

PROTOKOLL



Datum
2020-11-27

Diariernr
20/00765-2

Camilla Norberg, 070-231 83 20

Protokoll för Förbundsdirectionens sammanträde 2020-11-27

Tid: 14:30 – 15:47
Datum: 2020-11-27
Plats: Distansmöte via Teams

Närvarande ledamöter:
Se Tjänstgöringslistan

Närvarande tjänstemän:
Charlotta Hellhoff
Camilla Norberg
Thomas Olsson
Andreas Pettersson
Pelle Nilsson

Övriga närvarande:

Justerare:
Jan Filipsson (S)

Tid för justering: 2020-12-02
Underskrifter
Se sista sidan
Justering av protokollet sker med BankID

ANSLAG/BEVIS

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

Sammanträdesdatum
2020-11-27

Anslaget uppsatt den
2020-12-02

Anslaget nedtas den
2020-12-28

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)	X										
Lars-Gunnar Hultin (V)	X										
Örnsköldsvik											
Ordinarie											
Mikael Malmén (S)	X										
Örnsköldsvik											
Ersättare											
Andreas Jansson (C)											
Kramfors											
Ordinarie											
Malin Svanholm (S)	X										
Kramfors											
Ersättare											
Jon Björkman (V)											
Härnösand											
Ordinarie											
Knapp Britta Thyr (MP)	X										
Härnösand											
Ersättare											
Christian Wasell (M)	X										
Sundsvall											
Ordinarie											
Hans Forsberg (C)	X										
Sundsvall											
Ersättare											
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)	X										
Sollefteå											
Ersättare											
Curt Noppa (S)	X										

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
222000-2923

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

PROTOKOLL

Protokoll för Förbundsdirectionens sammanträde 2020-11-27

Innehåll

§ 165. Sammanträdets Öppnande.....	4
§ 166. Upprop	4
§ 167. Val av justerare för sammanträdet	4
§ 168. Godkännande av dagordning.....	4
§ 169. Föregående protokoll.....	4
§ 170. Mål- och resursplan 2021 - 2023	5
§ 171. Sekretess.....	8
§ 172. Stämmoinstruktioner till Samtrafiken i Sverige AB:s stämma	10
§ 173. Övriga frågor.....	11
§ 174. Sammanträdet avslutas	12

PROTOKOLL

Bilagor

§ 165. Sammanträdets Öppnande

§ 166. Upprop

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna uppropet av ledamöter.

§ 167. Val av justerare för sammanträdet

Förbundsdirektionen beslutar

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

§ 168. Godkännande av dagordning

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna dagordningen med tillägg under övriga frågor gällande jämlikhet hos medlemmarna vid biljettförsäljning samt workshop för förbundsdirektionen om drivmedel.

§ 169. Föregående protokoll

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga föregående protokoll från 21 oktober 2020 till handlingarna.

Bakgrund

Protokollet har varit utsänt för påseende.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

PROTOKOLL

§ 170. Mål- och resursplan 2021 - 2023

**Mål- och resursplan
2021 - 2023**

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna Mål- och resursplan för 2021-2023 efter justeringar enligt Hans Forsbergs (C) yrkande.

Bakgrund

Förbundsdirektionen för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland har beslutat om nya arbetsformer för kommunalförbundets planering av kollektivtrafiken i länet. Den tidigare Långtidsplanen ska ersättas med en Mål- och resursplan (MRP). Förändringen förväntas leda till en ökad tydlighet som visar på hur prioriteringar, mål och resurser har hanterats och beslutats politiskt. I förändringsprocessen finns också en ambition att sträva mot ett material som är såväl mindre i omfattning som i detaljrikedom samt att minska antalet indikatorer/mål som följs upp.

Utarbetandet av mål- och resursplan har följt nedanstående aktivitetsplan

Aktivitet	Tidplan	Beskrivning
Direktion	18 juni 2019	Beslut om utarbetande av Mål- och resursplan 2021-2023 med år 2021 från Långtidsplanen som grund för budget 2021.
Samverkansgrupp	27 juni 2019	Information om arbetet med MRP
Beslut om teknisk uppräknings av intäkter och kostnader	25 oktober 2019	Beslut i förbundsdirektionen om teknisk uppräknings av kostnader och intäkter
Seminarium med direktionens och medlemmars ansvariga politiker och ledande tjänstemän	27 november 2019	Regionala prioriteringar, insatser och behov samt finansiering och resurssättning för de kommande tre åren med utgångspunkt från Trafikförsörjningsprogrammet.
Dialog med medlemmarnas kommunledningar	Mars-april 2020	Dialog om regionala prioriteringar, insatser och behov samt eventuellt riktade kommunala prioriteringar
Direktion	Juni 2020 (har senarelagts till i november)	Beslut om MRP

Medlemsdialoger har genomförts med:

Inledande seminarium	27 november, 2019
RVN	25 februari, 2020
Örnsköldsvik	2 mars, 2020
Härnösand	5 mars, 2020
Sollefteå	17 mars, 2020

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

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

Org. nr:
222000-2923

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

PROTOKOLL

Timrå 5 maj, 2020

Sundsvall 15 juni, 2020

Ånge och Kramfors avbokat med anledning av det saknades ekonomiska underlag vid bokat tillfälle.

Medlemsmöten

RVN, Timrå, Härnösand,
Kramfors, Sundsvall, Ö-vik 5 juni

RVN, Härnösand,
Kramfors, Ö-vik 23 juni
RVN 2 juli (tjänstemannamöte)

Strategiska möten KTM-RVN

Under 2019 har det genomförts ett antal möten på strategisk nivå.

Medlemsdialog

12-13 november genomfördes dialog/informationsmöte med deltagande från samtliga medlemmars tjänstemän.

Myndighetens bedömning

En förändringsprocess för myndighetens arbete med planering och styrning av kollektivtrafiken i Västernorrland är påbörjad. Det har som i ett första steg resulterat i föreliggande förslag för MRP 2021-2023. Förändringsprocessen fortsätter, och en kommande central del är arbetsprocessen med kommande års MRP. Myndigheten föreslår att MRP 2021-2023 fastställs utifrån föreliggande förslag.

Yrkande:

Hans Forsberg (C) yrkar att ändra formuleringar på den politiska viljeinriktningen enligt nedanstående ändringar med röd text samt överstrykningar:

*Vid en nationell utblick utmärker sig Västernorrland som ett län med relativt höga kostnader för trafiken, bland det lägsta resandet i landet, den lägsta självfinansieringsgraden via biljetter i Sverige. Här ~~krävs~~ **kräver** ~~direktionen~~ krafttag för att bryta den negativa trenden*

*Vi vill förstärka och förbättra **förutsättningarna för** kollektivtrafiken **att vara det självklara valet** ~~som ett självklart val~~ för arbetsresor, studiependling men även **för** vardagslivets behov av transporter.*

*Vi vill förenkla utbudet av kort och biljetter, erbjuda dessa till ett konkurrenskraftigt pris så att resenärerna känner att man får valuta **för pengarna och därmed väljer att resa kollektivt** för sin insats i det kollektiva resandet.*

~~Med en ny organisation på plats under 2021 ökar våra möjligheter att klättra i de nationella rankingar som genomförs.~~

Ordförande ställer frågan om förbundsdirektionen kan besluta enligt Hans Forsbergs (C) yrkande och finner att förbundsdirektionen bifaller Hans Forsbergs (C) yrkande.

Föredragande:

Pelle Nilsson, ekonomicontroller.

PROTOKOLL

Expedieras till:

Förbundets medlemmar

Förbundets revisorer

Beslutsunderlag: Missiv 2020-11-18 Mål- och resursplan 2021-2023

PROTOKOLL

§ 172. Stämmoinstruktioner till Samtrafiken i Sverige AB:s stämma

Förbundsdirektionen beslutar

ge följande instruktioner till stämmoombudet för Samtrafiken i Sverige AB:s stämma:

att godkänna årsredovisning samt revisionsberättelse för perioden 2019-07-01—2020-06-30,

att fastställa resultat- och balansräkning,

att godkänna disposition av bolagets vinst enligt den fastställda balansräkningen,

att besluta om ansvarsfrihet för styrelsen och verkställande direktören,

att godkänna förslagen på arvoden till styrelse och revisorer,

att godkänna valberedningens förslag på styrelseledamöter med nyval av Helena Ekeröth, Jörgen Karlsson och Marie Nordmark och godkänna förslag på val av revisorer,

att godkänna val av valberedningen,

att fastställa de oförändrade ägardirektiven.

Bakgrund

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

De bolagsstämmor som Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län deltar i är:

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

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

Expedieras till:

Per Wahlberg, stämmoombud.

Beslutsunderlag: Missiv 2020-11-13 Instruktioner till stämmoombud för Samtrafiken i Sverige AB:s stämma 2020-12-08.

PROTOKOLL

§ 173. Övriga frågor

Förbundsdirektionen beslutar

att ge tjänstemannaledningen i samarbete med Knapp Britta Thyr (MP) i uppdrag att planera en workshop med information om drivmedel för förbundsdirektionen och återkomma då planeringen är klar.

att ge tjänstemannaledningen i uppdrag att ta fram ett ärende om quickomat med bakgrundsbeskrivning för ett gemensamt beslut att alla medlemmar använder likadana biljettautomater.

Bakgrund

Drivmedelsinformation

Knapp Britta Thyr (MP) informerar om att då förbundsdirektionen i höstads fattades ett inriktningsbeslut om en eventuell upphandling så har hon en önskan att få mer information om vad medlemmarna kan och inte kan göra utifrån de upphandlingsregler som finns. Hur gör vi upphandlingar på rätt sätt? Hur ser de regionala förutsättningarna ut för drivmedel?

Förbundsdirektören informerar om att framtidens drivmedel bör diskuteras inför kommande upphandlingar. Myndigheten har genom Svensk Kollektivtrafik tänkt ta hjälp av andra länstrafikbolag

Knapp Britta Thyr säger att det även finns kontakter på Länsstyrelsen.

Ordförande föreslår att ge tjänstemannaledningen i samarbete med Knapp Britta Thyr (MP) får i uppdrag att planera en workshop med information om drivmedel för förbundsdirektionen och återkomma då planeringen är klar.

Biljettförsäljning

Malin Svanholm (S) informerar om att hon fått påringning gällande plats för biljettförsäljning i Kramfors då de inte säljer biljetter på resecentrum utan på en kiosk ungefär 500 meter från resecentrum. Kramfors funderar på att köpa en quickomat, men har frågor om jämlikhetstanken hos alla medlemmar, hur ser det ut hos de andra medlemmarna?

Ordförande informerar om att han även blivit kontaktad av ett företag i Härnösand som vill sälja biljetter. Vill vi få ett ökat resande så ska det vara lätt att fylla på sina kort.

Andreas Pettersson informerar att Sundsvall drivit ett projekt med att köpa in biljettautomater som heter quickomat. I Sundsvall står de på Navet och installerades för cirka två år sedan. Quickomater är uppbyggda på det viset att medlemmen som har den har en leasingkostnad för själva automaten. Andreas har ett bra samarbete med tjänsteman från Kramfors där de ser över möjligheten att ställa en quickomat även på resecentrum i Kramfors. Malin Svanholm tycker det är helt okej att Kramfors gör det, men frågan är hur de övriga medlemmar tänker i frågan?

Ordförande föreslår förbundsdirektionen att ge tjänstemannaledningen i uppdrag att ta fram ett ärende om quickomat med bakgrundsbeskrivning för ett gemensamt beslut att alla medlemmar använder likadana biljettautomater.

PROTOKOLL

Förbundsdirektören informerar om att det här en sak som diskuterats i KSO/RSO-gruppen med att det vore bra om det är lika överallt och att myndigheten äger servicen. Som det är nu och om exempelvis Kramfors vill köpa en utvecklingskostnad att även kunna sälja tågbiljetter i sin automat så blir det en kostnad för Kramfors, skulle myndigheten äga servicen blir det lika i alla kommuner. Förbundsdirektörens förhoppning är att myndigheten äger dessa frågor i framtiden.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

§ 174. Sammanträdet avslutas

Thomas Olsson

Mål- och resursplan 2021-2023

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län**

Fastställd av förbundsdirektionen 2020-11-27

Innehåll

Politisk viljeinriktning	3
Inledning	4
Omvärldsanalys och förväntad utveckling.....	5
Övergripande mål och delmål för kollektivtrafiken.....	6
Vision.....	6
Övergripande målområden	8
Mål för god ekonomisk hushållning	9
Kollektivtrafiken är attraktiv och modern och utgår ifrån resenärens behov	10
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	10
Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	11
Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle	12
Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	12
Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	13
Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan.....	13
Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik.....	14
Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner	15
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk.....	15
Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation.....	16
Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång	17
Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare.....	17
Delmål: Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	17
Ekonomiska konsekvenser och finansiering	18
Indexuppräknningar	18

Politisk viljeinriktning

En hållbar och innovativ kollektivtrafik som inkluderar hela Västernorrland med resenären i fokus

En hållbar och innovativ kollektivtrafik som inkluderar hela Västernorrland med resenären i fokus, är visionen för vår kollektivtrafik. Vi vill bygga en smart, högkvalitativ och kostnadseffektiv kollektivtrafik för hela Västernorrland som är både tillgänglig och når våra högt ställda ambitioner för en hållbar miljö.

Mål- och resursplanen för 2021 med plan för 2022-2023 är det samlade styrdokumentet för prioritering av kollektivtrafiken i Västernorrland. Dokumentet ersätter den tidigare Långtidsplanen. Mål- och resursplanen tar sin utgångspunkt i det trafikförsörjningsprogram förbundsdirektionen antog 2018. Stommen i kollektivtrafiknätet utgörs av den busstrafik som utgör tätortstrafik, landsbygdstrafik och anropsstyrd trafik. Norrtåg trafikerar sex av sju kommuner i länet och utgör ett populärt sätt att resa framförallt mellan våra kommuncentra och grannlän, men även en viktig del i arbetspendlandet.

Under 2020 påbörjades den omorganisation som direktionen 2019 tog initiativ till med syfte att få en effektivare kollektivtrafikmyndighet med ett större fokus på trafik, för att därigenom ge resenärerna bättre möjligheter att resa kollektivt. Denna nya organisation måste i början av 2021 vara på plats och redo för att hantera de kommande utmaningarna som kollektivtrafikmyndigheten står inför, främst de kommande kollektivtrafikupphandlingarna.

Den ekonomiska situationen i länets kommuner och regionen gör att förändringar av trafiken kommer att behöva göras de kommande åren. Förändringarna ska göras så att vi trots förändringarna kan erbjuda våra invånare en bra möjlighet till arbets- och studiependling samt i övrigt de resor man är i behov av i det dagliga livet.

Vid en nationell utblick utmärker sig Västernorrland som ett län med relativt höga kostnader för trafiken, bland det lägsta resandet i landet, den lägsta självfinansieringsgraden via biljetter i Sverige. Här krävs krafttag för att bryta den negativa trenden

Vi vill förstärka och förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken att vara det självklara valet för arbetsresor, studiependling men även för vardagslivets behov av transporter.

Vi vill utveckla och förbättra trafiken i Västernorrland och få till ett sömlöst resande i länet med såväl buss som tåg, eller en kombination av dessa.

Vi vill förenkla utbudet av kort och biljetter, erbjuda dessa till ett konkurrenskraftigt pris så att resenärerna känner att man får valuta för pengarna och därmed väljer att resa kollektivt.

Vi vill öka resandet och självfinansieringsgraden i vårt kollektiva resande.

Vi vill minska administrationen och öka insatserna inom trafikområdet de närmaste åren.

Varmt välkommen ombord på resan mot en bättre kollektivtrafik och miljö!

Undertecknat av samtliga ordinarie ledamöter i förbundsdirektionen

Inledning

År 2020 har till stor del påverkats av Covid-19. Den har haft stor inverkan på hela samhället generellt. Vilket också inneburit betydande effekter för kollektivtrafiken gällande såväl verksamhet som ekonomi. Resandet har minskat kraftigt under 2020 och det får i förlängningen följdverkningar på exempelvis trafikplanering, avtalsfrågor samt intäkts- och kostnadseffekter.

Covid-19 kommer medföra utmaningar för de kommande åren. I vilken omfattning och vilket tidsperspektiv det kommer gälla är idag svårt att förutse. Klart är dock att det för kommunalförbundet gäller att på bästa sätt vara redo att anpassa verksamheten till den dynamiska framtid som sannolikt är att vänta.

Det finns stora osäkerheter i budget 2021. Framförallt är det biljettintäkter och rörliga kostnader så som index, incitamentskostnader, förstärkningstrafik samt kostnader för sjukresor och färdtjänstresor som är mycket svåra att bedöma. Budgeten för 2021 är beräknad utifrån kunskapssituationen i augusti. Den tekniska beräkningen utgår till största del från den verksamhet som finns i budget 2020 med indexering av intäkter och kostnader på sedvanligt sätt. Budgeten har även justerats utifrån beslutade trafikförändringar med dess beräknade ekonomiska effekter.

Kommunalförbundet har en ekonomiskt utmanande situation, där trafikkostnaderna ökar mer än intäkterna. Detta leder till att nivån på medlemsbidragen ökar och ställer krav på medlemmarna om tillkommande finansiering. Kommunalförbundets medlemmar har en ekonomisk trängd situation och två av medlemmarna har beslutat om åtgärder för att uppnå en mer resurseffektiv kollektivtrafik. Detta med anledning av att medlemmarna vill ha så låga finansieringsåtaganden som möjligt.

I kommunalförbundets framtida uppdrag är det centralt att tillsammans med medlemmarna, utifrån förbundsordningen och samarbetsavtalet, arbeta med utveckling och ökad resurseffektivitet. Arbetet med detta kommer att vara en mycket viktig uppgift under 2021.

Medlemsbidragen för budget 2021 minskar med 0,3 procent jämfört med budget 2020. Det beror bland annat på trafikförändringar och minskade kostnader för resandeincitament.

Omvärldsanalys och förväntad utveckling

Hela samhället har påverkats kraftigt av effekterna av covid-19. Restriktioner för att minska smittspridning har inneburit en stor resandeminskning i kollektivtrafiken. Ett ökat hemmaarbete, stängning av gymnasieskolor samt uppmaningar att undvika resande i kollektivtrafiken är huvudorsakerna till det minskade resandet. Resandeminskningen har givit kraftiga intäktsstopp som ytterligare förstärkts av att bussarnas framdörrar stängts av arbetsmiljöskäl och viseringsutrustningen därmed flyttats bak i bussarna. Detta har försvårat kontrollen av färdbevis och inneburit en stor ökning av resande utan färdbevis.

Även den särskilda persontrafiken har minskat kraftigt. Detta har för många taxiföretag inneburit minskade intäkter och reducering av verksamhet. Under våren varnade taxinäringen för att många företag riskerade konkurs till följd av det minskade resandet. Så här långt under året har det för Västernorrlands del inte inneburit några konkurser för någon avtalspart.

Effekterna av covid-19 är svår att överblicka och bedöma vad det kan få för långsiktiga konsekvenser för kollektivtrafiken. Staten avsätter riktade medel till kollektivtrafiken för att mildra de ekonomiska effekterna och för att säkerställa en god kollektivtrafik i landet. De medel som avsätts bedöms dock inte täcka det intäktsbortfall som uppstått. Svensk kollektivtrafik gör bedömningen att trots de statliga satsningarna kommer det för 2020 saknas mellan 6-7 miljarder för Sveriges kollektivtrafik till följd av minskade intäkter och kostnadsökningar.

Fortsätta restriktioner i samhället till följd av covid-19 kommer sannolikt resultera i långsiktiga effekter som kommer att ta tid att vända. De ekonomiska effekterna av minskat resande kräver sannolikt stora förändringar av trafikutbudet.

För Västernorrlands del har vi sett en resandeminskning med ca 50 procent som ligger i nivå med rikssnittet. Efter sommaren har resandet ökat något till följd av bl. a. släppta restriktioner för gymnasieelever. Resandeminskningen och minskade ekonomiska ramar för länets kommuner och region pekar mot att stora kostnadsreduceringar i busstrafiken kommer att krävas under de kommande åren, vilket måste beaktas i kommande planering och upphandlingar.

I den förväntade utvecklingen för de närmsta åren finns en stor osäkerhet. Det beror i huvudsak på faktorer utifrån covid-19 och hur den kommer utvecklas framgent. Det har stor påverkan på såväl verksamhet som ekonomi och innebär att det är stora utmaningar i att göra framtidsbedömningar. Faktorer som påverkas är bland annat resandeutvecklingen, förändringar av de för leverantörsavtalen underliggande indexberäkningarna och riksdagens ställningstaganden till olika stöd och åtgärder kring kollektivtrafik.

Övergripande mål och delmål för kollektivtrafiken

Vision

En hållbar och innovativ kollektivtrafik som inkluderar hela Västernorrland med resenären i fokus

En hållbar och innovativ kollektivtrafik som inkluderar hela Västernorrland med resenären i fokus, är visionen för vår kollektivtrafik. Visionen har sin utgångspunkt i det trafikförsörjningsprogram som förbundsdirektionen antog 2018.

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

Politisk ambition

Den politiska ambitionen för planeringsperioden lägger särskilt fokus vid att prioritera följande områden:

Prioritering starka stråk

I enlighet med Trafikförsörjningsprogrammet prioritera trafiken i de starka stråken. Utmed stråket ligger länets största befolkningscentra, arbetsmarknader och universitet. De starka stråken ska ha ett attraktivt utbud av trafik som möjliggör arbetspendling/studiependling, samhällsbetalda resor och fritidsresor. Tillgänglighetsnivån i de starka stråken ska vara mycket hög.

Stråket har idag en kombination av tågtrafik och busstrafik som gör inom- och utomregional pendling möjlig och restiden mellan kommuncentra understiger en timme.



Ändamålsenlig organisation som är väl rustad att möta kommande upphandling

Kommunalförbundet ska utforma en organisation som har kompetens och resurser att i samråd med kommunalförbundets medlemmar genomföra upphandling av den linjelagda trafiken. Kommande upphandling ska präglas av ett nytt effektivt modernt kollektivtrafiksystem i länet som klarar medlemmarnas behov av kollektivtrafikresor och som upplevs tillföra ett mervärde för våra medlemmar.

Fokus på ökat resande

Som konsekvens av covid-19 har resandet i kollektivtrafiken minskat. Detta har inneburit minskning av biljettintäkter och riskerar ge bestående beteendeförändringar. Det är därför viktigt att prioritera insatser som gör att i första hand återgång till tidigare års resandevolymer för att sedan arbeta med en fortsatt resandeökning under planeringsperioden.

Ökad kundnöjdhet

Det krävs särskilda satsningar för att öka kundnöjdheten med länets kollektivtrafik. Vid kundnöjdhetsmätningar visar länets resenärer och presumtiva resenärer på en relativt låg nöjdhet. Länet ligger lågt i jämförelse med nationella mått vilket kräver förändring. Aktiviteter ska genomföras i syfte att öka kundnöjdheten och närma sig det nationella snittet i kundnöjdhetsmätningar.

Vi ska ge våra medlemmar en funktionell administration

Medlemmarna i kommunalförbundet ska erbjudas en administration som tillgodoser behovet av ekonomisk uppföljning och hantering av färdbevis.

Ökat fokus på sömlöst resande

Resandet mellan trafikslag ska vara enkelt både avseende byten mellan trafikslag likväl som giltighet och köp av färdbevis.

Ny kostnadsfördelningsmodell för kommunalförbundet

Finansieringen av länets kollektivtrafik föranleder återkommande diskussioner om prioriteringar och reducering av kollektivtrafiken. Det är därför angeläget att arbeta fram en ny kostnadsfördelningsmodell som accepteras av kommunalförbundets medlemmar. Kommunalförbundet ska verka i den riktningen så att det kan utformas förslag till ny kostnadsfördelningsmodell som kan beslutas av respektive medlems fullmäktige.

Utformning av nytt trafikförsörjningsprogram

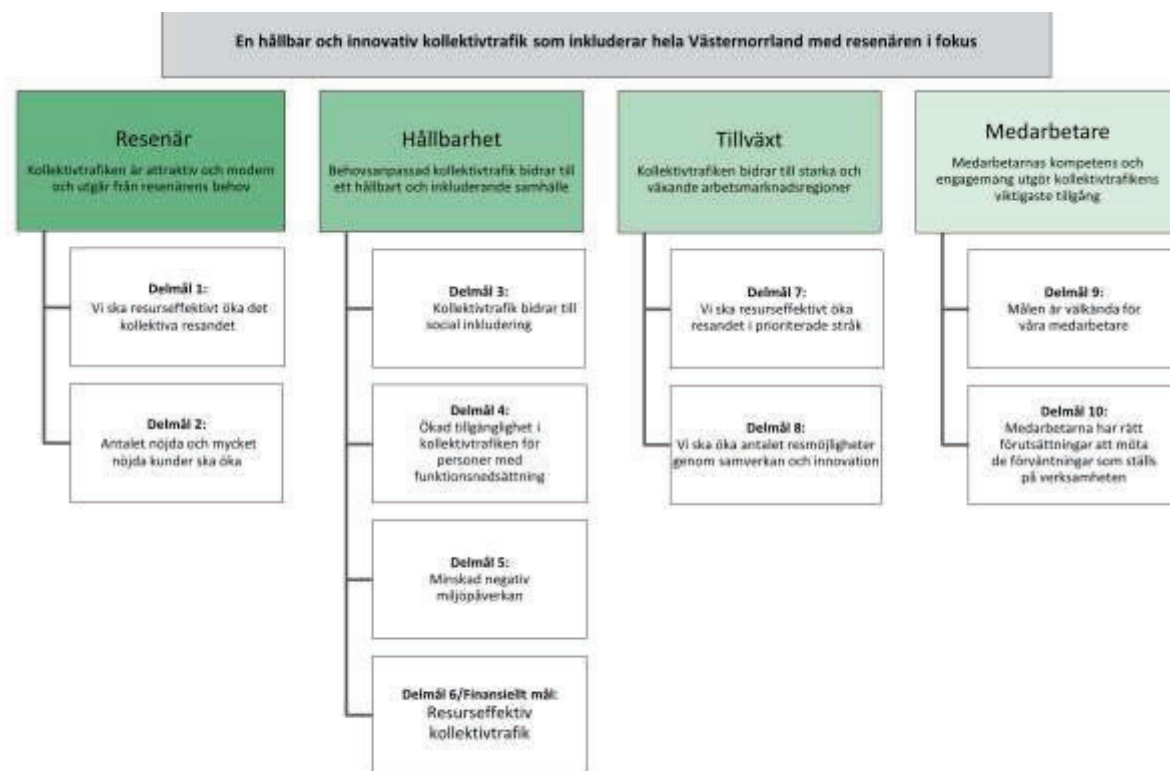
Med anledning av strukturförändringar av länets kollektivtrafik och kommande upphandling av den linjelagda kollektivtrafiken ska ett nytt trafikförsörjningsprogram utformas.

Övergripande målområden

Utifrån vision har fyra övergripande målområden arbetats fram. *Resenär, Hållbarhet, Tillväxt och Medarbetare*. Inom varje målområde finns övergripande mål som anger ett önskat tillstånd 2030.

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

Tio delmål konkretiserar de övergripande målen. Delmålen följs upp vid delårsbokslut och årsbokslut.



Metod

Målen ska utvärderas utifrån graden av uppfyllande. Indikatorerna ska vara utformade så att de ger svar på uppfyllande av verksamhetsmål och finansiellt mål som sammanfattningsvis ger underlag för måluppfyllnad. Många av dessa indikatorer hämtas från Kollektivtrafikbarometern som är ett nationellt instrument för att mäta upplevd kvalitet i kollektivtrafiken. Myndigheten anger riktvärden för dessa indikatorer, att sträva emot för att uppnå beslutade delmål.

Mål för god ekonomisk hushållning

Kommunallagen och lag om kommunal bokföring och redovisning, innehåller regler för kommunalförbundets styrning. Ett av kraven är att kommunalförbundet ska ha god ekonomisk hushållning. Det kravet har både ett finansiellt perspektiv och ett verksamhetsperspektiv. En god ekonomisk hushållning innebär inte enbart en budget i balans, utan innefattar även ett krav på att resurserna används till rätt saker och att de utnyttjas på ett effektivt sätt. Metoden för att bedöma om god ekonomisk hushållning uppnås är att de delmål som definierats som särskilt betydelsefulla ska ha uppnått godkänd nivå. De särskilt betydelsefulla målen är:

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

Detta följs upp vid delårsbokslut och årsredovisning.

Resenär

Kollektivtrafiken är attraktiv och modern och utgår ifrån resenärens behov

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

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

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

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030

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

Indikatorer för att följa upp målet	Målvärde 2021	Målvärde 2022	Målvärde 2023
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken i förhållande till föregående år. Förändring i %	+20%	+10%	+9%
Avgångstider: Andelen som instämmer i påståendet "Avgångstiderna passar mina behov" (%)	63/40 ¹	65/45	70/50
Hitta information: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser mm) (%)	70/67	72/67	74/70
Enkelhet: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att resa med Din Tur" (%)	70/50	72/55	75/60
Trygghet: Andelen som instämmer i påståendet "Det känns tryggt att resa med Din Tur" (%)	71/60	73/62	75/64

¹ Värdena xx/yy beskriver resenärer/allmänhet

Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030

- Genom digitalisering och en ständig utveckling av våra kommunikationskanaler minimeras risken för att resenärerna ska nås av felaktig information.
- Kollektivtrafiken har en god tidhållning och resenären kan lita på att bussar och tåg kommer fram i tid.
- Vår avtalsuppföljning säkerställer upphandlade kvalitetskrav.
- Det är snabbt och enkelt både för resenären att föra fram synpunkter till kommunalförbundet och för oss att återkoppla till resenärerna. Utvecklade digitala kanaler och resenärsvärdar är exempel på viktiga faktorer för enkel och snabb kommunikation.

Indikatorer för att följa upp målet	Målvärde 2021	Målvärde 2022	Målvärde 2023
Nöjdhet med bolaget (andelen av svarande som är nöjda med Din Tur) (%)	58/50	60/51	61/53
Nöjdhet med senaste resan (andelen av svarande som är nöjda med sin senaste resa med Din Tur) (%)	80/78	81/79	82/80
NPS (Net Promoter Score dvs andel som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med Din Tur) (%)	32/22	35/25	38/28
<i>Nationellt snitt</i>			

Hållbarhet

Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle

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

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

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

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

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

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

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

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

Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030

- Väl fungerande digitala system och kanaler ger resenären ökad frihet att planera, betala och genomföra resor med kollektivtrafiken efter sina egna förutsättningar.
- Fler har möjlighet att göra sina sjukresor och färdtjänstresor med den linjelagda kollektivtrafiken. En högre grad av samordning innebär att andelen ensamåkande vid färdtjänst- och sjukresor minskar.

Indikatorer för att följa upp målet	Målvärde 2021	Målvärde 2022	Målvärde 2023
Antalet användare av Din Tur-app	360 000	372 000	384 000
<i>Per månad i snitt</i>	30 000	31 000	32 000
Bemötande ombord: Andel som instämt i påståendet ”Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande”	71/71	74/74	77/77
Köpa biljetter och kort: Andel som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort”	73/73	74/74	75/75

Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030

- Tekniska system som realtidssystem, audiell och visuell information underlättar resan och ger ökad tillgänglighet i all trafik.
- Vi samverkar kring tekniska system med andra kollektivtrafikmyndigheter för att säkerställa tillgänglighet för funktionshindrade.
- Vi har lättillgänglig och tydlig information om hur man reser och nivån av tillgänglighet vilket gör det enklare att både planera och genomföra en resa i kollektivtrafiken.

Indikatorer för att följa upp målet	Målvärde 2021	Målvärde 2022	Målvärde 2023
Bemötande kring service/information: Andel som instämt i påståendet ”Personalen på kundcenter/kundtjänst/trafikupplysning har ett trevligt bemötande”	68/68	70/70	72/72
Information ombord: Andel som instämt i påståendet ”Jag får den information jag behöver ombord”	63/61	65/63	67/65
Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpreiser mm)”	68/65	70/67	72/69

Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030

- Företag erbjuds välfungerande koncept för att kunna använda kollektivtrafiken för tjänsteresor inom och i anslutning till länet.
- Fordonens storlek anpassas efter transportens behov vilket leder till minskad total energianvändning i kollektivtrafiken.

- Omställning till fossilfria drivmedel inom kollektivtrafik är genomförd. En omställning behöver ske för att nå det nationella målet om minskade utsläpp av växthusgaser med 70% procent i transportsektorn fram till 2030.
- Fler har möjlighet att göra sina sjukresor i den linjelagda kollektivtrafiken och fler resenärer flyttas över från ensamåkande sjuk- och färdtjänstresor till en högre grad av samordning. Högre grad av samordning är möjlig eftersom den centrala bedömningen av sjukresor flyttas över till kommunalförbundet.

Indikatorer för att följa upp målet	Målvärde 2021	Målvärde 2022	Målvärde 2023
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%)	10	11	12
Mängden kväveoxider i linjelagd trafik per förbrukad kilowattimma (g/kWh)	1,28	1,29	1,30
Energianvändning per produktionskilometer i linjelagd trafik (kWh/km)	3,0	3,0	3,0
Biodrivmedelsandel per produktionskilometer av den totala förbrukningen i linjelagd trafik (%)	99	99	99

Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030

- Åtgärder i trafiken kombineras med strategisk marknadsföring för att skapa beteendeförändringar vilket leder till ökat nyttjande av kollektivtrafikutbudet. Biljettintäkter säkerställs genom korrekt biljettering och kontinuerliga biljettkontroller.
- Kollektivtrafiken bedrivs utifrån de behov som finns. Turer och linjer med lågt resande och låg resandepotential prioriteras bort och ersätts med anropsstyrd trafik. Lågt resande definieras som linjelagd kollektivtrafik med i genomsnitt färre än fem resenärer per tur under vanlig arbetsvecka.
- Kommunalförbundet har en god kompetens och tillgång till resurser vid upphandling
- För att nödvändiga åtgärder ska identifieras i ett tidigt stadium planeras kollektivtrafiken i nära samverkan med Trafikverket medlemmarna och trafikföretagen.

Indikatorer för att följa upp målet	Målvärde 2021	Målvärde 2022	Målvärde 2023
Nettokostnad per resa (kr)	43	44	45
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ² (%)	19,6	19,3	19,0
<i>Landsbygdstrafik</i>	15,6	15,4	15,1
<i>Tätortstrafik</i>	25,0	24,7	24,3
Antal kollektivtrafiklinjer med i genomsnitt färre än fem resenärer/tur	24	23	22
Andel samordnade sjukresor (%)	50	58	58
Andel samordnade färdtjänstresor (%)	55	58	58
<i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun och Sollefteå eget avtal from 1 augusti 2018</i>			
Kostnad per produktionskilometer (kr)	23,8	24,8	25,8

² Självfinansieringsgrad är andelen av trafik kostnader, exklusive särskild persontrafik, som täcks av externa biljettintäkter. Skattefinansierade intäkter så som skolkort, skattesubvention kommunkort och medlemsbidrag inräknas ej.

Tillväxt

Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner

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

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

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

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

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030

- Den linjelagda kollektivtrafiken ska tidsmässigt konkurrera med bilen i de prioriterade stråken.
- Bytespunkter i starka- och medelstarka stråk och trafikområden har hög kvalitet avseende tillgänglighet, information och komfort.

Indikatorer att följa upp målet	Målvärde 2021	Målvärde 2022	Målvärde 2023
Antalet resor i de prioriterade stråken	7 730 000	8 640 000	9 450 000
Landsbygdstrafik (Linje 50, 90, 120, 141, 142 191, 201, 611)	1 530 000	1 710 000	1 870 000
Sundsvall O14/15	4 680 000	5 230 000	5 720 000
Örnsköldsvik O6	1 080 000	1 210 000	1 320 000
Regional tågtrafik (Norrtåg, alla produkter)	440 000	490 000	530 000

Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030

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

Indikatorer för att följa upp målet	Målvärde 2021	Målvärde 2022	Målvärde 2023
Utbudsförändringar genom biljettsamverkan			
<i>SJ Mittbanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	2	2	2
<i>SJ Botniabanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	2	2	2
<i>X-trafik (antal dubbelturer tåg och buss/må-fre)</i>	25	25	25
Andel produkter som är digitaliserade (%)	60	80	100

Medarbetarna

Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång

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

Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030

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

Indikatorer för att följa upp målet	Målvärde 2021	Målvärde 2022	Målvärde 2023
Andelen medarbetare som upplever att målen genomsyrar hela myndigheten (%)	65	70	75
Andelen medarbetare som upplever att de har mål kopplat till sitt arbete (%)	100	100	100

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

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030

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

Indikatorer för att följa upp målet	Målvärde 2021	Målvärde 2022	Målvärde 2023
Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (MI) (%)	65	70	75
Sjuktal (%)	3,5	3,5	3,5
Antalet friskvårdstimmar registrerade i Agda (h)	450	475	500
Andelen av medarbetare som utnyttjar friskvårdsbidrag (%)	60	70	75

Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Indexuppräknningar

Trafikavtalen, vilka utgör större delen av kommunalförbundets bruttokostnader, justeras årligen utifrån avtalade indexkorgar. En prognos för indexuppräknningen görs inför budgetåret och tas med i budgeten. Indexkorgarna består främst av: AKI (arbetskostnadsindex), KPI (konsumtprisindex), ITPI 29-30 (prisindex för inhemsk tillgång), samt PPI (oljeprisindex) alternativt HVO (index för hydrerad vegetabilisk olja).

SCB:s rapportering av index för juni 2020 visar på fortsatt låga indexvärden för flera av komponenterna jämfört med hösten 2019. I tabellen nedan redovisas indexprognosen för kommunalförbundets kostnader och intäkter, vilken baseras på utfallet 2019 samt indexutvecklingen under våren 2020.

Indexuppräknningar	2021	2022	2023
Trafikkostnader buss tätort, uppräknning från trafikstart 2014	19,40%	22,40%	25,40%
Trafikkostnader buss landsbygd, uppräknning från trafikstart 2014	20,08%	23,08%	26,08%
Trafikkostnader linje 50, uppräknning från trafikstart	20,08%	23,08%	26,08%
Särskild persontrafik, uppräknning från budget 2020	4,0%	4,0%	4,0%
Personalkostnader, uppräknning från budget 2020	2,5%	2,5%	2,5%
Övriga kostnader, uppräknning från budget 2020	2,0%	2,0%	2,0%
Intäkter, uppräknning från budget 2020	1,7%	1,7%	1,7%

I diagrammet nedan visas indexutvecklingen för trafikavtal gällande tätortstrafik respektive landsbygdstrafik.

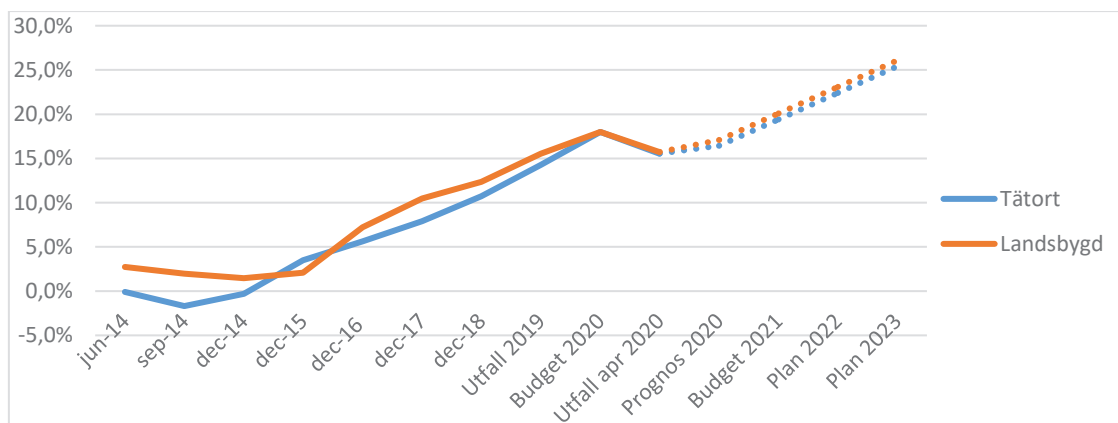


Diagram: Indexutvecklingen för respektive indexkorg från 2014-2019 samt prognos 2020-2023

Budgetförutsättningar

Budgeten är utarbetad utifrån riktlinjer i förbundsordningen samt utifrån den fördelningsmodell som beskrivs i samarbetsavtalet.

Trafikavtalen utgör den största delen av myndighetens bruttokostnader och justeras årligen efter förutbestämda indexmodeller. I oktober 2019 beslutade direktionen om teknisk uppräkningsmodell för åren 2021 – 2023. Beslutet grundad sig på den indexnivå som hade varit under de senaste åren och den prognos för de kommande åren som gjordes utifrån gällande indexnivåer.

Vid årsbokslutet 2019 blev utfallet av index betydligt lägre än vad prognosen för 2019 visade. Under våren har index påverkats i hög grad av Coronapandemin bland annat genom riksdagsbeslut kring permitteringar och nedsättning av sociala avgifter. Detta leder sammantaget till att en ny prognos för index har upprättats vilken redovisas i tabellen indexuppräkningsmodeller ovan.

Resultatbudget 2021-2023

Av resultatbudgeten framgår att verksamhetens nettokostnader minskar med 2,3 mnkr mellan budget 2020 och budget 2021. Verksamhetens intäkter minskar med 9,5 mnkr. I budget 2021 är antagandet att biljettintäkterna minskar med 15 procent jämfört med 2019.

Verksamhetens kostnader minskar med 11,1 mnkr. Det beror främst på trafikförändringar inom Sundsvalls kommun och Örnsköldsviks kommun med en kostnadsreducering om 9,6 mnkr samt lägre kostnader för resandeincitament om 14,7 mnkr. Antagandet är att resandeutvecklingen för 2021 i är i paritet med basåret 2015 inom tre av fem avtalsområden vilket inte leder till ökade kostnader för resandeincitament inom dessa områden. I Örnsköldsviks tätort och Matfors är antagandet däremot att resandet är något högre än 2015.

Kostnaden för Norrtåg AB ökar med 9,0 mnkr och kostnaden för biljettsamverkan med Xtrafik ökar med 2,0 mnkr i jämförelse med budget 2020.

Resultatbudget (mnkr)	Resultat 2019	Budget 2020	Förslag Budget 2021 2020-09-02	Plan 2022	Plan 2023
Verksamhetens intäkter	135,4	135,1	125,6	127,5	129,5
Verksamhetens kostnader	-697,6	-728,5	-717,4	-749,2	-770,8
Avskrivningar	-2,5	-1,5	-0,8	-0,4	-0,2
Verksamhetens nettokostnader	-564,7	-594,9	-592,6	-622,0	-641,5
Kommunala biljettsubventioner	181,1	156,5	155,6	158,5	161,5
Medlemsbidrag	383,6	438,4	437,0	463,4	480,0
Verksamhetens resultat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Finansiella intäkter	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat efter finansiella poster	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Extraordinära poster	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Årets resultat	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0

Investeringsbudget Kommunalförbundet har ett behov av att investera i nya biljetmaskiner för att säkerställa tillgång i linjelagdtrafik.

Investeringar (kr)	2020	2021
Biljetmaskiner	800 000	300 000
Totalt	800 000	800 000

Budgeterade trafikförändringar mellan 2020 och 2021

Trafikförändringar i form av mindre justeringar sker som en del av den löpande verksamheten. Större förändringar genomförs utifrån formella beslut. Inför 2021 finns beslut om två trafikförändringar jämfört med 2020. Det är inom Sundsvalls kommun och Örnsköldsviks kommun.

Sundsvalls kommun har beslutat om öka intäkterna med 5 mnkr. Det ska ske genom att höja priset för resenären på de subventionerade produkterna och en översyn på prisutvecklingen för biljetter. Kommunen har även beslutat om trafikförändringar med en effekt på sänkta kostnader med 4 mnkr. Trafikförändringen är minskad nattrafik och sänkt turtäthet. Dessutom så görs en översyn av linjerna 84, 85, 70 och 71 utifrån förslag från genomförd linjenätsanalys.

Örnsköldsviks kommun har beslutat trafikförändringar med en effekt på sänkta kostnader med 5,8 mnkr. Trafikförändringen sker genom minskade turer dag och kväll under måndag till fredag samt även borttagande av all söndagstrafik. Förändringen medför lägre biljettintäkter om 1,6 mnkr.

Fördelning av verksamhetens nettokostnad

I tabellen nedan exkluderas de kommunala subventionerna. För Region Västernorrland ökar nettokostnaderna med 14,8 mnkr och främsta orsakerna är högre kostnader för tågtrafik och biljettsamverkan med Xtrafik samt lägre biljettintäkter. För Sundsvalls kommun minskar nettokostnaderna med 12,9 mnkr. Det beror bland annat på minskade trafikkostnader om 4 mnkr och minskade kostnader för resandeincitament om 9 mnkr. För Örnsköldsviks kommun minskar nettokostnaderna med 6,3 mnkr och även där beror det på minskade trafikkostnader och resandeincitament. För övriga medlemmar är budget för 2021 i paritet med budget 2020.

Nettokostnad, exkl kommunernas subventioner (mnkr)	Resultat 2019	Budget 2020	Förslag Budget 2021 2020-09-02	Plan 2022	Plan 2023
Region Västernorrland	-233,1	-248,1	-262,9	-272,5	-280,8
Sundsvalls kommun	-136,5	-147,6	-134,7	-144,5	-149,6
Örnsköldsviks kommun	-85,7	-86,8	-80,4	-85,5	-88,1
Härnösands kommun	-34,3	-35,3	-36,3	-37,3	-38,3
Kramfors kommun	-28,7	-29,0	-30,0	-31,0	-31,9
Timrå kommun	-21,8	-22,2	-21,7	-23,8	-24,6
Sollefteå kommun	-13,4	-14,4	-14,9	-15,3	-15,7
Ånge kommun	-11,3	-11,5	-11,8	-12,1	-12,5
Summa	-564,7	-594,9	-592,6	-622,0	-641,5

Fördelning av medlemsbidrag

I tabellen nedan redovisas fördelningen av kommunalförbundets medlemsbidrag.

Medlemsbidrag (mnkr)	Resultat 2019	Budget 2020	Förslag Budget 2021 2020-09-02	Prognos 2022	Prognos 2023
Region Västernorrland	-225,2	-243,1	-257,8	-267,3	-275,5
Sundsvalls kommun	-55,0	-83,1	-67,6	-76,0	-79,7
Örnsköldsviks kommun	-37,3	-39,9	-37,8	-42,1	-44,0
Härnösands kommun	6,1	4,8	4,5	4,2	3,9
Kramfors kommun	-28,7	-29,0	-30,0	-31,0	-31,9
Timrå kommun	-18,8	-22,2	-21,7	-23,8	-24,6
Sollefteå kommun	-13,4	-14,4	-14,9	-15,3	-15,7
Ånge kommun	-11,3	-11,5	-11,8	-12,1	-12,5
Summa	-383,6	-438,4	-437,0	-463,4	-480,0

Camilla Norberg

Camilla Norberg

E-mail: camilla.norberg@dintur.se

Role: Nämndadministratör

Verified by Mobile BankID

2020-12-02 09:57 CET

Per Valberg

Per Valberg

E-mail: per.valberg@lvn.se

Role: Regionråd

Verified by Mobile BankID

2020-12-02 10:44 CET

Jan Filipsson

Jan Filipsson

E-mail: jan.filipsson@ange.se

Role: Vice ordförande kommunstyrelsen Ånge

Verified by Mobile BankID

2020-12-02 16:28 CET