfört med utfallet på 0,6 mnkr. Anledningen är den uteblivna rörliga ersättningen för året, som kunde fastställas först under hösten 2019, och inte var känt vid de båda prognostillfällena.

Verksamhetens intäkter, mnkr	Utfall	Års- prognos aug	Prognos- avvikelse aug	Prognos- avvikelse aug (%)	Års- prognos april	Prognos- avvikelse april	Prognos- avvikelse apr (%)
Biljettintäkter busstrafik	93,7	94,6	-0,9	-1%	88,1	5,5	6%
Intäkter skolkort	17,7	17,7	0,0	0%	17,9	-0,2	-1%
Intäkter tågtrafik	8,2	9,0	-0,8	-9%	9,0	-0,8	-9%
Bidrag, Samverkande system	3,2	3,2	0,0	-1%	3,2	0,0	-1%
Bidrag, sommarlovskortet	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Resplusintäkter	3,5	3,2	0,3	9%	2,9	0,6	19%
EU-bidrag projekt Koll 2020	3,7	2,1	1,6	79%	1,5	2,2	148%
Kundservice och anropsstyrtrafik	1,5	1,5	0,1	4%	1,4	0,1	6%
Reklam på buss	0,6	0,7	-0,1	-17%	0,7	-0,1	-17%
Bussgodsintäkter	0,5	0,5	0,0	-2%	0,6	0,0	-4%
Färdtjänsthandläggning	1,3	1,3	0,0	1%	1,3	0,0	2%
Persontransporter	0,6	0,6	0,0	1%	0,5	0,1	11%

Avgift för kortämne	0,4	0,4	0,0	-5%	0,1	0,3	379%
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,2	0,2	0,0	-6%	0,2	0,0	16%
Övriga intäkter	0,1	0,1	0,0	19%	0,1	0,1	141%
Summa	135,3	135,1	0,1	0%	127,5	7,7	6%

Biljettintäkter för linjelagd busstrafik

Det har varit svårigheter med att prognostisera effekten som de kommunala biljettsubventionerna har på biljettintäkterna hos medlemmarna.

I april prognostiserades biljettintäkterna till 88,1 mnkr, vilket är 5,5 mnkr lägre än utfallet. En bidragande orsak till prognosavvikelsen är att Timrå kommun valde att avveckla barnkortet inför höstterminen, vilket inte var känt när prognosen i april gjordes. En stor anledning till prognosavvikelsen i april visar sig i prognosen för Sundsvalls kommun där biljettintäkterna uppgick till 45,7 mnkr, medan utfallet blev 5,5 mnkr högre, motsvarande 51,2 mnkr. I augusti skedde en prognosförbättring med 4,7 mnkr gällande Sundsvalls kommuns biljettintäkter, vilket minskade prognosavvikelsen till 0,8 mnkr mot utfallet.

I augusti prognostiserades biljettintäkterna till 94,6 mnkr, vilket avviker med 1 procent mot utfallet på 93,7 mnkr. För de kommuner som införde subventionerade produkter inför hösten 2018 fanns det i augusti 2019 ytterligare fyra månaders utfall att basera prognoserna på, jämfört med prognosen som gjordes i april.

För Sollefteå kommun gjordes en prognosförbättring i augusti med 0,1 mnkr lägre biljettintäkter, vilket motsvarar en avvikelse på 2 procent från utfallet. Samma fenomen gäller Ånge kommun, där en prognosförbättring i augusti på 0,1 mnkr lägre biljettintäkter skapade en avvikelse mot utfallet på 4 procent.

Biljettintäkter per medlem (mnkr)	Utfall	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse apr (%)
Härnösand	0,9	1,0	0,0	-4%	0,9	0,1	8%
Kramfors	1,5	1,5	0,0	3%	1,5	0,0	0%
Sollefteå	2,6	2,7	0,0	-2%	2,7	-0,1	-4%
Sundsvall	51,2	50,4	0,8	2%	45,7	5,5	12%
Timrå	3,3	3,4	-0,1	-4%	2,4	0,9	39%
Ånge	0,3	0,3	0,0	-4%	0,4	0,0	-10%
Örnsköldsvik	14,6	15,4	-0,9	-6%	16,2	-1,6	-10%
Region Västernorrland	19,2	19,9	-0,7	-3%	18,4	0,8	4%
Summa intäkter	93,7	94,6	-0,9	-1%	88,1	5,5	6%

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader uppgår till 697,5 mnkr att jämföra med prognos i april om 701,1 mnkr samt prognosen i augusti om 705,9 mnkr. För årets båda prognoser är avvikelsen en procent i jämförelse med utfallet.

Störst prognosavvikelse återfinns i linjelagd busstrafik där en orsak är att kostnaderna för index har prognostiserats högre än årets utfall.

Kostnader (mnkr)	Utfall	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse apr (%)
Linjelagd busstrafik, exkl avskrivning	-457,8	-463,7	5,9	-1%	-461,4	3,6	-1%
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	-114,7	-115,8	1,0	-1%	-113,9	-0,8	1%
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-55,9	-56,9	1,0	-2%	-56,9	1,0	-2%
Administrativa kostnader	-59,1	-59,8	0,7	-1%	-58,9	-0,2	0%
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-4,4	-4,4	0,1	-1%	-4,6	0,2	-5%
Stationsavgifter	-1,4	-1,3	-0,1	7%	-1,5	0,1	-6%
Biljettsamverkan X-trafik	-1,5	-1,5	0,0	0%	-1,5	0,0	0%
Kompletteringstrafik	-1,9	-1,8	-0,2	10%	-2,0	0,0	-1%

Realtid, drift och underhåll	-0,9	-0,8	0,0	5%	-0,5	-0,3	38%
Summa verksamhetens kostnader	-697,5	-705,9	8,4	-1%	-701,1	3,6	-1%

Linjelagd busstrafik

Den totala trafik kostnaden för linjelagd busstrafik uppgår till 457,8 mnkr och i jämförelse med prognosen i augusti om 462,7 mnkr är utfallet 4,9 mnkr lägre. Jämfört med årsprognosen i april är kostnaden 3,6 mnkr lägre.

Trafikkostnadens utfall uppgår till 377,3 mnkr vilket är 1,5 mnkr lägre än årsprognos i augusti 378,8 mnkr, framförallt O14/15 Sundsvall tätort med 1,0 mnkr lägre utfall än prognos. Jämfört med årsprognos april är kostnaden 1,1 mnkr lägre, framförallt O45 Sollefteå landsbygd med 0,8 mnkr och O17/21 Timrå med 0,6 mnkr lägre utfall än prognos.

Prognostiserade kostnader för resandeincitament är 0,5 mnkr lägre än årsprognos i andra tertialet, som skrevs ned med 1,7 mnkr från årets första prognos. Främst till följd av en viss avmattning i resandeutvecklingen samt effekten av att barnkortet i Timrå upphörde från augusti.

För förstärkningstrafiken är utfallet 2019 0,2 mnkr högre än årsprognos andra tertialet. Det beror främst på ett mindre behov av förstärkningstrafik i Sundsvalls tätort än befarat efter införandet av barnkortet.

Trafikkostnader (mnkr)	Utfall	Års-prognos aug	Prognos- avvikelse aug	Prognos- avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos- avvikelse april	Prognos- avvikelse apr (%)
Trafikkostnad	-377,3	-378,8	-1,5	0%	-378,4	-1,1	0%
Index	-59,1	-62,2	-3,1	-5%	-59,4	-0,3	-1%
Resandeincitament	-16,2	-16,7	-0,5	-3%	-17,9	-1,7	-10%
Miljöincitament	-1,2	-1,2	0,0	-4%	-1,2	0,0	-2%
Förstärkningstrafik	-4,0	-3,8	0,2	6%	-4,5	-0,5	-12%
Summa trafik kostnader	-457,8	-462,7	-4,9	-1%	-461,4	-3,6	-1%

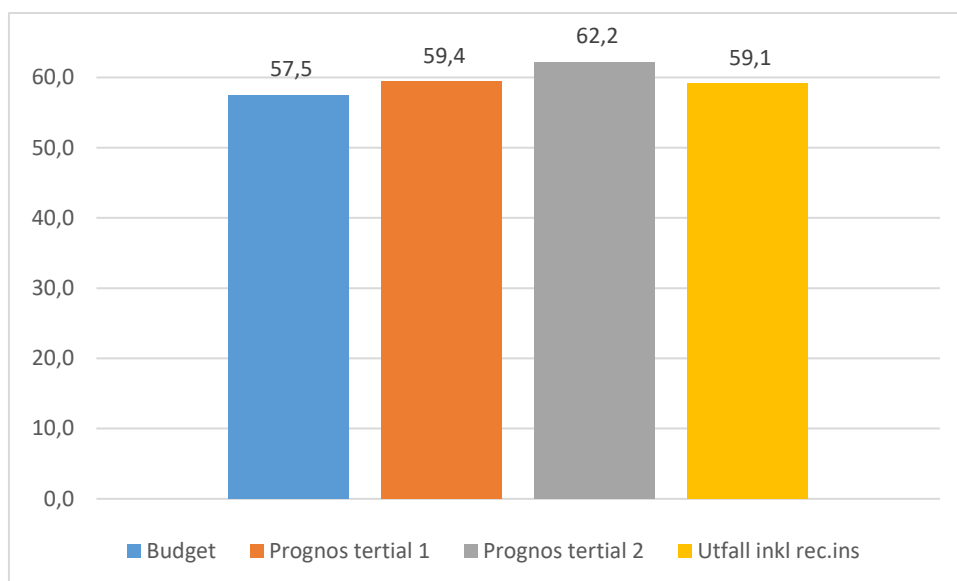
Index

För den indexkorg som till största del regleras utifrån tätortstrafiken uppgår preliminär index vid december månads utgång till 15,4 procent. Prognosen i augusti var 14,9 procent och i april 13,7 procent. Motsvarande indexkorg som till största del återfinns inom landsbygdstrafiken uppgår preliminär index december till 17,4 procent. Prognos augusti var 16,1 procent och april 15,7 procent.

För linje 40 är preliminär index december 16,4 procent jämfört med utfall snittindex 16,4 med prognos 16,6 procent i prognos augusti och 17,7 procent i prognos april.

För linje 50 är preliminär index december 16,5 procent jämfört med utfallet snittindex 15,3 procent att jämföra mot prognos augusti 16,6 procent och prognos april 16,4 procent.

Kostnaden för den avtalsenliga indexregleringen utföll med 59,1 mnkr och prognostiserades i augusti till 62,2 mnkr i jämförelse med prognos april om 59,4 mnkr.



De olika indexkorgarnas utveckling påverkas framförallt av fortsatt höjda drivmedelspriser under 2019, men en viss avmattning noteras under tredje tertialet 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.

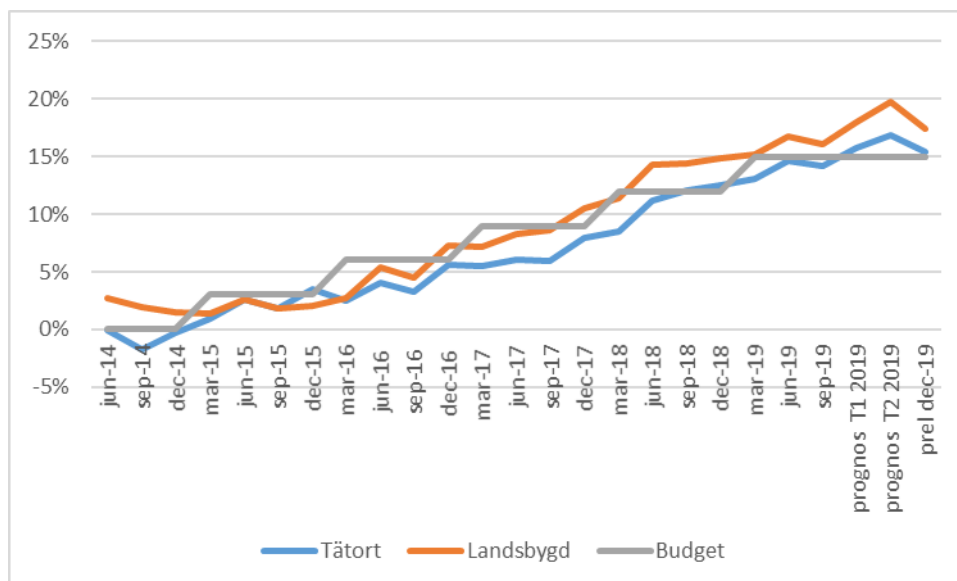


Diagram: Indexutveckling 2014 -2019, med prognos 2019

Region Västernorrland

Utfallet för 2019 är 68,5 mnkr för trafikskostnader är 0,8 mnkr lägre än årsprognos augusti, dels till följd av förändrade produktionskilometer mellan delade trafikområden, dels linje 201 med 0,2 mnkr i lägre utfall än prognos. Jämfört med årsprognos från första tertialet är utfallet 0,5 mnkr lägre till följd av förändrade produktionskilometer mellan delade trafikområden.

Kostnaden för resandeincitament finns inom trafikområdet O17/21 Njurunda - Timrå och inom linje 201 mellan Sundsvall och Härnösand och har utfallit med 0,2 mnkr i lägre kostnad, i jämförelse med årsprognos i augusti. Jämfört med årsprognos i april är utfallet 0,4 mnkr lägre. För trafikområde O17/21 justerades prognosen ned i augusti jämfört med april, samtidigt som kostnadsandelen har

förändrats för Region Västernorrland under 2019. För linje 201 låg båda prognoserna 0,1 mnkr högre än utfallet.

Utfallet 0,8 mnkr för förstärkningstrafik är 0,1 mnkr högre än årsprognos i andra tertialet. Jämfört med årsprognosen från april detsamma.

Trafikkostnader, (mnkr)	Utfall	Års-prognos aug	Prognos- avvikelse aug	Prognos- avvikelse aug (%)	Års- prognos april	Prognos- avvikelse april	Prognos- avvikelse apr (%)
Trafikkostnad	-68,5	-69,3	-0,8	-1%	-69,0	-0,5	-1%
Index	-11,0	-11,5	-0,5	-5%	-11,5	-0,5	-5%
Resandeincitament	-1,1	-1,3	-0,2	-21%	-1,4	-0,4	-35%
Miljöincitament	-0,4	-0,4	0,0	-13%	-0,8	-0,4	-123%
Förstärkningstrafik	-0,8	-0,7	0,1	12%	-0,8	0,0	-1%
Summa	-81,7	-84,0	-2,3	-3%	-83,5	-1,8	-2%

Kramfors kommun

Avvikelsen för den totala trafikkostnaden jämfört med prognoserna är 0,1 mnkr. Vid den slutliga avstämningen av produktionskilometer med för det en högre andel för Kramfors kommun i trafikområde O20 Ådalen, vilket med för en avvikelse med 0,3 mnkr i högre kostnad jämfört med prognoserna för april och augusti.

Prognoserna i april och augusti för indexkostnaderna är 0,1 mnkr högre än utfallet 2019.

Trafikkostnader, (mnkr)	Utfall	Års-prognos aug	Prognos- avvikelse aug	Prognos- avvikelse aug (%)	Års- prognos april	Prognos- avvikelse april	Prognos- avvikelse apr (%)
Trafikkostnad	-16,9	-16,6	0,3	2%	-16,6	0,3	2%
Index	-2,7	-2,8	-0,1	-4%	-2,8	-0,1	-4%
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	-1%	-0,1	0,0	0%
Förstärkningstrafik	0,0	-0,1	-0,1	-496%	-0,1	-0,1	-297%
Summa	-19,7	-19,6	0,1	1%	19,6	0,1	1%

Sollefteå kommun

Trafikkostnaden är 0,2 mnkr lägre än prognos augusti och 0,4 mnkr lägre än prognos april, vilket beror bland annat på att kostnadsfördelningen utifrån andel produktionskilometer förändrats mellan Sollefteå kommun, Region Västernorrland och Jämtlands län och prognoserna justerats ned.

Prognosen för indexkostnaderna är 0,1 mnkr högre i augusti respektive 0,2 mnkr högre i april än utfallet 2019. än vad som budgeterats. Förstärkningstrafiken är 0,1 mnkr lägre än årsprognosen för april.

Trafikkostnader, (mnkr)	Utfall	Års-prognos aug	Prognos- avvikelse aug	Prognos- avvikelse aug (%)	Års- prognos april	Prognos- avvikelse april	Prognos- avvikelse apr (%)
Trafikkostnad	-14,8	-15,0	-0,2	-1%	-15,2	-0,4	-3%
Index	-2,4	-2,5	-0,1	-4%	-2,6	-0,2	-7%
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	1%	-0,1	0,0	-2%
Förstärkningstrafik	-0,1	-0,1	0,0	14%	-0,2	-0,1	-44%
Summa	-17,4	-17,7	-0,3	-2%	-18,1	-0,6	-3%

Örnsköldsviks kommun

Trafikkostnaden är 0,2 mnkr lägre än prognosen i augusti och 0,5 mnkr lägre än prognosen i april. En bidragande orsak är att den linjeomläggning som genomförts inom Örnsköldsviks tätort under året beräknats högre i prognoserna än utfall efter avstämning av produktionskilometer.

Indexkostnaderna skrevs upp i prognosen för augusti, till följd av hur trendutvecklingen såg ut, främst för den indexkorg som reglerar landsortstrafiken. Utfallet blev nu 0,6 mnkr lägre än prognosen i augusti men 0,5 mnkr högre än prognosen i april. Prognosen i augusti räknades upp ytterligare av resande i jämförelse med april.

Örnsköldsviks kommun har ett resandeincitamentavtal inom trafikområde O6 Örnsköldsviks tätort. Utfallet av resandeincitamenten är 0,1 mnkr lägre än prognosen i augusti, men 0,1 mnkr högre än prognosen i april.

Förstärkningskostnader utföll med 0,2 mnkr i lägre kostnad än prognos augusti och 0,5 mnkr lägre än prognos april.

Trafikkostnader, (mnkr)	Utfall	Års-prognos aug	Prognos- avvikelse aug	Prognos- avvikelse aug (%)	Års- prognos april	Prognos- avvikelse april	Prognos- avvikelse apr (%)
Trafikkostnad	-67,9	-68,1	-0,2	0%	-68,4	-0,5	-1%
Index	-11,2	-11,8	-0,6	-5%	-10,7	0,5	4%
Resandeincitament	-5,9	-6,0	-0,1	-2%	-5,8	0,1	0%
Miljöincitament	-0,3	-0,2	0,0	20%	-0,2	0,0	1%
Förstärkningstrafik	-0,5	-0,7	-0,2	-33%	-1,0	-0,5	-92%
Summa	-85,8	-86,9	-1,1	-1%	-86,2	-0,4	0%

Härnösands kommun

Trafikkostnaden slutar dock med ett högre utfall med 0,1 mnkr jämfört med årsprognos augusti respektive 0,2 mnkr jämfört med årsprognos april. Effekten av uppsägningen av linje 525 i trafikområde O10 Härnösands tätort var mindre än den justering som lades i respektive prognos. En omfördelning av produktionskilometer har skett för trafikområde O20 Ådalen, vilket ger Härnösands kommun en merkostnad.

Trafikkostnader, (mnkr)	Utfall	Års-prognos aug	Prognos- avvikelse aug	Prognos- avvikelse aug (%)	Års- prognos april	Prognos- avvikelse april	Prognos- avvikelse apr (%)
Trafikkostnad	-25,0	-24,9	0,1	0%	-24,8	0,2	1%
Index	-3,9	-4,2	-0,3	-7%	-4,3	-0,4	-10%
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Miljöincitament	-0,2	-0,2	0,0	-3%	-0,2	0,0	-4%
Förstärkningstrafik	0,0	0,0	0,0	-17%	0,0	0,0	22%
Summa	-29,1	-29,2	-0,1	0%	-29,3	-0,2	-1%

Timrå kommun

Trafikkostnaden utföll med paritet med prognosen för april, men 0,2 mnkr högre än prognosen i augusti, till följd av en högre andel av produktionskilometer efter årets avstämning.

Index utföll med 0,2 mnkr i lägre kostnad än prognosen i augusti men 0,2 mnkr högre än årsprognosen för april.

Kostnader för resandeincitament berör trafikområdet O17/21 Timrå/Njurunda. Vid prognosarbetet både i april lades en högre prognos för en effekt av det införda barnkortet 2018. Inför prognosarbetet i augusti fanns beslut att avveckla barnkortet från och med höstterminen och prognosen justerades ned. Utfallet blev nu 0,3 mnkr lägre än prognosen i augusti, till följd av det avvecklade barnkortet. I jämförelse med prognosen i april är utfallet 0,4 mnkr lägre.

Inom trafikområde O17/21 Njurunda – Timrå är utfallet av förstärkningstrafiken i samma nivå som prognosen i augusti. Jämfört med prognosen i april är dock kostnaden 0,1 mnkr lägre.

Budgetposter (mnkr)	Utfall	Års-prognos aug	Prognos- avvikelse aug	Prognos- avvikelse aug (%)	Års- prognos april	Prognos- avvikelse april	Prognos- avvikelse apr (%)
Trafikkostnad	-17,5	-17,3	0,2	1%	-17,5	0,0	0%
Index	-2,7	-2,9	-0,2	-6%	-2,6	0,2	6%
Resandeincitament	-1,1	-1,4	-0,3	-26%	-1,5	-0,4	0%
Miljöincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Förstärkningstrafik	-0,8	-0,8	0,0	3%	-1,0	-0,1	-16%
Summa	-22,1	-22,3	-0,2	-1%	-22,6	-0,4	-2%

Sundsvalls kommun

För trafiken är kostnaden 0,8 mnkr lägre än prognos augusti men 0,3 mnkr högre än prognos i april. Effekten av förändringar inom O14/15 Sundsvalls tätort med utökad vintertrafik inklusive ett fordon samt en utökning av trafik till följd av avstängningen av Storbron och ändrad körväg, blev lägre än förväntat än årsprognos augusti. Vid arbetet med årsprognos april var avstängningen av Storbron ej känd.

Prognosen för indexkostnaderna är 1,3 mnkr lägre än vad som budgeterats, bland för att ökningen av AKI- respektive HVO-index mattats av under sista tertialet.

Resandeincitament berör trafikområdena Timrå-Njurunda, Sundsvall-Matfors samt Sundsvall tätort. Utfallet är 0,2 mnkr högre än prognosen för augusti, som skrevs ned för lågt i jämförelse med prognos april. Vid prognosarbetet i april, bedömdes att en fortsatt positiv resandeutveckling skulle ske under 2019 till följd av de införda subventionerade produkterna inom trafikområdet.

Utfallet av förstärkningskostnader är 0,3 mnkr högre än prognosen i augusti respektive 0,3 mnkr högre än april. Det beror främst på att det inom trafikområde O14/15 Sundsvalls tätort varit ett större behov under hösten.

Budgetposter (mnkr)	Utfall	Års-prognos aug	Prognos- avvikelse aug	Prognos- avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos- avvikelse april	Prognos- avvikelse apr (%)
Trafikkostnad	-158,8	-159,6	-0,8	-1%	-158,5	0,3	0%
Index	-23,9	-25,2	-1,3	-5%	-23,6	0,3	1%
Resandeincitament	-8,2	-8,0	0,2	2%	-9,2	-1,1	-13%
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	-3%	-0,1	0,0	0%
Förstärkningstrafik	-1,7	-1,4	0,3	20%	-1,5	0,3	17%
Summa	-192,7	-194,3	-1,6	-1%	-192,8	-0,2	0%

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 vid avstämningen av produktionskilometer för 2019. I jämförelse med årsprognos augusti är utfallet 0,1 mnkr lägre.

Budgetposter (mnkr)	Utfall	Års-prognos aug	Prognos- avvikelse aug	Prognos- avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos- avvikelse april	Prognos- avvikelse apr (%)
Trafikkostnad	-7,6	-7,3	0,3	3%	-7,6	-0,1	-1%
Index	-1,2	-1,1	0,1	9%	-1,3	-0,1	-6%
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	3%	-0,1	0,0	0%
Förstärkningstrafik	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	-286%
Summa	-8,9	-8,5	0,3	4%	-9,0	-0,2	-2%

Särskild persontrafik

I tertialrapporten per april prognostiserades kostnaderna för den särskilda persontrafiken till 113,0 mnkr och i jämförelse med utfallet är prognosavvikelsen 1 procent. Prognosen per augusti uppgår till 114,9 mnkr vilket är i paritet med utfallet på 114,4 mnkr.

Prognosavvikelsen per april för Regionens sjukresor var 0,1 mnkr och vid uppföljningen per augusti 0,7 mnkr, vilket motsvarar 1 procent. I den första prognosen per april var bedömningen att antalet resande skulle vara i nivå med föregående år, samma prognos om resandeutvecklingen gjordes per augusti.

Utfallet för Örnsköldsviks kommun uppgår till 12,8 mnkr och vid den första prognosen i april bedömdes kostnaderna till 12,3 mnkr med en prognosavvikelse om 0,5 mnkr motsvarande 4 procent.

Vid uppföljningen i augusti prognostiserades kostnaderna till 12,8 mnkr, bedömningen baserades på ett ökat antal färdtjänstresor.

Prognosavvikelsen för Kramfors kommun var per april 0,5 mnkr och per augusti 0,2 mnkr. Bedömningen av kostnaderna i april där prognosen var 11,2 mnkr jämfört med utfallet om 11,7 mnkr gjordes utifrån att resorna skulle fortsätta att vara kvar på samma nivå. Prognosen per augusti gjordes utifrån att skolresorna skulle öka i antal.

Prognosen för Härnösands kommun har per april en avvikelse på 4 procent, prognosen baserades på att antalet resor skulle vara på en konstant nivå, vid uppföljningen i augusti var visade prognosen en ökning av färdtjänstresor och kostnaderna prognostiserades till 5,5 mnkr.

I Ånge kommun prognostiserades kostnaderna till 3,2 mnkr per april och augusti, prognosen i augusti baserades på att resorna ligga kvar på samma nivå som i april.

För Timrå kommun är kostnaderna 0,1 mnkr lägre än prognosen i augusti.

Särskild persontrafik, mnkr	Utfall	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse apr (%)
Region Västernorrland	-76,4	-77,2	0,7	-1%	-76,3	-0,1	0%
Ånge kommun	-3,3	-3,2	-0,1	4%	-3,2	-0,2	5%
Sundsvalls kommun	0,0	-0,1	0,0	-17%	-0,1	0,0	-14%
Timrå kommun	-4,5	-4,6	0,1	-2%	-4,6	0,0	-1%
Härnösands kommun	-5,5	-5,5	0,0	0%	-5,3	-0,2	4%
Kramfors kommun	-11,7	-11,5	-0,2	1%	-11,2	-0,5	4%
Sollefteå kommun	0,0	0,0	0,0	-52%	0,0	0,0	-100%
Örnsköldsviks kommun	-12,8	-12,8	-0,1	1%	-12,3	-0,5	4%
Summa	-114,4	-114,9	0,4	0%	-113,0	-1,4	1%

Administration

Prognosavvikelsen för förvaltningskostnader vid en jämförelse mellan årets utfall och prognosen per april 2,1 mnkr i lägre kostnader, vilket motsvarar 4% av kostnaderna. För prognosen per augusti är avvikelsen 2,2 mnkr i lägre kostnader, vilket motsvarar 4%.

För Personal prognostiseras nettokostnaden till 29,8 mnkr och budgeten uppgår till 29,1 mnkr. 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.

Personal visar en lägre prognos i augusti med 0,7 mnkr i jämförelse med utfallet. Utfallet av intäkter är högre än prognos då rörlig del gett högre intäkt.

Externa kostnader prognostiseras till 5,4 mnkr, vilket är 0,5 mnkr lägre än vid prognosen per april och 0,4 lägre än prognosen per augusti. En effekt av det fortsatta arbetet med genomlysning av kostnader och översyn av avtal har bidragit till att motverka kostnadsutvecklingen. Prognosen för advokatkostnader och konsult har varit för högt i båda prognoserna.

Utfallet för biljettkontroll är i paritet med båda prognoserna för året. Fler kontroller har utfört under andra halvåret i samarbete med kontrollpersonal från trafikföretag.

Prognostiserade kostnader för Ekonomienheten uppgår till 1,0 mnkr i både i april och augusti, att jämföra med utfall 0,5 mnkr. Avvikelsen beror främst på att arbetet med införandet av ett nytt intäktsfördelningssystem har senarelagts till våren 2020 på grund av resursbrist.

För projektet Koll 2020 är kostnaderna 0,2 mnkr lägre än prognosen per april och per augusti.

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 har arbetet med att revidera trafikförsörjningsprogrammet utgått vilket medfört att kostnaderna prognostiseras till 0 mnkr.

Marknad behöll prognos för nettokostnader i paritet med budget under 2019. Viss osäkerhet fanns i prognosen till följd av den rörliga ersättningen för reklam på buss då nytt avtal ingåtts inför 2019.

Under sista tertialet har kostnader avseende varumärke Din Tur hanterats av projektet Koll 2020.

För Biljettmaskiner prognostiserades i april för en utökad servicekostnad för biljettmaskiner. Vid en jämförelse med utfall är intäkterna 0,3 mnkr högre samt att kostnaderna är 0,6 mnkr lägre än prognos vilket ger en avvikelse med 0,9 mnkr. De högre intäkterna härrör från att debitering av kortämnar sker från och med 2019. Prognosen i augusti ger istället en avvikelse med 0,1 mnkr och är närmare utfallet för både intäkter och kostnader.

Inom IT och telefoni prognostiserades kostnaderna till 1,3 mnkr högre i april, och i augusti till 1,0 mnkr högre än utfallet. Det beror främst på ett minskat behov av konsultstöd samt att systemutveckling av trafiksamordningssystemet SAM 3001 inte genomförts under året. Under tredje tertialen har arbetet med att digitalisera företagskortet påbörjats och den beräknade kostnaden uppgår till 0,1 mnkr.

Verksamhet, mnkr	Utfall			Prognos aug 2019			Prognos- avvikelse aug		Prognos apr	Prognos- avvikelse apr	
	Intäkt	Kostnad	Netto- kostnad	Intäkt	Kostnad	Netto- kostnad	Netto- kostnad	(%)	Netto- kostnad	Netto- kostnad	(%)
Personalkostnader	2,9	-32,8	-29,9	2,8	-32,6	-29,8	0,1	0%	-28,2	1,7	-6%
Central bedömningsfunktion	0,0	-1,6	-1,6	0,0	-1,4	-1,4	0,2	-14%	-1,6	0,1	-5%
Externa kostnader	0,1	-5,1	-5,1	0,0	-5,5	-5,4	-0,3	6%	-5,6	-0,5	9%
Biljettkontroll	0,2	-0,7	-0,5	0,2	-0,7	-0,5	0,0	3%	-0,5	0,0	1%
Ekonomienhet	0,0	-0,5	-0,5	0,0	-1,0	-1,0	-0,5	107%	-1,0	-0,5	103%
Hållbara resor	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	0%	0,0	-0,1	-100%
Koll 2020	3,7	-4,1	-0,4	2,1	-2,7	-0,7	-0,3	62%	-0,4	-0,2	51%
Förbundsdirection	0,0	-1,0	-1,0	0,0	-0,9	-0,9	0,1	-11%	-0,8	0,2	-16%
Utvecklingsenhet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0%	-0,1	-0,1	1173%
Hållplatsarbete	0,0	-0,1	-0,1	0,0	-0,1	-0,1	0,0	-31%	-0,1	0,0	0%
Marknad	0,6	-1,0	-0,4	0,7	-1,5	-0,8	-0,4	116%	-0,8	-0,4	116%
Biljettmaskiner	0,3	-6,0	-5,6	0,3	-6,0	-5,7	-0,1	1%	-6,5	-0,9	16%
IT och telefon	0,0	-7,2	-7,2	0,0	-8,2	-8,2	-1,0	14%	-8,5	-1,3	19%
Summa	7,8	-60,1	-52,2	6,3	-60,7	-54,4	-2,2	4%	-54,1	-2,1	4%

Avskrivningar

De nio bussar som skrivits av under fem år är färdigavskrivna under juni 2019. Avskrivningskostnader är budgeterade för hela året 2019 men justerades i båda prognoserna för april respektive augusti 2019.

Avskrivning, mnkr	Utfall 2019	Prognos aug 2019	Prognos avvikelse aug	Prognos avvikelse %	Prognos apr 2019	Prognos avvikelse apr	Prognos avvikelse %
Immateriella tillgångar	-0,2	-0,3	0,1	-50%	-0,3	-0,1	50%
Inventarier	-0,2	0,0	-0,2	100%	0,0	0,0	0%
Biljettmaskin	-0,2	0,0	-0,2	100%	0,0	0,0	0%

Optiska läsare	-0,7	-0,7	0,0	0%	-0,2	0,5	-71%
Fordon	-1,3	-1,3	0,0	0%	-1,3	0,0	0%
Summa	-2,6	-2,3	-0,3	150%	-1,8	0,4	-15%

Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem

Utfallet för verksamhetens nettokostnader uppgår till 564,7 mnkr. I april prognostiseras verksamhetens nettokostnad till 575,6 mnkr. I augusti sker en prognosförbättring med 2,3 mnkr, där prognosen visar nettokostnader för 573,3 mnkr.

Den medlem med störst procentuell prognosavvikelse är Timrå kommun. Årets andra helårsprognos ligger närmare utfallet på 21,8 mnkr än vad prognosen i april gör. Timrå kommun valde att avveckla det subventionerade barnkortet inför hösten 2019, vilket inte var känt vid prognostillfället per april.

Verksamhetens nettokostnad (mnkr)	Utfall	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse apr (%)
Region Västernorrland	-233,1	-237,8	-4,7	-2%	-238,0	-5,0	-2%
Ånge kommun	-11,3	-11,2	0,1	1%	-11,3	0,1	0%
Sundsvalls kommun	-136,5	-139,5	-3,0	-2%	-142,3	-5,8	-4%
Timrå kommun	-21,8	-22,1	-0,3	-1%	-23,7	-2,0	-9%
Härnösands kommun	-34,3	-34,4	0,0	0%	-34,6	-0,3	-1%
Kramfors kommun	-28,7	-28,4	0,3	1%	-28,1	0,6	2%
Sollefteå kommun	-13,4	-13,7	-0,3	-2%	-13,9	-0,5	-4%
Örnsköldsviks kommun	-85,7	-86,3	-0,6	-1%	-83,7	2,0	2%
Summa	-564,7	-573,3	-8,6	-2%	-575,6	-10,9	-2%

Medlemsbidrag fördelad per medlem

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

Störst fluktuation mellan årets prognoser och utfallet har Härnösands kommun och Sundsvalls kommun. För Sundsvalls kommun sker en prognosförbättring med tio procent i årets andra årsprognos, jämfört med prognosen i april.

Medlemsbidrag (mnkr)	Utfall	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse apr (%)
Region Västernorrland	225,2	229,5	-4,3	-2%	230,5	-5,3	-2%
Ånge kommun	11,3	11,2	0,1	1%	11,3	0,1	0%
Sundsvalls kommun	55,0	75,4	-20,4	-37%	80,9	-25,9	-47%
Timrå kommun	18,8	19,1	-0,3	-2%	18,5	0,3	2%
Härnösands kommun	-6,1	-8,3	2,2	-36%	-5,9	-0,2	4%
Kramfors kommun	28,7	28,4	0,3	1%	28,1	0,6	2%
Sollefteå kommun	13,4	13,7	-0,3	-2%	13,9	-0,5	-4%
Örnsköldsviks kommun	37,3	39,0	-1,7	-5%	36,8	0,5	1%
Summa	383,6	408,1	-24,5	-6%	414,0	-30,4	-8%

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.

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 norrlandsläna tappat frakter och det medför att omsättning och resultat minskar.

Förbundsdirectionen har inlett en dialog med Västerbotten om en möjlig framtida lösning av godstransporter i Västernorrland

Norrtåg AB

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

Trafikkostnaden uppgår till 197,9 mnkr och är i paritet med budget på 197,9 mnkr. 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.

Län (belopp i tkr)	Skuld 2019-01-01	Driftsbidrag 2019-12-31	Inbetalt Q1-Q4	Reglerat	Avräknings- skuld
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	-21 422	47 664	-47 858	10 700	-10 916
Region Jämtland Härjedalen	-3 208	24 434	-24 428	2 728	-473
Länstrafiken i Västerbotten AB	-18 433	41 739	-41 686		-18 379
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	-11 301	24 830	-24 977		-11 448
Summa skuld aktieägare	-54 364	138 668	-38 949		--41 217

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.

Koncernens mellanhavanden

Kommunalförbundets och Norrtågs mellanhavanden har ökat med 0,8 mnkr mellan 2018 och 2019.

Kommunalförbundets och Bussgods mellanhavanden avseende försäljning har ökat med 0,2 mnkr mellan åren.

Försäljning (mnkr)	Köpare 2019	Säljare 2019	Köpare 2018	Säljare 2018	Köpare 2017	Säljare 2017	Köpare 2016	Säljare 2016
Kommunalförbundet	8,2	0,5	7,4	0,3	8,9	0,8	6,0	1,5
Norrtåg AB		8,2		7,4		8,9		6,0
Bussgods AB	0,5		0,3		0,8		1,4	
Västernorrlands läns trafik AB								

Driftsbidrag (mnkr)	Givare 2019	Mottagare 2019	Givare 2018	Mottagare 2018	Givare 2017	Mottagare 2017	Givare 2016	Mottagare 2016
Kommunalförbundet	47,7		41,7		36,6		33,8	
Norrtåg AB		47,7		41,7		36,6		33,8
Bussgods AB								

Västernorrlands läns trafik AB

Ekonomiska rapporter

Resultaträkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2019	2018	2019	2018
Verksamhetens intäkter	1	135,3	143,5	22,37	228,3
Verksamhetens kostnader	2	-697,5	-670,8	-775,7	-755,9
Jämförelsestörande poster	3	0,0	0,9	0,0	0,9
Avskrivningar	6	-2,6	-4,1	-4,7	-4,7
Verksamhetens nettokostnader		-564,8	-531,4	-552,0	-527,6
Kommunala biljettsubventioner	4	181,1	143,6	181,1	143,6
Medlemsbidrag	5	383,6	386,1	383,6	386,1
Verksamhetens resultat		-0,1	-1,7	-0,1	-1,7
Finansiella intäkter		0,1	1,7	0,1	2,0
Finansiella kostnader		0,0	0,0	0,0	-0,1
Resultat efter finansiella poster		0,0	0,0	0,0	0,2
Extraordinära poster		0,0	0,0	0,0	0,0
Årets resultat		0,0	0,0	0,0	0,2

Kassaflödesanalys

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Årets resultat		0,0	0,0	-0,4	0,1
Rearesultat vid avyttring av anläggningstillgångar		0,0	0,0	0,0	0,2
Avskrivningar	6	2,6	4,0	3,5	5,0
Ökning av avsättningar		0,0	0,0	0,0	0,0
Erhållen ränta		0,0	0,0	0,0	0,0
Erlagd ränta		0,0	0,0	-0,1	-0,1

Betald skatt		0,0		0,0
Kassaflöden från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital	2,6	4,1	3,1	5,2
Minskning av avsättningar	0,0	0,0	-1,2	-0,7
Ökning(-) minskning(+) av kortfristiga fordringar	43,8	-49,0	91,5	-88,8
Ökning(-) minskning(+) av kortfristiga skulder	-54,4	59,0	-125,0	104,4
Kassaflöden från den löpande verksamheten	-7,9	14,2	31,6	20,1
Nettoinvesteringar i finansiella anläggningstillgångar	0,0	0,0	0,0	0,0
Nettoinvesteringar i materiella anläggningstillgångar	-0,4	-2,7	-0,4	-3,0
Försäljning av inventarier	3,1	0,0	3,2	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamheten	2,7	-2,7	2,4	-3,0
Upptagna lån	0,0	0,0	-0,9	-0,7
Amortering	0,0	0,0	-1,2	-0,2
Aktieägartillskott	0,0	0,0	-0,1	-0,1
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	0,0	0,0	-1,2	-1,0
Årets kassaflöde	-5,2	11,5	-30,4	16,0
Likvida medel vid periodens början	143,9	132,4	271,8	255,8
Likvida medel vid periodens slut	138,6	143,9	241,4	271,8

Balansräkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar		0,5	0,5	0,5	0,5
Materiella anläggningstillgångar					
Mark, byggnader och tekniska anläggningar		0,0	0,0	0,0	0,0
Maskiner och inventarier	6	1,7	3,7	3,7	6,0
Finansiella anläggningstillgångar					
Aktier i dotterbolag och intressebolag	7	18,4	21,5	-3,1	0,0
Andra långfristiga värdepappersinnehav		0	0	0	1,1
Summa finansiella anläggningstillgångar		18,4	21,5	-2,0	1,1
Summa anläggningstillgångar		20,4	25,7	2,2	7,5
Omsättningstillgångar					
Kortfristiga placeringar	8	0	15	0	15,0
Kortfristiga fordringar	9	77,7	121,5	62,7	118,4
Kassa och bank		138,6	128,9	164,4	164,2
Summa omsättningstillgångar		216,3	265,4	227,1	297,7
SUMMA TILLGÅNGAR					
		236,7	291,1	229,2	305,3

EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER**Eget kapital**

Eget kapital	0,0	0,0	0,0	0,0
Reservfond	0,0	0,0	0,3	0,0
Balanserat resultat	1,3	1,3	-2,2	0,4
Årets resultat	0,0	0,0	-0,4	0,2
Summa eget kapital	1,3	1,3	-2,9	0,6

Avsättningar

Avsättningar för pensioner	0,0	0,0	0,0	0,0
Andra avsättningar	0,0	0,0	4,1	4,4
Summa avsättningar	0,0	0,0	4,1	4,4

Skulder

Långfristiga skulder	0,0	0,0	0,5	0,0
Kortfristiga skulder	9	235,4	289,8	227,4
Summa skulder		235,4	289,8	227,9

SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER		236,7	291,1	229,1	241,7
---	--	--------------	--------------	--------------	--------------

Noter

Belopp i mnkr		Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2019	2018	2019	2018
Not 1	Verksamhetens intäkter	135,3	142,6	222,0	228,3
	Biljettintäkter	101,9	105,9	101,9	105,9
	Skolkortsintäkter	17,7	19,8	17,7	19,8
	Resplusintäkter	3,5	2,8	3,5	2,8
	Fraktintäkter	0,5	0,3	18,9	20,1
	Bidrag Trafikverket	0,0	3,7	15,8	19,2
	Bidrag samverkande system	3,2	3,5	3,2	3,5
	EU-bidrag	3,7	2,3	3,7	2,3
	Tåghyror	0	0	22,0	22,9
	Ersättning resande med RKTm färdbevis	0	0	4,0	4,3
	Driftsbidrag	0	0	22,8	19,8
	Övriga intäkter	4,7	4,3	8,4	7,7
Not 2	Verksamhetens kostnader	-697,5	-670,8	-784,0	-755,9
	Trafikkostnader	-638,6	-614,2	-710,4	-685,2
	Personalkostnader inkl direktionen	-36,4	-34,1	-45,3	-42,8
	IT-system (avtal, drift, underhåll, support)	-10,5	-10,1	-10,5	-10,1
	Lokalkostnader	-2,3	-1,9	-2,9	-2,2
	Konsultkostnader	-1,8	-1,5	-1,8	-1,5

	Övriga kostnader	-7,8	-9,0	-13,0	-14,1
Not 3	Jämförelsestörande poster	0,0	0,9	0,0	0,9
	Reglering av värde för produkten Best Price	0,0	0,0	0,0	0,0
	Engångsintäkter Norrlandsfördelningen	0,0	0,0	0,0	0,0
	Upphandlingsskadeavgift	0,0	0,0	0,0	0,0
	Viten	0,0	0,9	0,0	0,9
Not 4	Kommunal biljettsubvention	181,1	143,6	181,1	143,6
	Sundsvalls kommun	85,6	69,9	85,6	69,9
	Örnsköldsviks kommun	48,5	46,2	48,5	46,2
	Härnösands kommun	43,4	24,5	43,4	24,5
	Timrå kommun	3,7	3,1	3,7	3,1
Not 5	Medlemsbidrag	383,6	386,1	383,6	386,1
	Region Västernorrland	225,2	214,5	225,2	214,5
	Sundsvalls kommun	55,0	56,7	55,0	56,7
	Örnsköldsviks kommun	37,3	35,8	37,3	35,8
	Härnösands kommun	-6,1	8,4	-6,1	8,4
	Kramfors kommun	28,7	26,6	28,7	26,6
	Sollefteå kommun	13,4	16,6	13,4	16,6
	Timrå kommun	18,8	17,3	18,8	17,3
	Ånge kommun	11,3	10,2	11,3	10,2
Not 6	Materiella anläggningstillgångar				
	Ingående anskaffningsvärden	51,1	48,4	59,9	57,2
	Inköp	0,4	2,7	1,3	3,0
	Försäljningar och utrangeringar	0	0,0	-0,2	-0,8
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	51,5	51,1	61,0	59,4
	Ingående avskrivningar	-46,9	-42,8	-50,3	-46,1
	Försäljningar och utrangeringar	0	0,0	0,2	0,8
	Avskrivningar	-2,5	-4,1	-3,6	-5,0
	Utgående ackumulerade avskrivningar	-49,4	-46,9	-53,7	-50,3
	Utgående restvärde enligt plan	2,1	4,2	7,3	9,1

				Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
				2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Not 7	Finansiella anläggningstillgångar	Antal	Kvotvärde, kr	Bokfört värde	Bokfört värde	Bokfört värde	Bokfört värde

	Transitio AB	1000	100	1,0	1,0	1,0	1,0
	Norrtåg AB	500	1 000	0,5	0,5	0,0	0,0
	Västernorrlands läns Trafik AB	15 000	1 000	15,0	15,0	0,0	0,0
	Bussgods i Västernorrland AB	3 000	629	1,9	1,9	0,0	0,0
	Samtrans AB	2 000	1 000	0,0	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			18,4	21,5	1,0	1,0
Not 8	Kortfristiga fordringar			77,7	121,5	73,1	118,4
	Kundfordringar			52,5	58,0	55,2	68,1
	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter			10,8	27,4	13,0	34,3
	Övriga kortfristiga fordringar			14,4	36,2	4,9	16,0
Not 9	Kortfristiga skulder			235,4	289,8	227,4	300,2
	Leverantörsskulder			56,0	66,4	58,7	77,6
	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter			17,8	31,5	33,1	52,5
	Övriga kortfristiga skulder			161,6	191,8	135,6	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.

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).

**DIN TUR**

Trafikbokslut 2019

Resor med kollektivtrafik i Västernorrlands län

Dnr 20/00219



Tillsammans reser vi smartare

Sammanfattning

I Västernorrland har antalet påbörjade resor ökat med 1,7% mellan 2018 och 2019 inklusive skolkort, exklusive skolkort är ökningen på 3,9%. Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det totala motoriserade resandet ligger oförändrat kvar på 12%.

Den största ökningen av antalet resor har skett i Härnösands-, Sollefteå- och Örnsköldsviks tätorter, samt i området Matfors-Sundsvall. I städerna med sina förorter och stadsnära landsbygd är tillgången till kollektivtrafik bättre än i mer avlägsen landsbygd och glesbygd. Städerna har också en demografiskt mer fördelaktig befolkningsstruktur än glesbygd som har en utmaning med en åldrande eller till och med minskande befolkning. I Sundsvall och Härnösand har också de nya subventionerade produkterna ökat antalet påstigningar.

Kundernas nöjdhet med kollektivtrafiken är lägre för vårt län jämfört med det nationella snittet (41 procent jämfört med 52%). Ungefär 77% i Västernorrland är nöjda med den senaste resan, nationellt ligger snittet på 80%. Det skiljer mellan dem som reser regelbundet och inte i deras kundnöjdhet. I Västernorrland har de som reser regelbundet en högre kundnöjdhet än de som primärt använder bilen. För att förbättra den generella kundnöjdheten hos kollektivtrafikresenärer är bättre punktlighet viktigast. Viktiga förbättringsområden hos dem som sällan eller aldrig reser kollektivt är enkelhet, punktlighet, trygghet och synpunktshantering.

Att få fler att välja kollektivtrafik och att öka kundnöjdheten är två olika utmaningar, men för båda är det viktigt att väga olika satsningar mot varandra. Stora biljettsubventioner är kostsamma och bör inte ske på bekostnad av t ex punktlighet, enkelhet, bekvämlighet och turtäthet. Minskar enkelheten och tillförlitligheten är det svårt att öka kollektivtrafikens marknadsandel och antalet resandet långsiktigt även om resandet är avgiftsfritt. I Västernorrland ökar varken kundnöjdheten eller marknadsandelen mot bil trots stora kostsamma biljettsubventioner för enstaka kundgrupper.

Trafikbokslutet för 2019 presenterar resandestatistik för året i form av antalet påstigande (resor), samt kollektivtrafikens marknadsandel av det totala resandet. Nytt för 2019 är ett kapitel om marknadsandelen och kundnöjdhet.

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	1
2. Resande i linjelagd trafik.....	2
2.1 Målbildikatorer	2
2.2 Övergripande trend Västernorrland	4
2.2.1 Resandeutveckling över tid (2010 – 2019)	4
2.2.2 Resandeutveckling åren 2017, 2018 och 2019	5
2.3 Fördjupad analys per avtalsområde	8
2.3.1 Avtalsområde O02: Kramfors/Höga Kusten	8
2.3.2 Avtalsområde O03: Sollefteå tätort.....	10
2.3.3 Avtalsområde O45: Sollefteå landsbygd	12
2.3.4 Avtalsområde O06: Örnsköldsviks tätort	14
2.3.5 Avtalsområde O07: Örnsköldsvik - Husum	16
2.3.6 Avtalsområde O08: Örnsköldsvik - Bredbyn	18
2.3.7 Avtalsområde O09: Örnsköldsvik Köpmanholmen.....	20
2.3.8 Avtalsområde O22: Härnösand landsbygd.....	22
2.3.9 Avtalsområde O10: Härnösands tätort	24
2.3.10 Avtalsområde O14/O15: Sundsvalls tätort	26
2.3.11 Avtalsområde O16: Sundsvall/Nordvästra	29
2.3.12 Avtalsområde O17/O21: Linje 120	31
2.3.13 Avtalsområde O17/O21: Njurunda	33
2.3.14 Avtalsområde: O17/O21- Timrå.....	35
2.3.15 Avtalsområde O18: Sundsvall/Matfors	37
2.3.16 Avtalsområde O20: Kramfors/Ådalen	38
2.3.17 Avtalsområde O23: Ånge (- Sundsvall)	40
2.3.18 Avtalsområde S5: Linje 201/Sundsvall – Härnösand	42
2.3.20 Avtalsområde S6: Linje 50/Härnösand – Örnsköldsvik	45
2.4 Sammanfattande diskussion	46
3. Marknadsandel, kvalitet och attitydundersökning.....	47
3.1 Resvanor, kundnöjdhet och målbildikatorer	47
3.2 Prioritering för kundnöjdhet	48
3.2.1 Bilanvändare och sällananvändare	49
3.2.2 Växlare och kollektivtrafikresenärer.....	49
4. Metod	51
5. Referenser	52
6. Bilagor	53
6.1 Avtalsförteckning (Bilaga 1).....	53
6.2 Attitydfrågor och deras förkortningar (Kollektivtrafikbarometern).....	54
6.3 Linjeförteckning	54

1. Inledning

Trafikboks slut 2019 ger en övergripande bild av kollektivtrafiken i Västernorrlands län under 2019. Dokumentet innehåller en beskrivning av resandestatistik och intäkts- och kostnadsförändringar som rör den samhällsfinansierade linjelagda kollektivtrafiken.

Dokumentet är indelat i två huvudområden:

- **Resande i linjelagd trafik:** beskriver resandeutvecklingen i regionen och de olika trafikområdena.
- **Marknadsandel, kvalitet och attitydundersökning:** Svensk Kollektivtrafiks resandeundersökning Kollektivtrafikbarometern.

Resande kan mätas på många sätt. De två vanligaste är kollektivtrafikens marknadsandel av det totala motoriserade resandet och antal påstigande (resor). I det här dokumentet ligger fokus på antalet påbörjade påstigningar (resor), men det innehåller också ett avsnitt om marknadsandel och kundnöjdhet. I huvudsak är statistiken redovisad utifrån Västernorrlands 17 trafikområden (*Trafikområdena presenteras mer detaljerat i bilaga 1*). Undantaget är Härnösand, Sollefteå och Njurunda/Timrå som är uppdelat i mindre områden.

2. Resande i linjelagd trafik

I det här kapitlet redovisas den övergripande utvecklingen kring påbörjade resor i de olika trafikområdena. Västernorrlands linjelagda trafik är indelad i 17 trafikområden där varje linje tillhör ett område¹. En förteckning av områdena och avtalstiderna finns i bilaga 1. Antal påbörjade resor mäts i biljettsystemet och är de resor resenärer runt om i länet påbörjar i Din Turs trafik.

Avsnittet är uppdelat i fyra delar:

- **Målindikatorer:** de årligen återkommande målindikatorer som presenteras i årsredovisningen.
- **Övergripande trend i Västernorrland:** resandeutvecklingen i länet.
- **Fördjupad analys per avtalsområde:** kortare fördjupningar över samtliga trafikområden.

2.1 Målindikatorer

Den övergripande trenden är en ökning i antalet resor, där den totala ökningen inklusive skolkort är 1,7% (Tabell 1). Störst ökning sker i tätorterna med tillhörande förorter och stadsnära landsbygd. Av städerna är det främst i Sundsvall och Härnösand som resandet ökat. Högsta procentuella ökningen har skett i Härnösands och Sollefteå tätort och på sträckan Sundsvall – Matfors. Antalet resor har också ökat i Örnsköldsviks tätort, Örnsköldsvik/Solberg, Örnsköldsvik - Skorped, Sundsvall/Liden och Härnösands landsbygd. De områden som minskat är Höga Kusten, Sollefteå landsbygd, Örnsköldsvik/Husum, Njurunda/Timrå, Ådalen, Ånge och de regionala linjerna.

Tabell 1: Antal resor inom länet, per avtalsområde och årsvis², samt förändring mellan 2018–2019.

Trafikering	2019	2018	2017	2016	2015	Procentuell utveckling
Höga Kusten (ink Nordvik)	60 680	67 532	79 035	99 843	90 268	-10,1%
Sollefteå tätort	83 695	77 874	74 381	69 906	61 703	7,5%
Sollefteå landsbygd	122 053	124 426	125 740	134 579	118 883	-1,9%
Örnsköldsvik tätort	1 269 766	1 222 244	1 165 562	911 055	739 323	3,9%
Örnsköldsvik-Husum, Gideå och Trehörningsjö	90 760	98 149	115 424	108 339	89 465	-7,5%
Örnsköldsvik - Solberg, Mellansel och Bredbyn	149 831	148 821	150 126	140 861	135 774	0,7%
Örnsköldsvik - Skorped och Köpmanholmen	154 405	150 199	154 064	145 822	140 756	2,8%
Härnösands tätort	711 025	601 761	511 073	440 559	372 488	18,2%
Sundsvall tätort	5 505 740	5 403 093	5 370 199	5 090 788	5 118 808	1,9%
Sundsvall, Holm och Liden	133 666	130 962	118 986	121 420	118 398	2,1%
Njurunda - Sundsvall - Timrå	1 224 339	1 250 714	1 204 362	1 135 558	1 100 570	-2,1%
Sundsvall - Matfors	235 039	224 133	206 343	182 358	180 114	4,9%
Sollefteå - Kramfors –Härnösand / Ådalen	318 065	352 362	387 699	374 478	338 149	-9,7%
Härnösand landsbygd	123 610	121 371	110 728	98 303	92 227	1,8%
Ånge landsbygd	151 557	159 745	170 712	173 187	165 138	-5,1%
Linje 40 Tvärflöjten, Örnsköldsvik - Sollefteå - Östersund	25 020	26 335	24 023	33 216	30 607	-5,0%
Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	15 423	19 507	19 782	17 115	16 938	-20,9%
Linje 201 Härnösand - Timrå - Sundsvall	221 787	232 326	222 640	200 542	195 504	-4,5%
Linje 50 Härnösand - Örnsköldsvik (ny 2016)	35 958	47 744	43 709	1 380	-	-24,7%
Världsbussarna	1 170	-	-	-	-	
Totalt	10 634 128	10 459 298	10 254 588	9 561 680	9 187 591	1,7%

¹ Trafikområdena delas in utifrån linjenummer. Undantaget är linje 331 som i huvudsak tillhör avtalsområde S4 men där turena 3, 4, 8 och 9 tillhör avtalsområde O345.

Det är främst i tätortstrafiken som resandet ökar medan resandet i regionaltrafiken är relativt konstant. Samma mönster återfinns i de prioriterade stråken. Resandet ökar i städerna men minskar i landsbygdstrafiken. Att resandet med skolkorten minskar är en långvarig trend som i huvudsak beror på att skolelever i större utsträckning reser med andra kommunalt subventionerade produkter (som erbjuds i Örnsköldsvik, Sundsvall, Timrå och Härnösand) än med skolkort.

Tabell 2: Övergripande målindikatorer

Indikatorer	Utfall 2019	2018	2017	2016	2015	Förändring 2018-2017
Kollektivtrafikens marknadsandel ³ (procent jämfört med det totala motoriserade resandet)	12	12	11	8	10	
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor varav buss (Din Tur)	11 148 375	10 956 114	10 791 842	10 079 708	9 690 616	
varav tåg (Norrtåg)	10 634 128	10 459 298	10 254 588	9 561 680	9 187 591	1,7%
	514 247	496 816	537 254	518 028	503 025	
Varav antal påbörjade skolkortresor ⁴	1 127 508	1 307 071	1 547 011	1 789 051	1 833 922	13,8%
Varav antal påbörjade kollektivtrafikresor (buss) exklusive skolkort	9 506 620	9 152 227	8 707 577	7 772 629	7 353 669	3,9%
Regionaltrafik ⁵	2 346 141	2 332 776	2 180 356	1 960 929	1 763 368	0,6%
Tätortstrafik ⁶	7 160 479	6 819 451	6 527 221	5 811 700	5 590 301	5,0%

Tabell 3: Prioriterade stråk, busstrafik

Trafik	2019	2018	2017	Utveckling	Förändring
Landsbygdstrafik(50, 90, 120, 141, 142 191, 201, 611)	1 801 924	1 857 721	1 801 675	-3,0%	-55 867
Sundsvalls tätortstrafik	5 505 740	5 403 093	5 370 199	1,9%	102 613
Örnsköldsvik tätortstrafik	1 269 766	1 222 244	1 165 562	3,9%	47 471
Summa	8 577 430	8 483 058	8 337 436	1,1%	94 217

³ Svensk Kollektivtrafiks nationella resvaneundersökning Kollektivtrafikbarometern (Kollbar) ingår i SKL:s nationella kvalitetsindikatorer "Öppna jämförelser". Kollbar är ett verktyg för att öka kunskapen om både allmänhetens och de regelbundna kollektivtrafikresenärernas resvanor och attityder.

⁴ Skolkortresor är resor med Skolkort och ungdomskortet i Örnsköldsvik. Barnkort Härnösand och Barnkort Timrå ingår inte.

⁵ Regionaltrafik inkluderar O02, O04/O05, O07, O08, O09, O16, O17/O21, O18, O20, O22, O23, S3, S4, S5, S6 och Världsarvsbussarna, exklusive skolkort för bussarna.

⁶ Tätortstrafik inkluderar O03, O06, O10 och O14/O15, exklusive skolkort.

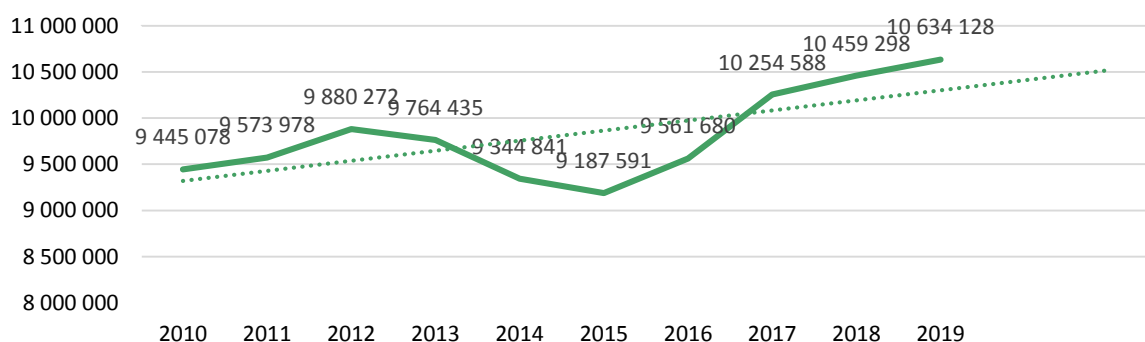
2.2 Övergripande trend Västernorrland

2.2.1 Resandeutveckling över tid (2010 – 2019)

I början av 2010-talet ökade resandet, mellan 2012 och 2015 minskade resandet för att senare öka varje år till 2019. Att resandet ökade i början av 2010 beror enligt trafikbokslutet från 2016⁷ främst av satsningar på kollektivtrafiken, störst påverkan hade satsningar på infrastruktur, turtäthet och bättre linjenät i Sundsvalls tätort. Att resandet senare minskar beskrivs också i trafikbokslutet från 2016 ”I december 2013 utfördes en relativt omfattande besparing inom busstrafiken vilket delvis förklarar den resandeminskning som kan ses mellan 2013 och 2014. Därtill infördes nya skolkortsregler i augusti 2014 vilket innebar att antal skolkortresor minskade.”

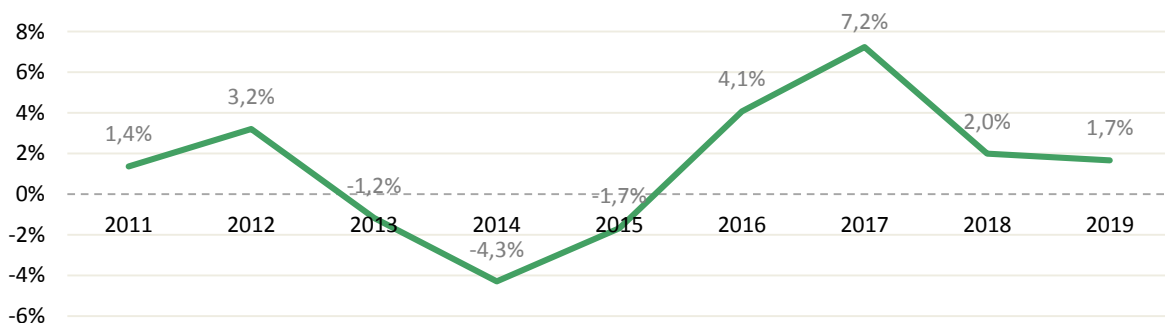
Under andra halvan av 2010-talet ökar resandet igen och fortsätter att öka, även om ökningen avtar. Till stor del kan ökningarna förklaras med att olika subventionerade produkter införts. Ökningen kan också delvis förklaras med att satsningar på utökad trafik på till exempel sträckan mellan Matfors–Sundsvall har gjorts.

Figur 1: Totalt antal resor per år, åren 2010 - 2019



Åren 2015 - 2017 ökar resandet procentuellt mycket medan ökningen är lägre mellan åren 2017 och 2018. Resandeökningen på 1,7% mellan 2018 och 2019 innebär att Din Turs mål om en årlig resandeökning på 2% inte nås⁸.

Figur 2: Procentuell resandeökning från år till år mellan 2010 och 2019



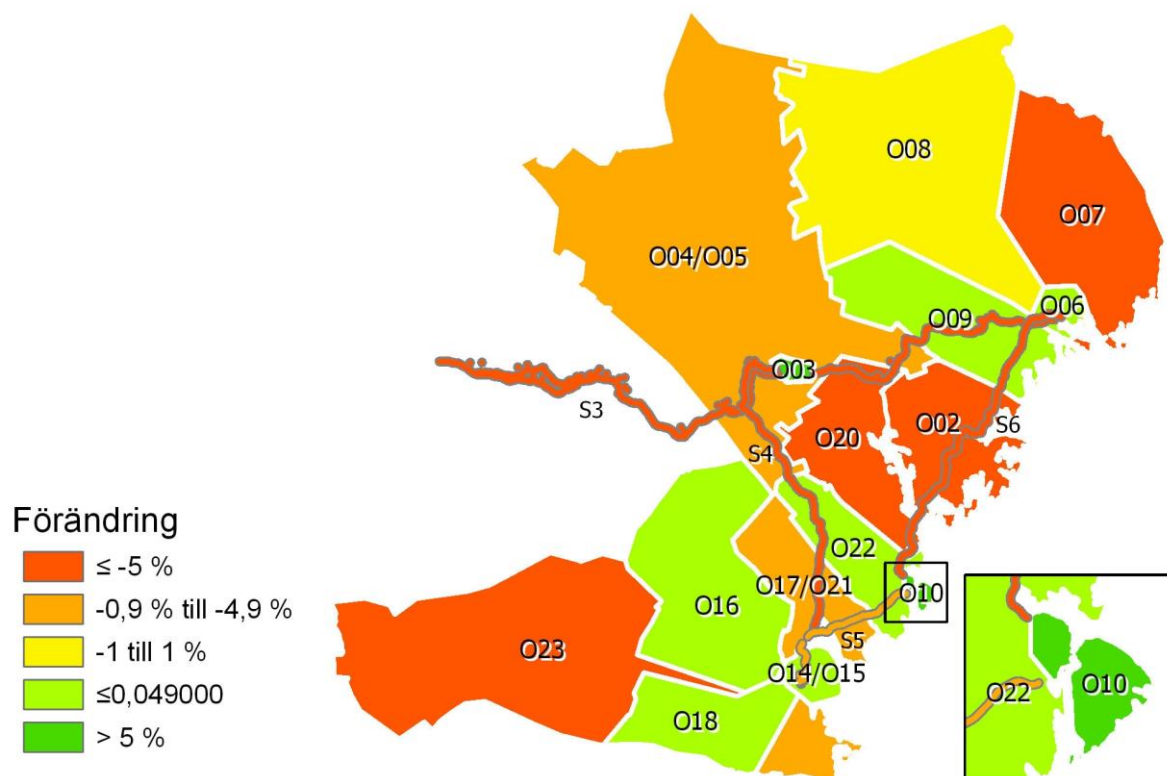
⁷ Trafikbokslut 2016. Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (Din Tur, 2017).

⁸ Långtidsplan 2019 - 2021. Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (Din Tur, 2018).

2.2.2 Resandeutveckling åren 2017, 2018 och 2019

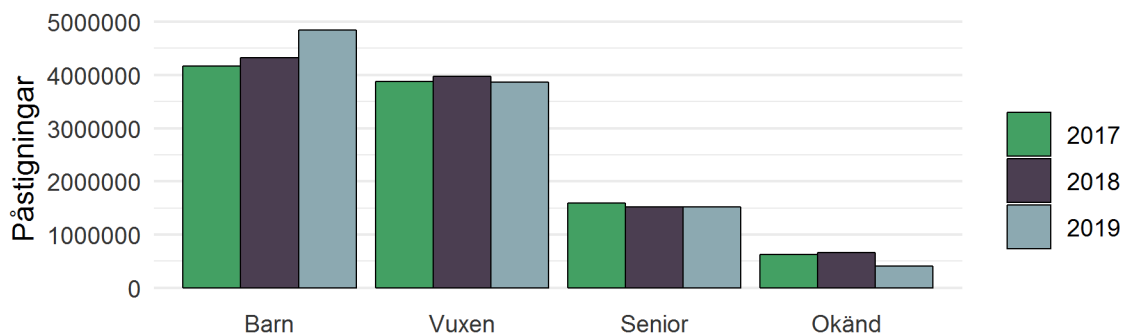
I den här redovisningen har avtalsområdena Sollefteå och Härnösand delats i två fält utifrån tätortstrafik och landsbygdstrafik. Att resandet minskar i många landsbygdsområden som O23, O20 och O02 beror sannolikt till stor del ett begränsat utbud och demografiska utmaningar med en minskande befolkning och/eller minskande befolkningsmängd⁹. I Ånge, Kramfors och Husum finns det dessutom tillgång till tåg för regionala resor. Det kan leda till att många resenärer väljer tåget istället för bussen.

Figur 3: Karta över trafikområdena i Västernorrland och resandeförändring mellan 2017 och 2018



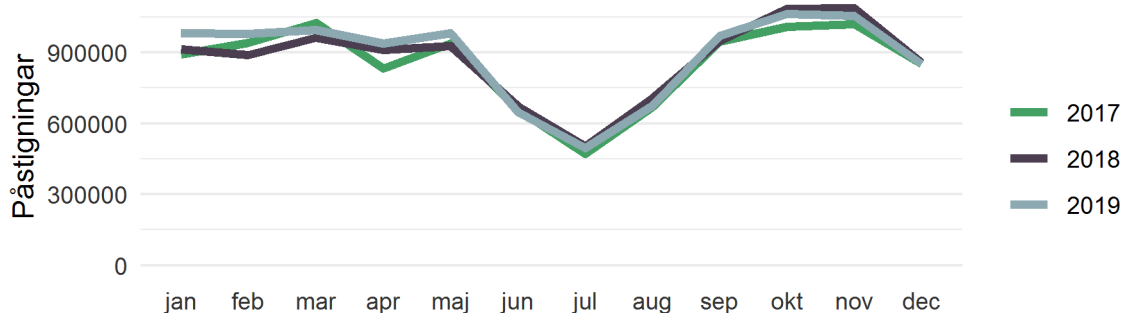
De största resenärsgруппerna i Västernorrland är *Barn* och *Vuxen*. Den resandeökning som skett mellan 2018 och 2019 är i kategorin barn, medan det för kategorin vuxna skett en marginell minskning. Att resandet ökat hos barn kan förklaras av nya subventionerade produkter i Sundsvall och Härnösand, där barn kan åka gratis i Härnösand och i Sundsvall för 100 kr i månaden. Att det finns en grupp *okänd* i redovisningen beror på att alla resor inte går att koppla till ålder. Det gäller till exempel resplusresor, app-biljetter och sms-biljetter.

⁹ SCB (per 19 03 2019). Statistiska Centralbyrån.

Figur 4: resor i Västernorrland, åldersvis. Från 2017 till 2019

I Västernorrland är det främst i början av 2019 som resandet ökat¹⁰. Ökningen kan troligen förklaras av de nya subventionerade produkterna i Härnösand och Sundsvall. I samband med att de infördes hösten 2018 ökar resandet och fortsätter sedan öka under början av 2019. I slutet av 2019 ligger resandet på ungefär samma nivåer som 2018.

Att resandet är högst under vintern, vår och höst beror på arbets- och skolpendling¹¹.

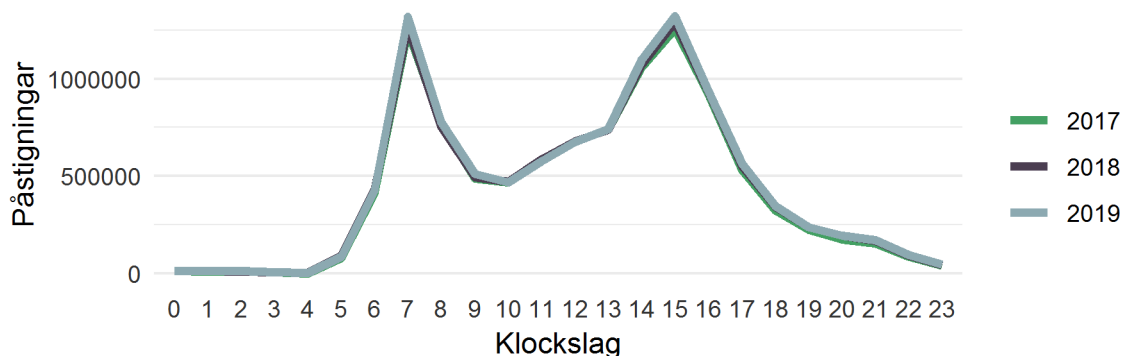
Figur 5: Antal resor i Västernorrland per månad, åren 2017, 2018 och 2019

Hur resandet fördelar sig över dygnet har inte förändrats nämnvärt mellan åren. Resandet i Västernorrland är som i resten av landet främst koncentrerat till två resandetoppar: morgon och eftermiddag vilket kan kopplas till arbets- och skolpendling.

¹⁰ Under april 2017 uppstod ett databasproblem där resandestatistik försvann. Totalt sett är påverkan begränsad, men den syns i månadsvisa jämförelser.

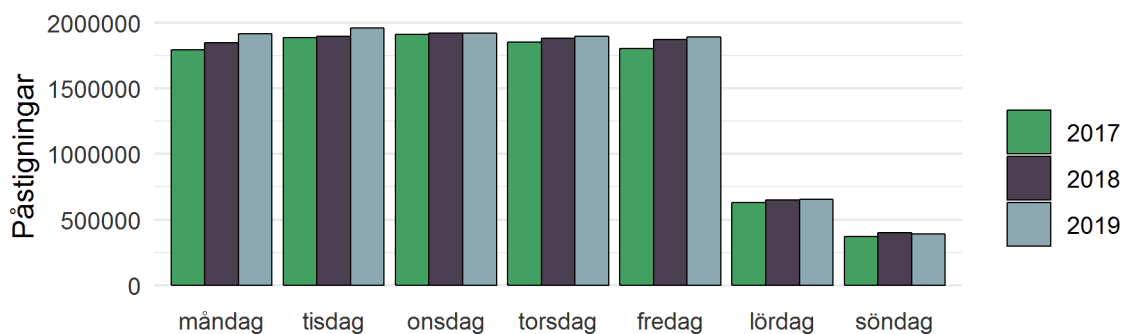
¹¹ Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket. (2012). *Kol-TRAST Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv trafikplanering*.

Figur 6: Antal resor i Västernorrland under dygnets timmar, åren 2017, 2018 och 2019



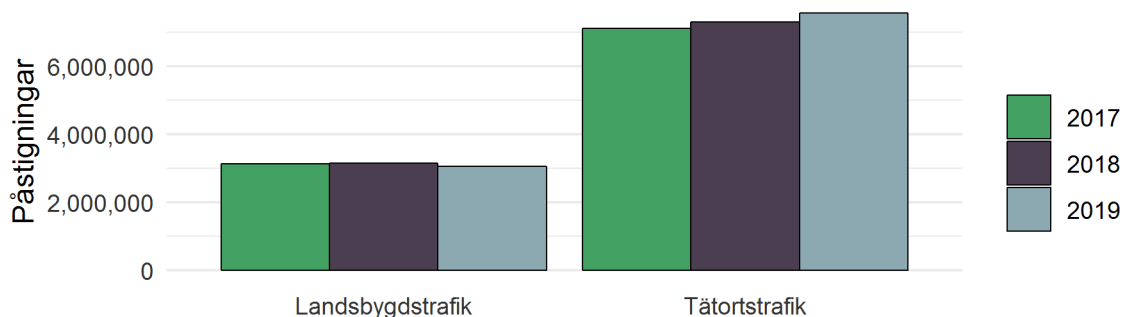
Den resandeökning som skett i kollektivtrafiken mellan 2018 och 2019 har framförallt skett under vardagarna. Att resandet är högst vardagar beror precis som skillnaderna månadsvis och klockvis på arbets- och skolpendling. Det är också på vardagarna turutbudet är störst.

Figur 7: Antal resor i Västernorrland uppdelat på veckodagar, åren 2017, 2018 och 2019



Flest resor sker i tätorterna. I tätorterna går fler turer och befolkningsunderlaget är större. Det är också i tätorterna som den största ökningen av resor sker.

Figur 8: Antal resor i Västernorrland uppdelat på tätortstrafik och landsbygdstrafik, åren 2017, 2018 och 2019



2.3 Fördjupad analys per avtalsområde

I det här avsnittet presenteras en kortare fördjupning av resandet i alla länets trafikområden utifrån ålder, linje, månad och timme. För områden med både tätort och landsbygdstrafik presenteras också den här uppdelningen. Gemensamt för alla områdena är att det sk sommarlovskortet påverkade resandet under sommaren 2018. Sommarlovskortet var en tillfällig produkt för barn som infördes och var giltigt bara under sommaren 2018. Kortet var ett fullt subventionerat reskort och innebar att barn i årskull 6–9 i grundskolan och år 1-2 på gymnasiet reste avgiftsfritt i hela Västernorrland. Sommarlovskortet finansierades med statligt stöd.

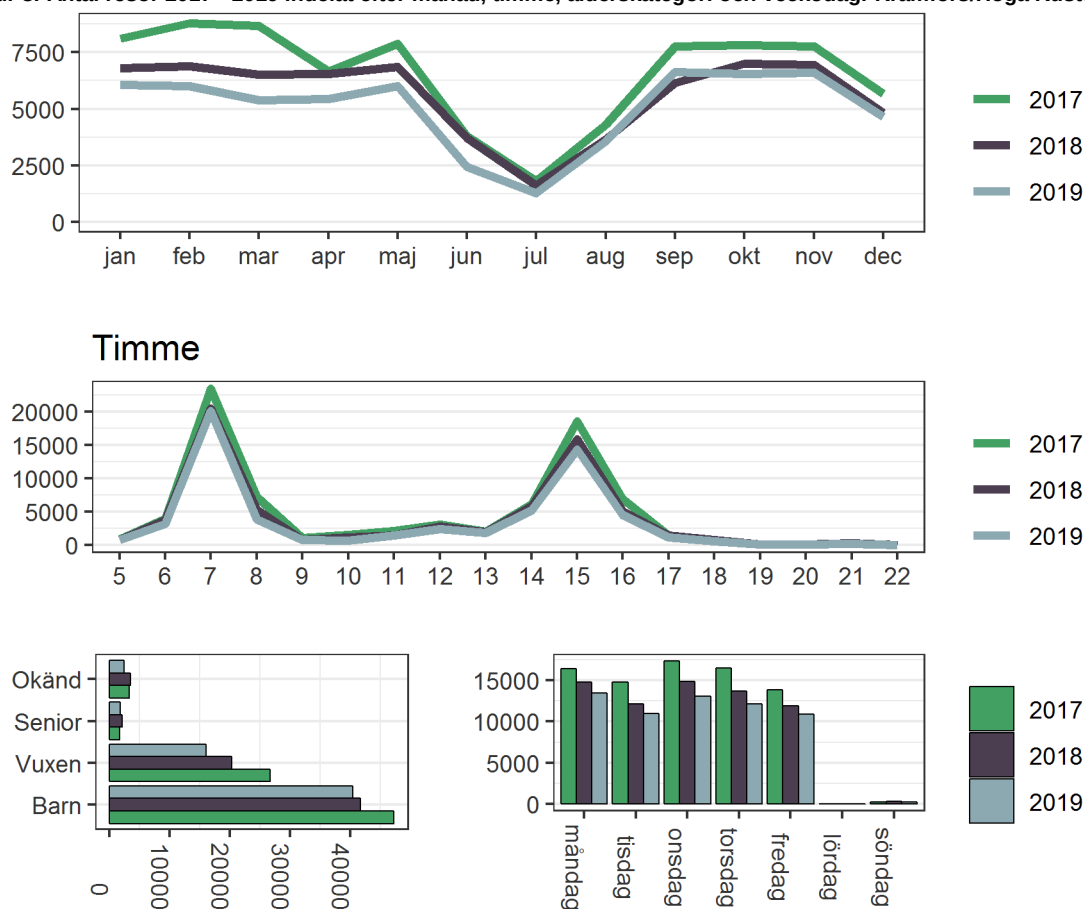
Trafikområdet S4 och S3 finns inte med i trafikbokslutet på grund av ofullständig statistik.

2.3.1 Avtalsområde O02: Kramfors/Höga Kusten

O02 (Höga Kusten) är ett trafikområde nordöst om centrala Kramfors med landsbygdstrafik. Området har haft en resandeminskning på 10,1%.

Resandet har främst minskat i början av 2019 och under högrafik. Resandeminskningen har skett både hos barn och vuxna. Det är svårt att verifiera exakt varför resandet minskar men en förändrad demografi kan vara en del av förklaringen. Kramfors kommun har en minskande befolkningsmängd och kommunen som arbetsgivare har också stora pensionsavgångar. Under 2017 påverkades resandet också av ett minskat antal boende för nyanlända i området¹².

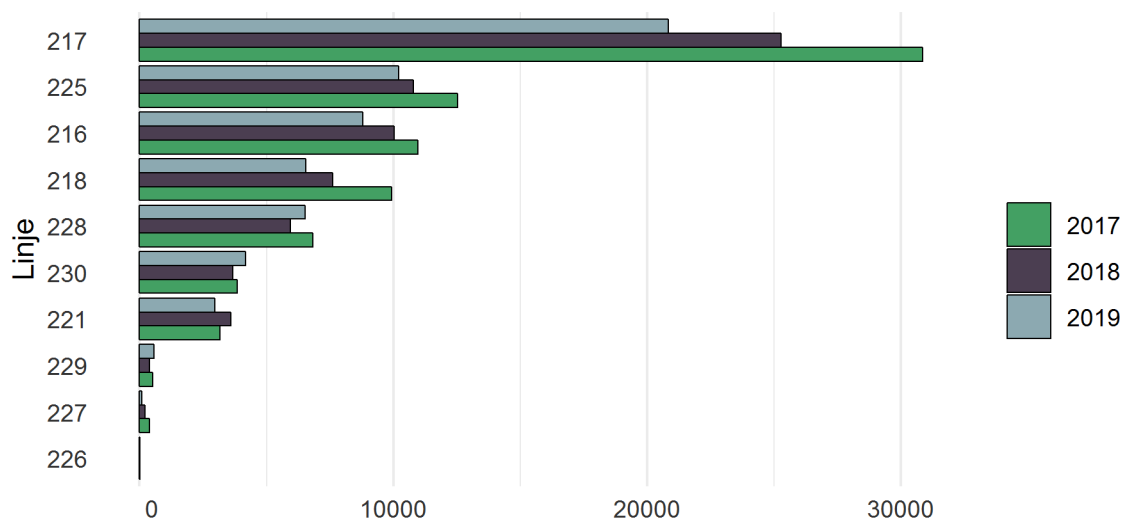
Figur 8: Antal resor 2017 - 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Kramfors/Höga Kusten (O02)



¹² Trafikbokslut 2017. (Din Tur, 2018)

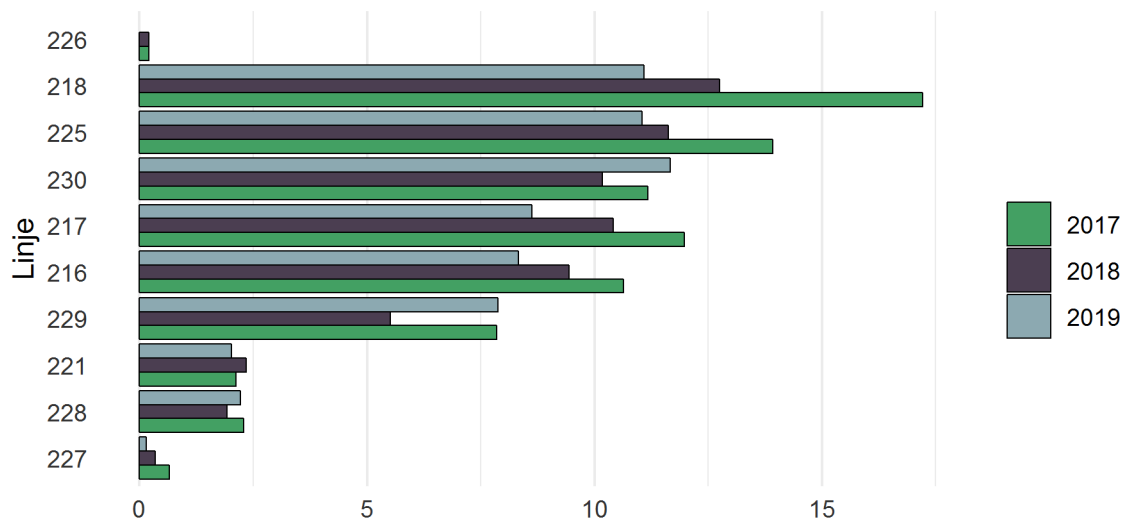
Störst resandeminskning sker på linjerna 217 och 218. Linje 217 går på sträckan Kramfors–Nordingrå–Mjällom–(Norrfjällsviken) och passerar bland annat Lunde, Sandö och Ullånger. Linje 218 går Kramfors–Salteå–(Ullånger). Linje 226 var en sommarlinje och togs bort sommaren 2019.

Figur 9: Antal resor per linje 2017 - 2019 i Kramfors/Höga kusten (O02).



Högst antal resor per tur har linjerna 217, 218 och 225 och 230 med över 10 resor. Antalet resor per tur har minskat mellan 2018 och 2019 för alla linjerna förutom 229 och 230 där medelvärde ökat. Tre linjer har lägre än 5 resor: linje 221, 227 och 228.

Figur 10: Antal resor 2017 - 2019 i genomsnitt per tur per linje i Kramfors/Höga kusten (O02).

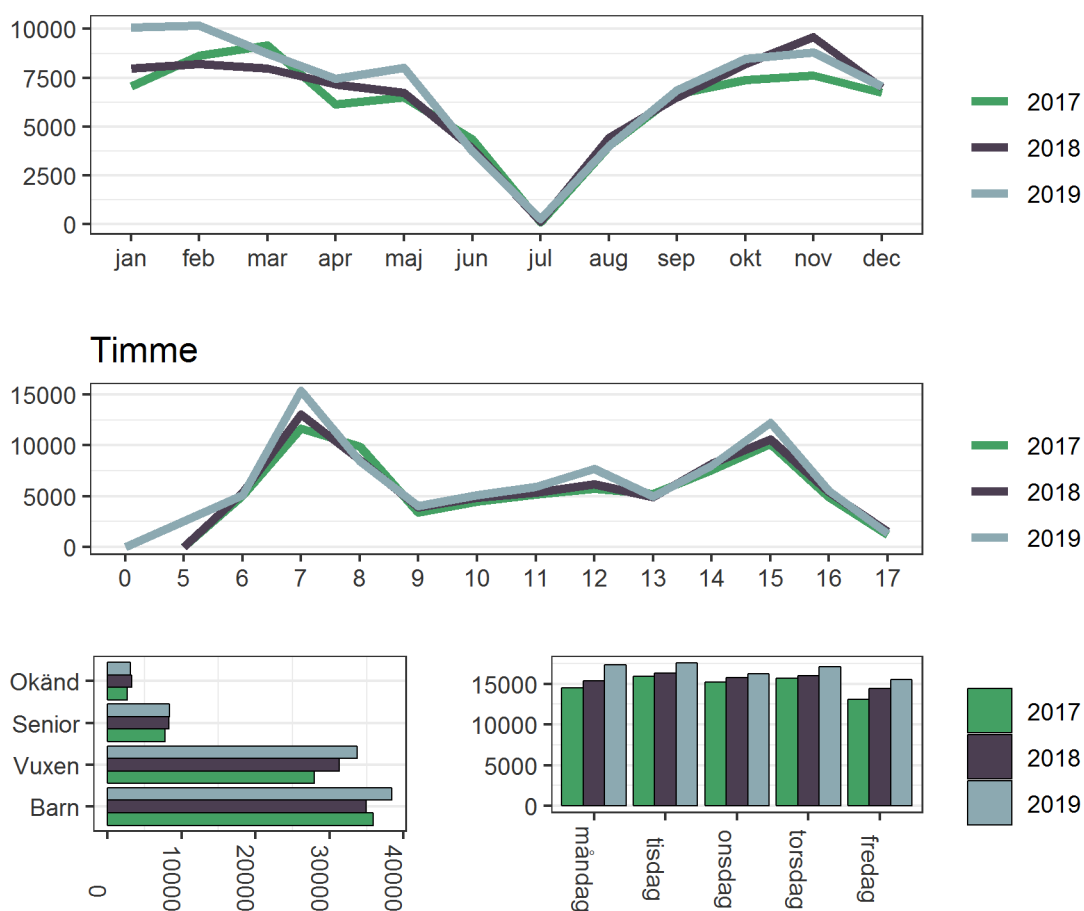


2.3.2 Avtalsområde O03: Sollefteå tätort

Område O03 är en del av avtalsområdet O345 och består av både tätortstrafik och landsbygdstrafik i Sollefteå. Eftersom det finns stora skillnader mellan landsbygds- och tätortstrafik har O345 delats upp i trafikbokslutet.

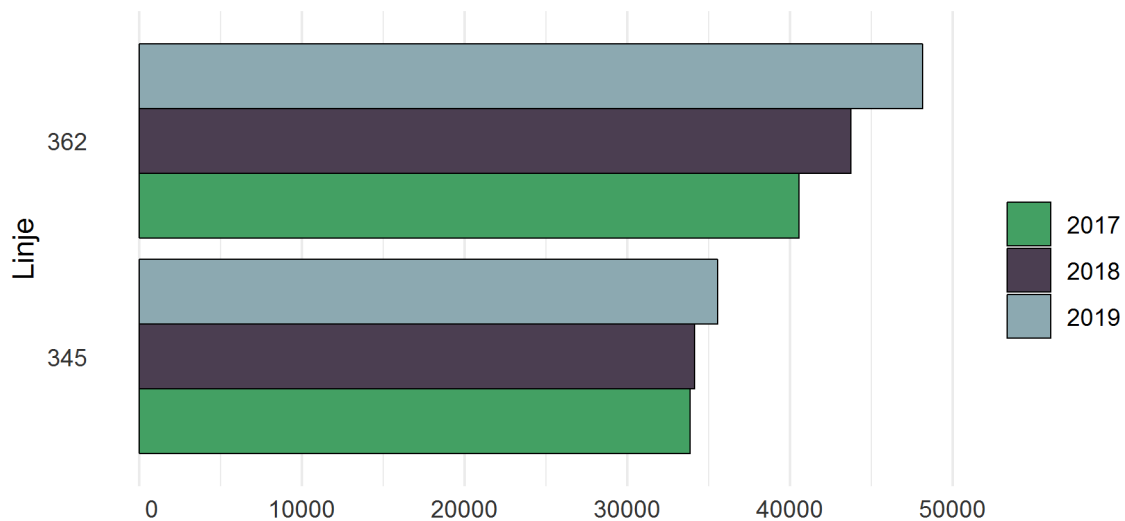
Resorna i Sollefteå tätort har ökat med 7,5%. Resandeökningen har skett främst i början av 2019 och i högratiken och ökningen gäller både barn och vuxna. Hos vuxna kan resandeökningen kopplas till ökat resande med produkten Periodkort relation Västernorrland” och Reskassa tätort. Hos kategorin barn är det resor med skolkort som ökat.

Figur 11: Antal resor 2017 – 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Sollefteå tätort (O03).



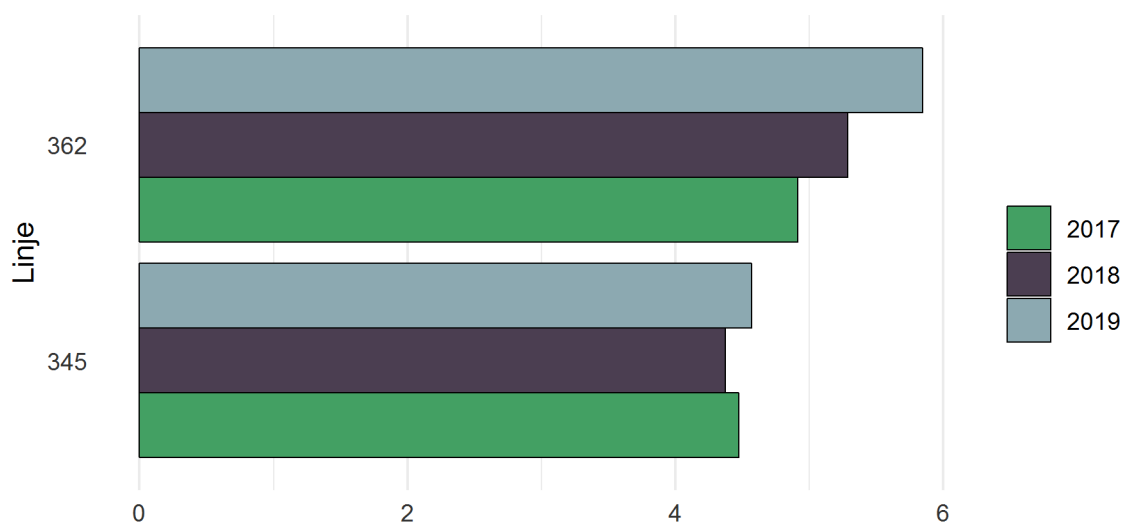
Resandeökningen i Sollefteå tätort har främst skett på linje 362 (62) (Sjukhuset–Torget–Övergård). På linje 345 är resandet relativt stabilt med en svag ökning.

Figur 12: Antal resor per linje 2017 - 2019. Sollefteå tätort (O03).



Det är ett lågt men ökande turmedelvärde i Sollefteå tätort. Linje 362 (62) har knappt 6 resor i genomsnitt.¹³

Figur 13: Antal resor i genomsnitt per tur, per linje 2017 - 2019. Sollefteå tätort (O03).



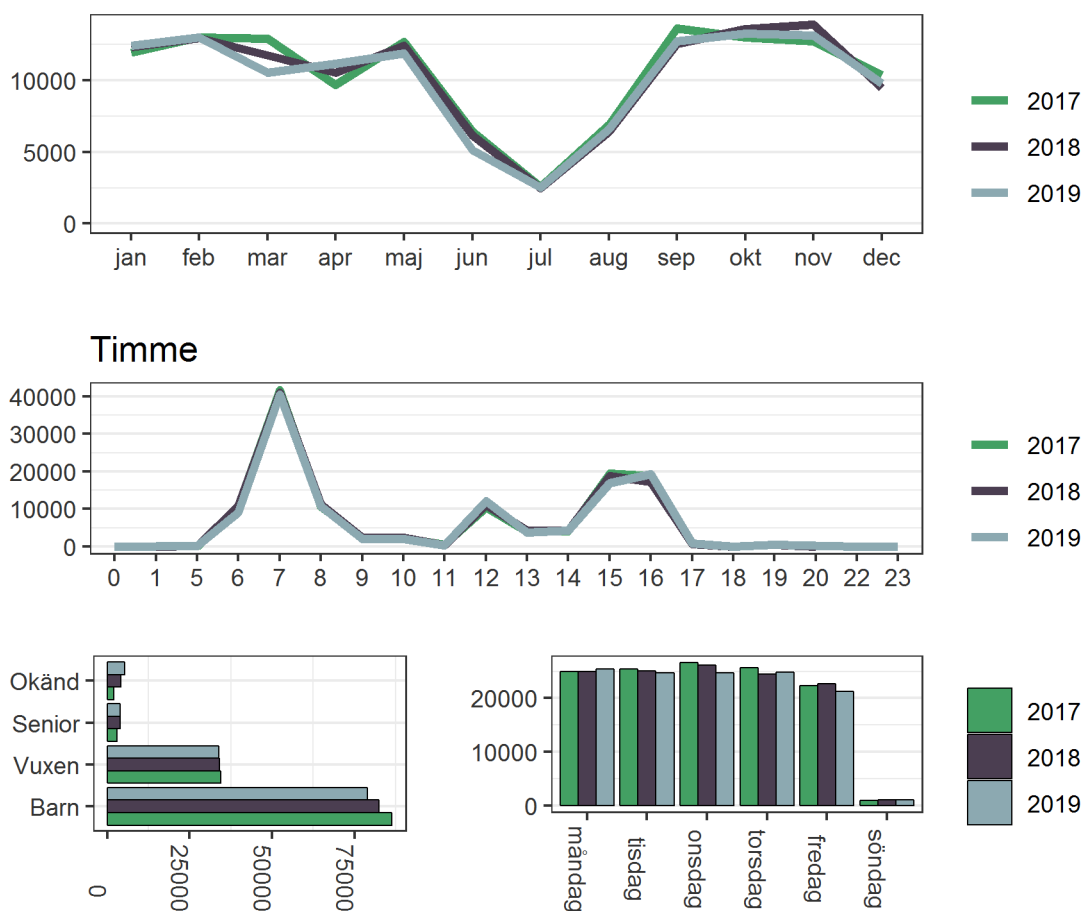
¹³ Enligt trafikförsörjningsprogrammets definition av lågt resande som lägre än 5 resenärer i genomsnitt per tur.

2.3.3 Avtalsområde O45: Sollefteå landsbygd

O45 är en del av avtalsområdet O345 och omfattar landsbygdstrafiken i Sollefteå. Eftersom det finns stora skillnader mellan landsbygds- och tätortstrafik har O345 i trafikbokslutet delats in i två delar.

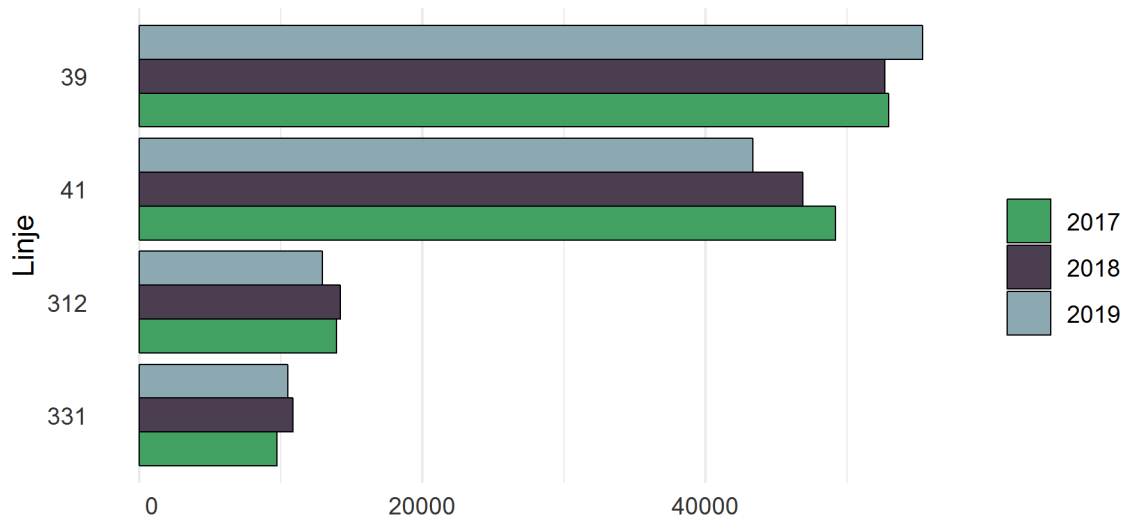
I området har resandet minskat med 1,9% mellan 2018 och 2019. Det är främst i kategorin barn som resandet minskat vilket beror på en minskning av reor med skolkort. Eftersom resandet i Sollefteå landsbygd till stor del består av skolresor har förändringar som berör skolor och antalet elever en stor påverkan på resandet i området.

Figur 14: Antal resor 2017 - 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Sollefteå landsbygd (O45).



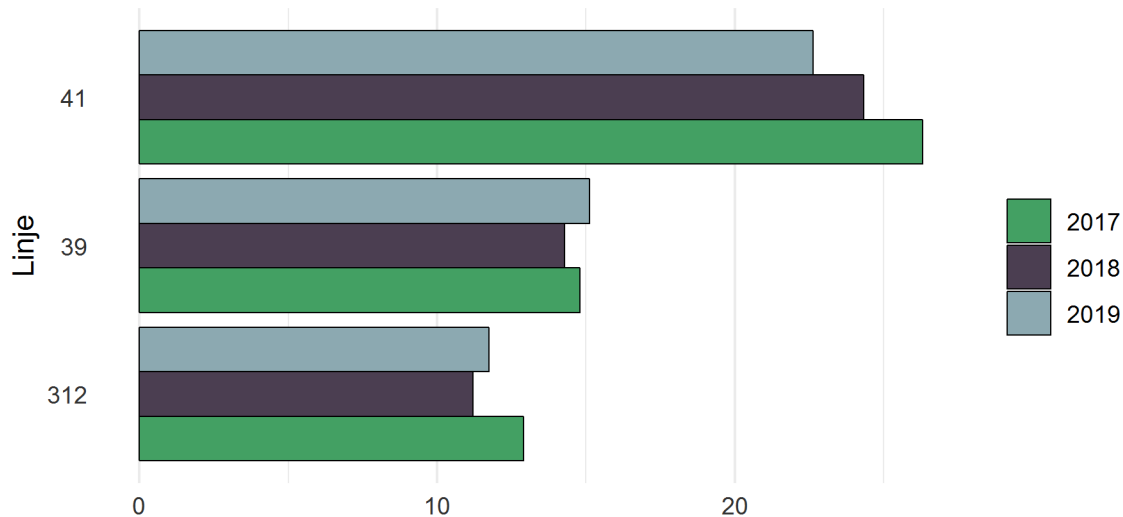
På linje 331(Sundsvall – Sollefteå) ingår bara tur 3, 4, 8 och 9 i området¹⁴. Det är främst på linje 41 (Junsele–Näsåker–Sollefteå) som resandet minskat. På linje 39 (Sollefteå–Ramsele–Höting) har resandet ökat.

Figur 15: Antal resor per linje 2017 - 2019. Sollefteå landsbygd (O45).



Högst antal resor per tur har linje 41 med över 20 resor per tur.

Figur 16: Antal resor i genomsnitt per tur, per linje 2017 - 2019. Sollefteå landsbygd (O45).



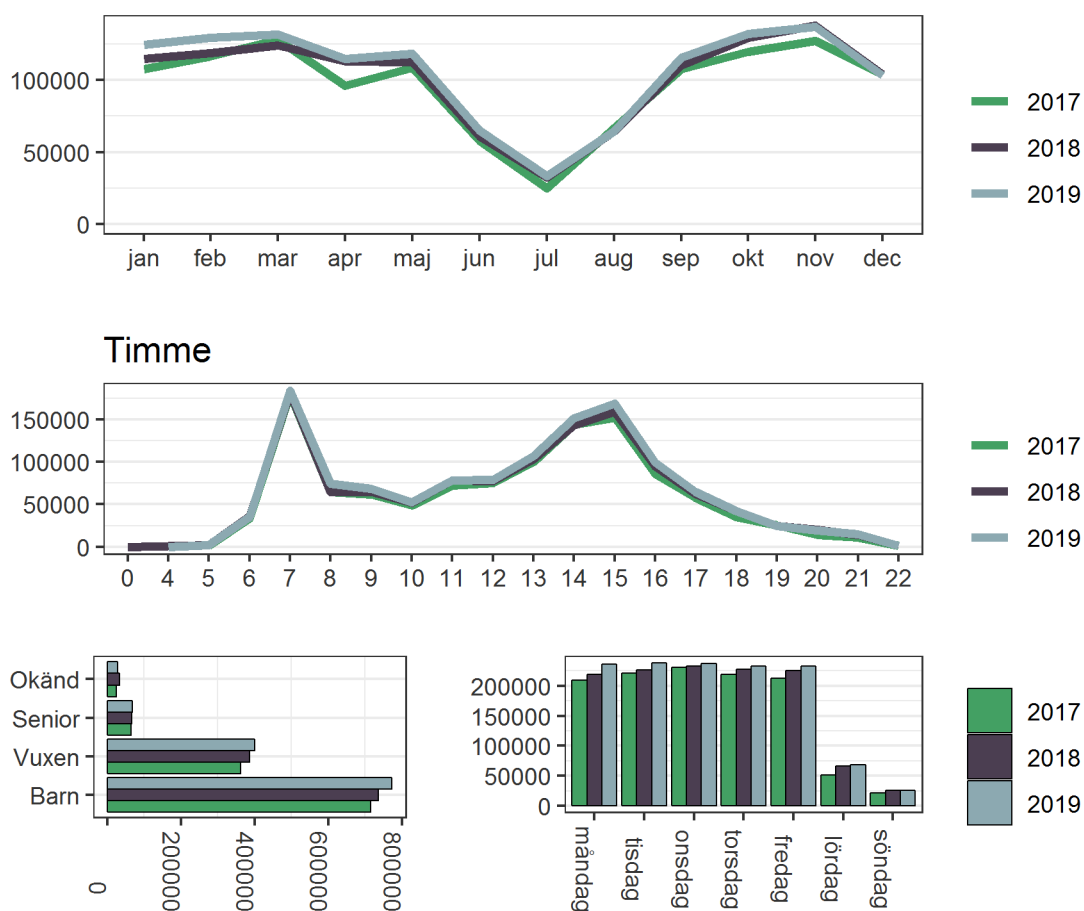
¹⁴ Linje 331 är uppdelat på två områden. Turerna 3, 4, 8 och 9 tillhör O345. Alla andra turavgångar tillhör S4. Trafikåret 2018 ingick enbart turerna 3 och 4 i avtalsområde O345. Turmedelvärdet på linje 331 är inte med på grund av ofullständig statistik.

2.3.4 Avtalsområde O06: Örnsköldsviks tätort

I Örnsköldsvik har det avgiftsfria ungdomskortet funnits sedan augusti 2016 och gäller för barn från 7–19 år. Under december 2017 infördes ett nytt linjenät och under december 2018 tillkom servicelinjen 411 (Höjdvägen–Skärpe) och en förtätning av turerna på linje 401 (Kroksta–Centrum–Skidsta/Vårby).

I Örnsköldsviks tätort har resandet ökat med 3,9% mellan 2018 och 2019. En trolig delorsak är förändringarna i linjenätet. Till exempel har resorna från sjukhuset ökat markant sedan turutbudet utökades¹⁵.

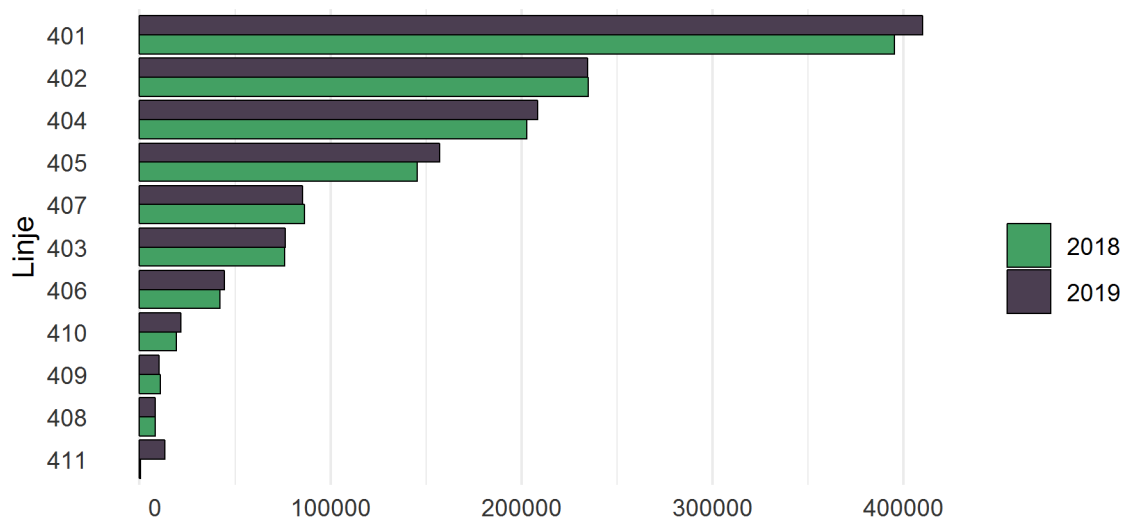
Figur 17: Antal resor 2017 - 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Örnsköldsvik tätort (O06).



¹⁵ Uppföljning av Örnsköldsviks tätortstrafik. Kramfors: Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län.(2020)

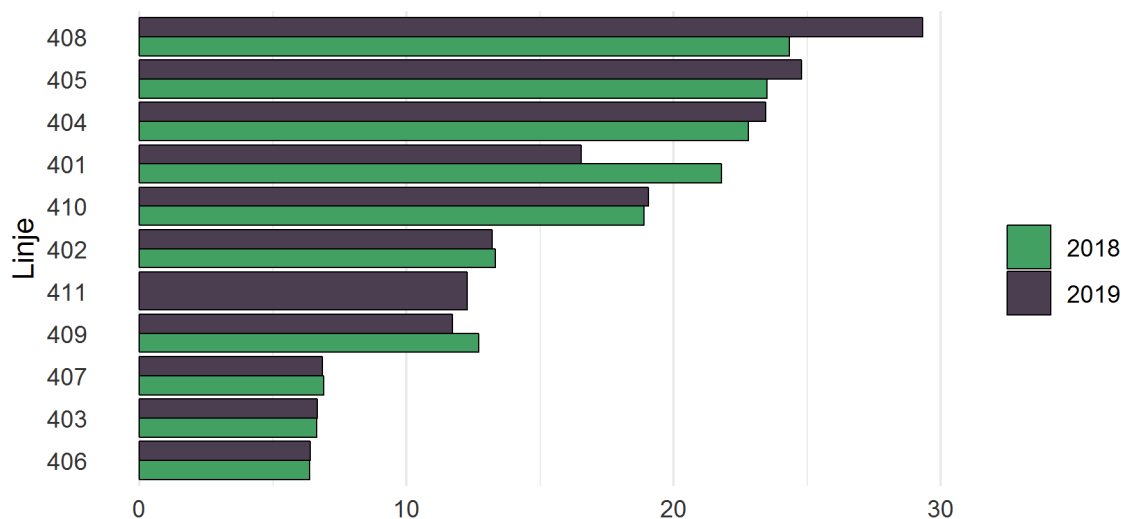
Det är främst på linje 401 och 405 (Centrum–Sjukhuset–Vintergatan) som resandet ökat. Att resandet ökat på linje 401 kan troligen kopplas till ett ökat turutbud, där påverkan varit stor i Domsjö och kring sjukhuset¹⁶. Servicelinjen 411 tillkom i december 2018. På linjerna 402, 407, 403, 406, 410, 409 och 408 har resandet bara förändrats marginellt mellan 2018 och 2019.

Figur 18: Antal resor per linje 2018 - 2019. Örnsköldsvik tätort (O06).



Det nya linjenätet verkar vara relativt effektivt då de flesta linjerna har över 10 resor i medelvärde. Att medelvärdet minskat på linje 401 beror på att turutbudet ökat.

Figur 19: Antal resor 2018 - 2019 i genomsnitt per tur och linje. Örnsköldsvik tätort (O06).



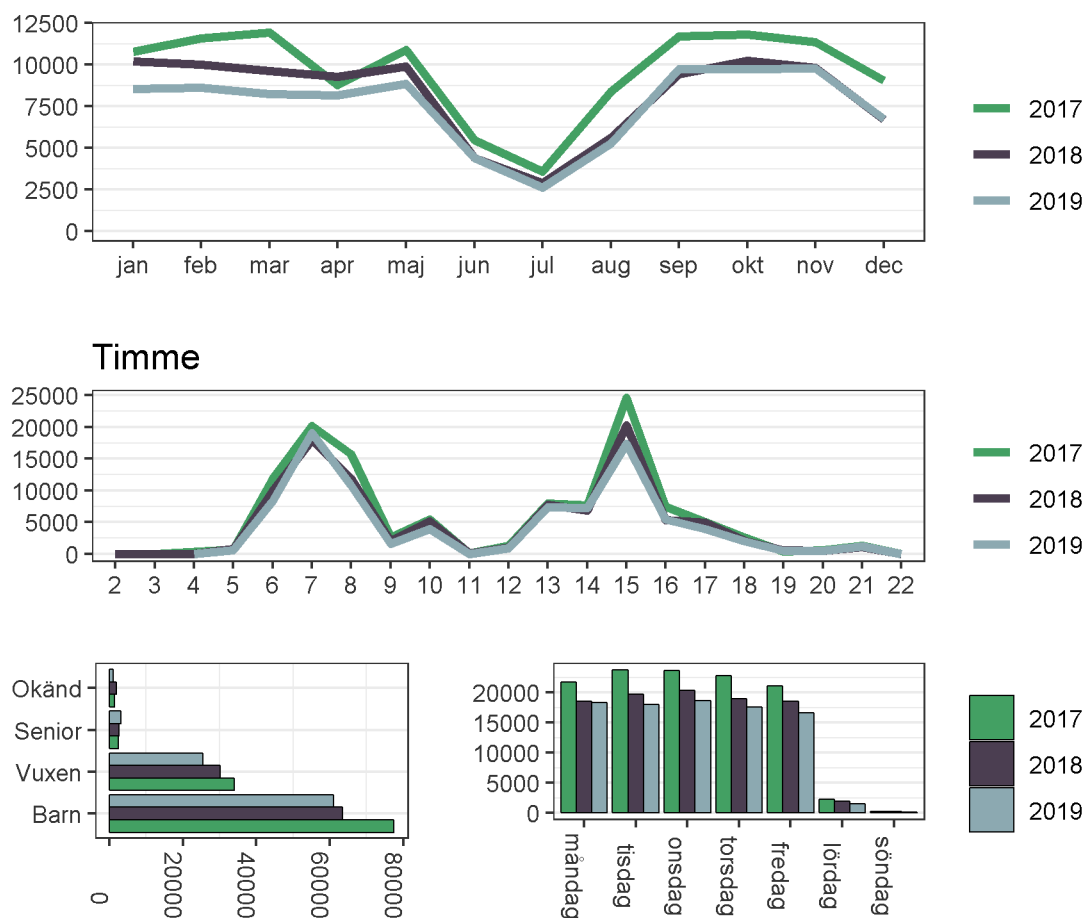
¹⁶ Uppföljning av Örnsköldsviks tätortstrafik. Kramfors: Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (2020).

2.3.5 Avtalsområde O07: Örnsköldsvik - Husum

O07 är ett av Örnsköldsviks landsbygdsområden och ligger nordöst om Örnsköldsviks tätort. Precis som i Örnsköldsviks tätort kan barn från 7–19 år resa avgiftsfritt med ungdomskortet. Från Husum finns möjligheten till tågpendling med Botniabanan. Tåget går söderöver mot Sundsvall och norrut mot Umeå. Mellan 2018 och 2019 har resandet med buss minskat med 7,5%.

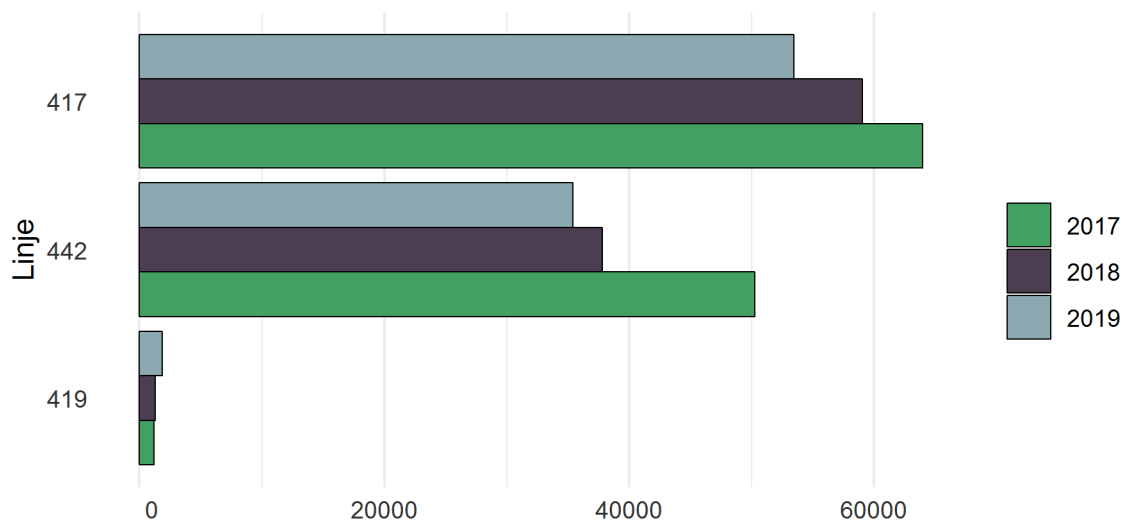
I avtalsområdet fortsätter resandet att minska, men i långsammare takt än under tidigare år. Den största minskningen sker i början av året, under eftermiddagens högtrafik, under vardagar och både hos barn och vuxna. Under slutet av 2019 ligger resandet på samma nivå som under 2018.

Figur 20: Antal resor 2017 - 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Örnsköldsvik Husum (O07).



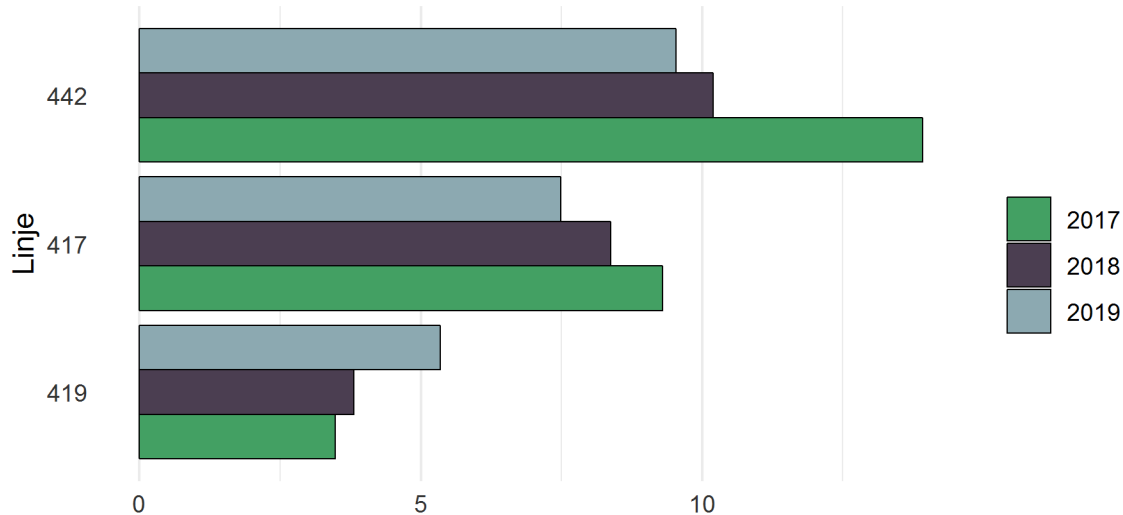
Resandet minskar både på linje 417 (Örnsköldsvik – Husum, Björna) och 442 (Örnsköldsvik–Långviksmon, Trehörningsjö) samtidigt som det också är de två linjerna som har högst resande.

Figur 21: Antal resor per linje 2017 - 2019. Örnsköldsvik Husum (O07).



I genomsnitt minskar resorna på alla linjerna förutom linje 419 (Örnsköldsvik–Gideå) där medelvärdet ökat.

Figur 22: Antal resor 2017 - 2019 i genomsnitt per tur och linje. Örnsköldsvik Husum (O07).

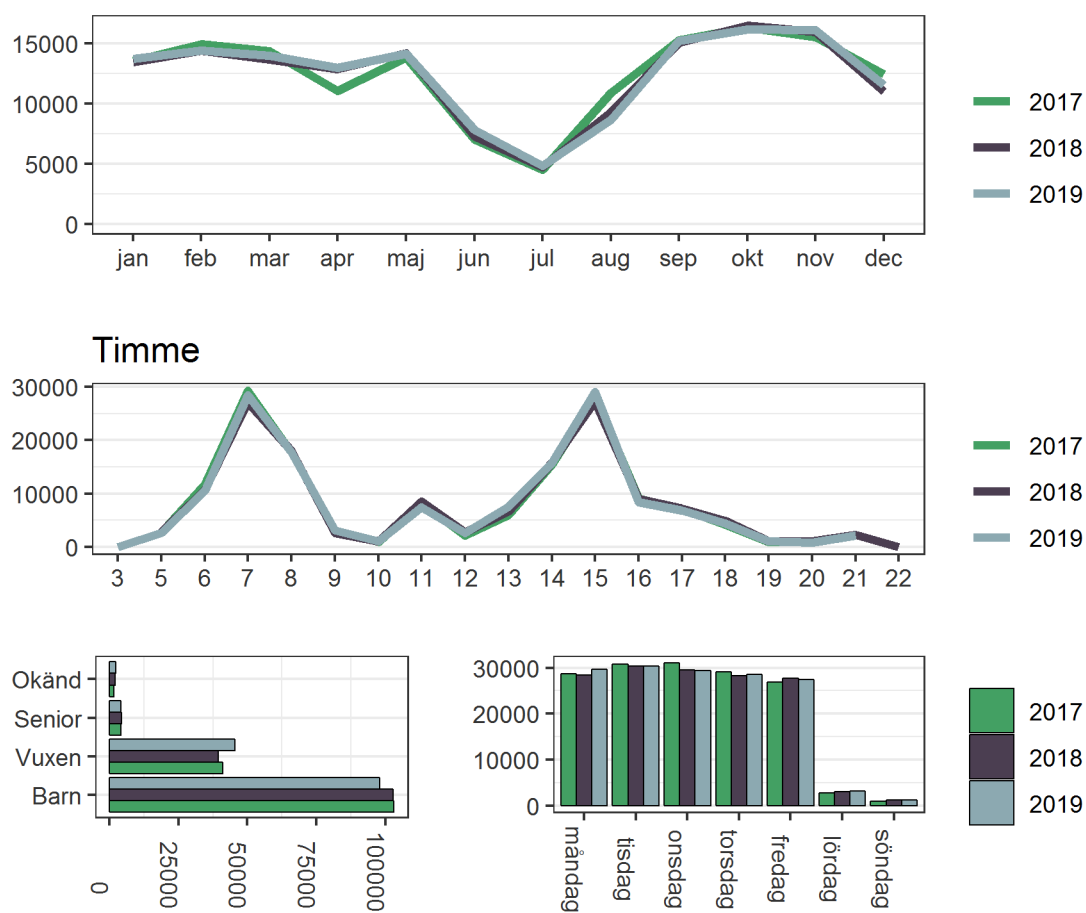


2.3.6 Avtalsområde O08: Örnsköldsvik - Bredbyn

Område O08 är ett av Örnsköldsviks kommuns landsbygdsområden och ligger nordväst om Örnsköldsviks tätort. I området kan barn från 7–19 år resa avgiftsfritt med ungdomskortet. Resandet har ökat med 0,7% mellan 2018 och 2019.

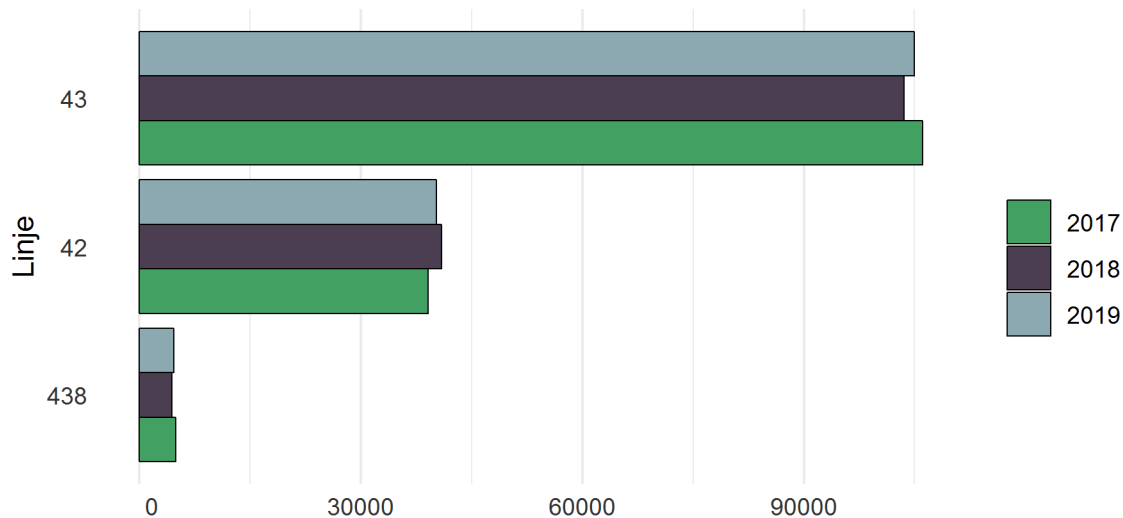
Resandet i Örnsköldsvik/Bredbyn är stabilt. Under de senaste tre åren har det inte skett några större förändringar. Den förändring som ändå kan ses är en marginell ökning av resande med produkten Periodkort relation.

Figur 23: Antal resor 2017 - 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Örnsköldsvik/Bredbyn O08

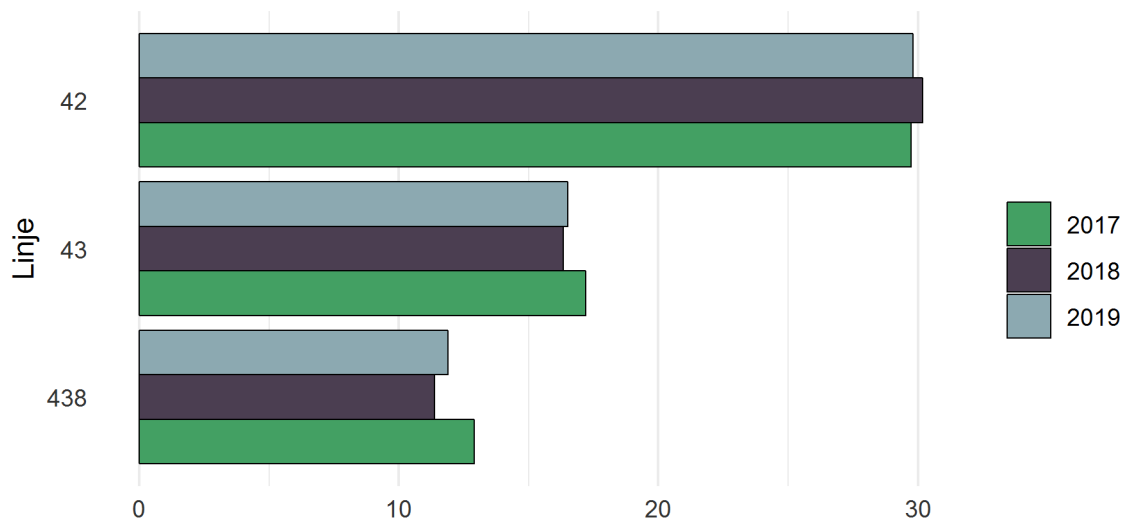


I O08 har linje 43 (Örnsköldsvik–Mellansel, Bredbyn) flest resenärer med ungefär 100 000 resor per år. Resandet ligger på en stabil nivå med endast små variationer mellan åren.

Figur 24: Antal resor per linje 2017 - 2019. Örnsköldsvik/Bredbyn O08.



Figur 25: Antal resor 2017 - 2019 i genomsnitt per tur och linje. Örnsköldsvik/Bredbyn O08.

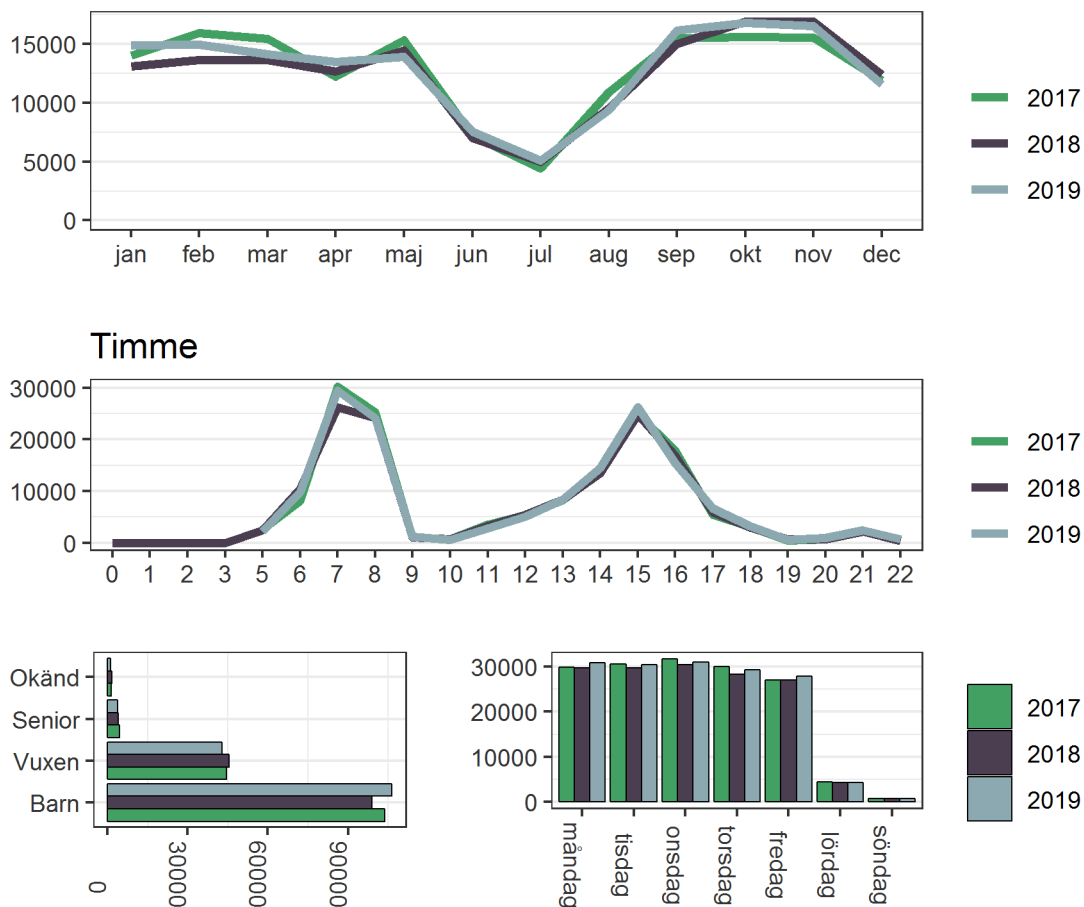


2.3.7 Avtalsområde O09: Örnsköldsvik Köpmanholmen

Område O09 är ett av Örnsköldsviks landsbygdsområden och ligger söder om Örnsköldsviks tätort. I området kan barn från 7–19 år resa avgiftsfritt med ungdomskortet. Mellan 2018 och 2019 har resandet ökat med 2,8%.

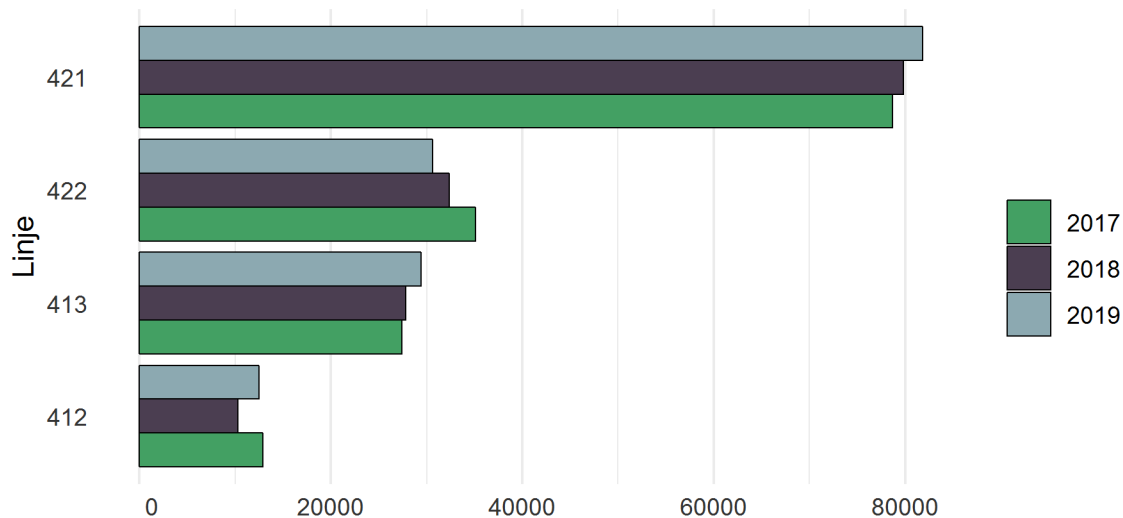
Under 2019 har resandet återhämtat sig från minskningen i början av 2018 och är nu tillbaka på 2017 års nivå.

Figur 26: Antal resor 2017 – 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Örnsköldsvik/Köpmanholmen (O09).



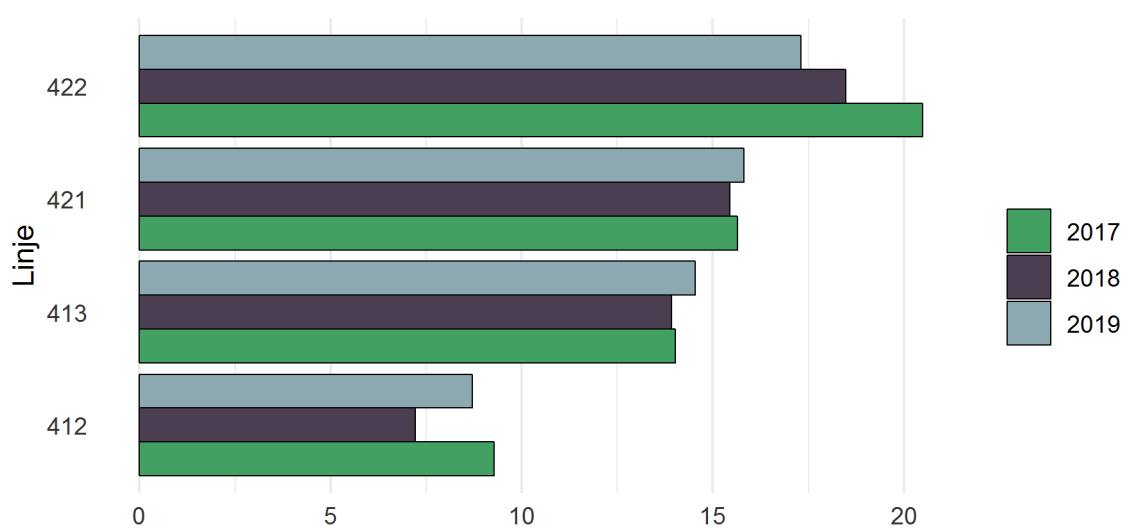
I Örnsköldsvik/Köpmanholmen ökar resorna på alla linjerna förutom linje 422 (Örnsköldsvik-Köpmanholmen, Näske) där resorna minskat.

Figur 27: Antal resor 2017 - 2019 per linje. Örnsköldsvik/Köpmanholmen (O09).



Det är samma mönster i resandet räknat i medelvärde per tur som i antal, det har ökat på linjerna 412 (Örnsköldsvik-Sidensjö mm), 413 (Örnsköldsvik-Sidensjö mm) och 421(Örnsköldsvik-Köpmanholmen, Näske) medan det minskar på linje 422 (Örnsköldsvik-Köpmanholmen, Näske).

Figur 28: Antal resor 2017 - 2019 i genomsnitt per tur och linje. Örnsköldsvik/Köpmanholmen (O09).

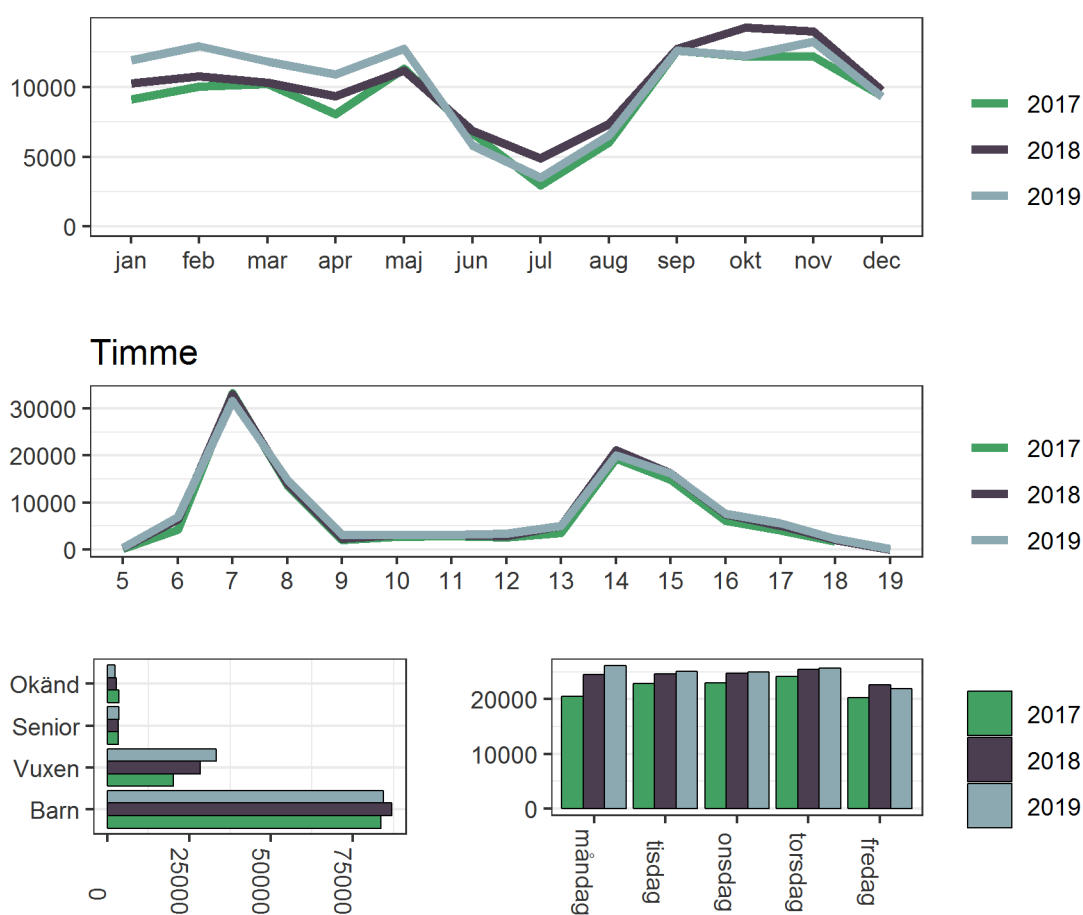


2.3.8 Avtalsområde O22: Härnösand landsbygd

Område O22 inkluderar Härnösands landsbygdstrafik och är en del av avtalsområde O10/O22 som består av Härnösands landsbygds- och tätortstrafik. Under hösten 2018 infördes två nya resekort: ett månadskort för vuxna för 50 kr och ett avgiftsfritt månadskort för barn. I Härnösands landsbygd har det skett en resandeökning på 1,8% mellan 2018 och 2019.

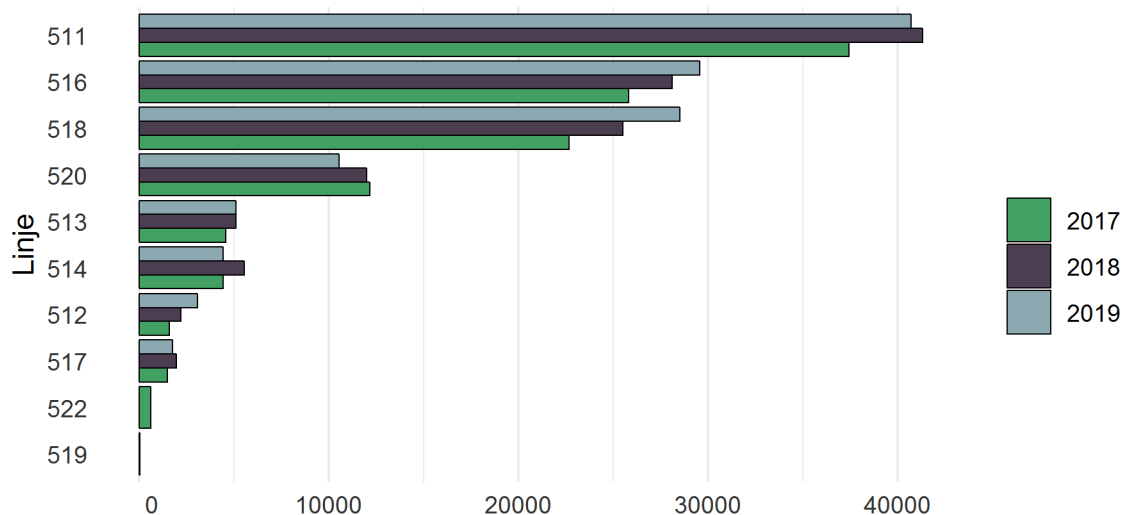
Att de nya resandekorten ökat resandet åtminstone tillfälligt blir tydligt i Figur 29. Under hösten 2018 ökar resandet och ökningen blir ännu tydligare i början av 2019. Under hösten 2019 mattas däremot ökningen av och resandet hamnar på en stabilare nivå. Det är främst hos vuxna resandet ökar, medan det är mer stabilt med en marginell minskning hos barn.

Figur 29: Antal resor 2017 - 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Härnösands landsbygd (O22)



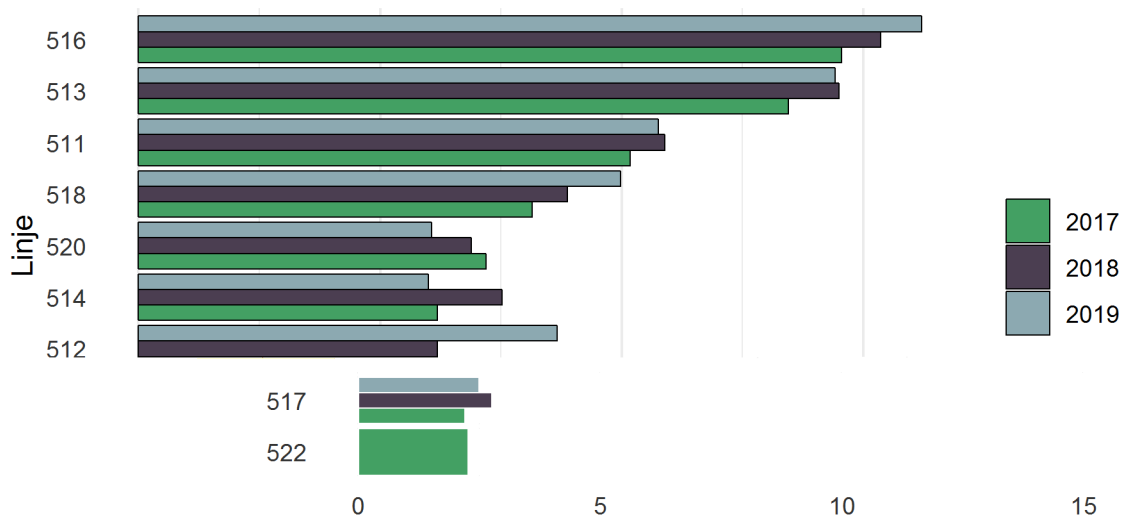
Det är främst på linjerna 516 (Härnösand–Ramsås) och 518 (Härnösand-Strinningen) resorna ökat, men också linje 512 (Härnösand-Öje) har haft en ökning. På övriga linjer är resandet antingen stabilt eller minskande.

Figur 30: Antal resor 2017 - 2019 per linje. Härnösands landsbygd (O22)



Högst medelvärde när det gäller resande per tur och linje har linje 513 (Östanvik–Härnösand) och linje 516 (Härnösand–Ramsås).

Figur 31: Antal resor 2017 - 2019 i genomsnitt per tur och linje. Härnösands landsbygd (O22)

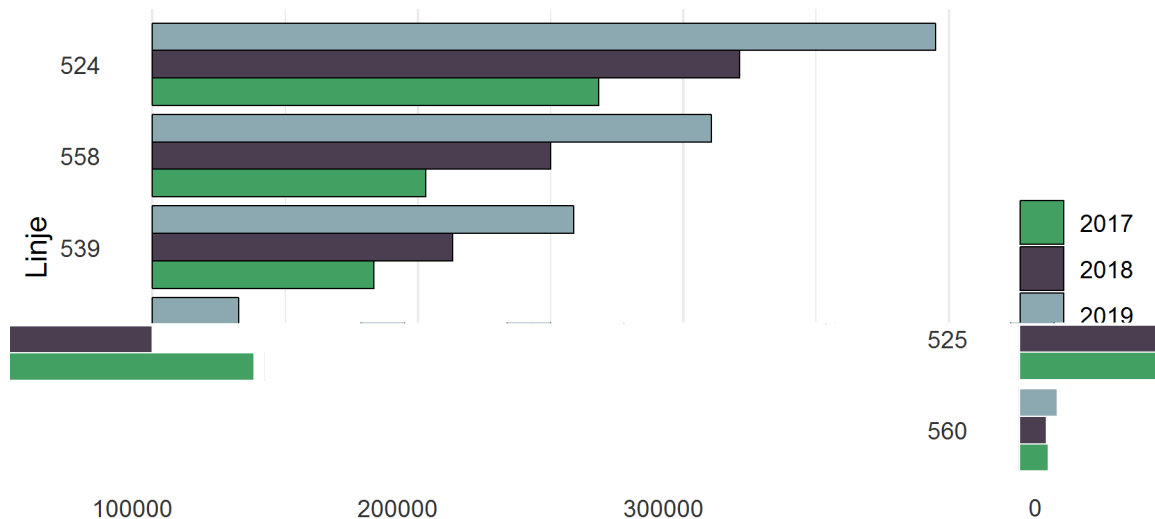


2.3.9 Avtalsområde O10: Härnösands tätort

O10 består av Härnösands tätort och är en del av avtalsområde O10/O22 som omfattar trafiken i Härnösands kommun. Under hösten 2018 infördes två nya resekort: ett månadskort till vuxna för 50kr

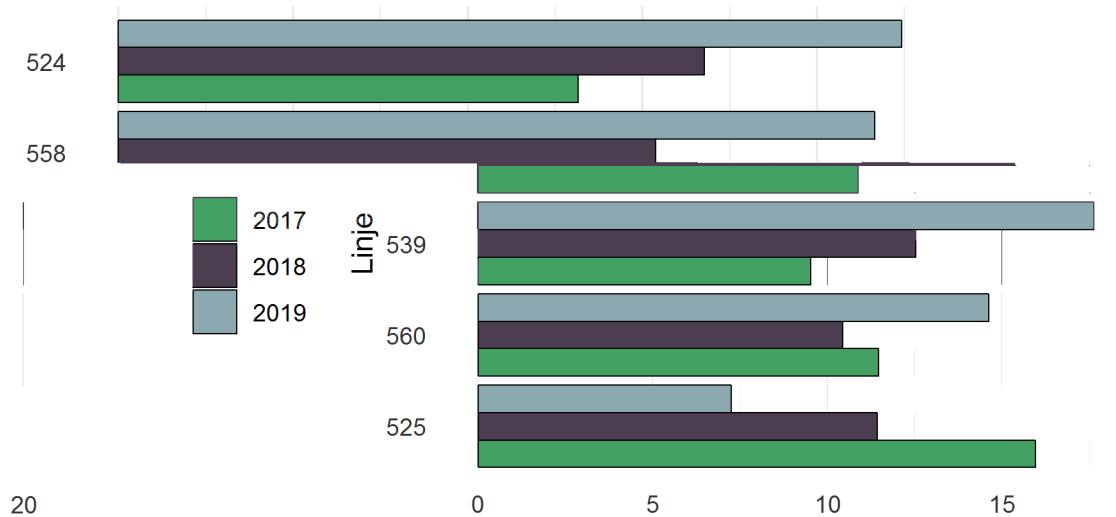
Den resandeökning som skett i Härnösands tätort är på de tre största linjerna, 524(24) (Vangsta-centrum–Bondsjöhöjden), 558(58) (Eriksdal–Centrum–Ankaret/Hälletorp) och 539(39) (Stenhammar–Centrum–Gådeåberget). Att linje 525 (Centrumlinjen) haft en kraftig minskning beror på att linjen drogs in sommaren 2019.

Figur 33: Antal resor 2017 - 2019 per linje. Härnösands tätort (O22)



Det genomsnittliga antalet resor per tur ökar på samtliga linjer.

Figur 34: Antal resor 2017 - 2019 i genomsnitt per tur och linje. Härnösands tätort (O10)



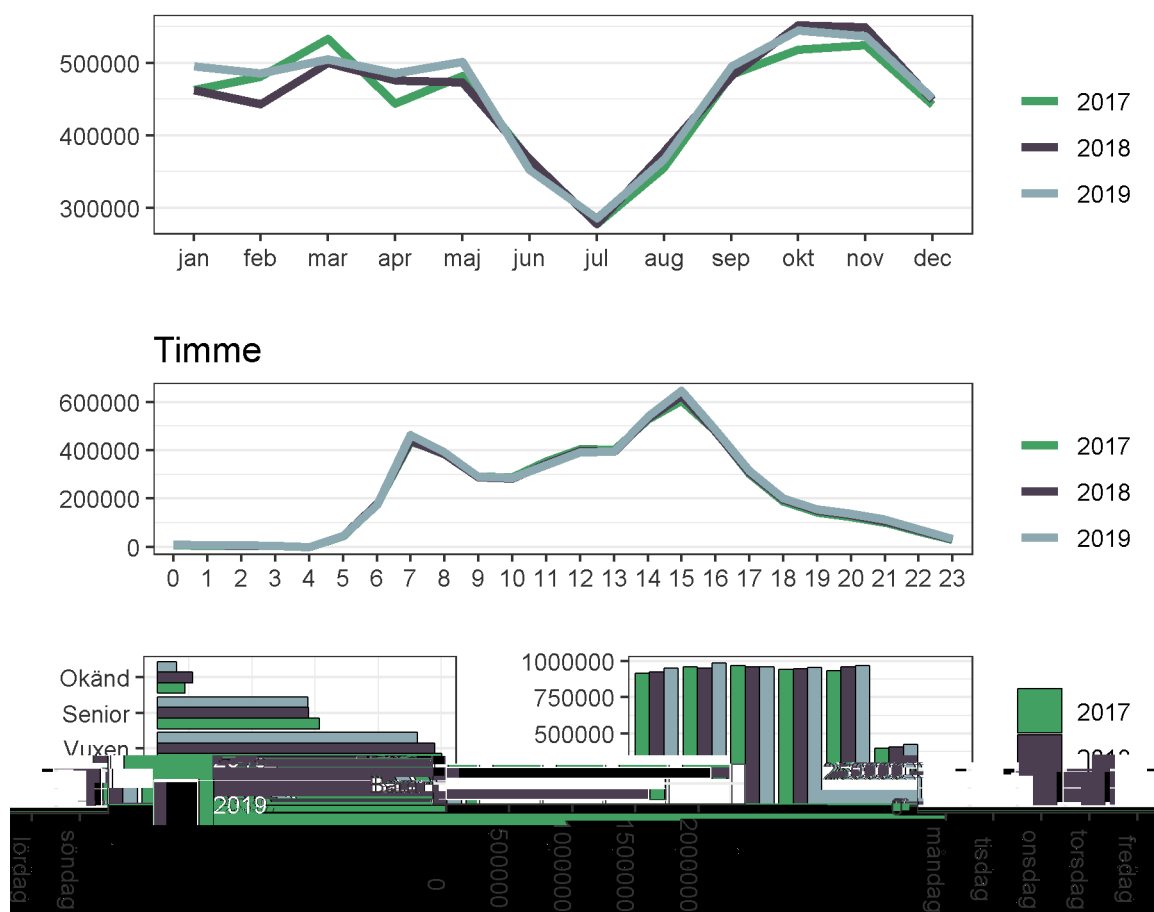
2.3.10 Avtalsområde O14/O15: Sundsvalls tätort

Sundsvalls tätort är Västernorrlands största trafikområde räknat i antalet resor. Det har hänt mycket i Sundsvall under de senaste åren som påverkat resandet. I centrala Sundsvall sker stora ombyggnationer av bland annat broar och vägar, men också resecentra byggs om. Många byggnationer skapar trafikstörningar som gör att kollektivtrafiken behövt ledas om. Under vintern 2017/2018 påverkade svåra väderförhållanden kollektivtrafiken med många försenade och inställda turer som följde. Under vintern 2018/2019 har aktiva åtgärder kring vägunderhåll tillsammans med Sundsvalls kommun lett till färre inställda turer.

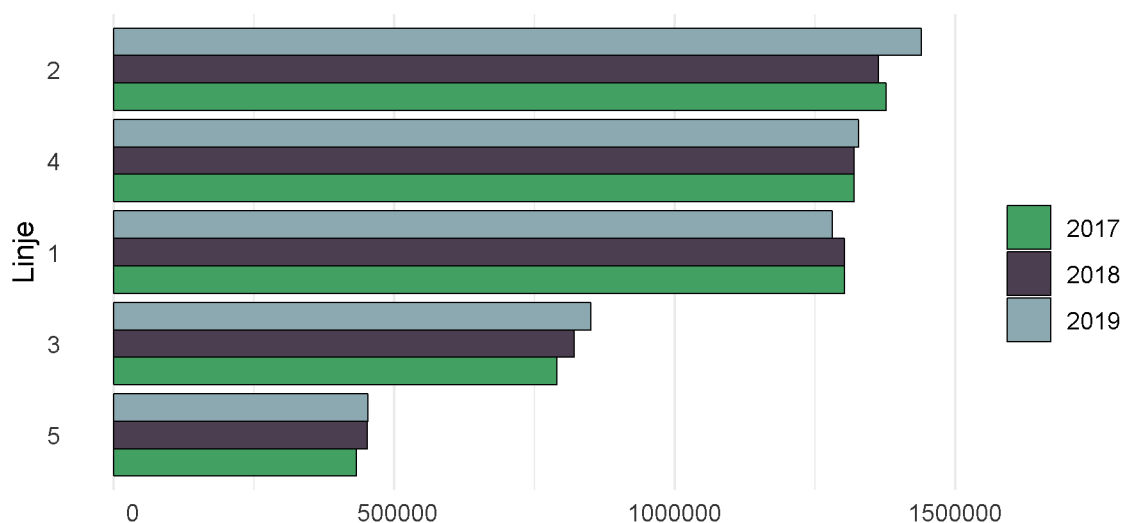
I Sundsvall finns två subventionerade produkter: seniorekortet för 100 kr som funnits sedan tidigare och barnkortet för 100 kr som infördes sommaren 2018.

Mellan 2018 och 2019 har resandet ökat med 1,9%. Det subventionerade barnkortet har en tydlig påverkan på resandet som ökat bland barn. (Figur 35). Resandet i kategorin vuxna minskar däremot vilket är oroande. Det har under lång tid varit problem i Sundsvall med bland annat trängsel i bussarna och förseningar. Det kan vara så att den problematiken förvärrats genom införandet av de subventionerade produkterna som inneburit ökat resande.

Figur 35: Antal resor indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Sundsvalls tätort (O14/O15).

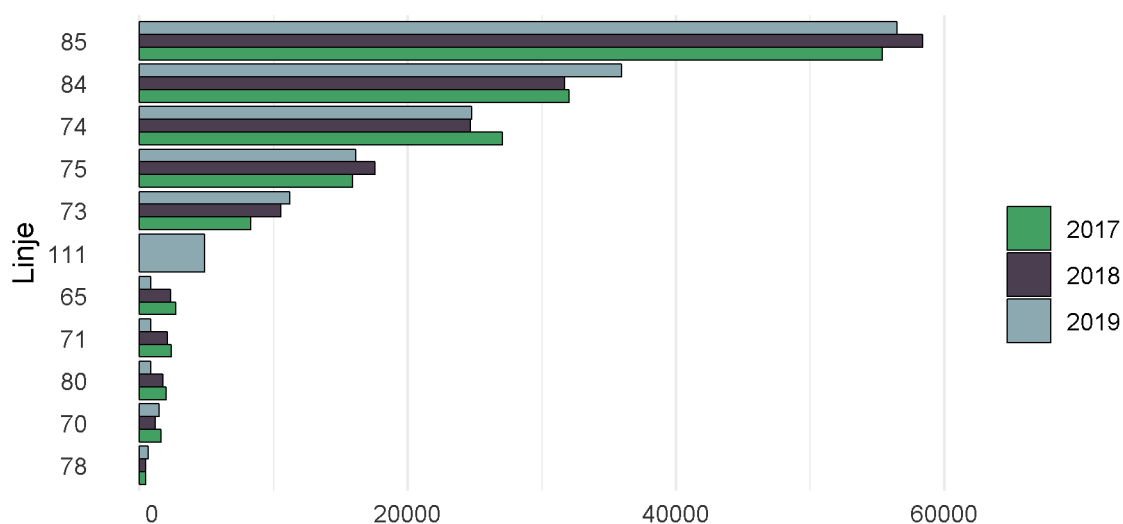


På linjerna 1, 2 och 4 genomförs var för sig över 5 miljoner resor per år. Mellan 2018 och 2019 ökar resandet på alla linjerna förutom linje 1 där resandet minskar.

Figur 36: Antal resor 2017 - 2019 per linje, linje 1 - 5. Sundsvalls tätort (O14/O15).

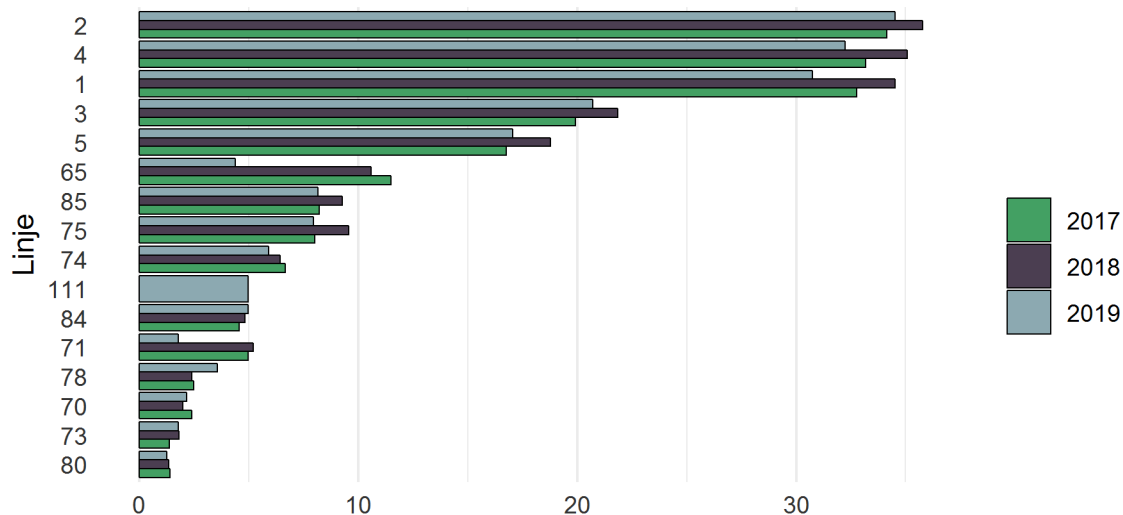
Högst resande återfinns på linje 85, med ungefär 60 000 resenärer. Resandet ökar på linje 84 och 73, medan de andra linjerna har minskat eller ligger på oförändrad nivå.

Lägst resande har linjerna 65, 70, 71, 78 och 80, där linje 80 togs bort sommaren 2019. Linjerna 70, 71 och 78 har ett lågt resande eftersom det bara är någon enstaka tur som är tidtabellslagd medan resten består av anropstyrd trafik. Linje 111 var en tillfällig linje några veckor under sommaren i samband med ombyggnationer.

Figur 37: Antal resor 2017 - 2019 per linje exklusive, linje 1 - 5. Sundsvalls tätort (O14/O15).

Högst antal resenärer per tur har linjerna 2, 4 och 1 med över 30 resenärer. Tåtortortslinjerna 1 till 5 uppfyller väl trafikförsörjningsprogrammets mål om resurseffektivt resande. Fem av linjerna - linje 70, 73, 78, 80 och 84 - har mindre än 5 resenärer per tur.¹⁷

Figur 38: Antal resor 2017 - 2019 i genomsnitt per tur och linje. Sundsvalls tätort (O14/O15).



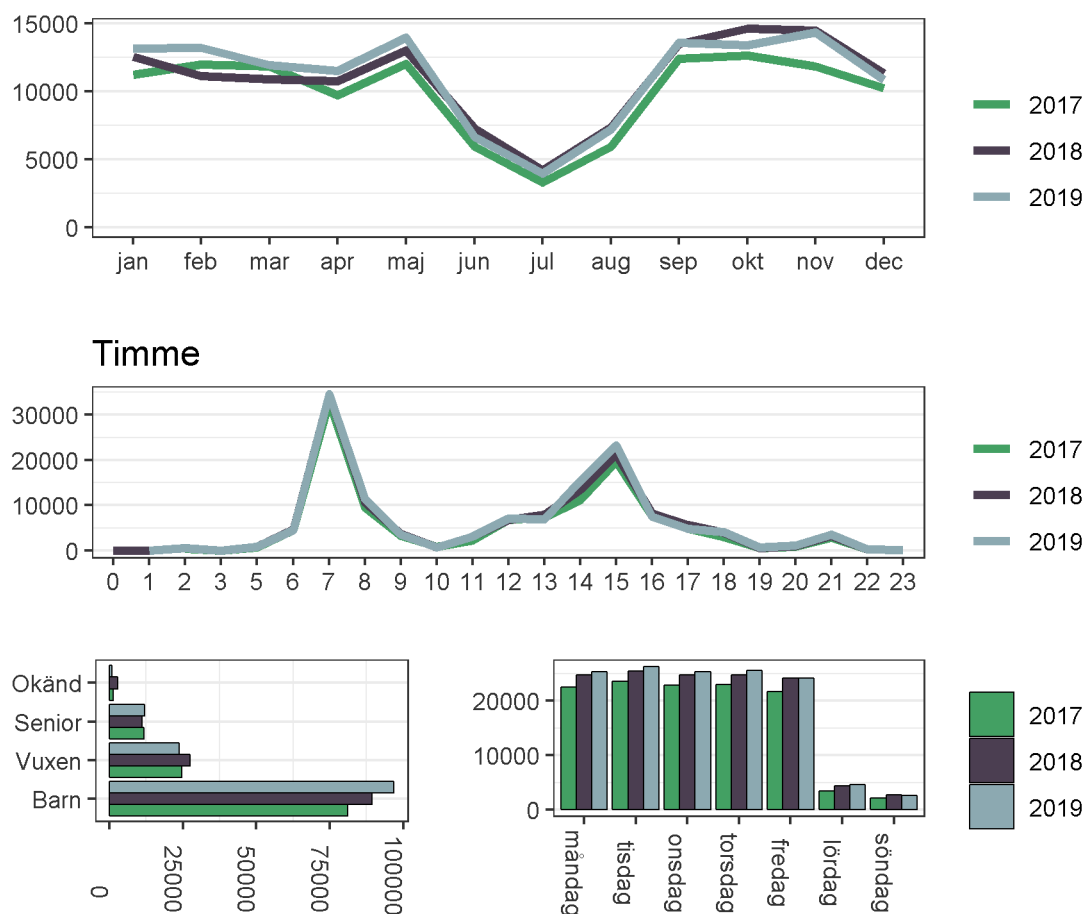
¹⁷ Enligt trafikförsörjningsprogrammets definition av lågt resande som lägre än 5 resenärer i genomsnitt per tur.

2.3.11 Avtalsområde O16: Sundsvall/Nordvästra

Sundsvall/Nordvästra är ett av Sundsvalls kommuns landsbygdsområden och ligger nordväst om Sundsvall och omfattar bland annat Holm och Liden. I området finns två subventionerade produkter: seniorkortet för 100 kr som funnits sedan tidigare och barnkortet för 100 kr som infördes sommaren 2018. Mellan 2018 och 2019 har resandet ökat med 2,1%.

Att resandet ökat i området beror sannolikt på införandet av det nya subventionerade produkterna. I Figur 39 syns det att resandet ökade under hösten 2018 då månadskortet infördes. Ökningen har sedan fortsatt under början av 2019 för att senare stabiliseras på samma 2018 års nivå. Det går också se att barns resande ökar medan vuxnas resande minskar. Att resandet för vuxna minskar är någonting som syns tidigare i samband med kraftigt subventionerade produkter för enskilda åldersgrupper, t ex syntes det i Örnsköldsvik¹⁸ i samband med införandet av det avgiftsfria ungdomskortet.

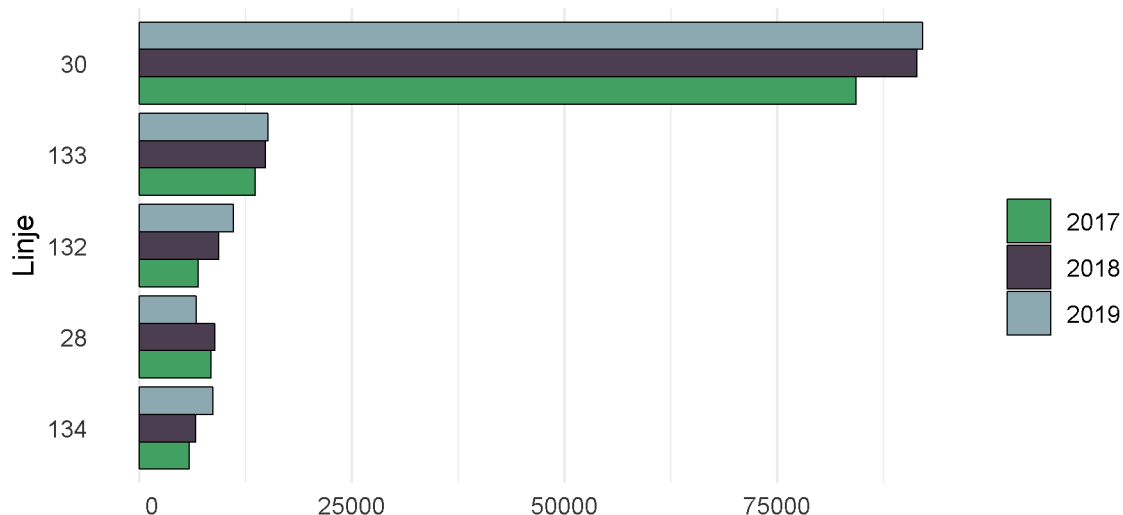
Figur 39: Antal resor 2017 – 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Sundsvall/Nordvästra (O16).



¹⁸Trafikbokslut 2017. Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (2018)

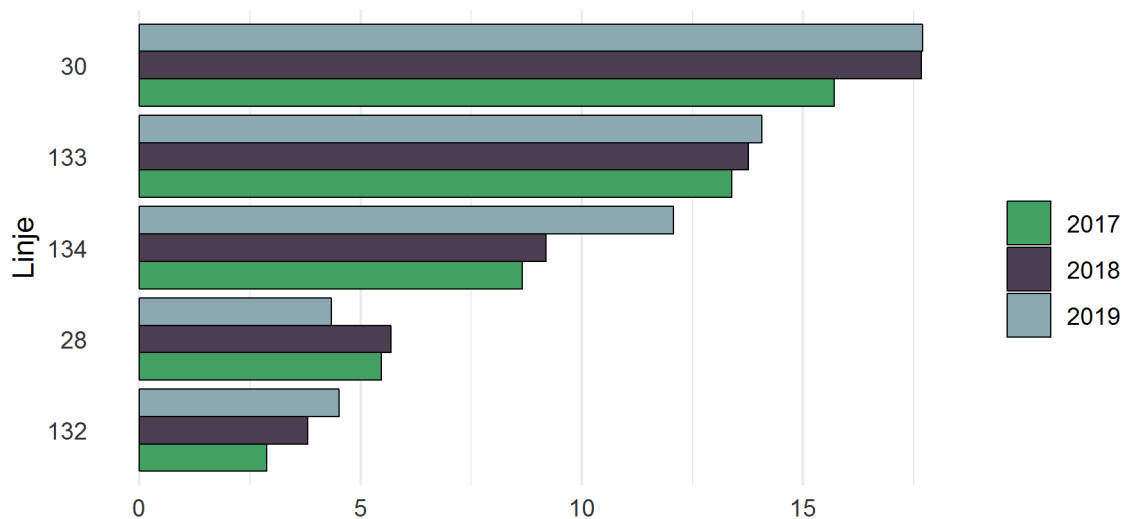
Den resandeökningen som skett under 2019 gäller alla linjer förutom linje 28. Störst är linje 30 (Sundsvall–Hammarstrand) med ungefär 95 000 resor.

Figur 40: Antal resor 2017 - 2019 per linje. Sundsvall/Nordvästra (O16).



Mellan 2018 och 2019 har medelvärdet per tur ökat för alla linjerna förutom linje 28 (Sundsvall–Holm). Av de fem linjerna har linje 28 och 132 (Sundsvall–Svartede) ett lågt resande.¹⁹

Figur 41: Antal resor 2017 - 2019 i genomsnitt per tur och linje. Sundsvall/Nordvästra (O16).



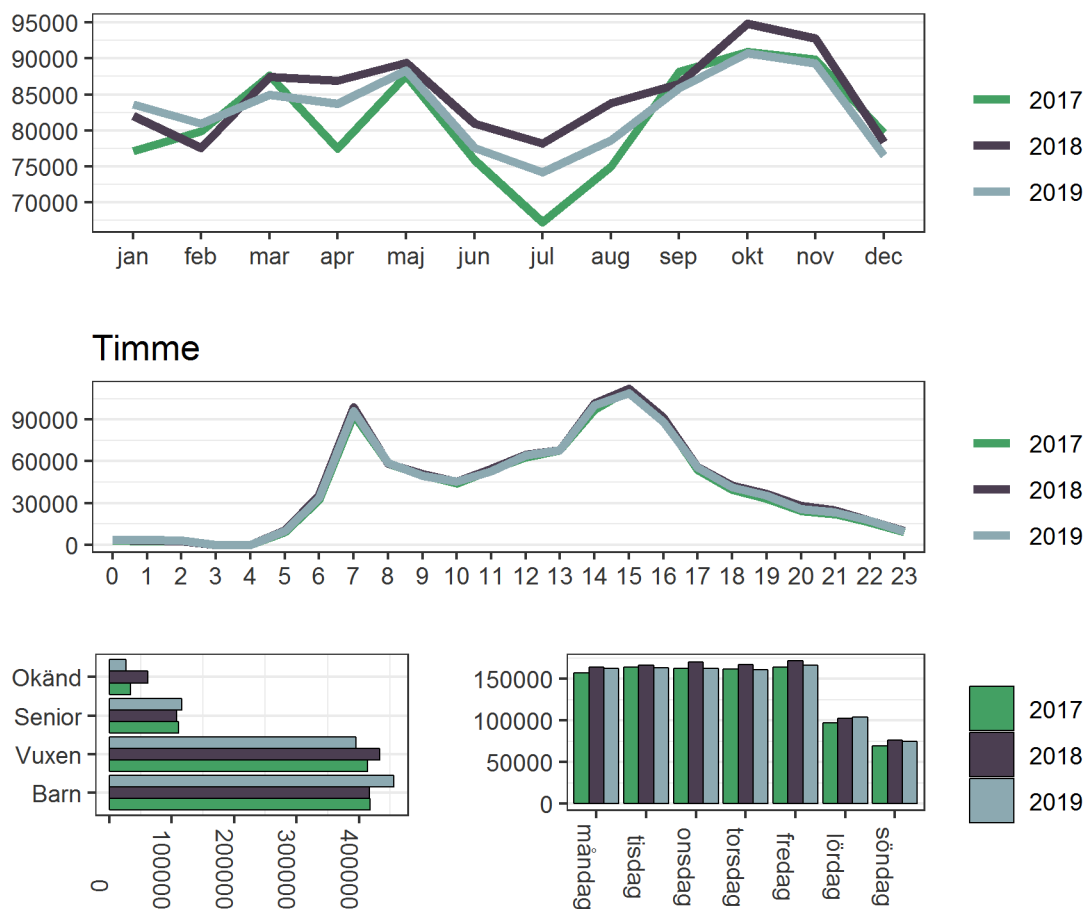
¹⁹ Enligt trafikförsörjningsprogrammets definition av lågt resande som lägre än 5 resenärer i genomsnitt per tur.

2.3.12 Avtalsområde O17/O21: Linje 120

Linje 120 trafikerar Njurunda och Sörberge norra i Timrå kommun via Sundsvall och är en del av avtalsområde O17/O21. Linje 120 presenteras separat eftersom den är en av regionens största linjer och går genom två kommuner. Linje 120 berörs av både de två nya subventionerade produkterna och det subventionerade seniorkortet som funnits sedan tidigare. Under sommaren 2018 fanns även det länsövergripande sommarlovskortet som finansierades med statliga medel. I Timrå fanns också ett avgiftsfritt kort (som avskaffades hösten 2019) för barn som påverkade resandet. Mellan 2018 och 2019 har resandet minskat med 3,5%.

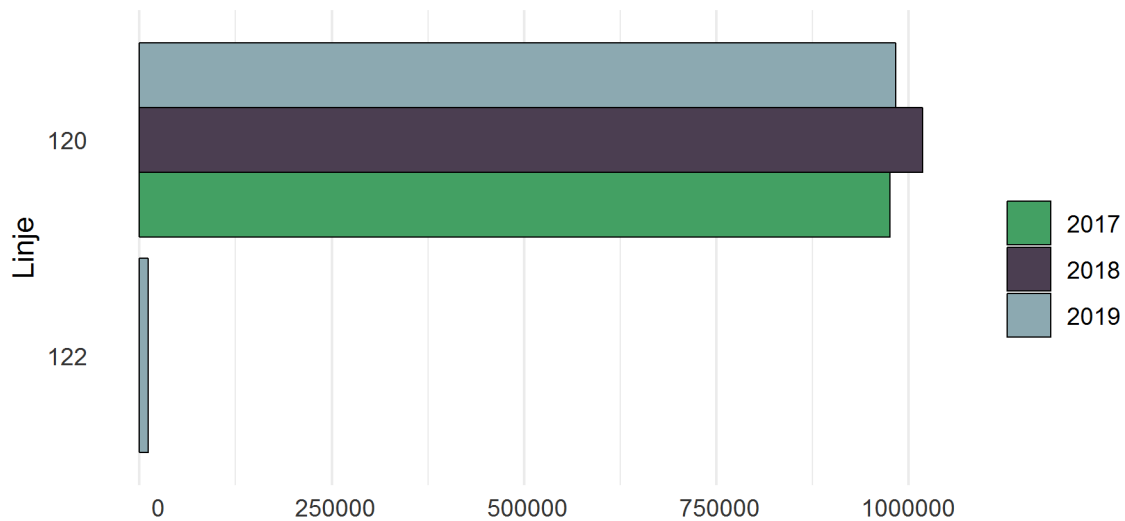
Mycket pekar på att det främst är arbetspendlarna som försvunnit, vilket också bekräftas av att det är hos vuxna resorna minskat. Det finns många utmaningar med linje 120. Under många år har linjen haft problem med överfulla bussar och förseningar speciellt i högtrafik. Att bussarna blir överfulla är extra problematiskt med linje 120 eftersom den går längs väg E4 vilket ställer andra krav på säkerhet än med stadstrafiklinjer där hastigheten är lägre. Är bussen för full kan det medföra att bussen åker förbi resenärer, eller att det blir förseningar. Att resandet minskar trots nya subventionerade produkter indikerar att resenärerna inte litar på bussen och att belastningen på linjen ökat på grund av införandet av det subventionerade barnkortet. För att motverka problematiken har nu tidtabellerna redigerats och förstärkningar körs i större utsträckning, många utmaningar kvarstår däremot för att kunna vinna tillbaka de tappade resenärerna.

Figur 42: Antal resor 2017 - 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Linje 120 och 122 (O17/O21).



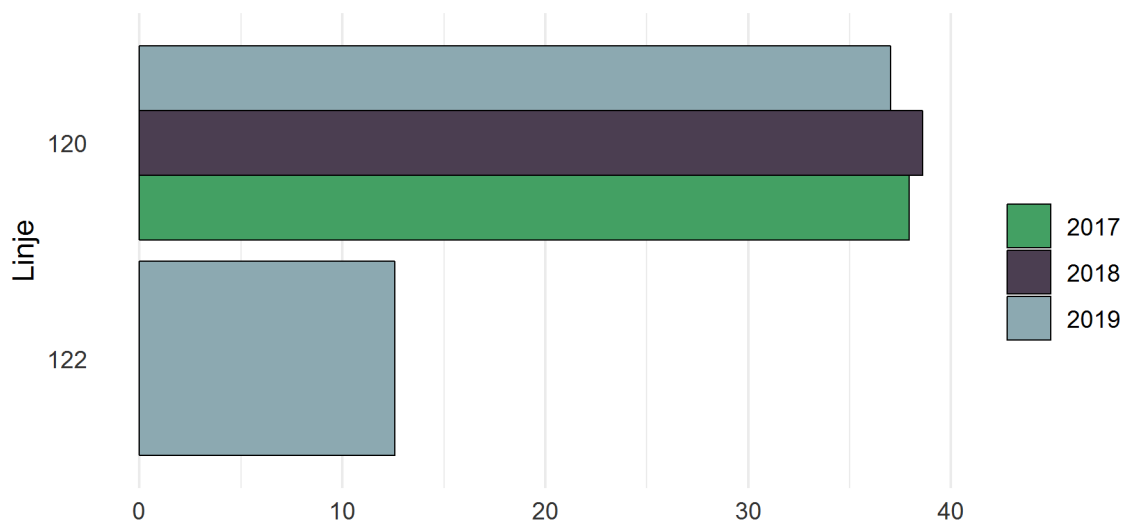
Figur 43 visar resandet på linjenivå. Även om linje 122 tagit en del av resenärerna av linje 120 har resandet enligt statistiken minskat.

Figur 43: Antal resor per linje 2017 - 2019 på linje 120 och 122 (O17/O21).



Uppdelat per linje visar Figur 44 det genomsnittliga antalet resor per tur. Linje 120 har ett högt medelvärde på över 35 resor per tur. Även sett till genomsnittet har resorna minskat mellan 2018 och 2019. Linje 122 var en förstärkningslinje till linje 120 under sex veckor sommaren 2019 och körde sträckan Bredsand-Sjukhuset.

Figur 44: Antal resor 2017 - 2019 i genomsnitt per tur och linje. Linje 120 och 122. (O17/O21)

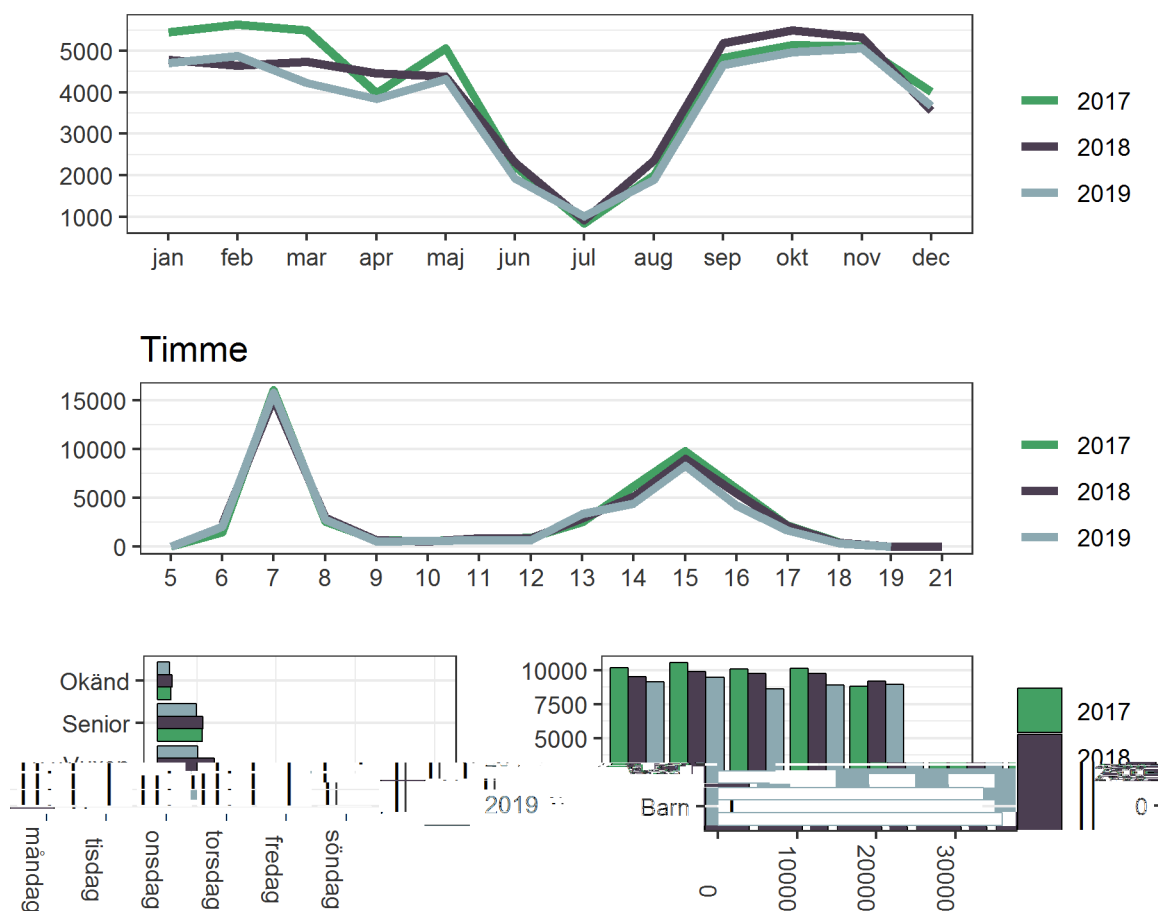


2.3.13 Avtalsområde O17/O21: Njurunda

Njurunda är en del av trafikområde O17/O21. Här i trafikbokslutet har området delats in i tre delarområden; Timrå, Njurunda och linje 120. Trafiken i Njurunda berörs av två subventionerade produkter: seniorekortet för 100 kr som funnits sedan tidigare och barnkortet för 100 kr som infördes sommaren 2018. Mellan 2018 och 2019 har resandet minskat med 6,2%.

Att resandet minskat går att koppla till att linjerna 123 och 124 trafikerats av tillfälliga linjer på grund av ombyggnationer från maj 2019 och under hösten.

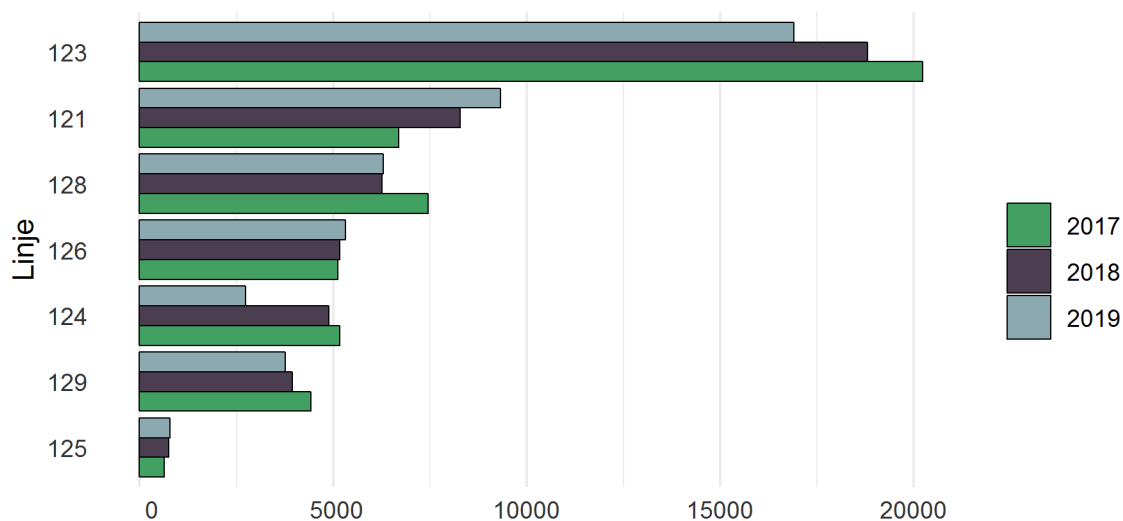
Figur 45: Antal resor 2017 – 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Njurunda (O17/O21).



Att ombyggnationerna med avstängning av linje 123 och 124 påverkat resandet blir tydligt eftersom resorna minskat mest på dessa.

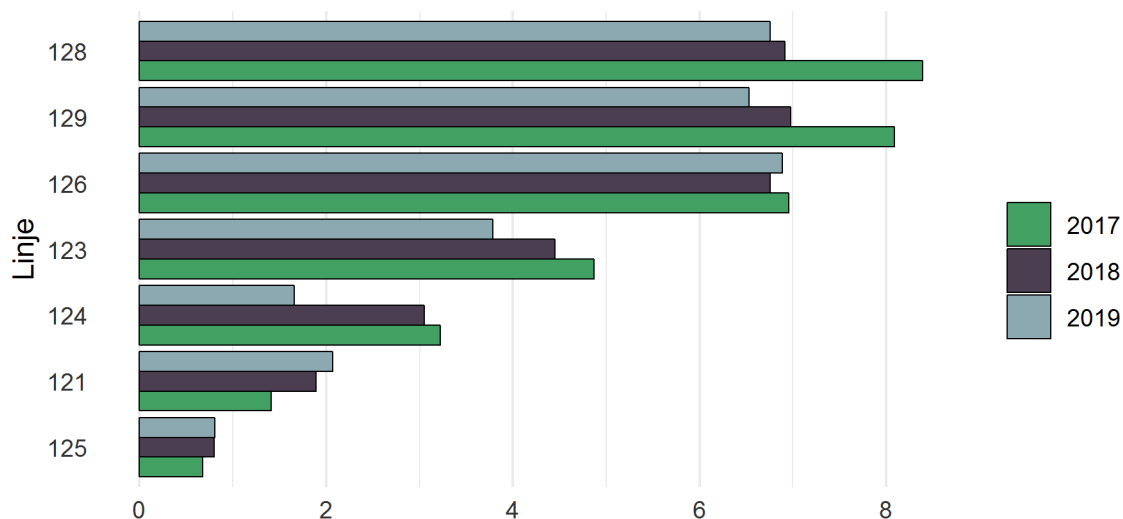
I Njurundaområdet har linjerna ett lågt resande. Flest resande har linje 123 (Kvissleby–Njurunda – Kvissleby) med ungefär 20 000 resenärer. På fyra av linjerna i Njurundaområdet är resandet relativt konstant. Det är bara på linje 121 (Norra Nyhamn–Kvissleby) som det skett en tydlig ökning.

Figur 46: Antal resor per linje 2017 - 2019. Njurunda (O17/O21).



Uppdelat per linje visar Figur 47 det genomsnittliga antalet resor per tur. Av de sju linjerna är det fyra linjer som har ett lågt resande²⁰. Antalet resor per tur minskar på fyra av de sju linjerna i området.

Figur 47: Antal resor 2017 - 2019 i genomsnitt per tur och linje. Njurunda (O17/O21).



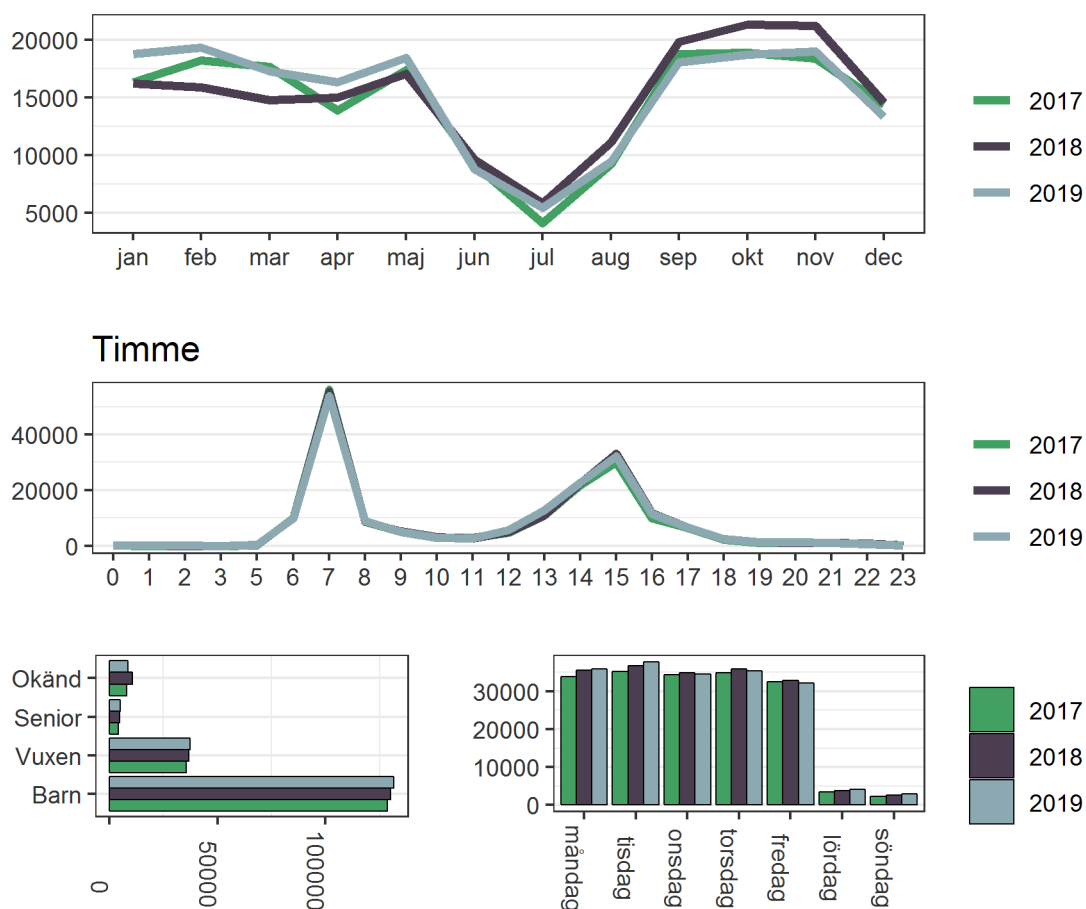
²⁰ Enligt trafikförsörjningsprogrammets definition av lågt resande som lägre än 5 resenärer i genomsnitt per tur.

2.3.14 Avtalsområde: O17/O21- Timrå

Timrå är en del av avtalsområdet O17/O21, i trafikbokslutet har området O17/O21 delats in i tre områden; Timrå, Njurunda och linje 120. Att dessa delats in i tre kapitel beror på att O17/O21 berör två kommuner med skillnader i sina utmaningar. Under hösten 2018 införde Timrå kommun ett avgiftsfritt månadskort för barn mellan 7–19 år. Samma kort avskaffades under hösten 2019. I Timrå har resandet ökat med 0,2% mellan 2018 och 2019.

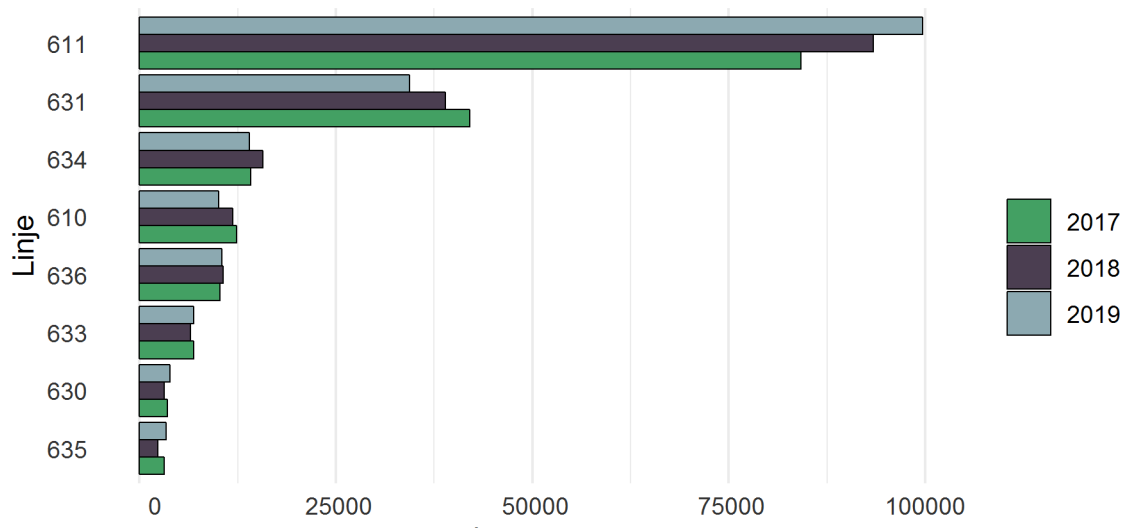
Det är tydligt det avgiftsfria kortet haft en effekt i Timrå, under hösten 2018 och våren 2019 ökat. När kortet avskaffades hösten 2019 minskade resandet och hamnar på samma nivåer som under 2017. Sett totalt mellan åren har det inneburit att resandet är på samma nivå 2018 som 2019.

Figur 48: Antal resor 2017 – 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. O17/O21 Timrå.



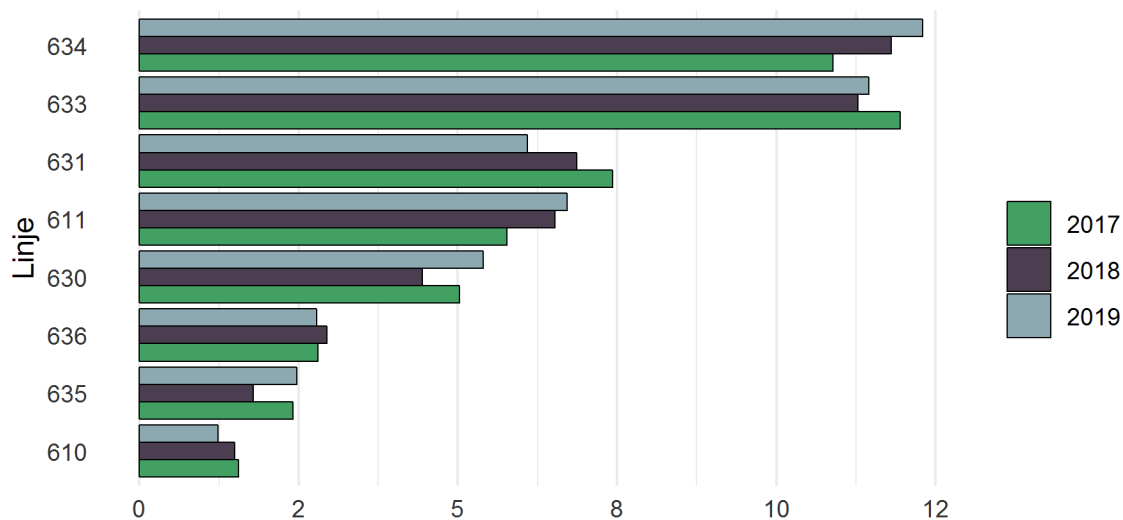
I Timrå har linje 611 (Tynderösundet-Timrå-Sundsvall) störst resande med ungefär 100 000 resor. På linje 611 ökar resandet medan nivån för de övriga linjerna antingen är stabil eller minskande.

Figur 49: Antal resor per linje 2017 - 2019. Timrå (O17/O21).



Medelvärde för antalet resor per tur ökar för fem av de åtta linjerna.

Figur 50: Antal resor 2017 - 2019 i genomsnitt per tur och linje. Timrå (O17/O21).

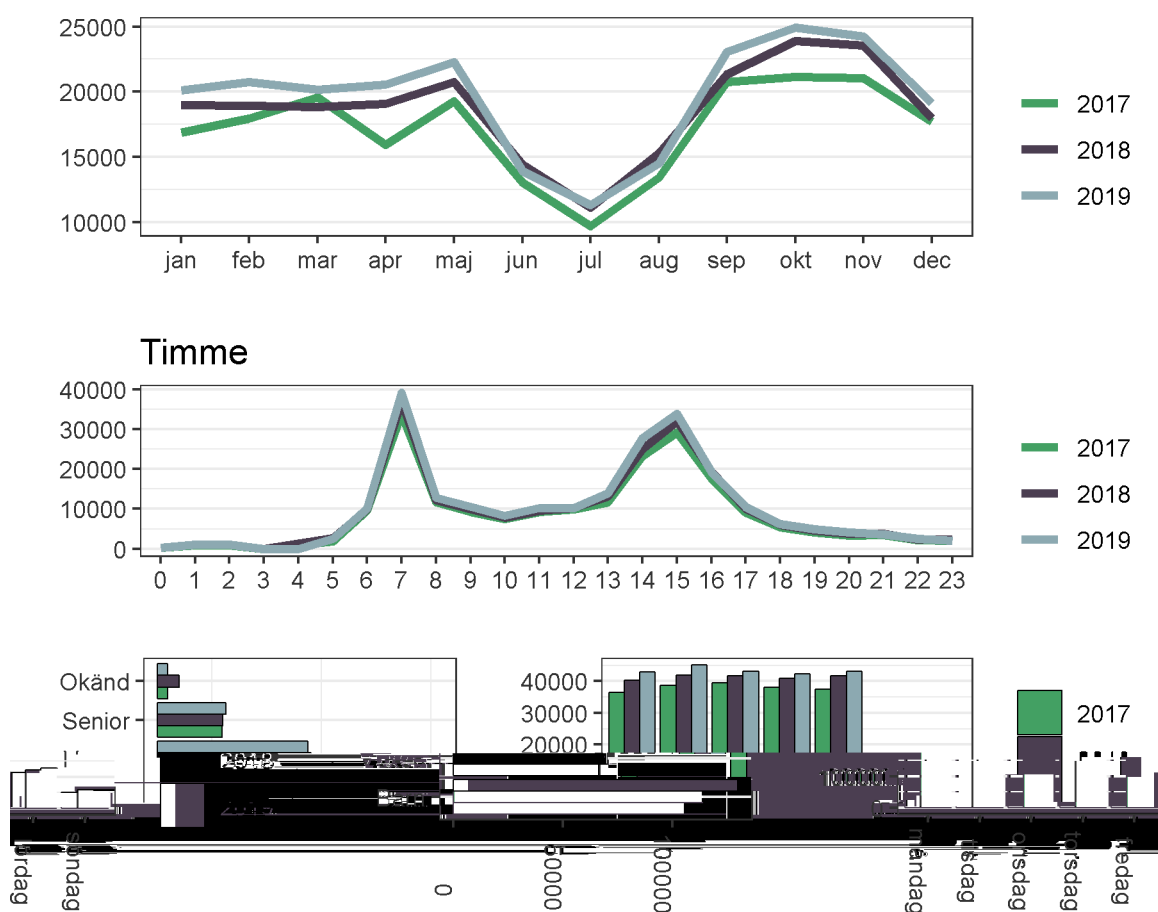


2.3.15 Avtalsområde O18: Sundsvall/Matfors

Område O18 ligger sydväst om Sundsvall och är ett av Sundsvalls kommuns landsbygdsområden. Under december 2017 har trafiken mellan Matfors och Sundsvall förstärkts med fler turer. Förstärkningen har dels skett på linje 141 som går via E14 och på linje 142 som går via Viforsen. I O18 är också det subventionerade barnkortet (som infördes sommaren 2018) för 100 kr giltigt. Resandet har ökat med 4,9% från 2018 till 2019.

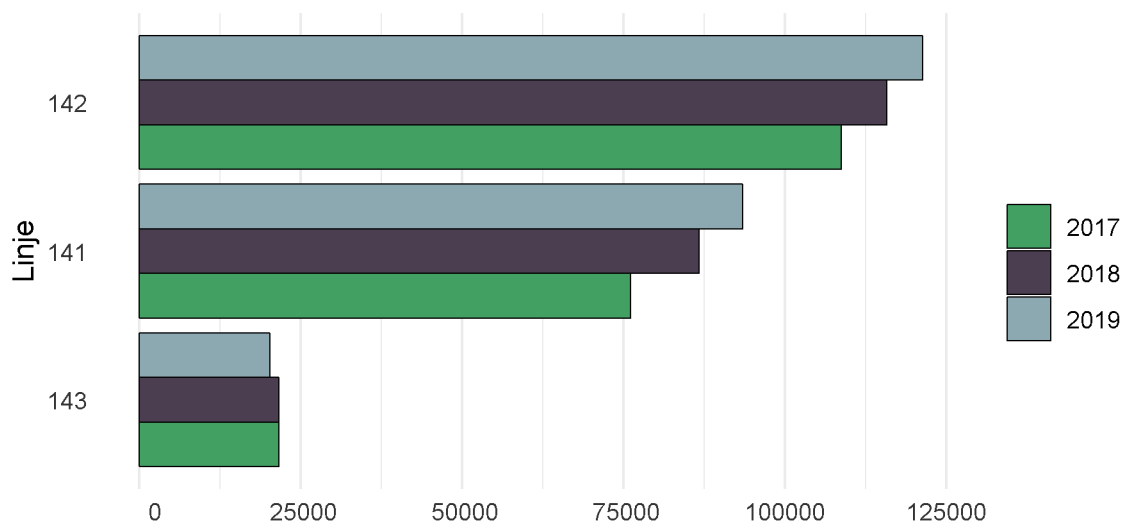
Matfors har en kontinuerlig resandeökning över större delen av året och det är främst på vardagarna och i kategorin barn som resandet ökar. Att resandet nu fortsätter att öka beror troligen på en kombination av den ökade turtätheten och barnkortet. För vuxna har det inte skett någon större förändring i resandet mellan åren.

Figur 51: Antal resor 2017 – 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Sundsvall/Matfors (O18).



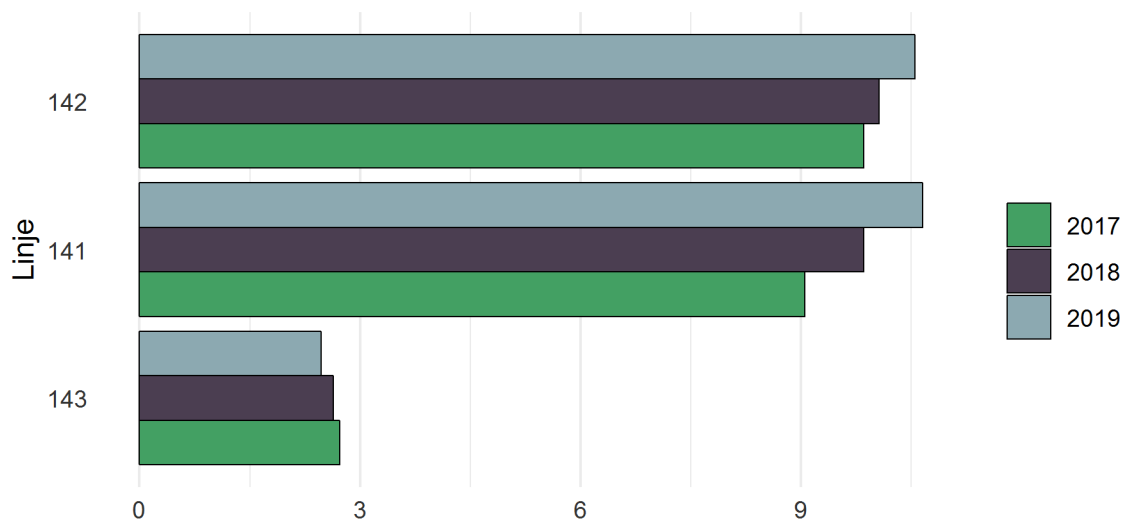
I Matforsområdet sker de flesta resorna på linjerna 141 och 142. Mellan 2018 och 2019 har resandet ökat båda linjerna och på båda linjerna har också antalet turavgångar ökat.

Figur 52: Antal resor per linje 2017 - 2019 i Sundsvall/Matfors (O18).



Linje 141 och 142 har båda ungefär 9 resor per tur. På båda linjerna ökar resandet från 2018 till 2019.

Figur 53: Antal resor i genomsnitt per tur, per linje 2017 - 2019 i Sundsvall/Matfors (O18).

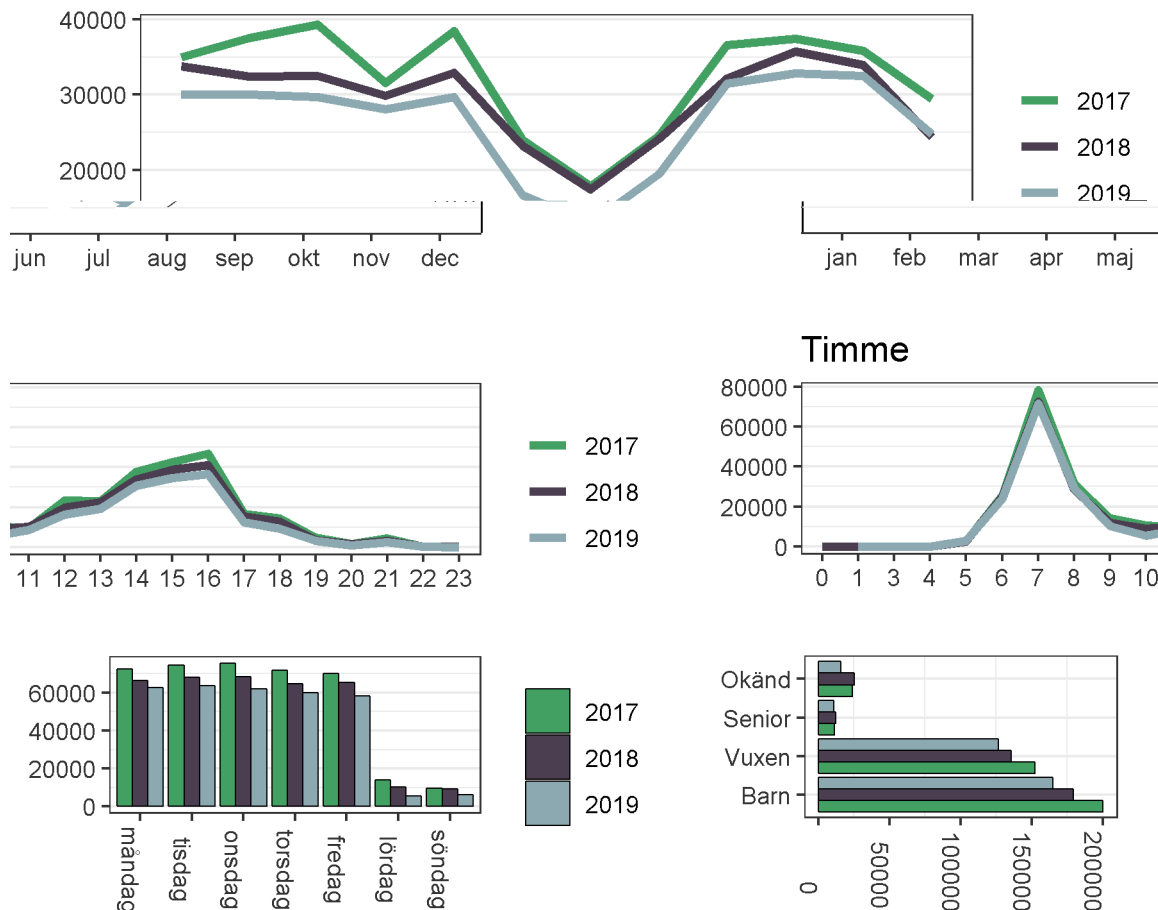


2.3.16 Avtalsområde O20: Kramfors/Ådalen

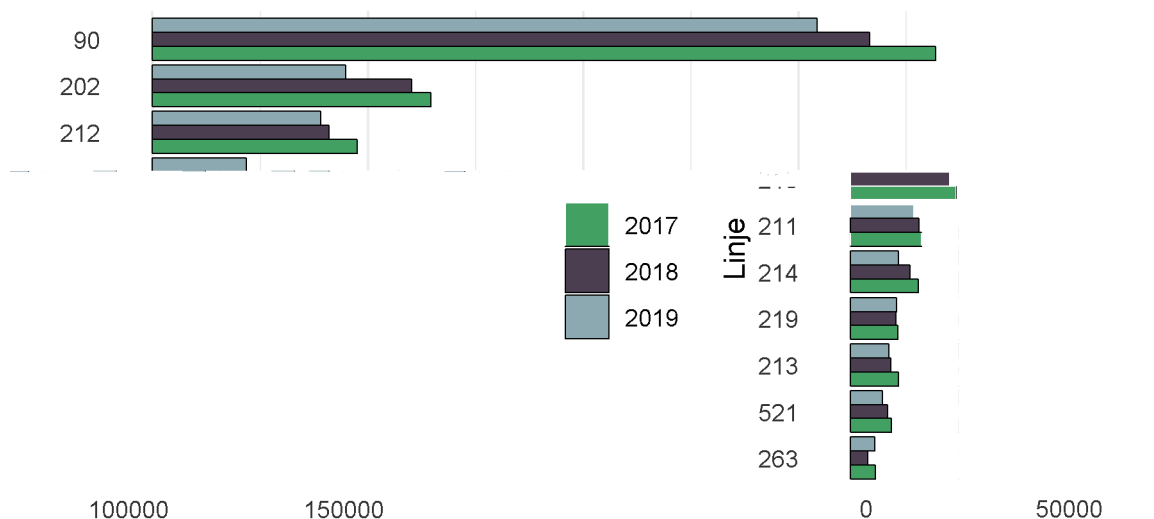
Område O20 omfattar landsbygdstrafik i Kramfors kommun och linjer till Härnösand och Sollefteå. Från Kramfors finns också möjligheter till tågpendling med Botniabanan. Tåget går söderöver mot Sundsvall och norrut mot Umeå. Under december 2018 drogs heltrafiken in för linje 202 (Kramfors-Lunde-Ullånger-Docksta). Från 2018 till 2019 har resandet minskat med 9,7%.

Minskningen sker över hela året, hela veckan och hos både vuxna och barn och det kan finnas flera förklaringar till minskningen. Kramfors/Ådalen har som många andra landsbygdsområden utmaningar med en förändrad demografi. En åldrande befolkning med stora pensionsavgångar och minskande befolkning innebär färre som pendlar till jobb och skola. I Kramfors kommun har tåget också en stor betydelse eftersom tåget troligen tar marknadsandelar från bussen.

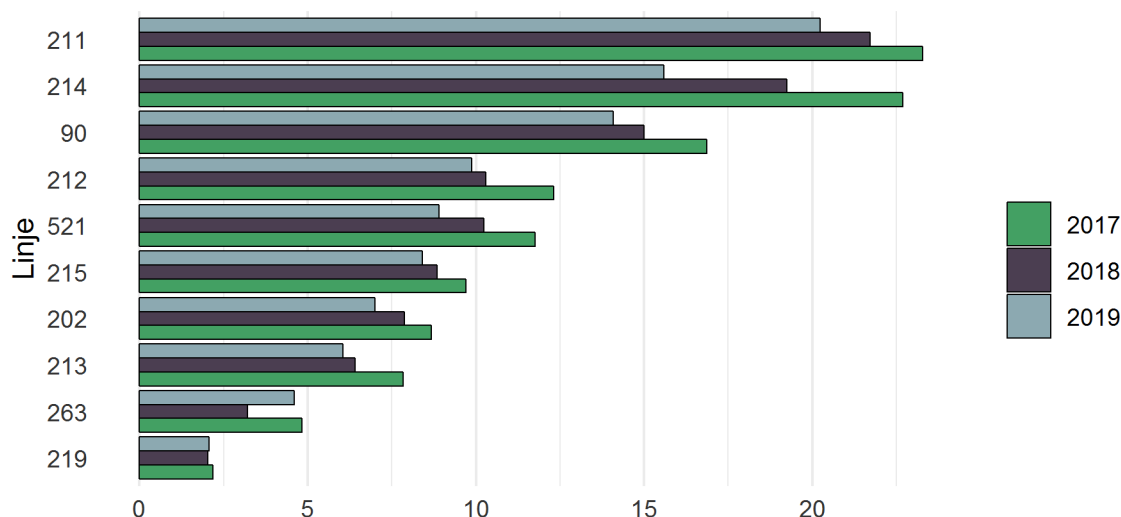
Figur 54: Antal resor 2017 - 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Kramfors/Ådalen (O20).



Från 2018 till 2019 har en resandeminskning skett på de flesta linjerna med undantag för linjerna 213 (Kramfors–Bollstabruk–Västansjö), 219 (Kramfors–Frånö) och 263 (Finnmarken–Kramfors). Störst minskning sker på linje 90 och linje 202 (Kramfors–Lunde–Ullånger).

Figur 55: Antal resor per linje 2017 - 2019 i Kramfors/Ådalen (O20).

Uppdelat på linje visar Figur 56 det genomsnittliga antalet resor per tur. Högst antal resor per tur har linje 211 och 214 med mer än 15 resor. Två linjer – 219 och 263 - har färre än 5 resor per tur.²¹

Figur 56: Antal resor i genomsnitt per tur, per linje 2017 - 2019 i Kramfors/Ådalen (O20).

2.3.17 Avtalsområde O23: Ånge (- Sundsvall)

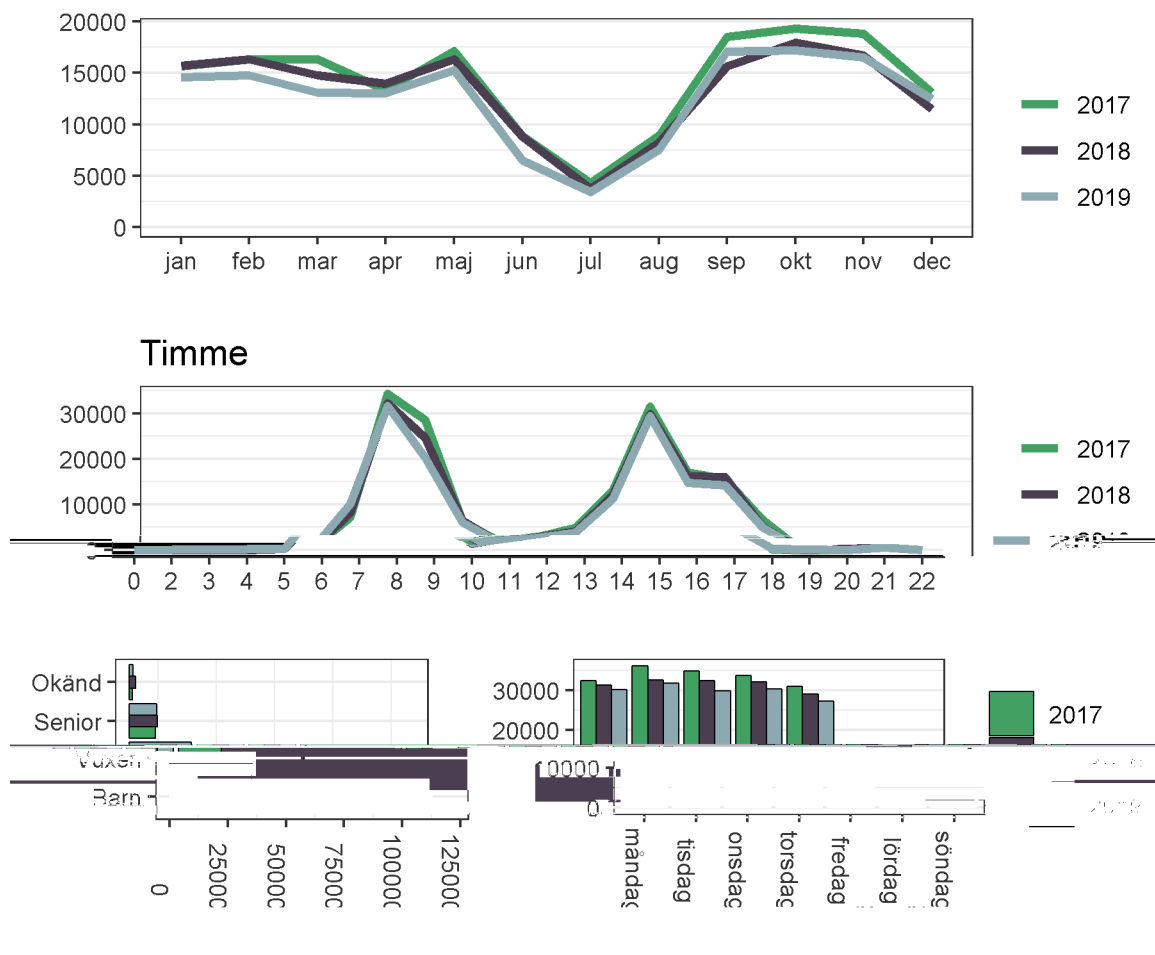
Områd O23 är Ånge kommuns enda trafikområde. Det omfattar hela kommunen samt linje 191(Ånge–Sundsvall). Ånge kommun har tillgång till tåg där Mittlinjen (sträckningen Östersund/Storlien–Sundsvall) har hållplatser på orterna Ånge, Erikslund, Ljungaverk, Fränsta och Torpshammar. Mittlinjen stannar också vid tågstationen i Stöde som ligger i Sundsvalls kommun. I området har resandet med buss minskat med 5,1% från 2018 till 2019.

Den resandeminskning som skett i området är främst hos kategorin vuxna och sker på vardagar (Figur 57). I O23 består en stor del av resandet av skolresor och därför har resandeutvecklingen tidigare påverkats mycket av förändringar i hur skolelever reser. Som många andra landsbygdsområden har

²¹ Trafikförsörjningsprogrammets definition av lågt resande är färre än 5 resenärer i genomsnitt per tur.

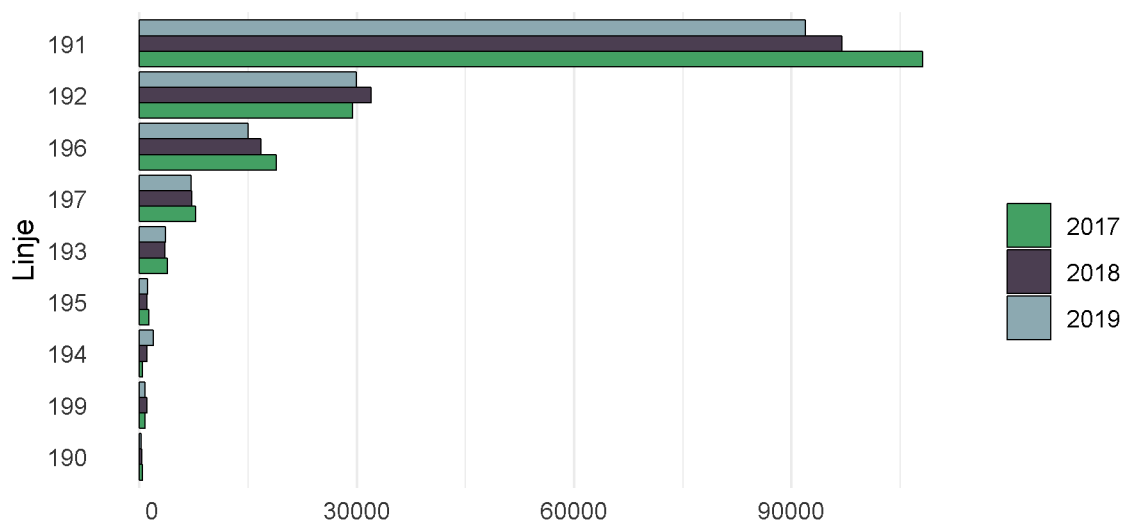
Ånge kommun en förändrande demografi, bland annat en minskande befolkning, en åldrande befolkning och en stor pensionsövergång. Både i Ånge och Stöde har tåget också en stor betydelse. Tågets ökade popularitet innebär troligen att tåget tar marknadsandelar från bussen.

Figur 57: Antal resor 2017 - 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Ånge (O23).



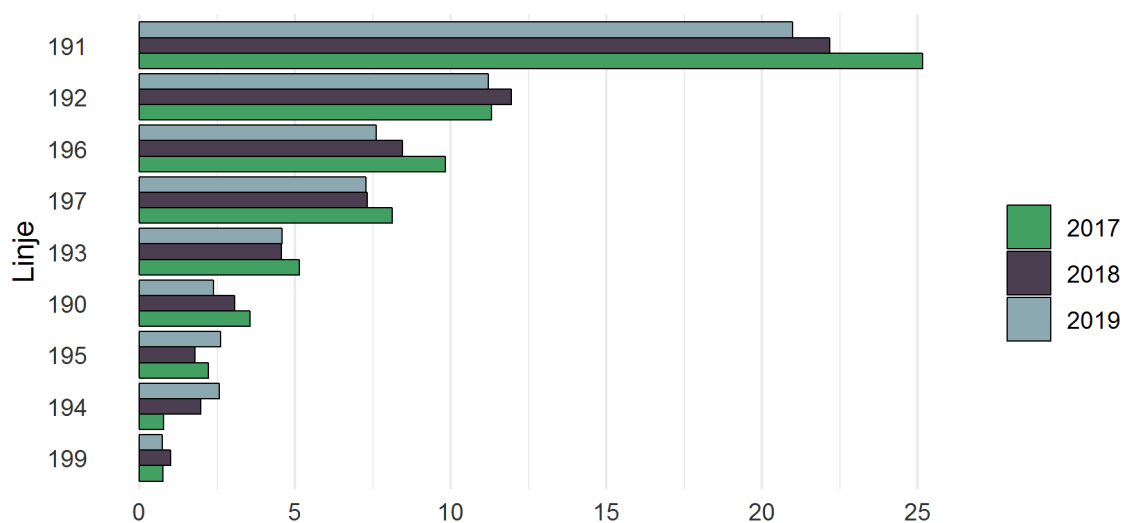
I Ånge kommun har linje 191 flest resenärer med ungefär 95 000 resor årligen. Det är också på linje 191 som den största resandeminskningen skett. Som tidigare nämnts går linje 191 samma sträcka som Mittlinjen och det är troligt att tåget som har kortare restid lockar fler resenärer.

Figur 58: Antal resor per linje 2017 - 2019 i Ånge (O23).



Högsta antal resor per tur i Ånge har linje 191 med ungefär 20 resor. Fem linjer har mindre än 5 resor per tur: linjerna 190, 193, 194, 195 och 199.

Figur 59: Antal resor i genomsnitt per tur, per linje 2017 - 2019 i Ånge (O23).



2.3.18 Avtalsområde S5: Linje 201/Sundsvall – Härnösand

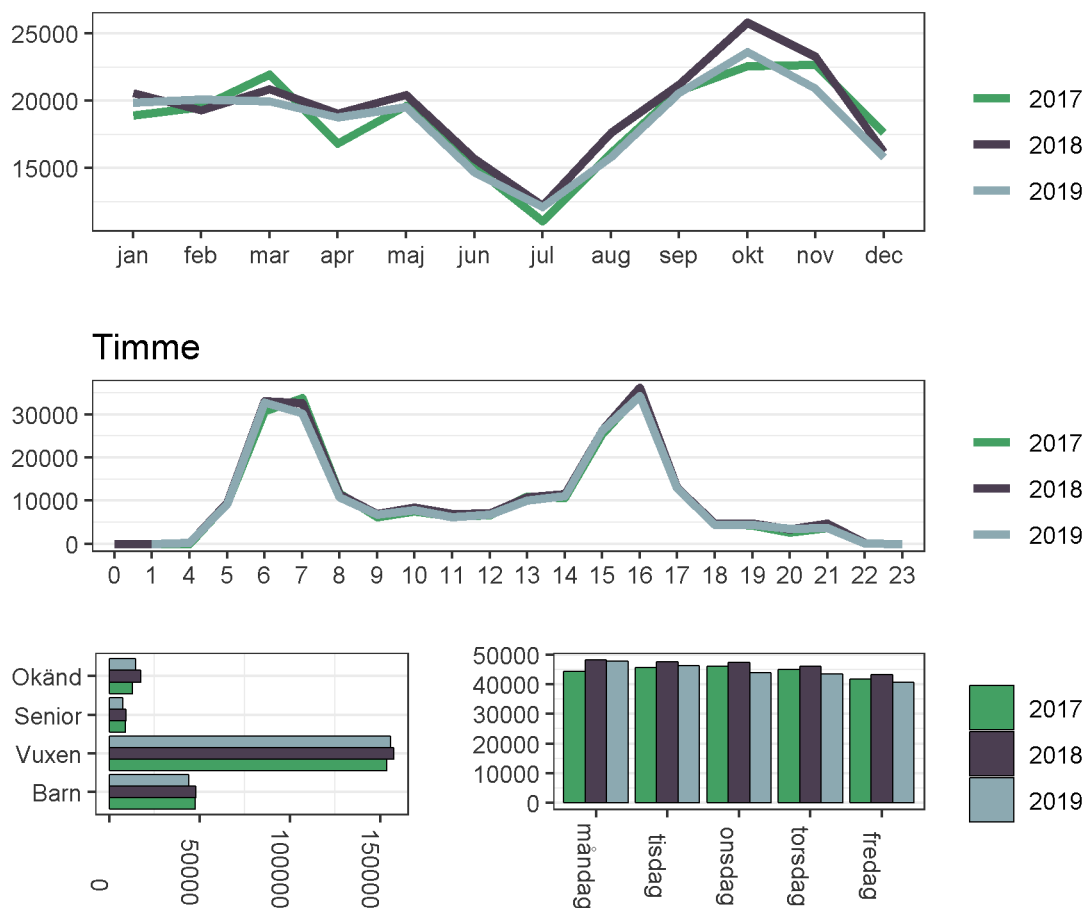
Linje 201 är en av länets största regionala linjer och går vardagar mellan Sundsvall och Härnösand. En stor majoritet av resenärerna på linjen arbetspendlar. Det syns tydligt i statistiken eftersom störst resande sker på morgonen och på eftermiddagen. Att linje 201 är en så pass dominerande arbetspendlingslinje är naturligt eftersom både Härnösand, Timrå och Sundsvall tillhör samma arbetsmarknadsregion²². Med både buss och tåg som går mellan sträckan är det relativt enkelt att pendla mellan de tre orterna. Under 2018 införde både Sundsvall, Timrå och Härnösand

²² SCB (2018)

subventionerade produkter som gäller i kommunerna separat. Resandet minskade med 4,5% mellan 2018 och 2019.

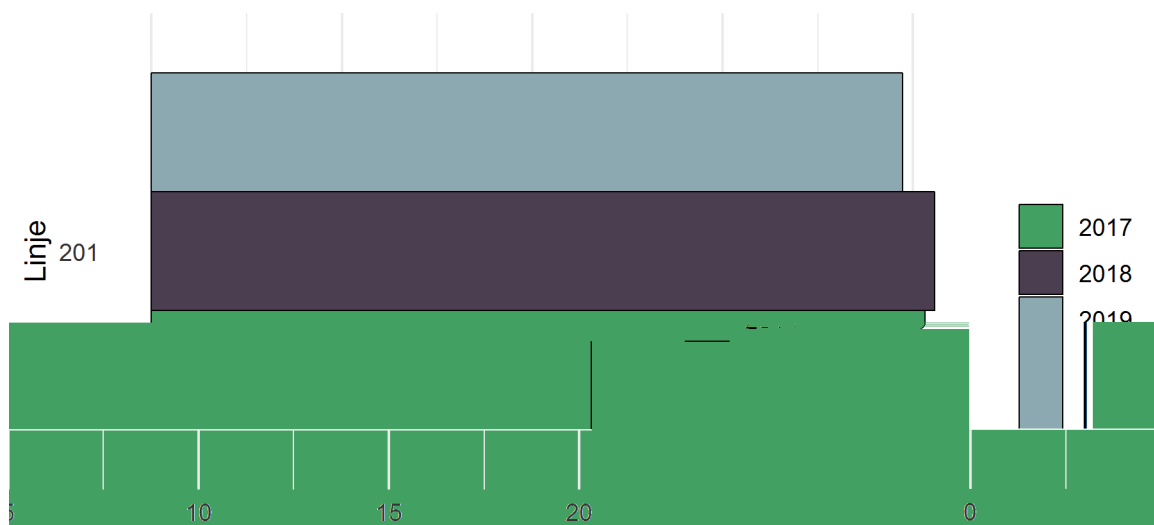
Det som är tydligaste förändringen i resandet är att det har minskat under andra halvåret av 2019. Jämförs resandet 2019 mot 2017 verkar resandet återgått till samma nivåer som 2017.

Figur 60: Antal resor 2017 - 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Sundsvall- Härnösand / Linje 201(S5).



Linje 201 har ungefär 20 resor i genomsnitt per tur.

Figur 61: Antal resor i genomsnitt per tur, per linje 2017 - 2019. Sundsvall - Härnösand / Linje 201(S5).

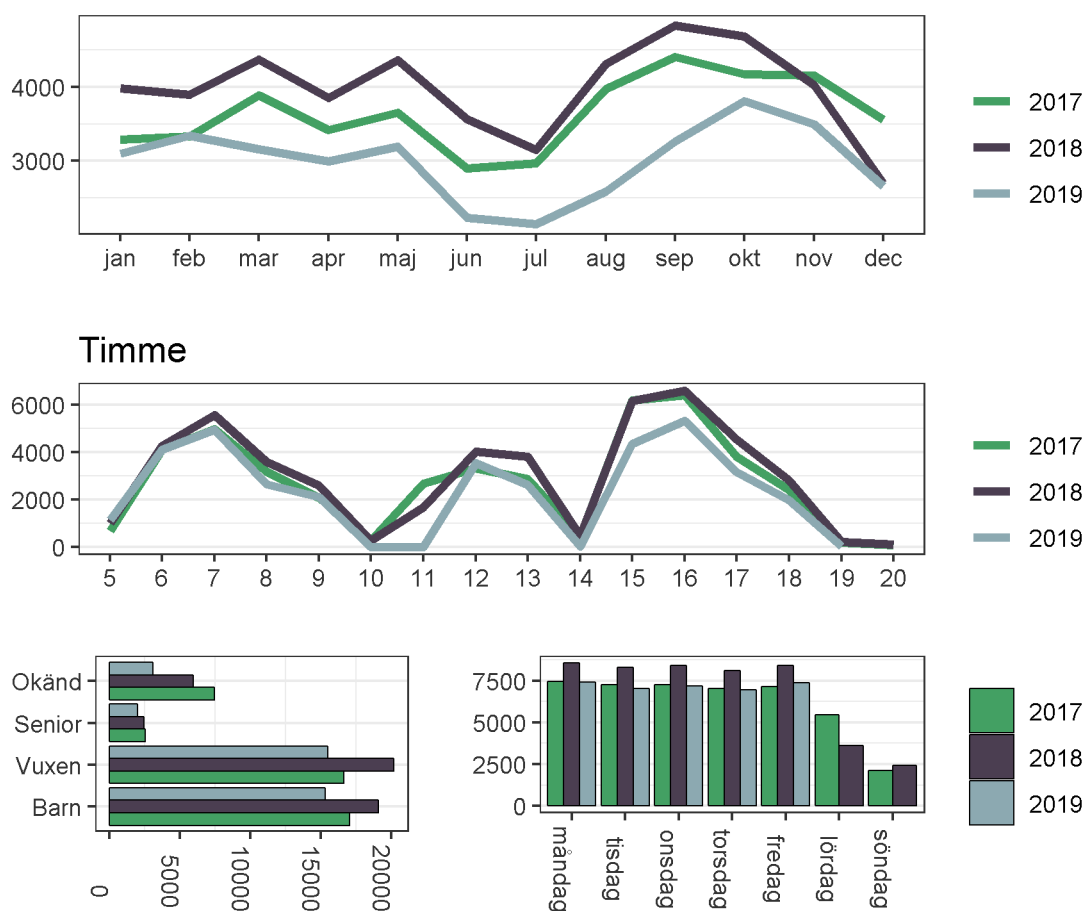


2.3.20 Avtalsområde S6: Linje 50/Härnösand – Örnsköldsvik

Linje 50 är en av Västernorrlands regionala linjer och går mellan Örnsköldsvik och Härnösand. Linjen är ett komplement till tåget, där bussen stannar på fler orter. Tillsammans skapar buss och tåg ett större utbud. I december 2018 drogs heltrafiken in vilket innebär att 2019 är första året heltrafiken inte funnits. Resandet har minskat med 24,7% mellan 2018 och 2019.

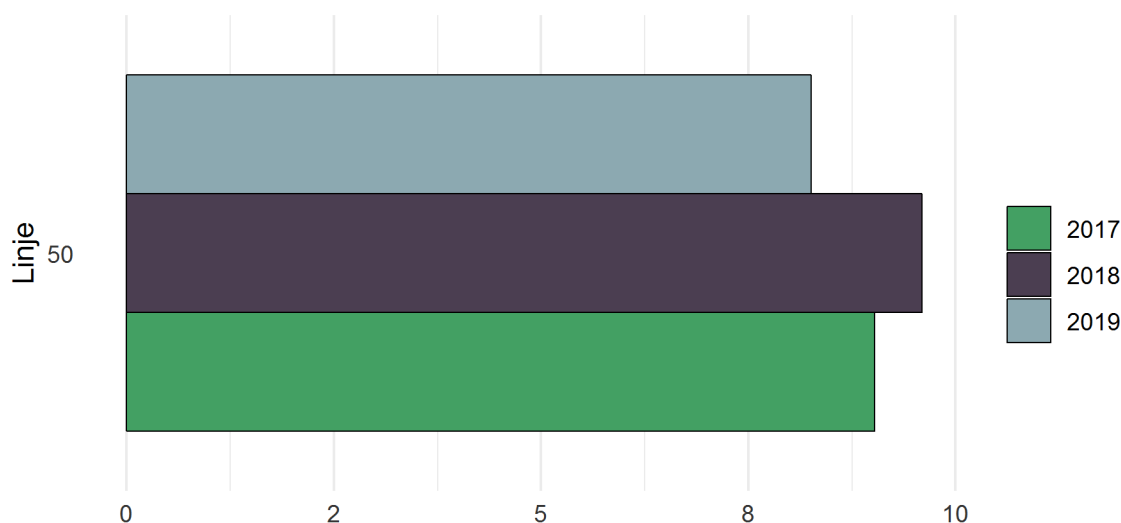
En stor del av resandeminskning kan förklaras av den indragna heltrafiken men resandet har också minskat på vardagar. Från en ökning på vardagar åren 2017 till 2018 har resandet 2019 gått tillbaka till samma nivåer som 2017.

Figur 62: Antal resor 2017 - 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Härnösand - Örnsköldsvik / Linje 50(S6).



Resandet i genomsnitt per tur minskar också.

Figur 63: Antal resor i genomsnitt per tur, per linje 2017 - 2019. Härnösand - Örnsköldsvik / Linje 50(S6).



2.4 Sammanfattande diskussion

Resandet påverkas av många olika faktorer. Det kan för vissa av de förändringar som beskrivs här i Trafikboks slutet vara svårt att med säkerhet säga vilken faktor som orsak förändringen. Många gånger kan förändringar i statistiken med stor sannolikhet kopplas till kända förändringar i produktutbud, turtäthet eller befolkningsförändringar. För att kunna dra ännu säkrare slutsatser skulle dock djupare analyser krävas.

Återkommande i länet under de senaste åren är att olika kommuner valt att införa kraftigt subventionerade produkter riktade till olika ålderskategorier i den egna kommunen. För resenärerna är den här utvecklingen inte bara positiv. Din Tur har idag ett stort antal produkter för resenärerna att välja mellan och utbudet är svåröverskådligt. I vissa geografiska områden har subventionerade produkter för barn lett till ett minskat resande bland vuxna. En möjlig förklaring är att den större mängden resenärer som reser med en subventionerad produkt tränger undan andra grupper då det dels blir trångt ombord på bussarna men också på grund av att turerna lättare drabbas av förseningar till följd av resandetrycket. För framtiden är det viktigt att analysera de eventuella negativa effekter som subventionerade produkter kan ha för resandet i stort och försöka motverka dem, t ex genom förstärkningar.

Ett år efter att helgtrafiken på linje 50 (Örnsköldsvik – Härnösand) togs bort är det tydligt att resandet på linjen minskat snabbt både i antal men också i genomsnitt per tur, helg och vardag. Det är svårt att med säkerhet säga om den indragna helgtrafiken orsakat det minskade resandet på vardagar. Man skulle dock kunna anta att om man tappar möjligheten att resa på helgen så påverkar det även vilket färdstätt man väljer under vardagarna. Det kan också vara så att minskade möjligheter att resa kollektivt på helgdagar gör att hushåll väljer att ha två bilar istället för en.

3. Marknadsandel, kvalitet och attitydundersökning.

I Västernorrland används sedan ett antal år tillbaka Svensk Kollektivtrafiks nationella resvaneundersökning Kollektivtrafikbarometern²³ (Kollbar) för att följa upp våra resenärers resvanor och attityder. Under 2019 utökades antalet respondenter i Kollbar tack vare medel från projekt Koll2020. Under 2020 planeras en rapport som djupare kommer presentera och analysera resultatet. Andra dokument som tar upp resultat från Kollbar är trafikförsörjningsprogrammet och årsredovisningen.

Undersökningen genomförs löpande över året och metoden är webbenkät som kombineras med intervjuer via telefon. Respondenterna är ett representativt urval av befolkningen mellan 15–85 år och omfattar både de som reser med kollektivtrafiken och de som inte gör det.

3.1 Resvanor, kundnöjdhet och målindikatorer

Kollektivtrafikens marknadsandel visar kollektivtrafikens andel i förhållande till det motoriserade resandet. I Västernorrland har resandet sedan 2017 legat på en stabil nivå runt 12%.

Tabell 4: Kollektivtrafikens marknadsandel

2019	2018	2017	Riktvärde 2019
12 %	12 %	11 %	12 %

I Tabell 5 syns de generella värdena för kundnöjdhet i Västernorrland. Det sker inga större förändringar mellan åren utan värdena är ganska stabila. Det är bara nöjdheten med senaste resan som haft ett svagt ökande värde under 2019. I en nationell jämförelse ligger vi under i de flesta måtten. Nöjdheten med Din Tur ligger på 41% medan det nationella snittet med andra regioners kollektivtrafik ligger på 53%.

Tabell 5: Målindikatorer för kundnöjdhet

Fråga i Kollektivtrafikbarometern	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017
Nöjdhet med bolaget (andelen av svarande som är nöjda med Din Tur) (%) ²⁴	54/41	53/42	53/39
Nationellt snitt	60/53	59/53	58/51
Nöjdhet med senaste resan (andelen av svarande som är nöjda med sin senaste resa med Din Tur) (%)	76/77	76/76	74/74
Nationellt snitt	79/80	79/79	76/76

I Tabell 6 presenteras resefrekvensen med Din Tur, det vill säga hur många gånger respondenterna sagt att de reser med Din Tur. Ungefär en femtedel av respondenterna har uppgett att de reser varje vecka. Andelen som reser varje vecka ökar svagt mellan åren, samtidigt som andelen som aldrig reser med din tur minskar. I ett nationellt perspektiv är det här en låg resefrekvens jämfört med det nationella snittet på 39%.

Tabell 6: Resefrekvens med Din Tur

Resfrekvens	2019	2018	2017	Förändring 2018 - 2019 Procentenheter
Varje vecka	21 %	20 %	19 %	1 %
Varje månad	9 %	9 %	9 %	0 %

²³ Kollektivtrafikbarometern, Svensk Kollektivtrafik, perioden jan-dec 2019

²⁴ Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (xx = kund/yy = allmänheten)

Mer sällan	35 %	35 %	35 %	0 %
Aldrig	35 %	36 %	38 %	-1 %
Summa	100 %	100 %	101 %	0 %

3.2 Prioritering för kundnöjdhet

Att öka den övergripande kundnöjdhet (NKI) för Din Tur är ett långsiktigt arbete som kräver förbättring i en mängd delområden. Det är däremot svårt och mycket kostnadskrävande att fokusera på allt samtidigt, därför är det viktigt att identifiera viktiga områden att prioritera. Viktigt är också att vårda de områden resenärerna är nöjda med, ofta är det lättare att upprätthålla ett bra omdöme än att försöka bygga upp det igen efter att ha förlorat det. För att underlätta arbetet med att höja kundnöjdheten har Svensk Kollektivtrafik utifrån resultatet beräknat hur mycket nöjdheten av olika områden korrelerar mot NKI. Förenklat beskrivet hur mycket ett område påverkar den övergripande kundnöjdheten. Utifrån det har olika områden som handlar om kundnöjdhet delats in i fyra fält.

- Vårda, Hög kundnöjdhet med stark påverkan på NKI
- Förbättra, Låg kundnöjdhet med stark påverkan på NKI
- Bevaka, Hög kundnöjdhet med svag påverkan på NKI
- Kan bli bättre, Låg kundnöjdhet med svag påverkan på NKI

Vad som driver kundnöjdhet varierar ofta mellan grupper och i det här dokumentet är det indelat utifrån hur mycket respondenten reser kollektivt:

- Bilanvändare och sällanresenärer, en grupp som inte reser kollektivt regelbundet.
- Växlare och kollektivtrafikresenärer, reser regelbundet, dvs minst varje månad.

Det är viktigt att nå båda grupperna, dels för att nå nya resenärer där kollektivtrafiken kan bli ett mer attraktivt val. Samtidigt är det viktigt att dem som redan reser kollektivt och verka för att de ska vara nöjda. Hur frågorna är definierade och förkortade finns i bilaga 2.

3.2.1 Bilanvändare och sällananvändare

För att höja den övergripande kundnöjdheten bland dem som sällan eller aldrig använder kollektivtrafik är det viktigaste att det blir *generellt enklare att resa, bättre punktlighet, tryggare och bättre synpunktshantering*. De fyra viktiga förbättringsområdena framgår i Figur 64 som visar resultatet från de olika attitydfrågorna utifrån nöjdheten i enskilda områden och hur mycket dessa påverkar den övergripande kundnöjdheten (NKI).

Även om nöjdheten i gruppen är låg finns det några områden där respondenterna är relativt nöjda, och dessa blir då viktiga områden att vårda och bevaka. Rent i fordon, bekvämlighet och information ombord är exempel på sådana områden. Positivt upplevs också miljönyttan och att det är enkelt att köpa biljetter.

Figur 64: Nöjdhet med olika områden och korrelation mot generell nöjdhet (NKI). Bilanvändare och sällananvändare.



3.2.2 Växlare och kollektivtrafikresenärer

Hos dem som redan reser kollektivt är *punktlighet* den viktigaste frågan för att höja den övergripande nöjdheten (NKI), samtidigt som nöjdhet är låg är också betydelsen hög för att påverka den övergripande kundnöjdheten (Figur 65). Punktlighet bör få en hög prioritering i verksamheten för att öka den övergripande kundnöjdheten, då den både för bilanvändare och kollektivtrafikresenärer har hamnat under ”förbättra”.

Hos kollektivtrafikresenärer är nöjdheten generellt högre än de som sällan eller aldrig åker kollektivt. Det som är viktigt att vårda för denna grupp är enkelheten med att åka kollektivt.

Intressant är att mycket av det som kollektivtrafikresenärer är nöjda med är inte bilanvändare nöjda med. T ex uppger kollektivtrafikresenärer att de är betydligt nöjda med enkelheten att resa kollektivt jämfört med bilåkare där nöjdheten är låg för enkelheten.

Figur 65: Nöjdheten med olika områden och korrelation mot generell nöjdhet (NKI). Växlare och kollektivtrafikresenärer.



4. Metod

Statistiken är baserad på påstigande passagerare i bussarna som körs under Din Turs varumärke. Eftersom det bara registreras när personer stiger ombord på bussarna går det inte att veta hur långt resenärerna reser eller var de stiger av. Statistiken är inte fullständig, även om de allra flesta resor registreras. Att resor inte registreras kan t ex bero på tekniska problem med biljettutrustningen eller att resenärer åker utan att registrera sig. Andra oregistrerade resor är passbiljetter eller app-biljetter som förarna inte registrerar.

För trafikbokslutet är de urval som gjorts: avtalsföretag, enbart våra trafikområden och resor inom länet. För det genomsnittliga antalet resor per tur är det perioden 1 januari till 14 december.

Resorna har kategoriserats i fyra ålderskategorier: Barn, Vuxna, Senior och Okänd. Till Barn räknas resenärer mellan 0–19 år inklusive skolkort och ungdomskort. Vuxna är från 20–64 år och seniorer från 65 år och äldre (Alla resenärer som är berättigade seniorkortet för 100 kr i Sundsvall räknas som seniorer.). De resor som räknas till kategorin Okänd är gjorda med biljetter där ålder saknas t ex app-biljetter, sms-biljetter och resplusresor.

5. Referenser

Trafikbokslut 2016. Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (2017).

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrlands län - Regionalt trafikförsörjningsprogram 2030.
Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (2018)

Långtidsplan 2019-2021. Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (2018).

Trafikbokslut 2017. Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (2018)

Årsredovisning 2019 - 1 januari - 31 december 2019. Kommunalförbundet
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (2019).

Uppföljning av Örnsköldsviks tätortstrafik. Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län (2020).

Rörlighetens omvandling - Om resor, och virtuell kommunikation - mönster, drivkrafter, gränser.
Frändberg, L., Thulin, E., & Vilhelmson, B. Studentlitteratur (2005).

SCB. Hämtat från Lokala arbetsmarknader (LA): <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetstider/registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-rams/produktrelaterat/Fordjupad-information/lokala-arbetsmarknader-la/> den 18 09 2019

Örnsköldsvik kommun. Hämtat från Kommunfakta - tätort:
<https://www.ornskoldsvik.se/download/18.2ec970c616360572c26525d9/1529996728212/%C3%96rnsk%C3%B6ldsvik%20T%C3%84TORT%202018.pdf>

SCB. Hämtat från Befolkningsstatistik- Helårsstatistik - Kommun, län och riket:
<https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/>

SCB. Hämtat från Folkmängd i riket, län och kommuner 30 juni 2019 och befolkningsförändringar 1 januari - 30 juni 2019: <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/kvartals--och-halvarsstatistik--kommun-lan-och-riket/forsta-halvaret-2019/>

Kol-TRAST Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv trafikplanering. Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket. (2012).

6. Bilagor

6.1 Avtalsförteckning (Bilaga 1)

Trafikområden						
Kortnamn	Namn	Beskrivning	Starttid	Avtalets sluttid	Möjliga optionsår	Avtalspart
L10	Linje 10	Sundsvall – Umeå	2010-12-10	2016-12-10	Avslutat	Ceris resor
S3 / Tvårflojten	Linje 40	Örnsköldsvik – Sollefteå – Östersund	2012-06-17	2020-12-xx	Utlöst	Mittbuss
O02	Höga kusten	Höga kusten – Kramfors	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O345	Sollefteå	Sollefteå tätortstrafik och landsbygdstrafik	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O06	Örnsköldsvik tätort	Örnsköldsviks tätortstrafik	2014-06-15	2022-12-10	2	Nobina
O07	Örnsköldsvik Husum	Örnsköldsvik - Husum	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O08	Örnsköldsvik Bredbyn	Bredbyn – Örnsköldsvik	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O09	Örnsköldsvik Köpmansholmen	Köpmansholmen – Örnsköldsvik	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O10 / O22	Härnösand	Härnösands tätortsstrafik och landsbygdstrafik	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O14/O15	Sundsvalls tätort	Sundsvalls tätortstrafik	2014-06-15	2022-12-10	2	Nobina
O16	Nordvästra	Hammarstrand – Liden – Sundsvall	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O17/21	Timrå/Njurunda	Timrå – Njurunda	2014-06-15	2022-12-10	2	Nobina
O18	Matfors	Matfors – Sundsvall	2014-06-15	2022-12-10	2	Nobina
O20	Ådalen	Sollefteå – Kramfors – Härnösand	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O23	Ljungandalen	Ånge – Sundsvall	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
S4	Linje 331	Sundsvall – Sollefteå	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
S5	Linje 201	Sundsvall – Härnösand	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
S6	Linje 50	Härnösand – Örnsköldsvik	2016-12-11	2022-12-10	2	Nobina
Områden som i den ekonomiska redovisningen är uppdelat i mindre områden						
Kortnamn	Namn	Beskrivning	Starttid	Sluttid	Optionsår	Avtalspart
O03 (O345)	Sollefteå tätort	Sollefteå tätortstrafik	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O04/O05 (O345)	Sollefteå landsbygd	Sollefteå landsbygd	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O10 (O10/O22)	Härnösands tätort	Härnösands tätortstrafik	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O22 (O10/O22)	Härnösand landsbygd	Härnösand landsbygd	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss

Trafiken är utifrån trafikavtal indelat i 17 trafikområden. Huvudparten av trafikområdena upphandlades 2014 och avtalsperioden sträcker sig till år 2022 och gäller trafik under Din Turs varumärke.

Områdena O14/15, O17/O21, O18, O06 och S5 är resandeincitamentbaserade där grunden för trafikföretagens ersättning baseras på utförda utbudskilometer och utbudstimmar samt incitament för resande. Trafikföretagen erhåller också miljöincitamentsersättning (20 öre/km vid 90% biodrivmedel av den totala tankade volymen i avtalsområdena O02, =345, O07, O08, O09, O10/O22, O16, O20, O23, S4 och S6).

6.2 Attitydfrågor och deras förkortningar (Kollektivtrafikbarometern)

Fråga	Förkortning
Det är rent och snyggt i fordonen	Rent i fordonen
Avgångstiderna passar mina behov	Avgångstider
Bolaget hanterade synpunkten på ett bra sätt	Synpunktshantering
Det finns fördelar att åka med bolaget jämfört med att åka med bil	Konkurrensfördel jämfört med bil
Det känns tryggt att resa med bolaget	Trygghet
Det är bekvämt ombord	Bekvämt ombord
Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser m.m.)	Information inför resan
Det är enkelt att köpa bolagets biljetter och kort	Köp av biljett
Det är enkelt att resa med bolaget	Generell enkelhet
Det är prisvärt att resa med bolaget	Prisvärt
För de flesta resor jag gör, vet jag hur jag kan åka med bolaget	Kunskap
Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande	Bemötande ombord
Informationen vid förseningar och stopp är bra	Info vid trafikstörningar
Informationen vid förändringar av tidtabeller och linjer är bra	Info. vid trafikförändring
Jag får den information jag behöver ombord	Information ombord
Jag har nära till hållplatser och stationer för de flesta resor jag gör	Nära till hållplats
Jag kan använda bolaget för de flesta resor jag gör	Tillgänglighet
Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med bolaget	Punktlighet
Jag sparar tid genom att resa med bolaget	Tidsåtgång
Mina möjligheter att resa kollektivt har förbättrats det senaste året	Bättre resevillkor
När jag reser i kollektivtrafiken är det viktigt att jag samtidigt bidrar till en bättre miljö	Miljö
Personalen på kundcenter/kundtjänst/ trafikupplysning har ett trevligt bemötande	Bemötande kundcentra

6.3 Linjeförteckning

Linje	Sträckning	Område	Förkortning
216	Kramfors - Docksta	Höga kusten	O02
217	Kramfors - Nordingrå - Mjällom - (Norrfällsviken)	Höga kusten	O02
218	Kramfors - Salteå - Ullånger	Höga kusten	O02
221	Norrfällsviken - Nordingrå - Ullånger	Höga kusten	O02
225	Kramfors - Lugnvik - Nyland	Höga kusten	O02
226	Nordingrå - Bönhamn - Nordingrå	Höga kusten	O02
227	NORABUSSEN Sommar	Höga kusten	O02
228	Veda - Lunde - Torrom - Berghamn	Höga kusten	O02
229	Lunde - Klockestrand - Nordvik - Hornöberget	Höga kusten	O02
230	Nordvik - Härnösand	Höga kusten	O02
345	Skedomsmön - Torget - GudlavBilderskolan	Sollefteå tätort	O03
362	Sjukhuset - Torget - Övergård	Sollefteå tätort	O03
39	Hoting - Ramsele - Sollefteå	Sollefteå landsbygd	O04/O05
41	Junsele, Näsåker - Sollefteå	Sollefteå landsbygd	O04/O05
312	Sollefteå - Tannflo, via Tängstamon	Sollefteå landsbygd	O04/O05
401	Kroksta-Centrum-Skidsta/Vårby	Örnsköldsvik tätort	O06
402	Bodum-Centrum-Själövad	Örnsköldsvik tätort	O06

403	Centrum - Arnäsfall	Örnsköldsvik tätort	O06
404	Centrum - Vintergatan - Sjukhuset	Örnsköldsvik tätort	O06
405	Centrum - Sjukhuset - Vintergatan	Örnsköldsvik tätort	O06
406	Gimåt - Centrum	Örnsköldsvik tätort	O06
407	Centrum-Svedjeholmen	Örnsköldsvik tätort	O06
408	Centrum -Västansjö - Centrum	Örnsköldsvik tätort	O06
409	Lunne - Bodum - Centrum/Nolaskolan	Örnsköldsvik tätort	O06
410	Parkskolan/Centrum - Arnäsfall - Faresta	Örnsköldsvik tätort	O06
411	Servicelinje Höjdvägen - Skärpe	Örnsköldsvik tätort	O06
417	Örnsköldsvik - Husum, Björna	Örnsköldsvik Husum	O07
419	Örnsköldsvik - Gideå	Örnsköldsvik Husum	O07
442	Örnsköldsvik- Långviksmon, Trehörningsjö	Örnsköldsvik Husum	O07
42	Örnsköldsvik - Solberg	Örnsköldsvik Bredbyn	O08
43	Örnsköldsvik - Mellansel, Bredbyn	Örnsköldsvik Bredbyn	O08
438	Storborgaren - Bredbyn.	Örnsköldsvik Bredbyn	O08
412	Örnsköldsvik - Grindnåset,Skorped	Örnsköldsvik Köpmanholmen	O09
413	Örnsköldsvik - Grindnåset,Skorped	Örnsköldsvik Köpmanholmen	O09
421	Örnsköldsvik - Köpmanholmen,Näske	Örnsköldsvik Köpmanholmen	O09
422	Örnsköldsvik - Köpmanholmen, Näske	Örnsköldsvik Köpmanholmen	O09
524	Vangsta - Centrum - Bondsjöhöjden	Härnösands tätort	O10
539	Stenhammar - Centrum - Gådeåberget	Härnösands tätort	O10
558	Hälletorp/Ankaret-Centrum-Eriksdal	Härnösands tätort	O10
560	PLUS Bussen	Härnösands tätort	O10
1	Bergsåker - Navet - Alnö	Sundsvall tätort	O14/O15
2	Östra Birsta - Navet - Nacksta	Sundsvall tätort	O14/O15
3	Sidsjön - Navet - Granlöholm	Sundsvall tätort	O14/O15
4	Granlöholm/Sjukhuset - Navet - Bredsand	Sundsvall tätort	O14/O15
5	Navet - Gångviken	Sundsvall tätort	O14/O15
65	Tågbuss Västra station-Navet	Sundsvall tätort	O14/O15
70	Navet - Norra Berget - Navet	Sundsvall tätort	O14/O15
71	Navet - Södra Berget - Navet	Sundsvall tätort	O14/O15
73	Vi centrum - Raholmen	Sundsvall tätort	O14/O15
74	Vi-Alnö kyrka-Nacka-Vi	Sundsvall tätort	O14/O15
75	Vi - Raholmen - Spikarna - Vi	Sundsvall tätort	O14/O15
78	Timrå - Gångviken	Sundsvall tätort	O14/O15
84	Navet - Haga - Navet	Sundsvall tätort	O14/O15
85	Bosvedjan - Navet	Sundsvall tätort	O14/O15
28	Sundsvall - Holm	Nordvästra	O16
30	Hammarstrand - Sundsvall	Nordvästra	O16
132	Sundsvall - Svartede	Nordvästra	O16
133	Sundsvall - Strömås - Högsjö	Nordvästra	O16
134	Sundsvall - Västansjö	Nordvästra	O16
111	Matarbuss - Strömstavägen - Sundsvalls busstation(tillfällig)	Timrå/Njurunda	O17/21
120	Njurundabommen - Sundsvall - Timrå/Sörberge	Timrå/Njurunda	O17/21
121	Kvissleby - Norra Nyhamn	Timrå/Njurunda	O17/21

122	Bredsand - Sjukhuset(tillfällig)	Timrå/Njurunda	O17/21
123	Kvissleby - Njurunda - Kvissleby	Timrå/Njurunda	O17/21
124	Kvissleby - Nolby - Kvissleby	Timrå/Njurunda	O17/21
125	Hemmanet-Kvissleby	Timrå/Njurunda	O17/21
126	Njurunda-Lörudden-Galtström-Njurunda	Timrå/Njurunda	O17/21
128	Njurunda - Ortsjön - Njurunda	Timrå/Njurunda	O17/21
129	Njurunda-Långsjön-Njurunda	Timrå/Njurunda	O17/21
607	Skogsvägen - Industriområdet	Timrå/Njurunda	O17/21
610	Stavreviken - Sörberge norra	Timrå/Njurunda	O17/21
611	Tynderösundet - Timrå - Sundsvall	Timrå/Njurunda	O17/21
630	Pluslinjen Timrå	Timrå/Njurunda	O17/21
631	Laggarberg-Knipan-Timrå C	Timrå/Njurunda	O17/21
633	Bredsjön - Lagfors -Sörberge norra- Söråker	Timrå/Njurunda	O17/21
634	Tunbodarna - Stavreviken - Bergeforsen	Timrå/Njurunda	O17/21
635	Västerå - Hässjö - Söråker	Timrå/Njurunda	O17/21
636	Sörberge - Fagervik - Skogsvägen	Timrå/Njurunda	O17/21
141	Matfors - Sundsvall via E14	Matfors	O18
142	Matfors - Sundsvall via Viforsen	Matfors	O18
143	(Sundsvall)-Matfors-Sörfors-Norrhassel	Matfors	O18
90	Sollefteå - Kramfors - Härnösand	Ådalen	O20
202	Kramfors - Lunde - Ullånger	Ådalen	O20
211	Sollefteå - Kramfors	Ådalen	O20
212	Prästmon, Nyland - Kramfors	Ådalen	O20
213	Kramfors - Bollstabruk - Västansjö	Ådalen	O20
214	Kramfors - Undrom, via Bollstabruk, Nyland	Ådalen	O20
215	(Kramfors) Lunde - Lugnvik - Nyland - Undrom - Sollefteå	Ådalen	O20
219	Kramfors - Frånö	Ådalen	O20
263	Finnmarken - Kramfors	Ådalen	O20
521	Karlberg-Hälledal-Härnösand	Ådalen	O20
511	Viksjö - Härnösand	Härnösands landsbygd	O22
512	Härnösand - Öje - Härnösand	Härnösands landsbygd	O22
513	Östanvik - Härnösand	Härnösands landsbygd	O22
514	Centrum - Solumshamn - Centrum	Härnösands landsbygd	O22
516	Härnösand - Ramsås - Härnösand	Härnösands landsbygd	O22
517	Älandsbro - Aspnäs	Härnösands landsbygd	O22
518	Härnösand - Strinningen - Härnösand	Härnösands landsbygd	O22
519	Utanö-Strinningen	Härnösands landsbygd	O22
520	Härnösand - Häggdånger - Härnösand	Härnösands landsbygd	O22
190	Ljungaområdet - Fränsta	Ljungandalen	O23
191	Ånge - Sundsvall (norra sidan Ljungan)	Ljungandalen	O23
192	Viskan - Ånge (södra sidan Ljungan)	Ljungandalen	O23
193	Fränsta - Hjältanstorps	Ljungandalen	O23
194	Grundsjön - Fränsta	Ljungandalen	O23
195	Borgsjö - Ljungavik - Borgsjö	Ljungandalen	O23
196	Ånge - Alby - Rångbäcken	Ljungandalen	O23

197	Nordanede - Torpshammar - Fränsta	Ljungandalen	O23
199	Byberget - Alby	Ljungandalen	O23
40	Örnsköldsvik - Östersund via Sollefteå	Tvärflöjten L40	S3
331	Sundsvall - Sollefteå	Sundsvall-Sollefteå L331	S4
201	Härnösand - Sundsvall	Sundsvall-Härnösand L201	S5
50	Härnösand-Örnsköldsvik	Härnösand-Örnsköldsvik L50	S6
241	Härnösand-Nora-Skule	Världsarvsbussarna	
242	Nordingrå	Världsarvsbussarna	
243	Skule	Världsarvsbussarna	
244	Nordingrå	Världsarvsbussarna	

Handläggare
Yvonne Öberg**Datum**
2020-03-05**Diarienum**
18/00696

Riktlinjer och instruktioner kring inköpsrutiner vid direktupphandling under gränsvärdet 586 907 kr (LOU 2018)

Hur internkontrollen har genomförts

Denna internkontroll har granskats:

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

Granskningen har genomförts genom kontroll av vilka direktupphandlingar som skett under 2019 och hur dokumentation har upprättats. Granskning har även skett av tillvägagångssätt vid direktupphandling samt praxis kring inköpsrutiner.

Bakgrund

Myndigheten omfattas av lag 2016.1145 om offentlig upphandling (LOU) samt lag 2016.1146 om upphandling inom försörjningssektorerna (LUF)

Inköp och direktupphandling

Riktlinjer för upphandling (dnr 19/00450) antogs 2019-05-20, och innefattar även riktlinjer för direktupphandling under tröskelvärdet. Under året har myndigheten börjat arbeta efter de riktlinjer som anges i dokumentet.

Sammanfattande bedömning

Frågeställningar

1. Finns riktlinjer och instruktioner för direktupphandling tillgängliga för organisationen?

Ja, en övergripande riktlinje för upphandling finns tillgänglig. Däremot saknas en anvisning för direktupphandling enligt Konkurrensverkets introduktion till Upphandling enligt de nationella reglerna, främst hur dokumentation om hur direktupphandlingar genomförts.

TJÄNSTESKRIVELSEInternkontroll 2019
Bilaga 1**2. Finns dokumentation upprättad vid direktupphandling?**

Ja, till exempel E-faktura kunder respektive E-faktura leverantörer – scanning, men det saknas en samlad plats för dokumentation för respektive direktupphandling.

Enligt Konkurrensverket ska upphandlande enhet inom en myndighet dokumentera hur upphandlingar som överstiger 100 000 kronor har genomförts. Dokumentationen ska vara tillräcklig för att motivera de beslut som har fattas under upphandlingen. När man räknar samman värdet av upphandlingar av samma slag, inklusive sådana vars värde understiger 100 000 kronor, kan det innebära att direktupphandlingsgränsen överskrids. För att underlätta samordning och kontroll av direktupphandlingar är det därför strategiskt och effektivt att dokumentera samtliga direktupphandlingar som den upphandlande myndigheten eller enheten gör, även de som inte överstiger 100 000 kronor.

Underbilaga 1) Riktlinjer för upphandling RKM Västernorrland

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
222000-2923

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

Handläggare
Yvonne Öberg**Datum**
2020-03-05**Diarienum**
18/00696

Intäktsflöden – kontroll och uppföljning av de betalningsvägar som tillhandahålls resenärer

Hur internkontrollen har genomförts

Denna internkontroll har granskat:

- att det finns en upprättad beskrivning av myndighetens intäktsflöden av de betalningsvägar som tillhandahålls resenärer för att lösa färdbevis,
- att upprättade instruktioner är aktuella och stämmer överens med verksamheten,

Granskningen har genomförts dels genom möte med intäktscontroller Anna Appelbrant, som redogjort för vilka aktiviteter som genomförts under 2019, dels med Johan Geibe som ansvarar för uppföljning av myndighetens försäljningsställen.

Bakgrund

Myndigheten erbjuder idag olika alternativ för våra resenärer att lösa färdbevis. Under de senaste åren har en snabb teknikutveckling skett på tjänster för att ta betalt och hantera elektroniska biljetter, parallellt med den försäljningsorganisation som är uppbyggd runt om i länet.

Beskrivning av myndighetens betalningsflöden

På Din Tur's hemsida finns en beskrivning över vilka biljetter och reskort som går att köpa och var: via Din Turs webbshop, i Din Turs app, hos ett av Din Turs försäljningsställen eller ombord på buss – förutom linje 1-5 och 120 i Sundsvall.

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

Internkontroll 2019
Bilaga 2

En kartläggning av vilka produkter som inkommer via swish, kortbetalning via biljettmaskin eller direkt via banktransaktion pågår för kontroll av biljettförsäljning mot inkomna medel.

Försäljningsställenas redovisning är upparbetad och hanteras via självfaktura som utfärdas av myndigheten. En översyn för framtagande av en Riktlinje kring hantering av avtal och uppföljning kommer att ske under 2020.

Uppföljning biljettintäkter

I nuläget bokförs samtliga intäkter per betalnings väg månadsvis.

Instruktioner och rutiner

Under arbetet med kartläggningen av de olika betalningsvägarna, konstateras att det även bör upprättas en riktlinje för hur avstämning ska ske av inkomna medel mot biljettredovisning. Det har dock inte hunnits med under 2019 på grund av tidsbrist. Ambitionen är att slutföra arbetet under 2020.

Material finns framtaget som lämnas till nya försäljningsställena. Uppföljning av avtal och inkomna redovisningar hanteras av myndighetens ansvarige för försäljningsställena Johan Geibe. Skapande av s.k. självfaktura regleras av anvisningen *Manual fakturering av försäljningsställena*.

Sammanfattande bedömning

Frågeställningar

- 1. Finns det en upprättad beskrivning av myndighetens intäktsflöden?**
Nej, men arbetet med att bygga upp beskrivningen pågår om än inte slutförd.
- 2. Är upprättade instruktioner och rutiner aktuella och stämmer överens med verksamheten**
Nej, revidering pågår och upprättande av det som saknas i dokumentation är planerat till 2020.

Underbilaga 1) Sammanställning betalningsvägar resenär

Underbilaga 2) Beskrivning övergripande Intäktsflödesprocess

Underbilaga 3) Beskrivning appköp Intäktsflödesprocess

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

Sammanställning betalningsvägar för resenär

Webshop

Resenären laddar ny period eller reskassa och betalar med kort. En laddning via webshop kan ta upp till 24 timmar innan den finns tillgänglig och aktiveras i biljettmaskin ombord på buss. Tiden är beroende på överföring från bank till slutförd nedladdning på biljettmaskiner.

Köp i app

Appen Din Tur finns för Android och iPhone i vilka det går att köpa enkelbiljetter och gruppbiljetter för resor med Din Tur i hela länet. Resenärer betalar via betalkort, Klarna eller Swish.

Köp hos försäljningsställe

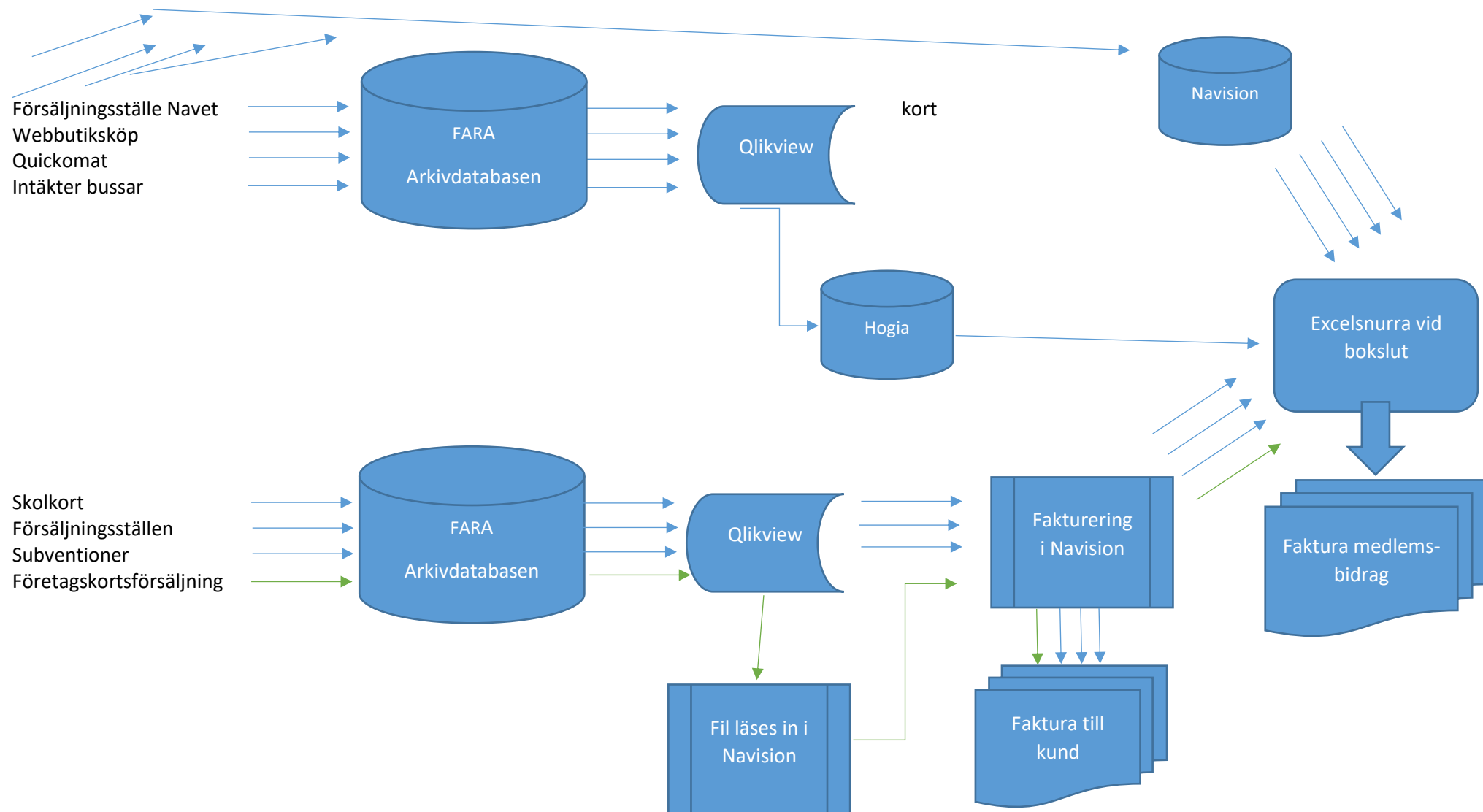
Hos Din Turs försäljningsställen kan resenärer köpa biljetter och reskort över disk och få hjälp av personalen. Att vara försäljningsställe är en ombudstjänst som finns hos ett antal butiker etc i länet. Redovisning sker månadsvis genom inrapportering av underlag till myndigheten som fakturerar respektive försäljningsställe.

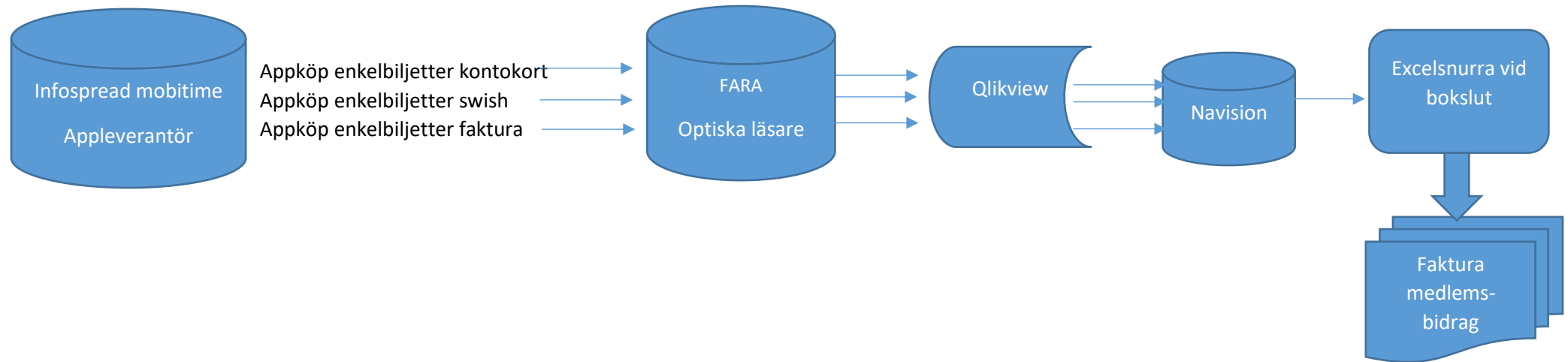
Din Turs försäljningsställen redovisas på hemsidan. Det finns även två biljettautomater på Navet i Sundsvall.

Köp på buss

Resenären kan köpa enkelbiljett och ladda reskort ombord på alla bussar utom linje 1, 2, 3, 4, 5 och 120 i Sundsvall. Betalning sker med kort.

Internkontroll 2019
Intäktsflöden
Underbilaga 2







Missiv

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

Policy Internkontroll

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna förslaget till policy för internkontroll.

Bakgrund

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

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

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

Myndighetens bedömning

Vid översyn finner myndigheten behov av att omarbota internkontrollplanen till en policy för internkontroll som tydliggör förbundsdirektionens mål med internkontroll samt ansvarsfördelningen mellan förbundsdirektionen och myndighetschefen. Av policyn bör också framgå förbundsdirektionen styrningar för hur interna kontrollen ska utföras och återredovisas samt hur policyn bör utvecklas och förändras.

Camilla Fahlander
Myndighetschef

Expedieras till:
Förtroendevalda revisorer

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

Policy**DIN TUR**
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län**Datum**
2015-08-26**Diarienummer**
15/00174

Policy internkontroll fastställd av: <i>Förbundsdirectionen Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län</i>	Dokument: <i>Policy Internkontroll</i>
Behandlad vid: <i>Förbundsdirectionens sammanträde 2015-09-30</i>	Ersätter dokument: <i>Internkontrollplan (2013-04-26)</i>

Policy Internkontroll

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

Policy



Innehåll

Policy för internkontroll.....	3
INTERNKONTROLL.....	3
Övergripande mål med intern kontroll.....	3
Vad är intern kontroll?.....	3
Ansvar för internkontroll	4
Styrningen och kontrollen ska vara betryggande	4
Styrningen och kontrollen ska löpande förbättras	5
Styrningen och kontrollen ska vara ändamålsenlig	5
Verksamheten ska vara effektiv, laglig och ekonomisk.....	5
Styrdokument för intern kontroll	6
Årscykel för internkontroll.....	6
Internkontrollplan.....	6
Riskanalys.....	7
Genomförandet av en väsentlighets- och riskbedömning	7
Återredovisning av internkontrollpunkt	7

Policy

Policy för internkontroll

Policy för internkontroll fastställs av förbundsdirektionen.

Policyn för internkontroll anger bakgrund och syftet med den interna kontrollen, samt ansvarsfördelningen mellan förbundsdirektion och myndighetschef.

Policyn anger förbundsdirektionens styrningar för hur den interna kontrollen ska utföras.

Policyn för internkontrollplan bör utvecklas och förändras i takt med att verksamhets- och ekonomistyrning förändras.

Policyn ska ligga till grund för Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns internkontrollarbete (nedan benämnd myndigheten)..

INTERNKONTROLL

Övergripande mål med intern kontroll

Intern kontroll har som mål att ledningen för myndigheten ska säkerställa de verksamhetsmässiga och ekonomiska mål, som förbundsdirektionen fastställt.

Internkontrollen omfattar såväl de politiska som de verksamhetssystem och rutiner som används för att styra myndighetens verksamhet och ekonomi.

Vad är intern kontroll?

Av kommunallagens 3. kapitel 21 § framgår att :

Om inget annat sägs eller följer av bestämmelserna om kommuner och landsting i denna lag, gäller dessa i tillämpliga delar även för kommunalförbund. Lag (1997:550).

Av kommunallagens 6. kapitel framgår att

Nämndernas ansvar för verksamheten

7 § Nämnderna skall var och en inom sitt område se till att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige har bestämt samt de föreskrifter som gäller för verksamheten.

De skall också se till att den interna kontrollen är tillräcklig samt att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt.

Policy

I myndighetsförordningen (2007:515) som gäller för förvaltningsmyndigheter under regeringen, anges följande om intern kontroll

Myndighetens ledning ska säkerställa att det vid myndigheten finns en intern styrning och kontroll som fungerar på ett betryggande sätt

Ekonomistyrningsverket har utformat en handledning för ansvaret för intern styrning och kontroll (ESV 2012:46) vilken till delar återges nedan. Handledningen kan läsas av alla myndigheter som stöd för sin utformning av den interna kontrollen.

Ansvar för internkontroll

Kommunallagen anger kortfattat lagstiftarens avsikt för intern kontroll, utan att särskilt beröra kommunalförbund med förbundsdirection. Tolkningen av kommunallagens intention är att förbundsdirectionen ansvarar för att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som förbundsdirectionen själva har bestämt samt de föreskrifter som gäller för kommunalförbundet. Förbundsdirectionen ska också se till att den interna kontrollen är tillräcklig samt att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt. Det är förbundsdirectionen som har ansvaret för det finns direktiv för hur intern kontroll ska utföras och som fastställer vilka internkontrollpunkter som ska granskas varje verksamhetsår.

Det är myndighetschefen som på förbundsdirectionens uppdrag verkställer beslut och vidtar åtgärder för att säkerställa att den interna styrningen och kontrollen är betryggande. Riskanalys, kontrollåtgärder och uppföljning är löpande verksamhet, som myndighetschefen ansvarar för.

När förbundsdirectionen har fattat sina beslut är det myndighetschefen som ska verkställa dem. Myndighetschefen delegerar uppgifter enligt den ansvarsfördelning som finns inom myndigheten för att verkställa besluten, men det är fortfarande myndighetschefen som är ansvarig inför förbundsdirectionen.

Styrningen och kontrollen ska vara betryggande

Den interna styrningen och kontrollen ska med rimlig säkerhet säkerställa att myndigheten fullgör sina uppgifter, når sina mål och hanterar sina uppdrag. Förutsättningar för en betryggande intern styrning och kontroll ges i en organisation där beslutanderätt och arbetsfördelning är delegerad inom verksamheten, och där det finns tydliga regler och rutiner för verksamheten. Med de förutsättningarna kan förbundsdirectionen förlita sig på att det system som finns för att planera, genomföra och följa upp verksamheten ger en rättvisande och tillförlitlig bild.

Policy

Styrningen och kontrollen ska löpande förbättras

Förbundsdirektionen har ansvar för att arbetet med den interna styrningen och kontrollen ständigt utvecklas. I detta förbättringsarbete behöver förbundsdirektionen ta hänsyn till sin specifika verksamhets karaktär. Detta påverkar både vilka risker ledningen kan acceptera och hur arbetet med intern styrning och kontroll utformas.

Styrningen och kontrollen ska vara ändamålsenlig

Intern styrning och kontroll är en naturlig del av verksamhetsstyrningen. Intern styrning och kontroll påverkar utformningen av myndighetens organisation genom hur arbetet är fördelat inom myndigheten, hur ansvar och befogenheter delegeras samt hur ärenden handläggs.

En ändamålsenlig intern styrning och kontroll ger förutsättningar för att verksamheten drivs på ett effektivt sätt och att uppsatta mål nås med önskat resultat. Inom ekonomiadministrationen kan brister och ofullständigheter i redovisningen, ekonomiska rapporter och beslutsunderlag motverkas. Med en god intern styrning och kontroll kan misstag förebyggas och oegentligheter upptäckas.

Verksamheten ska vara effektiv, laglig och ekonomisk

Innebörden att verksamheten bedrivs effektivt är att den ofta eller snabbt når sitt resultat ändamålsenligt och resurssnålt. Effektivitet är att göra på rätt sätt, i rätt tid till rätt antal och med rätt kvalitet. Att hushålla väl innebär att ärenden ska handläggas så resurseffektivt som möjligt.

Att verksamheten följer gällande rätt är ett annat uttryck för regeringsformens bestämmelse om att den offentliga makten utövas under lagarna. Av förvaltningslagen framgår att säkerheten inte ska eftersättas. Det innebär att rättssäkerhet är överordnat styrning.

Intern kontroll ska utföras inom alla delar av organisationen. Den kan ses som en del av systemet för styrning och ledning.

Intern kontroll och styrning kan ge ett svar på frågorna:

Vet vi vart är vi på väg?

Hur vet vi att vi är på väg dit?

Vilka hinder finns för att komma dit?

Vilka förändringar måste vi vidta för att nå dit vi vill?

Internkontroll är en metod för att säkerställa att myndighetens färdriktning är den rätta och att tempot i rörelsen innebär att uppsatta mål nås på utsatt tid.

Policy

Styrdokument för intern kontroll

För förbundsdirektionens ledning och styrning av intern kontroll ska det finnas en policy för intern kontroll.

För varje års internkontroll ska förbundsdirektionen besluta om en internkontrollplan innehållande internkontrollpunkter.

Efter genomförd internkontroll ska myndigheten utarbeta en rapport till förbundsdirektionen som redovisar resultatet.

Årscykel för internkontroll

Händelse	Tidpunkt
Översyn av policy för internkontroll	Tidig höst, vid behov
Fastställande av internkontrollplan för nästkommande år	Sista förbundsdirektionsmötet för året
Tidpunkt för genomförande av internkontroll	1 januari-31 december
Redovisning av förgående års internkontroll	Före halvårsskiftet året efter kontrollåret

Internkontrollplan

Inför varje år ska förbundsdirektionen fastställa vilken internkontroll som ska genomföras nästkommande år.

Vid utformande av internkontrollpunkter ska en riskanalys genomföras och ligga till grund för valet av kontrollpunkter. Antalet kontrollpunkter kan variera mellan åren. En kontrollpunkt kan återkomma flera år i rad om riskanalysen resulterar i det.

Antalet kontrollpunkter per år bör vara hanterbart så att kontrollen kan göras med rimlig arbetsinsats och resursåtgång.

Policy

Risakanalys

Som metod att identifiera de internkontrollpunkter som är mest angelägna att utvärdera ska en riskanalys genomföras.

Genomförandet av en väsentlighets- och riskbedömning

1. Kartlägg vilka risker som finns.
2. Bedöm konsekvensen av att risken inträffar, indelat i fyra (1-4) steg.
3. Bedöm sannolikheten att risken ska inträffa, indelat i fyra (1-4) steg.
4. Multiplicera bedömd konsekvensfaktor med bedömd sannolikhetsfaktor.
5. De risker som får högst summa efter steg fyra (4) väljs för att ingå i internkontrollpunkterna.

Konsekvens ↓				
4 – Allvarlig	4	8	12	16
3 – Kännbar	3	6	9	12
2 - Lindrig	2	4	6	8
1 - Försumbar	1	2	3	4
Sannolikhet ⇨	1 - Osannolik	2 – Mindre sannolik	3 – Möjlig	4- Sannolik

Konsekvens om händelse sker

- 4: Medför stora negativa konsekvenser om det inträffar
 3: Medför kännbara konsekvenser om det inträffar
 2: Medför lindriga konsekvenser om det inträffar
 1: Medför försumbara konsekvenser om det inträffar

Sannolikhet att händelsen kan ske

- 4: Det är mycket sannolikt att händelsen kan inträffa
 3: Det finns en viss risk att händelsen kan inträffa
 2: Det är mindre sannolikt att händelsen kan inträffa
 1: Det är osannolikt att händelsen kan inträffa

Återredovisning av internkontrollpunkt

Återredovisning av internkontrollpunkter till förbundsdirectionen ska ske före halvårsskiftet året efter granskningen. I återredovisning ska minst framgå:

- Vilken kontrollpunkt som avses.
- Vem eller vilka som har medverkat i kontrollarbetet.
- Vilka frågeställningar som kontrollen utgått från vid granskningen.
- Sammanfattande bedömning av kontrollpunktens status.
- Eventuella förslag på förändringar med anledning av gjord internkontroll.

/.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriegatan 16

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

Org. nr:
222000-2923

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

Handläggare
Erik Hedlund**Datum**
2020-03-06**Diariernr**
20/00214

Mittbuss ABs erbjudande vid förlängning av avtal fram till dec 2024

Utgångsfaktorer för förlängning

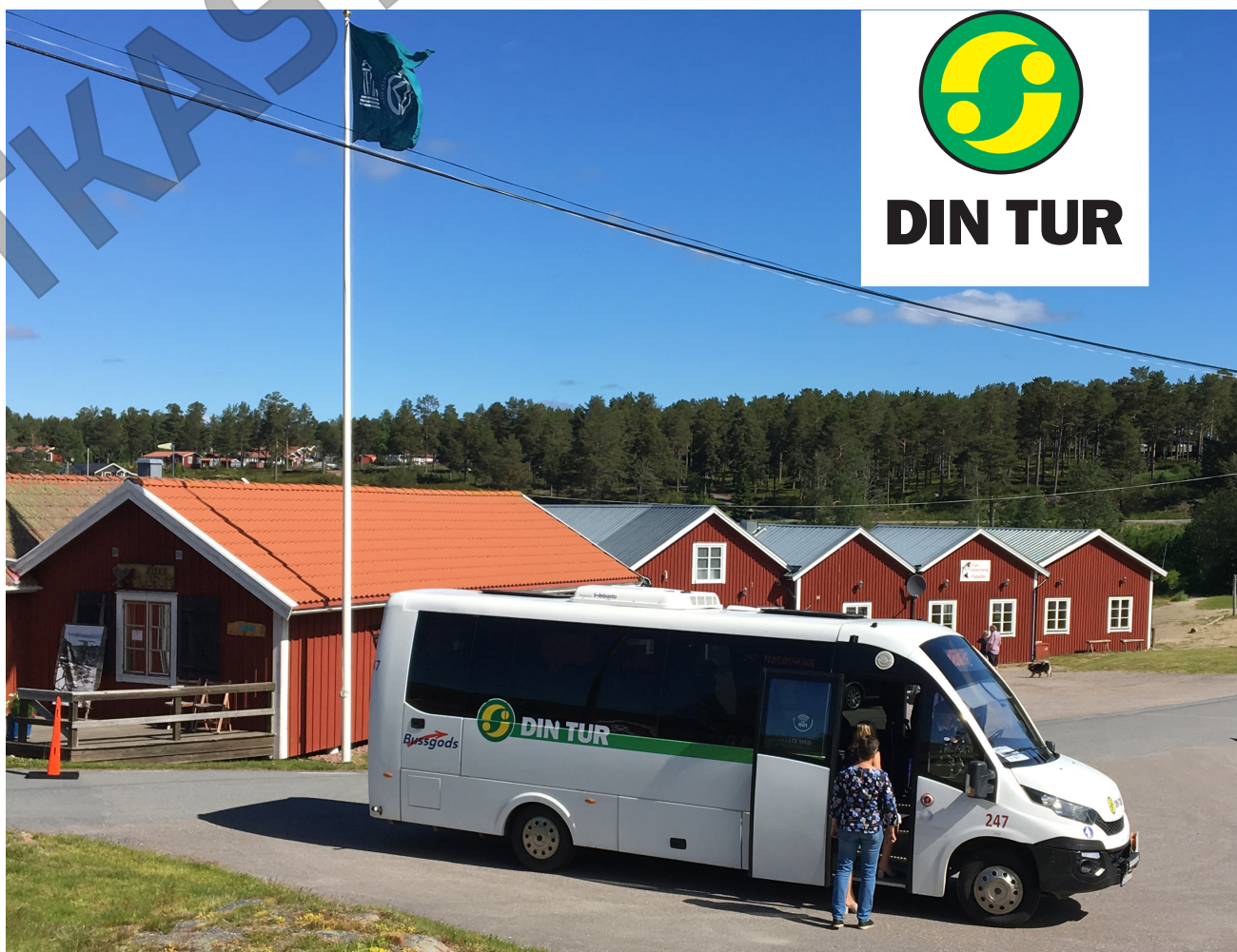
- Avtalen med för område 2, 345, 7, 8, 9,10/22, 16, 20, 23 och S4 L331, S5 L201, gäller i dess nuvarande lydelse. Överenskommelser som ingåtts efter avtalens undertecknande gäller i dess nuvarande lydelse.
- Överenskommelser för förlängningar genomförs med den biljettprisnivå som utgör Din turs normala produktutbud och funktion

Villkor för att Kommunalförbundet förlänger avtal med Mittbuss AB.

1. **Mittbuss AB investerar i 20 nyproducerade** bussar inom 9 månader efter överenskommelse om förlängning tecknats mellan Mittbuss AB och Kommunalförbundet. Kommunalförbundet väljer, i samråd med Mittbuss, var fordonen ska trafikera.
2. **Realtid och hållplatsutrop.** Mittbuss ansvarar för att positionsdata utan kostnad skickas till av huvudmannen anvisad adress enligt den modell som parterna gemensamt dragit upp samt tar kostnader som säkerställa att samtliga fordon i linjetrafik har utrustning som möjliggör denna positionering.
3. **Mittbuss AB fortsätter att köra 100 procent fossilfritt** hela avtalsperioden inklusive optionsåren (om inte beställaren anger annat)
4. **Mittbuss AB och kommunförbundet skall gemensamt arbeta för förbättrat kundbemötande och bättre resandeupplevelser.** Initialt skall detta göras genom att parterna tillsätter en gemensam arbetsgrupp som kartlägger och beslutar om positiva förändringar som vänder sig direkt mot kund. Mittbuss skall delta i denna grupp utan debitering för nedlagd tid.
5. **Mittbuss AB börjar med** utrop säkerhetsbälten på regional och skoltrafik senast 2020-03-31. Förtydligande: På varje enskild tur skall föraren informera om kravet på att använda bälten i enlighet med gällande lag. Mittbuss AB ansvarar för samtliga förare utbildas i enlighet med utbildningsplan för att säkerställa att detta utförs.

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

**DIN TUR**

Utvärdering

Inför förlängning av trafikavtal för linjelagd kollektivtrafik

Erik Hedlund 2019-07



Tillsammans reser vi smartare

SAMMANFATTNING

Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (nedan Kommunalförbundet) genomförde en upphandling av linjelagd kollektivtrafik med trafikstart december 2014. Avtalstiden är 8 år men beställaren (Kommunalförbundet) och trafikföretaget har möjlighet att komma överens om förlängning med totalt två år. Denna utvärdering avser att sammanfatta ge Kommunalförbundets direktion för- och nackdelar med förlängning av avtalen inför beslut i ärendet under hösten 2019. Beslutar direktionen att ny upphandling av ett, flera eller alla avtal av länets linjelagda kollektivtrafik ska genomföras behöver denna omfattande upphandlingsprocess påbörjas senast hösten 2019.

Utvärderingen vid detta skede kommer belysa några utvalda påverkansfaktorer som direktionens ledamöter kan värdera inför beslutet som fattas i höst. Dessa påverkansfaktorer belyses i denna rapport utan inbördes ordning och kommer att kompletteras inför beredning inför direktionen vid tänkt beslutstillfälle.

Principiellt så bör utvärdering av avtal innehålla en analys av avtalets måluppfyllelse. Här utvärderas om leverantören uppfyllt de krav den har åtagit sig att uppfylla samt om den upphandlande myndigheten har upplevt önskvärda effekter av avtalet. Då ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram har antagits sedan avtalen tecknades så kan detta inte genomföras i helhet. Dagens styrande mål är avsevärt förändrade mot avtalens vision om fördubblad marknadsandel för kollektivt resande.

Resandeökning har skett sedan avtalen slöts men kanske inte i linje med de förhoppningar som finns. Marknadsandelen går möjligen sakta uppåt men förändringen är långsam. Målet med ökad marknadsandel och resande är relaterad till hur avtal ser ut, där exempelvis god fordonskvalité är en bidragande orsak till valet kollektivtrafik istället för egen bil. Men påverkansfaktorerna för en resenär är många och varierar för vilken resa som görs. En del av påverkansfaktorerna kan alltså utvärderas i rådande avtal men många ligger utanför. Här kan nämnas att nuvarande biljett- och betallosning och vissa tillgänglighetsfaktorer som realtid och hållplatsutrop inte vilar i kravställning på trafikföretagen i nuvarande avtal. Sedan finns naturligtvis den stora frågan rörande bra trafikplanering och god trafikering vilket är kanske det som påverkar resenären allra mest i valet av resandesätt. Ansvar för trafikplanering vilar på Kommunalförbundet tillsammans med dess medlemmars möjlighet till finansiering och påverkas bara till en mindre del av trafikföretaget och rådande avtal.

ARBETSSÄTT FÖR UTVÄRDERINGEN

Kommunalförbundet har under våren 2019 träffat tjänstemän från samtliga medlemmar och därigenom fått synpunkter på avtalens funktion inför denna utvärdering. Synpunkterna som inkommit beskrivs och sammanvägs inom de påverkansfaktorer som finns i rapporten. Därutöver så har Kommunalförbundet samlat information från egen avtalsuppföljning, resenärssynpunkter och resultatet från en kundenkät på dintur.se som genomförts under maj och delar av juni 2019. Referenstagande tillkommer också från andra källor såsom statliga Trafikanalys, Svensk kollektivtrafik, uttag av information från fordonsdatabasen FRIDA samt information och jämförelser från andra regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Denna utvärdering kompletteras även med en sk. swot-analys, vilken kommer genomföras i slutet av juni 2019 med medlemmarnas tjänstemän. Swotanalysen finns med som bilaga. Trafikföretagen, som part i avtalen, har getts möjlighet att ge sin syn på avtalen och möjlig förlängning. Inkomna redogörelser, förslag från trafikföretagen kommer redovisas separat som bilaga till denna utvärdering.

All material för denna utvärdering läggs i Kommunalförbundets dokumentmoln, TeamEngine. Dokumentet är att betrakta som utkast fram till dess att kommunalförbundets beredningsmöte inför direktionen då beslut rörande avtalsförlängning tas. Nuvarande inriktningen för beslut i detta ärende är september 2019.

BAKGRUND TILL UPPHANDLING AV NUVARANDE AVTAL

Arbetet med upphandling av trafikavtal påbörjades under 2012. Under denna tid så fanns naturligtvis avtal för busstrafik i länet men dessa var upphandlade innan Lag (SFS 2010:1065) om kollektivtrafik hade tillkommit. Den linjelagda kollektivtrafiken i Sverige innan 2012 upphandlades primärt med lokal styrning men denna ordning ämnade lagstiftaren ändra med lagen 2010 och tillkomsten av regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM). Med denna bakgrund började upphandlingen genomföras 2012 av Kommunalförbundet. De avtal som sedermera tecknades för trafikstarten 2014 hade föranletts av en omfattande dokumenterad dialog med Kommunalförbundets medlemmar. Dialogen genomfördes både med politiker och tjänstemän från medlemmarna i Kommunalförbundet och dokumentationen tyder på det fanns en övergripande samsyn i upphandlingsdokumentens innehåll utom möjligen frågan rörande fordonens bränsle. I detta avseende fanns önskemål kopplad till lokal produktion av bränsle.

Ovan önskemål möttes inte av Kommunalförbundets direktion utan valet föll på att anbudsgivaren (trafikföretaget) själv fick välja drivlina och bränsle, där ett miljöincitament i avtalet skulle motivera trafikföretaget att driva fordonen mer miljövänligt. Även om vissa avtal villkorade exempelvis att inom några år efter trafikstart skulle vara i minst 50 procentig fossilfri drift (exempelvis O14/15).

Miljöincitament var framgångsrikt och Västernorrland blev en av de första i Sverige med fossilfritt bränsle i linjelagd trafik 2016. Upphandlingen 2014 blev 2015 nominerad till *Anbudspriset*¹ som ges till beställare som genomför bra upphandlingar. Dialogen och arbetet kring upphandlingen finns även omnämnd på Upphandlingsmyndighetens hemsida²

Enligt lagen (SFS 2010:1065) om regional kollektivtrafik så är RKM skyldig besluta om allmän trafikplikt inom länet. Allmän trafikplikt innebär att det inte ska finnas kommersiella intressen att bedriva den trafik som samhället starkt subventionerat går in och driver. Trafikpliktsbeslut för gällande avtal togs i linje med dåvarande trafikförsörjningsprogram på förbundsdirektionens möte 2013-04-29 (protokoll med dnr 13/00142-2, beslutsunderlag 13/00112-2). I trafikpliktsbeslutet så definierades vilka sträckor, tätortstrafik eller stråk i länet som skulle upphandlas och i vilken omfattning och syfte dessa skulle trafikeras. Här definierades även tillgängligheten rörande om fordonet på en sträckning skulle ha normalgolv eller låggolv. Upphandlingen genomfördes huvudsakligen med rådande branschstandard för fordon (Buss 2010) och med dåtidens modellavtal³. Avtalens uppföljning har genomförts under tiden sedan trafikstarten och sker sedan drygt 3 år tillbaka strukturerat tre gånger per år med de två trafikföretagen enskilt. Mittbuss AB har huvudsakligen regional- och landsbygdstrafik samt tätortstrafik-

ken i de mindre kommunerna medan Nobina AB har trafiken i de större tätortsområdena Sundsvall och Örnsköldsvik. Avtalsuppföljningen omfattar avtalens mjukare områden såsom resandeutveckling och marknadsföring och med en viss tyngdpunkt på områden som genererar viten däribland fordonskvalité, hantering av kundsynpunkter och inställda och/eller försenade turer. Stickkontroller genomförs därutöver på hela avtalets omfattning.

PÅVERKANSAKTORER FÖR AVTALET

Miljö och bränsle (regleras i avtalet punkt 13)

Upphandlingen 2014 valde att inte styra mot ett särskilt bränsle utan istället sattes funktionskrav mot branschens dåvarande miljökravsbilaga med miljö- och energiincitament. Här fanns dock variationer, där exempelvis upphandlingen för tätortstrafiken i Sundsvall ställde krav på minst 50 procentig fossilfri drift före 2016. Krav ställdes också på energianvändning där nominella värden inte får överskridas samt att ett energiincitament utgår om trafikföretaget lyckas tydligt sänka sin energianvändning. Efter en initial drift med diesel, dieselhybrid och/eller RME så övergick all trafik under 2016 till den fossilfria biodieseln HVO100 (hydrerad vegetabilisk olja). Som ett av de första länen i Sverige så lyckades Västernorrland att få en närmast 100 procentig fossilfri drift som från källa-till-hjul har lägre koldioxidutsläpp än i princip alla andra bränslen⁴.

Under några år gick Sveriges tusentals dieseldrivna fordon över till detta nya bränsle, HVO100. I ett internationellt perspektiv så är HVO100 inte en etablerad bränslekälla utan något som primärt har vunnit mark i Sverige och är närmast okänt på världsmarknaden. Bränslet tillverkas av slaktavfall men har även i vissa fall haft en stor inblandning av restprodukten PFAD som är en rest från den miljöförstörande produkten palmolja. För att inte bidra till utveckling av odling av palmer ämnade för palmolja, med följderna skövling av regnskogar, så ändrade regeringen nyligen förordningen om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande bibränslen.

Från 1 juli 2019 så träder förordningen i kraft och PFAD med dess tidigare egenskaper faller inte inom ramarna för hållbarhet. Därvidlag ligger en stor utmaning för en del tillverkare av HVO100 att hitta alternativ inblandning som klarar de uppdaterade kraven i Sverige. De tillverkare av HVO100 som inte använt PFAD har använt råvaror från slaktavfall och restprodukter från skogsavverkning. Det är sannolikt material från skogen de flesta tillverkare av HVO100 kommer nyttja i framtiden. Problematiken med att använda skogens resurser är att den är begränsad och ska användas till mycket. Förutom HVO100 så framställs även biodieseln E95 (etanol) för tyngre fordon, och utöver fordonsbränsle ska skogens restprodukter räcka till många andra behov. Följden av fler användningsområden för skogsråvara tillsammans med en stor svensk efterfrågan har genererat att bränsleindex för HVO100 har skjutit iväg det senaste året⁵. Effekterna i Västernorrland likväl som många delar av Sverige har gett högre kostnader för samma trafikutbud. Under de senaste månaderna så har trafikbeställare minskat trafikutbudet med hänvisning till ökade kostnader för bränsle. Länstrafiken i Kalmar län, KLT, gjorde en upphandling för trafik 2017 där 60 procent av driften skulle utgöras av biogas och resterande 40 procent med HVO100. Då biogasen i Kalmar län har begränsningar för tankning har beroendet för att driva trafiken med HVO100 varit viktig för landsbygden. Framtidens indexökningar och ökade kostnader för HVO100 möts med att ta bort eller reducera trafikutbudet⁶.

I Västernorrlands upphandling från 2014 så ställdes som tidigare nämnt inga skallkrav på ett visst bränsle vilket skulle göra en förändring till annan bränsletyp möjlig. Här ligger RME100 (rapsbaserat biodiesel, även kallat FAME) och oljebaserad diesel närmast till hands då de bränslena kan användas på avtalens nuvarande fordon. En återgång till diesel genererar naturligtvis tydligt höjda utsläppsnivåer av koldioxid och motsätter en nödvändig väg mot globalt och nationellt satta klimatmål. RME100 har tidigare haft egenskaper som försvårar drift vid sträng kyla (kallare än -20C), men detta har förbättrats med tiden sedan bränslet introducerades på marknaden. Indexmässigt så har RME100 haft en mer fördelaktig utveckling ur beställarens perspektiv. Det är en tänkbar lösning att i nuvarande avtal alternera mellan RME och HVO för att hålla ned den totala kostnadsökningen kopplat till bränsleindex på

en bättre nivå⁷. Frågan är dock om inte även RME-index succesivt kommer skjuta iväg då efterfrågan för det bränslet sannolikt ökar. Andra bränslen såsom biogas och gasdrift är vanligt förekommande i busstrafiken i Europa. I Sverige fick biogasen en återgång under början av 2010-talet men har återigen blivit vanlig förekommande som skallkrav i de senaste årens upphandlingar. Vid valet biogas så ger ofta beställaren garantier för tillgång och läggs som en förutsättning från beställaren i upphandlingen. I Västernorrlands nuvarande avtal så är biogasdrift inte relevant men intressant att följa hur dess funktion är i olika delar av upphandlad kollektivtrafik i Sverige.

I de större tätorterna i Västernorrland används elhybrider. Dessa fordon kräver ingen laddning och kan köras på el vid lägre farter under en begränsad körsträcka. Det är rimligt att på sikt nå ren eldrift i tätortstrafik och kanske viss närtrafik då detta inte bara ger minimala utsläpp utan även minskat störande buller. Eldrift för bussar växer kraftigt just nu i Sverige. Vid valet av el som huvudsaklig drivlina för bussar så behövs en kartläggning för laddning genomföras för lämplig trafik, exempelvis för tätorts- och närtrafiken i Sundsvall och Örnsköldsvik.

Sammanfattning med nuvarande avtal: Miljö och bränsle

Fördelar

- Trafikföretagen är trygga i tillgången av HVO100 och RME100 vilket garanterar att Västernorrland kan vidmakthålla klimatmål.
- HVO100 har bland de bästa källa-till-hjul nivåerna för koldioxidutsläpp och ligger i paritet med el.
- Nuvarande fordon får en längre drifttid och förskjuter miljöpåverkande nytillverkning av fordon som en ny upphandling kan generera.

Nackdelar

- Ett bränsleindex som skjuter iväg kan betyda neddragningar av trafikutbud då kostnader inte räcker mot skatteunderlag. Denna nackdel kan dock återfinnas i flera bränsletyper.
- En tyst och helt eldriven trafik i tätorter är inte möjlig med nuvarande avtal, men kan dock utvecklas till viss del i samverkan med trafikföretagen.
- En övergång till andra bränslen (biogas, etanol etc) är inte möjlig att kräva från beställaren i nuvarande avtal.

Trafikförändringar och trafikering (regleras i avtalet punkt 6.4)

Avtalen har relativt stora möjligheter att reglera trafikvolymen inom varje avtalsområde då möjligheten finns att justera trafikutbudet med 20 procents frivolymp per år och 30 procent under avtalstiden. Frivolymberäkningen sker med utgångspunkt av tidtabellskilometer och/eller antalet dimensionerade fordon. Förändringar med minskning av trafik har skett ett antal gånger under avtalstiden. Senast så gjordes minskningar på linje 50 (avtal S6) och 202 (avtal O20) vilka båda föll inom frivolymspunkten i avtalen. Även en del öknings av trafik har genomförts tex. inom område O6 och O18 där mer trafik har tillkommit. Det är svårt att göra ändringar som inte harmonierar mot frivolymen. En förändring uppåt, över 30 procent, kan säkert vara intressant för trafikföretaget men detta kan vara föremål för rättslig prövning mot beställaren av annat trafikföretag då det strider mot anbudsinformationen vid upphandlingen. En minskning över 30 procent är sannolikt inte i linje med trafikföretagets mål och lär ogillas om förslaget tas upp. Ett borttagande av ett helt avtal skulle kunna vara möjlig men bara om det finns enighet mellan parterna beställare och trafikföretag. Det är alltså svårt att helt ta bort trafikområden under avtalstiden. Om framtidens upphandlingar genomförs med stora trafikområden så skulle möjligheten att ta bort enstaka linjer vara mer möjligt då det kan rymmas inom en tänkt frivolymp.

Det finns anledning att resonera kring genomförd trafik, eller vilken leverans trafikföretagen har. Generellt har Mittbuss AB en acceptabel leverans och turerna genomförs i tid, även om förbättringar behövs. Brister uppkommer primärt då vägarbeten genomförs som skapar förseningar men har även ibland uppkommit vid personalbrist. Nobina AB har i jämförelse haft större störningar i leveransen, vilket har succesivt förbättrats under avtalstiden. Det råder brist på förare i Sverige och det ger ibland effekter på trafikutförande. Naturligtvis är detta inget som accepteras utifrån ett avtalsmässigt förhållningssätt och bristerna genererar konsekvenser i form viten. Trafiken i Sundsvall har även brustit i tidhållning. De stora infrastrukturella förändringarna i Sundsvall och i vissa delar bristande framkomlighet påverkar tidhållningen och försämrar resenärsupplevelsen. Dessa problem ligger till stora delar utanför avtalets ramar men kan förbättras med att lägga in mer tid för trafikomlopp. Trafiken Nobina AB utför i Sundsvall har även under åren blivit påverkad vid väderomslag under vintern då ledbussars möjlighet att köra på hala vägar är begränsad.

Sammanfattning med nuvarande avtal: Trafikförändringar och trafikering

Fördelar

- Frivolymen är tillräckligt tilltagen och ger beställaren möjlighet att justera trafikutbudet väl under avtalstiden

Nackdelar

- Vid större förändringar genererad exempelvis från fler resandemöjligheter på ett stråk med tåg (biljettsamverkan med SJ) och därigenom förändrade behov för busstrafiken så kan ett avtal behöva minskas mer än avtalets frivolymp eller helt avslutas. Detta är svårt att genomföra med gällande avtal.
- Det finns orsak att fortsätta arbeta med säkerheten i leveransen för trafikföretagen.

Bussarnas utförande och kvalitet (regleras i avtalet punkt 7.4 och 8.4)

Upphandlingen av standarden gjordes med utgångspunkt i branschstandarden Buss 2010 (idag Nordic buss). Dåvarande trafikförsörjningsprogram och trafikpliktsbeslut från 2013 angav de principiella valen där låggolvsbussar och normalbussar skulle trafikera. Dagens trafik följer dessa politiskt fastställda premisser. Under dialogen med tjänstemän från Kommunalförbundets medlemmar så har synpunkter på fordonens kvalitet och fysiska tillgänglighet lyfts som ett område att utveckla. Fordonens kvalitet berör faktorer såsom fungerande stoppknappar och säkerhetsbälten samt att det ska kännas rent och fräsch ombord. Denna problematik har primärt riktats mot fordon i regional och landsbygdstrafik i länet. Vid en genomgång i fordonsdatabasen FRIDA så är det även i denna trafik som de flesta anmärkningar på fordonen uppmärksammas och bilden samstämmer med den uppfattning som framkommit i dialogen. I Kommunalförbundets enkät som resenärer hade möjlighet att fylla i via appen och på dintur.se så inkommer samma bedömning av fordonens kvalitet. I enkätundersökningen, som hade 155 resenärer som respondenter, pekar resultaten generellt på en rimlig nöjdhet med bussarnas tillgänglighet. Men några saker framkommer tydligt från enkäten och detta behöver förbättras. De främsta faktorerna som resenärerna visar sitt missnöje med rör bussens renhet och den inre luftmiljön i bussarna. En annan allvarlig sak som uppmärksammas är funktionen av säkerhetsbälten där ca 30 procent inte upplever tillräcklig god funktion. Det framkommer även synpunkter rörande förarnas körstil (ryckigt, för fort etc.) medan resenären i allmänhet är nöjd med deras uppförande. Enkätundersökningen ger endast indikativa värden rörande bussarnas beskaffenhet då den endast genomförts under kortare tid och med få respondenter.

Fordonens genomsnittsalder får max vara 10 år och ett fordon få nå en maxålder på 15år. Oavsett om avtalen förlängs eller inte så är det denna genomsnittsalder som gäller. I dagsläget har fordonen i trafikföretagen Mittbuss AB uppnått genomsnittsalder medan Nobina ABs fordon är något yngre i genomsnitt. Det är viktigt för Kommunalförbundet att stärka arbetet med fordonskontroller så att resenärerna får den kvalitet på fordonen som är avtalad och vid brister ska viten utdelas.

Därutöver har även en dialog med medlemmarna förts rörande fordonens tillgänglighet, primärt rörande möjlighet för resenärer som är rullstolsburna, resenärer med barn i vagn och resenärer med rullatorer. Diskussioner har även forts rörande tillgänglighetsfrämjande informationssystem såsom hållplatsutrop, driftstörningsinformation samt realtidsinformation, vilket beskrivs separat senare i rapporten. Den fysiska tillgängligheten i tätortstrafiken i länets låggolvsbussar är relativt god. I regional och landsbygdstrafik så gjordes valet att upphandla normalbussar med dess begränsade fysiska tillgänglighet. Det gäller dock att påminnas att den regionala tågtrafiken har god tillgänglighet och utgångspunkten för resandet bör ses utifrån hela trafiksystemet funktion med bussar, tåg och taxibilar (särskild persontrafik). Länets hållplatser på landsbygden är i huvudsak inte tillgänglighetsanpassade utan det är primärt större bytespunkter, hållplatser och resecenter som har dessa möjligheter. Det finns ingen regional eller landsbygdstrafik där hållplatserna är fullt tillgänglighetsanpassade, även om projektet KOLL2020 tillsammans med andra åtgärder av Trafikverket delvis kommer förbättra tillgängligheten längs Trafikförsörjningsprogrammets prioriterade stråk.

Utifrån de resenärssynpunkter som inkommer till Kommunalförbundet så är ärenden rörande fordonskvalité väldigt sällan förekommande. Det har dock inkommit synpunkter från Synskadades riksförbund rörande brister i hållplatsutrop. Det kommer däremot inga eller väldigt få synpunkter från enskilda resenärer rörande fysisk tillgänglighet.

Sammanfattning med nuvarande avtal: Bussarnas utförande och kvalitet

Fördelar

- Stora delar av trafiken har relativt god tillgänglighet och hela systemet av regional kollektivtrafik med tåg, buss och taxi har en acceptabel nivå för stora delar av länets invånare.

Nackdelar

- Landsbygdstrafiken har allmänt en lägre tillgänglighet och det finns synpunkter på kvaliteten och innemiljön på bussar från resande.

Realtid och resandeinformation

Bristande realtidssystem, hållplatsutrop och aktuell trafikstörningsinformation är funktioner som inte varit tillfredställande under gällande upphandling. Huvudsakligen ligger dessa funktioner på beställaren, Kommunalförbundet. Kommunalförbundet ämnade inledningsvis förmedla realtidsinformation till trafikinformationstavlor genom data som biljettsystemet skulle leverera. Efter flera år av försök med nuvarande biljett och betalleverantör så har Kommunalförbundet valt att generera realtidsinformation direkt från bussarnas egen positionering och därigenom få ut data som krävs för fungerande realtid- och hållplatsinformation. Denna nya metod testas under 2019 och kommer succesivt finnas tillgänglig för tavla, app och web. Trafikstörningsinformationen har också förnyats och gamla bristande system har uttrangerats. Trafikstörningsinformation fungerar idag acceptabelt på app och web men kommer även att synas på digitala trafikinformationstavlor på hållplatser under 2019. Därigenom är förhoppningen att de brister som funnits sedan avtalets start snar är åtgärdade. I upphandlingar i framtiden så kommer sannolikt dessa typer av funktioner generellt läggas över till trafikföretaget att lösa.

Sammanfattning med nuvarande avtal: Realtid och resandeinformation

Fördelar

– Efter flera år av brister för hållplatsutrop, realtid och resandeinformation så ser det ut som en lösning för området kommer realiseras under 2019-20.

Nackdelar

– Dessa funktioner bör i grunden ligga på trafikföretagen och ska hellre upphandlas som funktionskrav då det är en del av bussars moderna nuvarande funktion.

Ekonomi, jmf med andra upphandlingar (avtalets kapitel 6)

Upphandlingen från 2014 genomfördes med några undantag som sk. produktionsavtal. Ett produktionsavtals ekonomiska ersättning är relativ enkel och kan förenklat förklaras med att trafikföretaget lägger anbud på volym (kilometer) och timmar (i produktion). Anbudet som läggs kallas grundersättning. Sedan tillkommer vissa givna faktorer såsom förändringspriser och priser för optioner (exempelvis WiFi). Prismodellen uppfattas i allmänhet som enkel och tydlig i genomförda dialoger. I några fall i Västernorrland så valdes prismodellen med rörlig ersättning (avtal i Sundsvall, Timrå och Örnsköldsviks kommuner samt linje 201). Produktionsavtal med rörlig ersättning brukar kallas incitamentsavtal. Den rörliga ersättningen är ämnad för att trafikföretaget ska bidra till resandeutveckling och få mer ersättning utifrån en överenskommen bas vid trafikstart.

Vissa biljettprodukter var undantagna i avtalen från 2014, exempelvis seniorkortet i Sundsvall och skolkort. Dessa var inte så kallat incitamentsgrundande. Sundsvall, Timrå och Örnsköldsviks kommuner har under avtalstiden för dessa incitamentsavtal introducerat kommunsubventionerade biljettprodukter (avgiftsfria eller reducerade månadskort för barn och unga). Då dessa inte har varit undantagna från avtalet så har trafikföretaget juridiskt korrekt kunnat få ersättning för den resandeökning som dessa subventioner genererat. Detta anses som ett problem av berörda kommuner som fått betala denna rörliga ersättning i avtalet och upplevs skapa en otydlig bild för framtidens kostnader. En uppgörelse har under åren kommit till stånd i Örnsköldsvik där trafikföretaget Nobina AB accepterat att omvandla den rörliga ersättningen till ett större trafikutbud. Avtal med rörlig ersättning var ett utav önskemålet från alla iblandade parter under upphandlingsskedet 2012-13 och fortfarande vanligt förekommande vid dagens upphandlingar, exempelvis den nyligen genomförda upphandlingen för linjetrafik i Gävle tätort. Orsaken till att incitamentsavtal fortfarande är aktuella i dagens upphandlingar kan fortfarande kopplas till att trafikföretaget har ett egenintresse att öka antalet resenärer och att noggrannheten med visering av biljetter ökar. Men finns önskemål från beställaren att i större mån ansvara och styra resenärsatsningar samt att nå större förutsägbarhet i trafikens kostnader är det inget bra alternativ utan då ska produktionsavtal alltid väljas.

Det finns anledning att jämföra anbudspriser på avtal med andra län för att se om priset för kollektivtrafik är bra eller om det har lyckats bättre i våra grannlän. Här är det viktigt att jämföra avtal som ser liknande ut i dess kravställning annars blir bilden missvisande. Kostnader över avtalstiden kan förändras, olika tilläggsköp kanske görs, men att jämföra rena avtalspriser som blev vinnande anbud kan indikera om priset i grunden var bra i jämförelse med liknande förutsättningar för upphandlingen. I Gävleborgs län gjordes en upphandling med trafikstart samtidigt som Västernorrland med ett avtal för hela Hälsinglands trafik, dvs både tätortstrafik i kommunerna Bollnäs, Hudiksvall och Söderhamn och regional trafik i området. I totalen för utbudet för avtalet så fanns 12 procent tätortstrafik och 78 procent landsbygd- och regionaltrafik. En viss jämförelsevis låg rörlig ersättning (resandeincitament) fanns med i avtalet. Avtalet är huvudsakligen upphandlat efter branschstandarden Buss 2010 och kan i de flesta avseende jämföras med flera upphandlade områden i Västernorrland. Vid ett antagande om en 15 procentig resandeökning under första produktionsåret så ersätts trafikföretaget i Hälsingland med genomsnittligen omkring 18kr per tidtabellskilometer, dvs totala kostnaden för avtalet (inkl. viss antagen rörlig ersättning) dividerat med tidtabellkilometer. Då Hälsinglands pris jämförs mot exempelvis Västernorrlands O23 Ljungadalen, O7 Husum och O345 Sollefteå så kan noteras att motsvarande kostnad (alltså pris per tidtabellskilometer) tydligt högre för Västernorrland med ett pris per tidtabellskilometer på 24-29kr. Nu kan trafiken i dessa områden ha vissa förutsättningsmässiga skillnader men sannolikt så är likheterna övervägande. Om pris i upphandlingar av större avtalsområden blir bättre än med mindre är ett avvägande som behövs genomföras in i framtiden, ovan jämförelse indikerar detta men djupare studier behövs göras.

I Gävle så har nyligen en upphandling av tätortstrafiken genomförts. Utbudet av tidtabellskilometer av tätortstrafik i Gävle är jämförbart med Sundsvalls tätortstrafik. I båda dessa fall så har avtal trafikavtal med fast och rörlig ersättning varit rådande. Priser för tidtabellkilometer har varit omkring 34kr för båda städerna men prisbilden idag är högre i Gävle efter rörlig ersättning har adderats. Den högre kostnaden i Gävle bedöms bero på att resandeökningen varit större i Gävle under åren. Den nya upphandlingen i Gävle genererade något lägre priser än tidigare upphandling, kanske beroende på bättre konkurrenssituation än tidigare upphandling.

I jämförelse med Västerbottens upphandlingar under samma tidsperiod så är det ett annat upplägg på upphandlingarnas omfattning. Stora delar av Västerbottens trafik i landsbygd är upphandlad som enskilda linjer. Då anbudspris divideras med tidtabellskilometer för några avtal i Västerbotten med liknande trafikutbud i Västernorrland så visas högre kilometerersättning. Då O23 Ljungadalen och O7 Husum har 26kr/km respektive 24kr/km så har Västerbottens avtal/linje 23, 251, 254, och 204 priser mellan 30-60kr/km. Som nämnt tidigare så indikerar även denna jämförelse mellan Västernorrland och Västerbotten en fördel att genomföra upphandlingar med större avtalsområden.

YTTRE PÅVERKAN INFÖR UPPHANDLING

Upphandlingsläget, marknaden

Upphandling av busstrafik i Sverige påverkas inbördes mellan länen beroende på hur många som ska upphandla. Vid väldigt många upphandlingar pågående samtidigt så kan marknaden mättas och Västernorrlands upphandling kan vid ett visst tillfälle riskera att bli dåligt konkurrensutsatt. Många stora beställare gör upphandlingar med trafikstarter under 2022 medan det är lugnare inför trafikstarter 2023-24⁸. Här ska även poängteras att tendensen i Sverige är att samla tidigare mindre upphandlingsområden till färre större upphandlingsområden. Målsättningen för framförallt mindre beställare (mindre regioner) är även att göra upphandlingar så samlat som möjligt för att trafiken inte ska förlora sin regionala likhet och funktion och att kraftsamla vid ett givet tillfälle. De stora trafikföretagen i Sverige och Europa vill framförallt lägga anbud på större upphandlingar och avtalsområden för att nå bättre driftsekonomi. Vid en jämförelse med andra trafikupphandlare i Sverige så kan man konstatera att anbuden blir fler då trafikvolymen är större. Fler anbud ger normalt bättre pris för upphandlad kollektivtrafik.

Omorganisation av kollektivtrafikmyndigheten

Sättet att organisera kollektivtrafik i Västernorrland har varit under översyn i ca 3,5 år tillbaka. Vid en eventuell omorganisation av verksamhet så påverkas sannolikt organisationens förmåga att leverera resultat under förändringen. Upphandling och trafikplanering av kollektivtrafik är Kommunalförbundets huvuduppgift. En ny upphandling av linjelagd kollektivtrafik i Västernorrland kräver noggrann planering, projektering och resursoptimering från upphandlande organisation. Målformuleringar i strategidokument om hur framtidens trafik ska se ut behöver genereras och baseras på långsiktig politisk samsyn och gemensam inriktning för länet. När ny trafik upphandlas så ska den leverera bra kollektivt resande i 10 år framåt till ett upphandlingsvärde i Västernorrland om ca 6 miljarder kronor.

¹ För mer info se <https://anbudspriset.se>

² https://www.upphandlingsmyndigheten.se/globalassets/publikationer/exempelblad/exempel_kollektivtrafikmynd_vnorrland_skolskjuts_dialog_webb_uppdaterad.pdf

³ Läs om modellavtal på <https://www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/modellavtal--kravbilagor>

⁴ <https://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7585-702-2.pdf?issuusl=ignore> från SKL, se sid 35

⁵ Se Indexutveckling HVO100 <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/partnersamverkan/dokument/index/2019/hvo1904.pdf>

⁶ Läs om utvecklingen i Småland på: https://web.archive.org/web/20190613065913/http://www.ost-rasmland.se/kalmar/busslinjer-dras-in-nar-branslet-blir-dyrare/?fbclid=IwAR2jJVKbthUqURW7X-2KxgF9spBIysFLiHwP_NG_aaidkG0JY4Jcb3Q4kVwE

⁷ Se indexutvecklingen RME100 <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/partnersamverkan/dokument/index/2019/rme-index-2019-04-reviderad-juli-dec-2018.pdf>

⁸ Läs om upphandlingsläget på <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/natverk-och-moten/upnat/upphandlingsschema-sverige-rapport-2017-2022.pdf>



DIN TUR



Tillsammans reser vi smartare

Handläggare
Erik Hedlund**Datum**
2020-03-06**Diariernr**
20/00214

Kommunalförbundets villkor för förlängning av avtal med Nobina

Utgångsfaktorer för förlängning

- Avtalen med för område 6, 14/15, 18, 17/21 och L50 gäller i dess nuvarande lydelse. Överenskommelser som ingåtts efter avtalens undertecknande gäller i dess nuvarande lydelse.
- Överenskommelser för förlängningar genomförs med den biljettprisnivå som utgör Din turs normala produktutbud och funktion
- Överenskommelsen har utöver ovan basen med barnkortet i Sundsvall på en prisnivå om 200kr (2020 års pris). Övriga biljettprodukter enligt rådande produktutbud. Vid nytt produktutbud så ska de nya förutsättningarna generera möjlighet till ny förhandling från parterna i avtalet.

Villkor för Kommunalförbundets förlängande av avtal med Nobina Sverige AB

1. **Att Nobina förbinder sig att återföra trafik trafikområde O14/15 för delar incitamentintäkter från subventionerade barnkort till en trafik kostnad om 5 till 10 MSEK/år** (kostnadsnivå september 2019),
Trafiken väljs av Kommunalförbundet i samråd med Sundsvalls kommun.
Nobina finansierar utökad produktion i Sundsvall utan att det innebär en merkostnad för Kommunalförbundet.
Återföringen av incitamentet startar i dec 2020 och indexeras enligt avtalet.
Avslutas eller förändras subventioneringen justeras återföringen till avtalets ordinarie nivå.
2. **Att Nobina garanterar att köra 100 procent fossilfritt** hela avtalsperioden inklusive optionsåren. Nobina utverkar ett förslag på indexlösning som minimerar ökade kostnaderna för fossilfritt drivmedel för Din Tur. Nobina garanterar att enbart köra på fossilfritt bränsle. Genom införande av en indexlösning får Nobina drivkrafter att välja

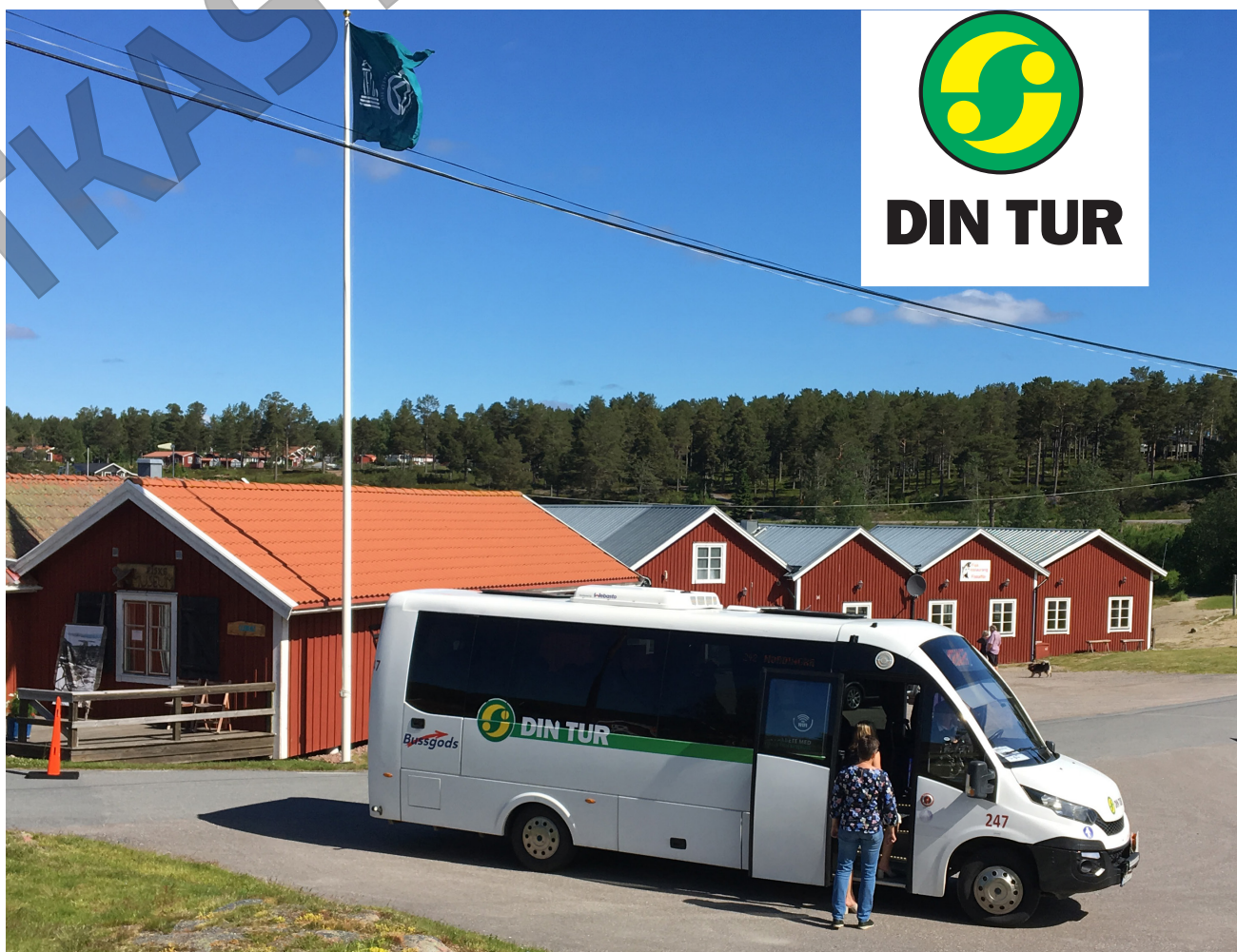
Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

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

det billigaste fossilfria drivmedlet och därigenom hålla nere den totala drivmedelskostnaden.

Nobina är idag genom avtalskonstruktionen fullt kompenserade oavsett drivmedel och kan välja drivmedel fritt utan drivkraft att hålla nere kostnaden. Elfordon är också möjliga för framtida trafikering.

3. **Att Nobina implementerar, installerar och driver hållplatsutrop** i alla fordon i avtalsområdena (ca 120 fordon). Kommunalförbundet godkänner funktionalitet för hållplatsutropen. Genomförandet sker i samråd med Kommunalförbundet. Implementering av hållplatsutrop genomförs inom 9 månader efter överenskommelsen fastställs mellan parterna Nobina och Kommunalförbundet
4. **Nobina förbättrar kundbemötande genom att presentera ett arbete som går mot mätbara mål baserat på KOLLBARS årliga resenärsundersökning.**

**DIN TUR**

Utvärdering

Inför förlängning av trafikavtal för linjelagd kollektivtrafik

Erik Hedlund 2019-07



Tillsammans reser vi smartare

SAMMANFATTNING

Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (nedan Kommunalförbundet) genomförde en upphandling av linjelagd kollektivtrafik med trafikstart december 2014. Avtalstiden är 8 år men beställaren (Kommunalförbundet) och trafikföretaget har möjlighet att komma överens om förlängning med totalt två år. Denna utvärdering avser att sammanfatta ge Kommunalförbundets direktion för- och nackdelar med förlängning av avtalen inför beslut i ärendet under hösten 2019. Beslutar direktionen att ny upphandling av ett, flera eller alla avtal av länets linjelagda kollektivtrafik ska genomföras behöver denna omfattande upphandlingsprocess påbörjas senast hösten 2019.

Utvärderingen vid detta skede kommer belysa några utvalda påverkansfaktorer som direktionens ledamöter kan värdera inför beslutet som fattas i höst. Dessa påverkansfaktorer belyses i denna rapport utan inbördes ordning och kommer att kompletteras inför beredning inför direktionen vid tänkt beslutstillfälle.

Principiellt så bör utvärdering av avtal innehålla en analys av avtalets måluppfyllelse. Här utvärderas om leverantören uppfyllt de krav den har åtagit sig att uppfylla samt om den upphandlande myndigheten har upplevt önskvärda effekter av avtalet. Då ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram har antagits sedan avtalen tecknades så kan detta inte genomföras i helhet. Dagens styrande mål är avsevärt förändrade mot avtalens vision om fördubblad marknadsandel för kollektivt resande.

Resandeökning har skett sedan avtalen slöts men kanske inte i linje med de förhoppningar som finns. Marknadsandelen går möjligen sakta uppåt men förändringen är långsam. Målet med ökad marknadsandel och resande är relaterad till hur avtal ser ut, där exempelvis god fordonskvalité är en bidragande orsak till valet kollektivtrafik istället för egen bil. Men påverkansfaktorerna för en resenär är många och varierar för vilken resa som görs. En del av påverkansfaktorerna kan alltså utvärderas i rådande avtal men många ligger utanför. Här kan nämnas att nuvarande biljett- och betallösning och vissa tillgänglighetsfaktorer som realtid och hållplatsutrop inte vilar i kravställning på trafikföretagen i nuvarande avtal. Sedan finns naturligtvis den stora frågan rörande bra trafikplanering och god trafikering vilket är kanske det som påverkar resenären allra mest i valet av resandesätt. Ansvar för trafikplanering vilar på Kommunalförbundet tillsammans med dess medlemmars möjlighet till finansiering och påverkas bara till en mindre del av trafikföretaget och rådande avtal.

ARBETSSÄTT FÖR UTVÄRDERINGEN

Kommunalförbundet har under våren 2019 träffat tjänstemän från samtliga medlemmar och därigenom fått synpunkter på avtalens funktion inför denna utvärdering. Synpunkterna som inkommit beskrivs och sammanvägs inom de påverkansfaktorer som finns i rapporten. Därutöver så har Kommunalförbundet samlat information från egen avtalsuppföljning, resenärssynpunkter och resultatet från en kundenkät på dintur.se som genomförts under maj och delar av juni 2019. Referenstagande tillkommer också från andra källor såsom statliga Trafikanalys, Svensk kollektivtrafik, uttag av information från fordonsdatabasen FRIDA samt information och jämförelser från andra regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Denna utvärdering kompletteras även med en sk. swot-analys, vilken kommer genomfördes i slutet av juni 2019 med medlemmarnas tjänstemän. Swotanalysen finns med som bilaga. Trafikföretagen, som part i avtalen, har getts möjlighet att ge sin syn på avtalen och möjlig förlängning. Inkomna redogörelser, förslag från trafikföretagen kommer redovisas separat som bilaga till denna utvärdering.

All material för denna utvärdering läggs i Kommunalförbundets dokumentmoln, TeamEngine. Dokumentet är att betrakta som utkast fram till dess att kommunalförbundets beredningsmöte inför direktionen då beslut rörande avtalsförlängning tas. Nuvarande inriktningen för beslut i detta ärende är september 2019.

BAKGRUND TILL UPPHANDLING AV NUVARANDE AVTAL

Arbetet med upphandling av trafikavtal påbörjades under 2012. Under denna tid så fanns naturligtvis avtal för busstrafik i länet men dessa var upphandlade innan Lag (SFS 2010:1065) om kollektivtrafik hade tillkommit. Den linjelagda kollektivtrafiken i Sverige innan 2012 upphandlades primärt med lokal styrning men denna ordning ämnade lagstiftaren ändra med lagen 2010 och tillkomsten av regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM). Med denna bakgrund började upphandlingen genomföras 2012 av Kommunalförbundet. De avtal som sedermera tecknades för trafikstarten 2014 hade föranletts av en omfattande dokumenterad dialog med Kommunalförbundets medlemmar. Dialogen genomfördes både med politiker och tjänstemän från medlemmarna i Kommunalförbundet och dokumentationen tyder på det fanns en övergripande samsyn i upphandlingsdokumentens innehåll utom möjligen frågan rörande fordonens bränsle. I detta avseende fanns önskemål kopplad till lokal produktion av bränsle.

Ovan önskemål möttes inte av Kommunalförbundets direktion utan valet föll på att anbudsgivaren (trafikföretaget) själv fick välja drivlina och bränsle, där ett miljöincitament i avtalet skulle motivera trafikföretaget att driva fordonen mer miljövänligt. Även om vissa avtal villkorade exempelvis att inom några år efter trafikstart skulle vara i minst 50 procentig fossilfri drift (exempelvis O14/15).

Miljöincitament var framgångsrikt och Västernorrland blev en av de första i Sverige med fossilfritt bränsle i linjelagd trafik 2016. Upphandlingen 2014 blev 2015 nominerad till *Anbudspriset*¹ som ges till beställare som genomför bra upphandlingar. Dialogen och arbetet kring upphandlingen finns även omnämnd på Upphandlingsmyndighetens hemsida²

Enligt lagen (SFS 2010:1065) om regional kollektivtrafik så är RKM skyldig besluta om allmän trafikplikt inom länet. Allmän trafikplikt innebär att det inte ska finnas kommersiella intressen att bedriva den trafik som samhället starkt subventionerat går in och driver. Trafikpliktsbeslut för gällande avtal togs i linje med dåvarande trafikförsörjningsprogram på förbundsdirektionens möte 2013-04-29 (protokoll med dnr 13/00142-2, beslutsunderlag 13/00112-2). I trafikpliktsbeslutet så definierades vilka sträckor, tätortstrafik eller stråk i länet som skulle upphandlas och i vilken omfattning och syfte dessa skulle trafikerats. Här definierades även tillgängligheten rörande om fordonet på en sträckning skulle ha normalgolv eller låggolv. Upphandlingen genomfördes huvudsakligen med rådande branschstandard för fordon (Buss 2010) och med dåtidens modellavtal³. Avtalens uppföljning har genomförts under tiden sedan trafikstarten och sker sedan drygt 3 år tillbaka strukturerat tre gånger per år med de två trafikföretagen enskilt. Mittbuss AB har huvudsakligen regional- och landsbygdstrafik samt tätortstrafik-

ken i de mindre kommunerna medan Nobina AB har trafiken i de större tätortsområdena Sundsvall och Örnsköldsvik. Avtalsuppföljningen omfattar avtalens mjukare områden såsom resandeutveckling och marknadsföring och med en viss tyngdpunkt på områden som genererar viten däribland fordonskvalité, hantering av kundsynpunkter och inställda och/eller försenade turer. Stickkontroller genomförs därutöver på hela avtalets omfattning.

PÅVERKANSAKTORER FÖR AVTALET

Miljö och bränsle (regleras i avtalet punkt 13)

Upphandlingen 2014 valde att inte styra mot ett särskilt bränsle utan istället sattes funktionskrav mot branschens dåvarande miljökravsbilaga med miljö- och energiincitament. Här fanns dock variationer, där exempelvis upphandlingen för tätortstrafiken i Sundsvall ställde krav på minst 50 procentig fossilfri drift före 2016. Krav ställdes också på energianvändning där nominella värden inte får överskridas samt att ett energiincitament utgår om trafikföretaget lyckas tydligt sänka sin energianvändning. Efter en initial drift med diesel, dieselhybrid och/eller RME så övergick all trafik under 2016 till den fossilfria biodieseln HVO100 (hydrerad vegetabilisk olja). Som ett av de första länen i Sverige så lyckades Västernorrland att få en närmast 100 procentig fossilfri drift som från källa-till-hjul har lägre koldioxidutsläpp än i princip alla andra bränslen⁴.

Under några år gick Sveriges tusentals dieseldrivna fordon över till detta nya bränsle, HVO100. I ett internationellt perspektiv så är HVO100 inte en etablerad bränslekälla utan något som primärt har vunnit mark i Sverige och är närmast okänt på världsmarknaden. Bränslet tillverkas av slaktavfall men har även i vissa fall haft en stor inblandning av restprodukten PFAD som är en rest från den miljöförstörande produkten palmolja. För att inte bidra till utveckling av odling av palmer ämnade för palmolja, med följderna skövling av regnskogar, så ändrade regeringen nyligen förordningen om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande bibränslen.

Från 1 juli 2019 så träder förordningen i kraft och PFAD med dess tidigare egenskaper faller inte inom ramarna för hållbarhet. Därvidlag ligger en stor utmaning för en del tillverkare av HVO100 att hitta alternativ inblandning som klarar de uppdaterade kraven i Sverige. De tillverkare av HVO100 som inte använt PFAD har använt råvaror från slaktavfall och restprodukter från skogsavverkning. Det är sannolikt material från skogen de flesta tillverkare av HVO100 kommer nyttja i framtiden. Problematiken med att använda skogens resurser är att den är begränsad och ska användas till mycket. Förutom HVO100 så framställs även biodieseln E95 (etanol) för tyngre fordon, och utöver fordonsbränsle ska skogens restprodukter räcka till många andra behov. Följden av fler användningsområden för skogsråvara tillsammans med en stor svensk efterfrågan har genererat att bränsleindex för HVO100 har skjutit iväg det senaste året⁵. Effekterna i Västernorrland likväl som många delar av Sverige har gett högre kostnader för samma trafikutbud. Under de senaste månaderna så har trafikbeställare minskat trafikutbudet med hänvisning till ökade kostnader för bränsle. Länstrafiken i Kalmar län, KLT, gjorde en upphandling för trafik 2017 där 60 procent av driften skulle utgöras av biogas och resterande 40 procent med HVO100. Då biogasen i Kalmar län har begränsningar för tankning har beroendet för att driva trafiken med HVO100 varit viktig för landsbygden. Framtidens indexökningar och ökade kostnader för HVO100 möts med att ta bort eller reducera trafikutbudet⁶.

I Västernorrlands upphandling från 2014 så ställdes som tidigare nämnt inga skallkrav på ett visst bränsle vilket skulle göra en förändring till annan bränsletyp möjlig. Här ligger RME100 (rapsbaserat biodiesel, även kallat FAME) och oljebaserad diesel närmast till hands då de bränslena kan användas på avtalens nuvarande fordon. En återgång till diesel genererar naturligtvis tydligt höjda utsläppsnivåer av koldioxid och motsätter en nödvändig väg mot globalt och nationellt satta klimatmål. RME100 har tidigare haft egenskaper som försvårar drift vid sträng kyla (kallare än -20C), men detta har förbättrats med tiden sedan bränslet introducerades på marknaden. Indexmässigt så har RME100 haft en mer fördelaktig utveckling ur beställarens perspektiv. Det är en tänkbar lösning att i nuvarande avtal alternera mellan RME och HVO för att hålla ned den totala kostnadsökningen kopplat till bränsleindex på

en bättre nivå⁷. Frågan är dock om inte även RME-index succesivt kommer skjuta iväg då efterfrågan för det bränslet sannolikt ökar. Andra bränslen såsom biogas och gasdrift är vanligt förekommande i busstrafiken i Europa. I Sverige fick biogasen en återgång under början av 2010-talet men har återigen blivit vanlig förekommande som skallkrav i de senaste årens upphandlingar. Vid valet biogas så ger ofta beställaren garantier för tillgång och läggs som en förutsättning från beställaren i upphandlingen. I Västernorrlands nuvarande avtal så är biogasdrift inte relevant men intressant att följa hur dess funktion är i olika delar av upphandlad kollektivtrafik i Sverige.

I de större tätorterna i Västernorrland används elhybrider. Dessa fordon kräver ingen laddning och kan köras på el vid lägre farter under en begränsad körsträcka. Det är rimligt att på sikt nå ren eldrift i tätortstrafik och kanske viss närtrafik då detta inte bara ger minimala utsläpp utan även minskat störande buller. Eldrift för bussar växer kraftigt just nu i Sverige. Vid valet av el som huvudsaklig drivlina för bussar så behövs en kartläggning för laddning genomföras för lämplig trafik, exempelvis för tätorts- och närtrafiken i Sundsvall och Örnsköldsvik.

Sammanfattning med nuvarande avtal: Miljö och bränsle

Fördelar

- Trafikföretagen är trygga i tillgången av HVO100 och RME100 vilket garanterar att Västernorrland kan vidmakthålla klimatmål.
- HVO100 har bland de bästa källa-till-hjul nivåerna för koldioxidutsläpp och ligger i paritet med el.
- Nuvarande fordon får en längre drifttid och förskjuter miljöpåverkande nytillverkning av fordon som en ny upphandling kan generera.

Nackdelar

- Ett bränsleindex som skjuter iväg kan betyda neddragningar av trafikutbud då kostnader inte räcker mot skatteunderlag. Denna nackdel kan dock återfinnas i flera bränsletyper.
- En tyst och helt eldriven trafik i tätorter är inte möjlig med nuvarande avtal, men kan dock utvecklas till viss del i samverkan med trafikföretagen.
- En övergång till andra bränslen (biogas, etanol etc) är inte möjlig att kräva från beställaren i nuvarande avtal.

Trafikförändringar och trafikering (regleras i avtalet punkt 6.4)

Avtalen har relativt stora möjligheter att reglera trafikvolymen inom varje avtalsområde då möjligheten finns att justera trafikutbudet med 20 procents frivolymp per år och 30 procent under avtalstiden. Frivolymberäkningen sker med utgångspunkt av tidtabellskilometer och/eller antalet dimensionerade fordon. Förändringar med minskning av trafik har skett ett antal gånger under avtalstiden. Senast så gjordes minskningar på linje 50 (avtal S6) och 202 (avtal O20) vilka båda föll inom frivolymspunkten i avtalen. Även en del öknings av trafik har genomförts tex. inom område O6 och O18 där mer trafik har tillkommit. Det är svårt att göra ändringar som inte harmonierar mot frivolymen. En förändring uppåt, över 30 procent, kan säkert vara intressant för trafikföretaget men detta kan vara föremål för rättslig prövning mot beställaren av annat trafikföretag då det strider mot anbudsinformationen vid upphandlingen. En minskning över 30 procent är sannolikt inte i linje med trafikföretagets mål och lär ogillas om förslaget tas upp. Ett borttagande av ett helt avtal skulle kunna vara möjlig men bara om det finns enighet mellan parterna beställare och trafikföretag. Det är alltså svårt att helt ta bort trafikområden under avtalstiden. Om framtidens upphandlingar genomförs med stora trafikområden så skulle möjligheten att ta bort enstaka linjer vara mer möjligt då det kan rymmas inom en tänkt frivolymp.

Det finns anledning att resonera kring genomförd trafik, eller vilken leverans trafikföretagen har. Generellt har Mittbuss AB en acceptabel leverans och turerna genomförs i tid, även om förbättringar behövs. Brister uppkommer primärt då vägarbeten genomförs som skapar förseningar men har även ibland uppkommit vid personalbrist. Nobina AB har i jämförelse haft större störningar i leveransen, vilket har succesivt förbättrats under avtalstiden. Det råder brist på förare i Sverige och det ger ibland effekter på trafikutförande. Naturligtvis är detta inget som accepteras utifrån ett avtalsmässigt förhållningssätt och bristerna genererar konsekvenser i form viten. Trafiken i Sundsvall har även brustit i tidhållning. De stora infrastrukturella förändringarna i Sundsvall och i vissa delar bristande framkomlighet påverkar tidhållningen och försämrar resenärsupplevelsen. Dessa problem ligger till stora delar utanför avtalets ramar men kan förbättras med att lägga in mer tid för trafikomlopp. Trafiken Nobina AB utför i Sundsvall har även under åren blivit påverkad vid väderomslag under vintern då ledbussars möjlighet att köra på hala vägar är begränsad.

Sammanfattning med nuvarande avtal: Trafikförändringar och trafikering

Fördelar

- Frivolymen är tillräckligt tilltagen och ger beställaren möjlighet att justera trafikutbudet väl under avtalstiden

Nackdelar

- Vid större förändringar genererad exempelvis från fler resandemöjligheter på ett stråk med tåg (biljettsamverkan med SJ) och därigenom förändrade behov för busstrafiken så kan ett avtal behöva minskas mer än avtalets frivolymp eller helt avslutas. Detta är svårt att genomföra med gällande avtal.
- Det finns orsak att fortsätta arbeta med säkerheten i leveransen för trafikföretagen.

Bussarnas utförande och kvalitet (regleras i avtalet punkt 7.4 och 8.4)

Upphandlingen av standarden gjordes med utgångspunkt i branschstandarden Buss 2010 (idag Nordic buss). Dåvarande trafikförsörjningsprogram och trafikpliktsbeslut från 2013 angav de principiella valen där låggolvsbussar och normalbussar skulle trafikera. Dagens trafik följer dessa politiskt fastställda premisser. Under dialogen med tjänstemän från Kommunalförbundets medlemmar så har synpunkter på fordonens kvalitet och fysiska tillgänglighet lyfts som ett område att utveckla. Fordonens kvalitet berör faktorer såsom fungerande stoppknappar och säkerhetsbälten samt att det ska kännas rent och fräsch ombord. Denna problematik har primärt riktats mot fordon i regional och landsbygdstrafik i länet. Vid en genomgång i fordonsdatabasen FRIDA så är det även i denna trafik som de flesta anmärkningar på fordonen uppmärksammas och bilden samstämmer med den uppfattning som framkommit i dialogen. I Kommunalförbundets enkät som resenärer hade möjlighet att fylla i via appen och på dintur.se så inkommer samma bedömning av fordonens kvalitet. I enkätundersökningen, som hade 155 resenärer som respondenter, pekar resultaten generellt på en rimlig nöjdhet med bussarnas tillgänglighet. Men några saker framkommer tydligt från enkäten och detta behöver förbättras. De främsta faktorerna som resenärerna visar sitt missnöje med rör bussens renhet och den inre luftmiljön i bussarna. En annan allvarlig sak som uppmärksammas är funktionen av säkerhetsbälten där ca 30 procent inte upplever tillräcklig god funktion. Det framkommer även synpunkter rörande förarnas körstil (ryckigt, för fort etc.) medan resenären i allmänhet är nöjd med deras uppförande. Enkätundersökningen ger endast indikativa värden rörande bussarnas beskaffenhet då den endast genomförts under kortare tid och med få respondenter.

Fordonens genomsnittsalder får max vara 10 år och ett fordon få nå en maxålder på 15år. Oavsett om avtalen förlängs eller inte så är det denna genomsnittsalder som gäller. I dagsläget har fordonen i trafikföretagen Mittbuss AB uppnått genomsnittsalder medan Nobina ABs fordon är något yngre i genomsnitt. Det är viktigt för Kommunalförbundet att stärka arbetet med fordonskontroller så att resenärerna får den kvalitet på fordonen som är avtalad och vid brister ska viten utdelas.

Därutöver har även en dialog med medlemmarna förts rörande fordonens tillgänglighet, primärt rörande möjlighet för resenärer som är rullstolsburna, resenärer med barn i vagn och resenärer med rullatorer. Diskussioner har även forts rörande tillgänglighetsfrämjande informationssystem såsom hållplatsutrop, driftstörningsinformation samt realtidsinformation, vilket beskrivs separat senare i rapporten. Den fysiska tillgängligheten i tätortstrafiken i länets låggolvsbussar är relativt god. I regional och landsbygdstrafik så gjordes valet att upphandla normalbussar med dess begränsade fysiska tillgänglighet. Det gäller dock att påminnas att den regionala tågtrafiken har god tillgänglighet och utgångspunkten för resandet bör ses utifrån hela trafiksystemet funktion med bussar, tåg och taxibilar (särskild persontrafik). Länets hållplatser på landsbygden är i huvudsak inte tillgänglighetsanpassade utan det är primärt större bytespunkter, hållplatser och resecenter som har dessa möjligheter. Det finns ingen regional eller landsbygdstrafik där hållplatserna är fullt tillgänglighetsanpassade, även om projektet KOLL2020 tillsammans med andra åtgärder av Trafikverket delvis kommer förbättra tillgängligheten längs Trafikförsörjningsprogrammets prioriterade stråk.

Utifrån de resenärssynpunkter som inkommer till Kommunalförbundet så är ärenden rörande fordonskvalité väldigt sällan förekommande. Det har dock inkommit synpunkter från Synskadades riksförbund rörande brister i hållplatsutrop. Det kommer däremot inga eller väldigt få synpunkter från enskilda resenärer rörande fysisk tillgänglighet.

Sammanfattning med nuvarande avtal: Bussarnas utförande och kvalitet

Fördelar

- Stora delar av trafiken har relativt god tillgänglighet och hela systemet av regional kollektivtrafik med tåg, buss och taxi har en acceptabel nivå för stora delar av länets invånare.

Nackdelar

- Landsbygdstrafiken har allmänt en lägre tillgänglighet och det finns synpunkter på kvalitén och innemiljön på bussar från resande.

Realtid och resandeinformation

Bristande realtidssystem, hållplatsutrop och aktuell trafikstörningsinformation är funktioner som inte varit tillfredställande under gällande upphandling. Huvudsakligen ligger dessa funktioner på beställaren, Kommunalförbundet. Kommunalförbundet ämnade inledningsvis förmedla realtidsinformation till trafikinformationstavlor genom data som biljettsystemet skulle leverera. Efter flera år av försök med nuvarande biljett och betalleverantör så har Kommunalförbundet valt att generera realtidsinformation direkt från bussarnas egen positionering och därigenom få ut data som krävs för fungerande realtid- och hållplatsinformation. Denna nya metod testas under 2019 och kommer succesivt finnas tillgänglig för tavla, app och web. Trafikstörningsinformationen har också förnyats och gamla bristande system har uttrangerats. Trafikstörningsinformation fungerar idag acceptabelt på app och web men kommer även att synas på digitala trafikinformationstavlor på hållplatser under 2019. Därigenom är förhoppningen att de brister som funnits sedan avtalets start snar är åtgärdade. I upphandlingar i framtiden så kommer sannolikt dessa typer av funktioner generellt läggas över till trafikföretaget att lösa.

Sammanfattning med nuvarande avtal: Realtid och resandeinformation

Fördelar

– Efter flera år av brister för hållplatsutrop, realtid och resandeinformation så ser det ut som en lösning för området kommer realiseras under 2019-20.

Nackdelar

– Dessa funktioner bör i grunden ligga på trafikföretagen och ska hellre upphandlas som funktionskrav då det är en del av bussars moderna nuvarande funktion.

Ekonomi, jmf med andra upphandlingar (avtalets kapitel 6)

Upphandlingen från 2014 genomfördes med några undantag som sk. produktionsavtal. Ett produktionsavtals ekonomiska ersättning är relativ enkel och kan förenklat förklaras med att trafikföretaget lägger anbud på volym (kilometer) och timmar (i produktion). Anbudet som läggs kallas grundersättning. Sedan tillkommer vissa givna faktorer såsom förändringspriser och priser för optioner (exempelvis WiFi). Prismodellen uppfattas i allmänhet som enkel och tydlig i genomförda dialoger. I några fall i Västernorrland så valdes prismodellen med rörlig ersättning (avtal i Sundsvall, Timrå och Örnsköldsviks kommuner samt linje 201). Produktionsavtal med rörlig ersättning brukar kallas incitamentsavtal. Den rörliga ersättningen är ämnad för att trafikföretaget ska bidra till resandeutveckling och få mer ersättning utifrån en överenskommen bas vid trafikstart.

Vissa biljettprodukter var undantagna i avtalen från 2014, exempelvis seniorkortet i Sundsvall och skolkort. Dessa var inte så kallat incitamentsgrundande. Sundsvall, Timrå och Örnsköldsviks kommuner har under avtalstiden för dessa incitamentsavtal introducerat kommunsubventionerade biljettprodukter (avgiftsfria eller reducerade månadskort för barn och unga). Då dessa inte har varit undantagna från avtalet så har trafikföretaget juridiskt korrekt kunnat få ersättning för den resandeökning som dessa subventioner genererat. Detta anses som ett problem av berörda kommuner som fått betala denna rörliga ersättning i avtalet och upplevs skapa en otydlig bild för framtidens kostnader. En uppgörelse har under åren kommit till stånd i Örnsköldsvik där trafikföretaget Nobina AB accepterat att omvandla den rörliga ersättningen till ett större trafikutbud. Avtal med rörlig ersättning var ett utav önskemålet från alla iblandade parter under upphandlingsskedet 2012-13 och fortfarande vanligt förekommande vid dagens upphandlingar, exempelvis den nyligen genomförda upphandlingen för linjetrafik i Gävle tätort. Orsaken till att incitamentsavtal fortfarande är aktuella i dagens upphandlingar kan fortfarande kopplas till att trafikföretaget har ett egenintresse att öka antalet resenärer och att noggrannheten med visering av biljetter ökar. Men finns önskemål från beställaren att i större mån ansvara och styra resenärsatsningar samt att nå större förutsägbarhet i trafikens kostnader är det inget bra alternativ utan då ska produktionsavtal alltid väljas.

Det finns anledning att jämföra anbudspriser på avtal med andra län för att se om priset för kollektivtrafik är bra eller om det har lyckats bättre i våra grannlän. Här är det viktigt att jämföra avtal som ser liknande ut i dess kravställning annars blir bilden missvisande. Kostnader över avtalstiden kan förändras, olika tilläggsköp kanske görs, men att jämföra rena avtalspriser som blev vinnande anbud kan indikera om priset i grunden var bra i jämförelse med liknande förutsättningar för upphandlingen. I Gävleborgs län gjordes en upphandling med trafikstart samtidigt som Västernorrland med ett avtal för hela Hälsinglands trafik, dvs både tätortstrafik i kommunerna Bollnäs, Hudiksvall och Söderhamn och regional trafik i området. I totalen för utbudet för avtalet så fanns 12 procent tätortstrafik och 78 procent landsbygd- och regionaltrafik. En viss jämförelsevis låg rörlig ersättning (resandeincitament) fanns med i avtalet. Avtalet är huvudsakligen upphandlat efter branschstandarden Buss 2010 och kan i de flesta avseende jämföras med flera upphandlade områden i Västernorrland. Vid ett antagande om en 15 procentig resandeökning under första produktionsåret så ersätts trafikföretaget i Hälsingland med genomsnittligen omkring 18kr per tidtabellskilometer, dvs totala kostnaden för avtalet (inkl. viss antagen rörlig ersättning) dividerat med tidtabellkilometer. Då Hälsinglands pris jämförs mot exempelvis Västernorrlands O23 Ljungadalen, O7 Husum och O345 Sollefteå så kan noteras att motsvarande kostnad (alltså pris per tidtabellskilometer) tydligt högre för Västernorrland med ett pris per tidtabellskilometer på 24-29kr. Nu kan trafiken i dessa områden ha vissa förutsättningsmässiga skillnader men sannolikt så är likheterna övervägande. Om pris i upphandlingar av större avtalsområden blir bättre än med mindre är ett avvägande som behövs genomföras in i framtiden, ovan jämförelse indikerar detta men djupare studier behövs göras.

I Gävle så har nyligen en upphandling av tätortstrafiken genomförts. Utbudet av tidtabellskilometer av tätortstrafik i Gävle är jämförbart med Sundsvalls tätortstrafik. I båda dessa fall så har avtal trafikavtal med fast och rörlig ersättning varit rådande. Priser för tidtabellkilometer har varit omkring 34kr för båda städerna men prisbilden idag är högre i Gävle efter rörlig ersättning har adderats. Den högre kostnaden i Gävle bedöms bero på att resandeökningen varit större i Gävle under åren. Den nya upphandlingen i Gävle genererade något lägre priser än tidigare upphandling, kanske beroende på bättre konkurrenssituation än tidigare upphandling.

I jämförelse med Västerbottens upphandlingar under samma tidsperiod så är det ett annat upplägg på upphandlingarnas omfattning. Stora delar av Västerbottens trafik i landsbygd är upphandlad som enskilda linjer. Då anbudspris divideras med tidtabellskilometer för några avtal i Västerbotten med liknande trafikutbud i Västernorrland så visas högre kilometerersättning. Då O23 Ljungadalen och O7 Husum har 26kr/km respektive 24kr/km så har Västerbottens avtal/linje 23, 251, 254, och 204 priser mellan 30-60kr/km. Som nämnt tidigare så indikerar även denna jämförelse mellan Västernorrland och Västerbotten en fördel att genomföra upphandlingar med större avtalsområden.

YTTRE PÅVERKAN INFÖR UPPHANDLING

Upphandlingsläget, marknaden

Upphandling av busstrafik i Sverige påverkas inbördes mellan länen beroende på hur många som ska upphandla. Vid väldigt många upphandlingar pågående samtidigt så kan marknaden mättas och Västernorrlands upphandling kan vid ett visst tillfälle riskera att bli dåligt konkurrensutsatt. Många stora beställare gör upphandlingar med trafikstarter under 2022 medan det är lugnare inför trafikstarter 2023-24⁸. Här ska även poängteras att tendensen i Sverige är att samla tidigare mindre upphandlingsområden till färre större upphandlingsområden. Målsättningen för framförallt mindre beställare (mindre regioner) är även att göra upphandlingar så samlat som möjligt för att trafiken inte ska förlora sin regionala likhet och funktion och att kraftsamla vid ett givet tillfälle. De stora trafikföretagen i Sverige och Europa vill framförallt lägga anbud på större upphandlingar och avtalsområden för att nå bättre driftsekonomi. Vid en jämförelse med andra trafikupphandlare i Sverige så kan man konstatera att anbudet blir fler då trafikvolymen är större. Fler anbud ger normalt bättre pris för upphandlad kollektivtrafik.

Omorganisation av kollektivtrafiksmyndigheten

Sättet att organisera kollektivtrafik i Västernorrland har varit under översyn i ca 3,5 år tillbaka. Vid en eventuell omorganisation av verksamhet så påverkas sannolikt organisationens förmåga att leverera resultat under förändringen. Upphandling och trafikplanering av kollektivtrafik är Kommunalförbundets huvuduppgift. En ny upphandling av linjelagd kollektivtrafik i Västernorrland kräver noggrann planering, projektering och resursoptimering från upphandlande organisation. Målformuleringar i strategidokument om hur framtidens trafik ska se ut behöver genereras och baseras på långsiktig politisk samsyn och gemensam inriktning för länet. När ny trafik upphandlas så ska den leverera bra kollektivt resande i 10 år framåt till ett upphandlingsvärde i Västernorrland om ca 6 miljarder kronor.

¹ För mer info se <https://anbudspriset.se>

² https://www.upphandlingsmyndigheten.se/globalassets/publikationer/exempelblad/exempel_kollektivtrafikmynd_vnorrland_skolskjuts_dialog_webb_uppdaterad.pdf

³ Läs om modellavtal på <https://www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/modellavtal--kravbilagor>

⁴ <https://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7585-702-2.pdf?issuusl=ignore> från SKL, se sid 35

⁵ Se Indexutveckling HVO100 <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/partnersamverkan/dokument/index/2019/hvo1904.pdf>

⁶ Läs om utvecklingen i Småland på: https://web.archive.org/web/20190613065913/http://www.ost-rasmland.se/kalmar/busslinjer-dras-in-nar-branslet-blir-dyrare/?fbclid=IwAR2jJVKbthUqURW7X-2KxgF9spBIysFLiHwP_NG_aaidkG0JY4Jcb3Q4kVwE

⁷ Se indexutvecklingen RME100 <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/partnersamverkan/dokument/index/2019/rme-index-2019-04-reviderad-juli-dec-2018.pdf>

⁸ Läs om upphandlingsläget på <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/natverk-och-moten/upnat/upphandlingsschema-sverige-rapport-2017-2022.pdf>



DIN TUR



Tillsammans reser vi smartare

KOMMUNALFÖRBUNDET
KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN
I VÄSTERNORRLANDS LÄN



DIN TUR



IT-POLICY

DNR: 20/00195

IT policy fastställd av:

Förbundsdirection för Kommunalförbundet
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Behandlad vid:

Direktionens sammanträde 2020-03-25

Dokument:

IT policy

Informationssäkerhetspolicyn träder ikraft:

Efter justering av direktionens sammanträdesprotokoll 2020-03-xx

Ersätter tidigare dokument

Nej



Tillsammans reser vi smartare

Innehåll

Giltighet.....	3
Syfte	3
Övergripande målsättning	3
Ansvar	4
Omfattning	4

Giltighet

Denna IT-policy är fastställd av Förbundsdirektionen för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (nedan kallad Myndigheten) den 25 mars 2020, för att gälla tills vidare.

Syfte

IT policyn redovisar Förbundsdirektionens övergripande viljeinriktning och mål för IT arbetet. Då Myndigheten bedriver en samhällsviktig funktion tillåts inte störningar. Därför ska nödvändiga styrdokument upprättas för dess bedrivande.

Denna policy tillsammans med Informationssäkerhetspolicyn, kompletterade styrdokument, riktlinjer och anvisningar, skapar förutsättningar och säkerställer att IT-arbetet sker på ett systematiskt sätt till rätt nivå, så att förtroendet för Myndigheten upprätthålls både internt och från allmänheten.

Denna Policy vänder sig till Myndighetens anställda och externt anlitad personal som kommer i kontakt med Myndighetens IT-system.

Övergripande målsättning

För att säkerställa att en god nivå av systematiskt IT-arbete möjliggör att lagstiftning och gällande krav följs samt att kostnader för kvalitetsbrister kan begränsas, behöver nedanstående områden uppfyllas:

- att verksamhetskritisk verksamhet kan upprätthålls dygnet runt,
- att förtroendet för myndighetens uppdrag och varumärke skyddas, samt
- att skyddet av Myndighetens IT-tillgångar ska vara utformat så att verksamhetens krav på säkerhetsaspekter uppfylls.
- Myndigheten följer god sed inom IT- och informationssäkerhet och gällande lagstiftning och förordningar, såsom integritetsskyddslagstiftning (Allmänna dataskyddsförordningen EU 2016), säkerhetsstandarden för kortbetalningar (PCI-DSS, PSD2) och informationssäkerhetsstandarden (ISO-27001).
- Myndigheten baserar arbetet med informationssäkerhet på den vägledning och det metodstöd som Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (MSB) tillhandahåller för att upprätthålla ett Ledningssystem för Informationssäkerhet (LIS).
- Myndigheten har övergripande riktlinjer och anvisningar som är kostnadseffektiva och står i proportion till värdet av informationen och de negativa konsekvenser som otillräcklig IT-säkerhet kan medföra.
- Myndigheten klassificerar, värderar och prioriterar myndighetens IT- och informationstillgångar med utgångspunkt från verksamhetens krav på riktighet, sekretess, spårbarhet samt tillgänglighet.
- Myndigheten arbetar med kontinuitetsplanering och har anvisningar för att hantera tekniska avbrott.

- Kritiska verksamheter ska upprätthållas på överenskommen nivå vid olika typer av störningar, avbrott eller krissituationer.
- Myndigheten ställer säkerhetskrav samt följer upp ställda krav i upphandlingar.
- Myndigheten ställer säkerhetskrav vid utveckling, användning och avveckling av IT-system.
- Myndigheten ska uppmärksamma och rapportera händelser som kan misstänkas påverka informationssäkerheten till IT-ansvarig, som i sin tur rapporterar MSB och Datainspektionen.
- Myndigheten säkerställer att internrevision genomförs på efterlevnaden av gällande regelverk.

Ansvar

IT-policyn beslutas av Förbundsdirektionen. För införandet av policyn ansvarar Förbundsdirektören. IT-policyn omfattar hela Myndighetens verksamhet. De som använder Myndighetens IT-tillgångar på ett sätt som strider mot denna policy kan bli föremål för påföljder.

Omfattning

Samtliga anställda inom Myndigheten och externa partner omfattas av denna IT-policy och dess underliggande riktlinjer och anvisningar.

IT-arbetet omfattar Myndighetens ansvarsområde. Förbundsdirektören ansvarar för att tydliggöra organisation, roller och ansvar.

