

PROTOKOLL



Datum
2024-06-26

Diariennr
24/00303-2

Camilla Norberg, 070-231 83 20

Protokoll för Förbundsdirektionens sammanträde 2024-06-26

Tid: 08.30 – 14.17
Datum: 2024-06-26
Plats: Teamsmöte

Närvarande ledamöter:
Se Tjänstgöringslistan

Närvarande tjänstemän:

Thomas Olsson
Camilla Norberg
Henric Hedenqvist

Göran Anger § 87 - 88
Helén Lundahl § 82
Eva Westin § 82

Michaela Björk § 82
Christin Borg § 82, 92
Kristina Van Loveren § 85 - 86

Övriga närvarande:

Åke Söderberg, deltog på alla
föredragningar
Björn Hellquist, deltog på alla
föredragningar

Justerare:
Knapp-Britta Thyr (MP)

Tid för justering:
2024-06-28
Underskrifter
Se sista sidan

**Justering av protokollet sker
med BankID**

ANSLAG/BEVIS

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

Sammanträdesdatum
2024-06-26

Anslaget uppsatt den
2024-06-28

Anslaget nedtas den
2024-07-21

Förvaringsplats för protokollet

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands
läns förvaltning

Camilla Norberg, Stabsadministratör

PROTOKOLL

Medlem Namn	När- varo	Tjg. Ers	Reservation §						Omröstning		Anteckning Justerare Tjänstgör T.o.m. Tjänstgör Fr.o.m.
									Ja	Nej	
Region Västernorrland Ordinarie											
Sara Nylund (S)	X										Ordförande
Henrik Sendelbach (KD)	X										Vice Ordförande
Region Västernorrland Ersättare											
Kristina Eriksson (C)											
Per Gybo (SJVP)	X										
Örnsköldsvik Ordinarie											
Andreas Jansson (C)	X										
Örnsköldsvik Ersättare											
Carolina Sondell (S)											
Kramfors Ordinarie											
Malin Svanholm (S)	X										
Kramfors Ersättare											
Jon Björkman (V)	X										
Härnösand Ordinarie											
Knapp Britta Thyr (MP)	X										Justerare
Härnösand Ersättare											
Per-Eric Norberg (C)	X										
Sundsvall Ordinarie											
Hans Forsberg (C)	X										
Sundsvall Ersättare											
Sven Bredberg (M)	X										
Timrå Ordinarie											
Stefan Dalin (S)											
Timrå Ersättare											
Tony Andersson (M)	X	X									
Ånge Ordinarie											
Eva Mörk Månsson (S)	X										
Ånge Ersättare											
Stig Malmberg (SD)											
Sollefteå Ordinarie											
Johan Andersson (C)	X										
Sollefteå Ersättare											
John Åberg (S)	X										Avvek efter § 89

PROTOKOLL

Protokoll för Förbundsdirektionens sammanträde 2024-06-26

Innehåll

§ 71. Sammanträdet öppnande.....	4
§ 72. Upprop	4
§ 73. Val av justerare för sammanträdet	4
§ 74. Godkännande av dagordning.....	4
§ 75. Föregående protokoll.....	4
§ 76. Ordförande rapporterar.....	5
§ 77. Förbundsdirektören rapporterar	5
§ 78. Hel- och delägda bolag.....	6
§ 79. Beslutsuppföljning	6
§ 80. Delegationsbeslut.....	6
§ 81. Inkomna protokoll/skrivelser/delgivningar	7
§ 82. Information från förvaltningen	8
§ 83. Information från revisorerna.....	10
§ 84. Handlingsplan revisionsrapport	11
§ 85. Tertialrapport april 2024	12
§ 86. Mål- och resursplan samt budget 2025 med plan för 2026-2027	13
§ 87. Ägande i AB Transitio och Norrtåg AB.....	15
§ 88. Revidering av inriktningsbeslut för upphandlingen Särskilda persontransporter 2025	20
§ 89. Uppsiktsplikt Norrtåg AB	23
§ 90. Uppsiktsplikt Bussgods i Västernorrland AB.....	24
§ 91. Uppsiktsplikt AB Transitio	25
§ 92. Biljettsamverkan med SJ.....	26
§ 93. Övriga frågor.....	27
§ 94. Sammanträdet avslutas	27

PROTOKOLL

Bilagor

§ 71. Sammanträdets öppnande

§ 72. Upprop

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna uppropet av ledamöter.

§ 73. Val av justerare för sammanträdet

Förbundsdirektionen beslutar

att välja Knapp-Britta Thyr (MP) till justerare för sammanträdet.

§ 74. Godkännande av dagordning

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna dagordningen.

§ 75. Föregående protokoll

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga föregående protokoll från 16 maj och 24 maj 2024 till handlingarna.

Bakgrund

Protokollet har varit utsänd för påseende.

Föredragande:

Sara Nylund, ordförande.

PROTOKOLL

§ 76. Ordförande rapporterar

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga informationen från ordförande till handlingarna.

Bakgrund

Enskild överläggning av förbundsdirektionens ledamöter.

Föredragande:

Sara Nylund, ordförande.

§ 77. Förbundsdirektören rapporterar

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga informationen från förbundsdirektören till handlingarna.

Bakgrund

På gång

Realtid är nu i gång samt trafikledning kopplat till rapport av trafikstörningar.

Det är hög aktivitet kring arbetet med upphandlingen.

Under hösten kommer mycket att hända med BoB med lanseringen av ny skolkortsportal, byte av reskort och utbyte av skyltar i länet.

Arbetet med förbundsordningen fortsätter inom myndigheten.

Remissvar från medlemmarna på Trafikförsörjningsprogrammet behandlas. Det nya trafikförsörjningsprogrammet kommer leda till ett nytt målupplägg som direktionen kommer att besluta om i slutet av året.

Upphandling av Reklam på Buss har påbörjats. Direktionen får komma med inspel och förutsättningar för om medlemmarna ska köpa reklam på buss.

Diskussioner kring alternativ till reklam på buss genomfördes.

Knapp-Britta undrar hur stor intäkt vi får från reklam på bussarna. Om intäkten är liten, bör vi istället använda ytan för konstnärlig utsmyckning.

Sara påpekar att medlemmarna, som finansierar verksamheten, kan behöva ha reklam på våra bussar för att uppfylla sina roller som samhällsaktörer.

Föredragande:

Thomas Olsson, tf. förbundsdirektör.

PROTOKOLL

§ 78. Hel- och delägda bolag

Förbundsdirektionen beslutar

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

att direktionens medlemmar haft möjlighet att ställa frågor kring inkomna dokument.

Bakgrund

Bussgods i Västernorrland AB

Styrelseprotokoll 2024-05-21

Norrtåg AB

Styrelseprotokoll 2024-04-15

AB Transitio

Inga inkomna handlingar

Västernorrlands läns Trafik AB

Bolagsstämmoprotokoll 2024-05-29

Föredragande:

Sara Nylund, ordförande.

§ 79. Beslutsuppföljning

Beslutsuppföljning

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga beslutsuppföljningen till handlingarna.

Bakgrund

Beslutsuppföljningen har varit utsänt för påseende.

Föredragande:

Sara Nylund, ordförande.

§ 80. Delegationsbeslut

Delegationsbeslut

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga delegationsbesluten till handlingarna.

Bakgrund

Delegationsbesluten har varit utsänt för påseende.

Föredragande:

Sara Nylund, ordförande.

PROTOKOLL

§ 81. Inkomna protokoll/skrivelser/delgivningar

Inkomna protokoll,
skrivelser och
delgivningar

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga inkomna protokoll, skrivelser och delgivningar till handlingarna.

Bakgrund

Inkomna protokoll, skrivelser och delgivningar har varit utsänt för påseende.

Föredragande:

Sara Nylund, ordförande.

PROTOKOLL

§ 82. Information från förvaltningen

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga informationen från förvaltningen till handlingarna.

Bakgrund

Information systematiskt arbetsmiljöarbete

Sjukfrånvaron per 30 april har ökat till 8,3 %, vilket är en ökning med 3,3 procent jämfört med föregående år. Detta beror främst på längre sjukfall.

Många riskbedömningar har genomförts, bland annat:

- Ny rutin gällande tillsättning av vikarier vid frånvaro på Kundcenter
- Centrala bedömningsfunktionen har omorganiserats och kommer att försvinna. Från och med 1 oktober ska alla på Kundcenter kunna göra dessa bedömningar.
- Jouruppdragens upphörande.

Under maj och juni har myndigheten följt upp tidigare riskbedömningar både i Kramfors och på Kundcenter.

Vi har firat två anställda vid Kundcenter som varit anställda i 25 år.

Den 4 juni genomfördes en sommaraktivitet på båda arbetsplatserna.

Visions protokoll om budget 2025 finns med i underlagen till direktionen under punkten mål- och resursplan med budget 2025.

Information kommande bussupphandling

Under förberedelsefasen har det genomförts ett samråd inför upphandlingen, där alla trafikföretag hade möjlighet att delta. Cirka 20 personer deltog i mötet.

Efter samrådet har alla trafikföretag erbjudits enskilda SIU-möten, där de fick skicka in svar på våra 27 frågor i förväg.

Myndigheten har haft inledande möte med Hemab, de avser att i första hand producera LBG (flytande biogas). För närvarande är det endast känt att turistklassbussar kör på LBG. Det finns osäkerheter kvar att utreda och kostnaderna är större för trafik som körs på biogas. Ska ökade kostnader hanteras som tillköp? Ytterligare utmaningar är EU:s granskning av om svenska statens subventioner strider mot statsstödsreglerna. En stor fråga är fordonsbrist och avsaknad av andrahandsmarknad. Myndigheten överväger ett eget upphandlings-/avtalsområde.

Ett ytterligare möte kommer att hållas med Hemab i juli, där även Härnösands kommun kommer att delta. Myndigheten återkommer till direktionen i september för förslag till ställningstagande och beslut.

Information marknad

Under våren har vi deltagit i personalmöten med trafikföretagen på många orter. På dessa möten har vi presenterat information om Din Tur, Kollbar samt kommande förändringar i biljett- och betalsystemet.

På alla orter har förarna betonat det stora behovet av biljettkontrollanter i hela länet. Dessutom finns det problem med biljetmaskinerna. När det gäller läsning av biljetter i appen beror problemen oftast på repiga läsare i bussen, vilket påverkar tiden det tar att läsa

PROTOKOLL

biljetten. Situationen med biljettmaskinerna har förbättrats tack vare att vi byter ut glasen och monterar ramar runt dem för att förhindra repor. Vi har också arbetat mycket med att anpassa mjukvaran, som är densamma i alla Norrlandslänen. Trots dessa förbättringar behöver biljettmaskinerna bytas ut då de är gamla.

För närvarande finns biljettkontrollanter i Sundsvall med omnejd genom ett samarbete med Nobina, och det diskuteras att utöka biljettkontrollerna till hela länet.

På personalmötena har myndigheten också betonat vikten av att registrera varje påstigande resenär för att få korrekt resandestatistik.

Föredragande:

Thomas Olsson, tf. förbundsdirektör.

Eva Westin, HR-ansvarig.

Helén Lundahl, processledare.

Michaela Björk, kommunikations- och marknadsansvarig.

PROTOKOLL

§ 83. Information från revisorerna

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga informationen från revisorerna till handlingarna.

Bakgrund

Under 2023 har revisorerna genomfört tre granskningar. För granskningen av årsredovisningen bedömer revisorerna att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande. Revisionen har utförts enligt standard för kommunal räkenskapsrevision.

Revisorerna har lämnat följande rekommendationer:

1. Se över rutinerna för att attestera manuella bokföringsorder.
2. Säkerställa att avstämningar attesteras av någon annan än den som upprättar dem.
3. Tillsä att förändringar av behörigheter i banken alltid godkänns av två personer i förening.

Revisorerna bedömer att verksamheten inte har bedrivits på ett fullt ut ändamålsenligt sätt, eftersom få av förbundets mål har uppnåtts. De anser att verksamheten inte har bedrivits på ett från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt, då förbundets nettokostnader översteg budgeten med 33,7 mnkr.

Vidare bedömer de att ändamålsenliga åtgärder har vidtagits med anledning av föregående års rekommendation om förstärkt uppsikt.

Räkenskaperna är i allt väsentligt rättvisande.

Den interna kontrollen har huvudsakligen varit tillräcklig, men processen för den interna kontrollen behöver utvecklas, liksom vissa rutiner avseende förbundets redovisning.

Sammantaget bedöms resultatet enligt årsredovisningen inte vara förenligt med de finansiella mål och verksamhetsmål som direktionen har uppställt.

Revisorerna tillstyrker att respektive fullmäktige beviljar ansvarsfrihet för direktionen samt de enskilda ledamöterna i densamma.

Föredragande:

Åke Söderberg, förbundets revisor.

Björn Hellquist, förbundets revisor.

PROTOKOLL

§ 84. Handlingsplan revisionsrapport

Förbundsdirektionen beslutar

att uppdra till förbundsdirektör att upprätta handlingsplan för revisionsrapport *Grundläggande granskning år 2023*,

att uppdra till förbundsdirektör att upprätta handlingsplan för revisionsrapport *Granskning av årsredovisning 2023*,

att handlingsplanerna återredovisas på förbundsdirektionens sammanträde 27 september 2024.

Bakgrund

Vid direktionens sammanträde 26 juni 2024 redovisar revisorerna sina granskningsrapporter för 2023 med sin bedömning om Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns verksamhet sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt om den interna kontrollen är tillräcklig.

Myndighetens bedömning

Förbundsdirektören bör ges i uppdrag att upprätta handlingsplan för de två revisionsrapporterna 2023.

Föredragande:

Sara Nylund, ordförande.

Expedieras till:

Kommunalförbundets revisorer

Beslutsunderlag: Missiv 2024-05-29 Handlingsplan revisionsrapport 2023

PROTOKOLL**§ 85. Tertialrapport april 2024****Tertialrapport april
2024****Förbundsdirektionen beslutar**

att fastställa Tertialrapport april 2024.

Bakgrund

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län har tagit fram en tertialrapport för perioden 1 januari till och med 30 april 2024.

Myndighetens bedömning

Verksamhetens kostnader uppgår till 300,7 mnkr för tertial 1 2024 och budget till 299,6 mnkr, vilket innebär högre kostnader än budget med 1,1 mnkr. Den största ökningen står särskild persontrafik med 2,9 mnkr och fordonshyra Norrtåg med 1,8 mnkr för. Administrativa kostnader ligger vid första tertialet 1,9 mnkr lägre än budget.

Verksamhetens kostnader har ökat med 13,6 mnkr jämfört med föregående år.

Den linjelagda trafiken har ökat sina kostnader med 5,5 mnkr och den särskilda persontrafiken med 2,9 mnkr. Tågtrafiken inklusive biljettgiltighet ligger 3,0 mnkr högre i utfallet för tertial 1 2024 än motsvarande period 2023.

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 45,6 mnkr per tertial 1 och budgeten motsvarande period uppgår till 42,7 vilket medför en avvikelse om 7 procent. Kostnaden påverkas av läget på index som för perioden är på en högre nivå jämfört med föregående år.

Periodens nettokostnader uppgår till 240,4 mnkr. Vid en jämförelse med budget för motsvarande period är verksamhetens nettokostnader 2,4 mnkr lägre än budget.

Vid en jämförelse med samma period föregående år är nettokostnaden 7,8 mnkr högre vilket motsvarar 3,3 procent.

Verksamhetens totala intäkter uppgår till 60,8 mnkr vilket för perioden är 3,2 mnkr högre än budget där biljettintäkterna utgör 2,6 mnkr och intäkter tåghyra 1,2 mnkr.

Verksamhetens intäkter har ökat med 6,0 mnkr i jämförelse med motsvarande period föregående år. Detta främst som ett utfall av höjning av biljettpriser som gjordes vid årsskiftet med 13% på enkelbiljetter och flexkort. De subventionerade intäkterna har minskat med 7,4 % jämfört med föregående år vilket är 2,5 mnkr lägre.

Föredragande:

Thomas Olsson, tf. förbundsdirektör.

Kristina Van Loveren, ekonomiansvarig.

Expedieras till:

Kommunalförbundets medlemmar

Kommunalförbundets revisorer

Beslutsunderlag: Missiv 2024-06-05 Tertialrapport april 2024

PROTOKOLL

§ 86. Mål- och resursplan samt budget 2025 med plan för 2026-2027

Mål- och
resursplan samt
budget 2025 med
plan för 2026-2027

Förbundsdirektionen beslutar

att fastställa Mål- och resursplan samt budget för 2025 med plan för 2026–2027,

att justeringen av biljettpriser 2025 sker enligt beslutet från 2018-12-13, där det fastställdes att priserna ska justeras årligen baserat på den föreslagna indexkorgen med september som basmånad,

att om indexkorgen minskar, kommer biljettpiserna för resenärer att förbli oförändrade.

Bakgrund

MRP är myndighetens styrdokument på mellanlång sikt. MRP ska utgå från aktuellt trafikförsörjningsprogram och specificera förväntad utveckling och prioriterade insatser för de kommande tre åren. Utifrån MRP tas årliga verksamhetsplaner fram där insatserna specificeras ytterligare.

Budgeten är utarbetad utifrån riktlinjer i nuvarande förbundsordning samt utifrån den fördelningsmodell som beskrivs i samarbetsavtalet. Trafikavtalen utgör den största delen av myndighetens bruttokostnader och justeras årligen efter förutbestämda indexmodeller.

Nuvarande trafikavtal sträcker sig till 2025 för särskilda persontransporter och till 2026 eller 2027 för linjelagd trafik. Avtalens utformning i kombination med förbundsordning gör det svårt att genomföra större förändringar under pågående avtalsperiod. Arbete för att utveckla och effektivisera pågår dock löpande.

Myndighetens bedömning

Av resultatbudgeten framgår att verksamhetens totala kostnader ökar med 3,4 mnkr och nettokostnaderna ökar med 3,5 mnkr mellan budget 2024 och budget 2025. I posten trafik kostnader ligger indexkostnader med en ökning på 5,2 mnkr gentemot budget 2024 och utökning trafik, fler trafikdagar utgör en ökning med 4,2 mnkr. Norrtågs driftsbidrag minskar med 6,1 mnkr.

Säko-kostnaderna ökar med 3,2 mnkr i jämförelse budget 24 – 25. En ny upphandling av avtalen för särskild persontrafik SÄKO med trafikstart juni 2025 gör det svårt att sja om kostnadsutvecklingen. För budget 2025 är därför utgångsläget lika med dagsläget med lite höjd för om befintliga avtal måste förlängas eller direktupphandlas om det sker någon överklagan i upphandlingsprocessen. Indexkostnaderna är liknande resonemang som med bussavtalen, en något lägre nivå under de väldigt höga nivåer som varit där HVO haft stort genomslag i indexkorgen.

Förvaltningskostnaderna beräknas minska med 1,6 mnkr mellan budget 24-25. I budget 2024 tillkom kostnader för delvis dubbla system då det sker en övergång från gamla system till nya men avtalskostnader för det gamla följer med en stund till. Personalkostnader har uppräknats med en 3,0 %-ig lönerrevision. I övrigt ligger personalkostnaderna med kostnader efter den omorganisation som gjort på Kundcenter Ånge.

De kommunala biljettsubventionerna förväntas minska med 6,1 mnkr. Det baseras på utfall tertial 1 2024 och den prognos som bygger på dessa siffror. Där ser man att framför allt Härnösands vuxenkort minskat sin försäljning vilket kan tros bero på den höjning av periodkortet som gjordes 1 januari 2024, från 50 kr till 200 kr för kunden. Subventionerna är dock uppräknade med samma procentsats som biljettintäkterna i ökat resande från 2024 års prognos.

PROTOKOLL

Kostnaden för Norrtåg AB minskar med 6,1 mnkr mellan budget 24-25. Regionernas medfinansiering totalt förväntas minska med 18,3 mnkr och statlig medfinansiering bedöms öka med 40 mnkr mellan budget 24-25.

Verksamhetens intäkter ökar totalt med 1,1 mnkr jämfört med budget 2024. Inga biljettprishöjningar är planerade för 2025 och budgetens intäkter är baserade på prognosen i T1 där resandet minskat något jämfört med föregående år. Målet för verksamheten är att öka resandet med tre procent mellan åren så den höjningen avspeglas i budgeten för 2025.

Vad gäller MRP så har endast en årlig justering av indikatorer och texter genomförts. Målvärdet på vissa indikatorer är justerade utifrån utvecklingen de senaste åren.

Förvaltningen utgår ifrån ny fastställd förbundsordning såväl som att nytt trafikförsörjningsprogram kommer att antas inom snar framtid vilket kommer få effekter på MRP och budget. Inför denna process så kommer myndigheten att genomföra ett omfattande arbete att fastställa årshjul med tillhörande processer samt formen för styrnings- och uppföljningsdokument så som MRP, verksamhetsplan, tertialrapporter och årsredovisning. Målstrukturen för MRP kommer ändras och nytt beslut på vilka mål som ska följas upp kommer till direktionen i december 2024 under förutsättning att nytt trafikförsörjningsprogram antas.

Föredragande:

Thomas Olsson, tf. förbundsdirektör.
Kristina Van Loveren, ekonomiansvarig.

Expedieras till:

Kommunalförbundets medlemmar
Kommunalförbundets revisorer

Beslutsunderlag: Missiv 2024-06-12 Mål- och resursplan samt budget för 2025 med plan för 2026-2027

PROTOKOLL

§ 87. Ägande i AB Transitio och Norrtåg AB

Förbundsdirektionen beslutar

att återremittera ärendet ägande i AB Transitio och Norrtåg AB till förbundsdirektionens nästa sammanträde.

Bakgrund

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län är idag ägare till fem procent av AB Transitio, vars uppdrag är att anskaffa, finansiera, förvalta och hyra ut tågfordon till sina ägare. Bolagets verksamhet finansieras genom de fordonshyror bolaget tar ut och innebär i övrigt inga kostnader för kommunalförbundet.

Vidare är kommunalförbundet ägare till tjugofem procent av Norrtåg AB vars uppdrag från ägarna är att bedriva persontågtrafik i de fyra nordligaste länen. Norrtågs fordon hyrs från AB Transitio. Transitio finansierar fordonen genom att uppta lån från kreditgivare. Region Västernorrland är borgensman för de lån som berör Västernorrland. Borgensåtagandet medför inga kostnader för Region Västernorrland eller för kommunalförbundet.

Norrtågs kostnader för hyra av fordonen utgör en del av kostnaderna för att bedriva Norrtågs trafik, och fördelas mellan Norrtågs fyra ägare enligt gällande kostnadsfördelningsmodell. I Västernorrland finansierar Region Västernorrland trafiken fram till 1 januari 2025. Från den 1 januari 2025 finansieras den regionala kollektivtrafiken i vilken Norrtågs trafik ingår gemensamt av kommunalförbundets medlemmar i enlighet med den förbundsordning som under våren 2024 har antagits av alla medlemmar.

Vid direktionens möte i oktober 2023 gavs myndigheten i uppdrag att göra en kortare utredning gällande myndighetens ägande av AB Transitio i syfte att spara pengar. Skälet som angavs var att myndighetens ägande av AB Transitio kunde medföra en högre lånekostnad än om ägandet fanns hos Region Västernorrland.

Direktionen beslutade 2023-12-15 att uppdra åt förbundsdirektören att ta fram beslutsunderlag för överförande av AB Transitios aktier till Region Västernorrland till nästkommande direktionmöte. Underlag för beslutet var en presentation i vilken påstods att en överföring av ägandet till regionen skulle möjliggöra förmånligare lån och lägre räntekostnader för Norrtågs fordon (genom finansiering av fordonen via Kommuninvest). Samma sak gjorde Förvaltningen Regional utveckling gällande i sitt yttrande 2023-11-17, dnr 23RUN13, över förslaget till ny förbundsordning för kommunalförbundet.

Vid närmare utredning visar det sig emellertid att de förmånligare lånevillkor och lägre räntekostnader som AB Transitio önskar få genom upplåning via Kommuninvest inte förutsätter något överförande av ägandet i AB Transitio till Region Västernorrland. AB Transitio kan uppta lån i Kommuninvest med borgen såsom idag från Region Västernorrland. Vare sig Kommuninvest eller AB Transitio uppställer som villkor för detta att ägandet i AB Transitio överförs till Region Västernorrland. De besparingar i form av lägre räntekostnader från 2028 eller tidigare och framåt som förväntas genom en finansiering via Kommuninvest kan således erhållas utan att ägandet i AB Transitio flyttas till Region Västernorrland.

Underlaget för direktionens beslut den 15 december och förvaltningen Regional utvecklings yttrande 2023-11-17 var i denna del felaktiga.

Regionala utvecklingsnämndens hemställan

Den 27 mars 2024 beslutade Regionala utvecklingsnämnden att hemställa till kommunalförbundet att föra över kommunalförbundets ägande i AB Transitio och Norrtåg

PROTOKOLL

AB till Region Västernorrland. Av hemställan framgår också att tanken är att Region Västernorrland även ska stå för finansieringen av Norrtåg. Sammanfattningsvis framförs följande.

Ägandet av AB Transitio och Norrtåg AB genom kommunalförbundet är suboptimalt ur flera perspektiv, exempelvis gällande ägarstyrning, uppsikt, utveckling, finansiering med mera, och att det skulle vara mer gynnsamt om Region Västernorrland var ägare till bägge bolagen och att en sådan förändring inte innebär några nackdelar.

Det huvudsakliga skälet som framförs är att en mer förmånlig finansiering av Norrtågs fordon via Kommuninvest kan erhållas om Region Västernorrland (och Region Norrbotten) är ägare till aktierna i AB Transitio. Den potentiella besparingen uppges kunna uppgå till ”förmodligen miljontals kronor årligen” och ägandet av AB Transitio genom kommunalförbunden i Västernorrland och Norrbotten påstås förhindra Region Jämtland Härjedalen och Region Västerbotten från dessa mer förmånliga finansieringsmöjligheter.

I hemställan hänvisas också till flera beslut tagna sedan 2020 av regionstyrelsen och regionfullmäktige angående överförande av ägandet i de bägge bolagen.

När det gäller ägandet i Norrtåg AB sägs vidare att ”Genom att även föra över aktierna i Norrtåg AB till regionen samlar borgensfrågorna och -åtagandet hos en samlad aktör, densamma som också finansierar hela trafiken. Verksamheten och ansvaret för densamma samlas hos den aktör som också har ansvaret.” Fortsättningsvis sägs också att det skulle underlätta för Norrtåg med en likriktad ägar- och finansieringsstruktur från de fyra länen och att det vore fördelaktigt för såväl Norrtåg AB som AB Transitio om Norrtågsfamiljen är formerad på ett likartat sätt.

Vidare konstateras i hemställan att en ny förbundsordning kommer att börja gälla enligt vilken underskottet i all regional kollektivtrafik inklusive tågtrafiken ska fördelas mellan alla medlemmar i kommunalförbundet. Förvaltningen Regional utveckling menar dock att ”det med enkelhet skulle kunna hanteras med att regionens kostnadstäckningsbidrag till förbundet skulle avräknas med Norrtåg AB:s kostnader”.

Avslutningsvis framför förvaltningen att man inte kan se att länets resenärer eller invånare skulle påverkas negativt av att Region Västernorrland tar över ägandet i AB Transitio och Norrtåg AB, och att det skulle kunna sänka kostnaderna eller bromsa en annars ökande kostnadsutveckling i regiontågtrafiken i Västernorrland och norra Sverige.

Myndighetens bedömning

Det huvudsakliga skälet som Regionala utvecklingsnämnden anför för att föra över ägandet i AB Transitio till regionen är att det skulle möjliggöra besparingar som annars inte är tillgängliga.

Som framgått inledningsvis är emellertid de förmånligare lånevillkor och lägre räntekostnader som AB Transitio önskar få genom upplåning via Kommuninvest tillgängliga utan att det sker något överförande av ägandet i AB Transitio till Region Västernorrland. Inte heller förhindrar ägandet av AB Transitio genom kommunalförbunden i Västernorrland och Norrbotten att Region Jämtland Härjedalen och Region Västerbotten får mer förmånliga finansieringsmöjligheter. Det saknas alltså anledning att föra över ägandet i AB Transitio till regionen av dessa skäl.

För bedömningen i övrigt av Regionala utvecklingsnämndens hemställan tar myndigheten följande i beaktande.

PROTOKOLL

Regional utvecklingsnämnden hänvisar i hemställan till en rad beslut tagna sedan 2020 av regionstyrelsen och regionfullmäktige angående överförande av ägandet i de bägge bolagen. Gemensamt för dessa beslut är emellertid att besluten antingen är tagna innan medlemmarna i kommunalförbundet överenskommit om att anta en ny förbundsordning och tillsammans finansieras den regionala kollektivtrafiken i vilken Norrtågs trafik ingår, eller att besluten vilar på beslutsunderlag som felaktigt anger att mer förmånlig finansiering av Norrtågs fordon kan erhållas om ägandet i AB Transitio överförs till regionen. Myndighetens uppfattning är att dessa beslut måste ses utifrån de faktiska förhållanden och den situation som nu råder.

Kommunalförbundet har en ny förbundsordning, antagen av Region Västernorrland och samtliga övriga medlemmar sedan den 26 februari 2024. Förbundsordningen innebär att beslut om och finansiering av den regionala kollektivtrafiken, alla trafikslag, är en angelägenhet för alla medlemmar i kommunalförbundet. Medlemmarna utövar härvid sitt inflytande i förbundsdirektionen.

Förbundsordningen och särskilt dess bestämmelser om fördelning av underskottet har utformats för att underlätta en framtida skatteväxling och är ett steg på vägen. Det gäller nu att under de kommande åren med förbundsordningen och kostnadsfördelningsmodellen som grund skapa ett förtroendefullt samarbete inom kommunalförbundet för att kunna ta ytterliga steg på vägen mot en skatteväxling.

Förvaltningen Regional utveckling menar att en omläggning av finansieringen av Norrtåg till regionen, d.v.s. en återgång till vad som tidigare gällt, med enkelhet skulle kunna hanteras med att regionens medlemsbidrag till förbundet avräknas med länets kostnader för Norrtåg. Myndigheten delar inte den bedömningen, det skulle strida mot förbundsordningen.

Från och med 1 januari 2025 kommer kommunalförbundet också finansiera Norrtåg i och med att kostnadsfördelningen enligt ny förbundsordning då träder i kraft. Därmed kommer ägande och finansiering av Norrtåg AB, liksom det ansvar som åvilar den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet, vara samlat på en hand, och innebära en ordning enligt vilken alla medlemmar i kommunalförbundet bidrar till finansiering av tågtrafiken och också genom kommunalförbundet har ett ägarinflytande över Norrtåg AB.

Här kan tilläggas att en överföring enbart av ägandet i Norrtåg AB medan finansiering sker enligt förbundsordningen är olämpligt. Det skulle innebära en ordning enligt vilken en medlem i kommunalförbundet har ett ägarinflytande i Norrtåg medan alla medlemmar ska bidra till finansieringen, en ordning som skapar ett olyckligt dubbelkommando som komplicerar beredning av ärenden rörande Norrtåg och riskerar att skapa motsättningar inom kommunalförbundet.

Som framgår av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik (KTL) ansvarar regionen och kommunerna inom ett län gemensamt för den regionala kollektivtrafiken. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten i ett län ska vidare organiseras som ett kommunalförbund om inte regionen och kommunerna har överenskommit om annat, det vill säga kommit överens om en skatteväxling.

PROTOKOLL

Av KTL och EU:s kollektivtrafikförordning framgår vidare att det är den regionala kollektivtrafikmyndigheten som

- fastställer mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram,
- samråder med motsvarande myndigheter i angränsande län,
- är behörig myndighet att fatta beslut om allmän trafikplikt,
- är behörig myndighet att upphandla och ingå avtal om allmän trafik.

Dessa befogenheter kan inte överlämnas till regionen utan tillkommer kommunalförbundet även om regionen skulle vara ägare till Norrtåg. Det är således inte möjligt att fullt ut samla ansvaret för Norrtågs verksamhet hos en aktör (regionen), som är skild från den regionala kollektivtrafik-myndigheten på det sätt som Regionala utvecklingsnämnden verkar mena. Förslaget innebär tvärtom ett ökat inslag av dubbelkommando jämfört med vad som kommer att gälla från den 1 januari 2025.

När det gäller ägandet i Norrtåg AB och AB Transitio bör även följande framhållas. Norrtåg AB:s uppgift är att på ägarnas uppdrag bedriva tågtrafik i de fyra länen. I den dagliga verksamheten har Norrtåg återkommande och täta dialoger med Transitio rörande bland annat fordonsanskaffning, hur reservdelsförsörjning ska säkerställas vid fordonsanskaffning och löpande under fordonsförvaltningen, hur utförande av tungt underhåll och upprustningar ska upphandlas och genomföras kostnadseffektivt ur Norrtågs perspektiv och hur fordonsunderhållet löpande ska följas upp och dokumenteras. Finansiering och refinansiering av Norrtågs fordonsflotta är däremot frågor som aktualiseras betydligt mindre frekvent och därmed intar en underordnad om än viktig roll.

Hos Norrtåg finns kunskapen samlad om hur Transitio bäst kan tillmötesgå Norrtågs behov. Frågor av operativ karaktär kring fordonen, planering av Transitios underhållsåtgärder, reservdelar med flera ovannämnda frågor bör därför skötas av Norrtåg. Ägandet i AB Transitio och Norrtåg AB bör ligga på samma hand för att underlätta för ägaren att ge stöd åt Norrtåg i dialogerna med Transitio.

Kommunalförbundet står i och med antagandet av en ny förbundsordning inför uppgiften att fördjupa ett förtroendefullt samarbete inom kommunalförbundet som ett led i ytterligare förberedelser för en skatteväxling. I den uppgiften ingår för alla medlemmar i kommunalförbundet att axla uppgiften som ägare av Norrtåg och finansiär av tågtrafiken.

Sammanfattningsvis gör myndigheten bedömningen att det inte finns några fördelar med att föra över vare sig ägandet i AB Transitio eller i Norrtåg AB till Region Västernorrland. Det skulle istället försämra möjligheterna att på ett sammanhållet sätt, genom kommunalförbundet, verka för att utveckla den regionala tågtrafiken och den regionala kollektivtrafiken i övrigt. Regional utvecklingsnämndens hemställan bör därför avvisas.

Yrkande:

Malin Svanholm (S) yrkar på återremiss på grund av de handlingar som inkommit under gårdagen från regionen och att hinna inhämta information från Norrbotten.

Bifall:

Knapp-Britta Thyr (MP) yrkar bifall till Malin Svanholms yrkande.

Ordförande finner att förbundsdirektionen beslutar enligt Malin Svanholms yrkande att återremittera ärendet till nästkommande sammanträde.

Föredragande:

Göran Anger, senior rådgivare.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 143
841 22 Ånge

Besöksadress:
Viktoriagatan 16
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:
222000-2923

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

PROTOKOLL

Expedieras till:

Förbundets medlemmar

AB Transitio

Norrtåg AB

RKM - Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

Regionala kollektivtrafikmyndigheten, Region Västerbotten

Region Jämtland Härjedalen

Beslutsunderlag: Missiv 2024-06-05 Ägande i AB Transitio och Norrtåg AB

PROTOKOLL

§ 88. Revidering av inriktningsbeslut för upphandlingen Särskilda persontransporter 2025

Tjänsteskrivelse
Revidering av
inriktningsbeslut
för upphandlingen
Särskilda
persontransporter
2025

Förbundsdirektionen beslutar

att tjänsteskrivelsen daterad 2024-06-03 med diarienummer 23/00172 ska komplettera det tidigare tagna beslutet om inriktningen av upphandling av särskilda persontransporter inom Västernorrlands län för tiden juni 2025 – juni 2029,

att förbundsdirektionen anser att antalet trafikområden ska minskas, dock får det inte bli för få områden för att försvåra för näringen att kunna svara på anbudet.

Bakgrund

Den 24 maj 2023 tog direktionen beslut om inriktningen av upphandlingen Särskilda persontransporter 2025 som avser anropsstyrd trafik för tiden juni 2025 – juni 2029.

Inriktningsbeslutet gav ramarna för upphandlingen i olika avseenden och grunden för fortsatt arbete med upphandlingsdokumenten. Den i inriktningsbeslutet beskrivna beslutsprocessen innebär att i ett andra steg ska ett genomförandebeslut fattas som innebär ett uppdrag åt kollektivtrafikmyndigheten att genomföra upphandling och ingå avtal med trafikföretag om utförande av de särskilda persontransporterna i länet för berörda medlemmar.

Till följd av konflikten med taxiföretagen kring införande av det nya bokningssystemet Alfa sköts starten av upphandlingsförfarandet upp. Erfarenheterna av införandet av Alfa och nya överväganden om hur trafiken bör organiseras har lett till ett behov av att ompröva delar av det inriktningsbeslut som togs i maj 2023.

Indelning av trafiken i trafikområden och trafikuppdrag

Inför den nuvarande avtalsperioden gjordes vissa ändringar i indelningen av trafiken i trafikområden och trafikuppdrag. Sundsvall och Timrå slogs ihop till ett trafikområde dagtid. Natttid skapades tre trafikområden. Ånge, Sundsvall och Timrå utgjorde ett, och Kramfors och Sollefteå ett. I Örnsköldsvik skapades ett särskilt trafikuppdrag för multifordon dagtid och natttid. Inom dessa trafikområden finns idag totalt 18 avtal fördelade på åtta trafikföretag.

Erfarenheterna av sammanslagningen av trafikområden och inrättande av nattrafikområden har varit goda och har inneburit en effektivisering av trafiken, vilket exempelvis visade sig i de anbudspriser som erhöles i förra upphandlingen.

Genom införande av det nya bokningssystemet Alfa styr vår beställningscentral för anropsstyrd trafik, Din Tur Kundcenter, mer direkt än tidigare. Köruppdragen skickas inte såsom tidigare till taxiföretagens beställningsmottagning utan i stället direkt till de fordon som är schemalagda. Din Tur Kundcenter har information i realtid om var fordonen befinner sig och systemet ger ett stöd för planering och samordning av transporterna utifrån aktuellt läge.

Detta ger Din Tur Kundcenter möjlighet att samordna och utnyttja fordonsresurserna över en större geografisk yta, vilket förväntas kunna ge en mer effektiv trafik om antalet trafikområden och antalet avtal inom respektive trafikområde minskas. Vidare skulle förvaltningen av avtalen för Särskilda persontransporter 2025 förenklas om antalet ingångna kontrakt minskas.

PROTOKOLL

Inriktningen för det fortsatta arbete med upphandlingen Särskilda persontransporter 2025 bör därför vara att antalet trafikområden minskas till två eller tre och det inom respektive trafikområdet endast finns ett trafikuppdrag.

Fordonstyper

I inriktningsbeslutet angavs att följande fyra fordonstyper ska gälla i upphandlingen:

- Konventionell taxi-/personbil med plats för upp till 4 passagerare
- Personbil/minibuss med plats för upp till 8 passagerare
- Multifunktionellt fordon med plats för en rullstol eller bår samt sittande (Litet Multifordon)
- Multifunktionellt fordon med plats för flera rullstolar eller bårar samt sittande (Stort Multifordon)

Inriktningsbeslutet sa inget om vilka fordonstyper som skulle finnas eller till vilket antal i ett visst trafikområde eller trafikuppdrag, utan enbart att dessa fordonstyper kunde förekomma. Kraven för respektive trafikuppdrag beslutades av tjänstepersonerna.

Små multifordon har kravställts i vissa uppdrag och funnits sedan 2015. Kravställningen är utformad så att trafikföretaget kan välja att sätta in ett stort multifordon i stället. Så har också skett. Av de 19 små multifordon som fanns i fordonsschema i förra upphandlingen har taxiföretagen själva valt att ersätta 14 av dem med stora multifordon och de resterande 5 utgörs i praktiken av en blandning av stora och små multifordon. Taxiföretagen föredrar således stora multifordon framför små. Sannolikt för att de små och stora multifordon skiljer sig mycket lite i pris och för att stora multifordon har bättre andrahandsvärde.

Stora multifordon är också att föredra ur beställarens perspektiv. Det har under tiden visat sig att större elrullstolar inte får plats i en VW Caddy och det skapar bekymmer då vi inte vet vilken slags rullstol resenären har, utan det visar sig först när föraren kommer fram till adressen. När det endast går in en rullstol så tappar vi samordningsvinster jämfört med ett större multifordon som både tar fler rullstolar och sittande. I upphandlingen finns således inget behov av att ställa krav på små multifordon.

När det gäller större personbil med plats för 8 passagerare (minibuss) har det inte kravställts i något av de nuvarande trafikuppdragen, utan kraven har varit personbil för fyra passagerare, vilket fortsatt ska gälla. Liksom med små multifordon har det emellertid varit tillåtet att ersätta personbil med minibuss då trafiken utförs. Det har skett i mycket liten omfattning. Drygt 50 personbilar har kravställts. För utförande av trafiken har 96 personbilar registrerats i fordonsdatabasen FRIDA och av dessa är endast 9 minibussar, de flesta hos trafikföretag som utför skolskjutstrafik i större omfattning i Örnsköldsvik och Sundsvall/Timrå.

Minibussarna svåra att ta sig i och ur och försämrar tillgängligheten. Ur ett resenärsperspektiv är vanlig personbil att föredra framför minibuss. I upphandlingen finns inget behov av att ställa krav på minibussar, eller att tillåta att de ersätter vanlig personbil vid utförande av färdtjänst och sjukresor. De kan dock fortsatt tänkas tillåtas i skolskjutsuppdrag. Det finns ingenting som talar för att det skulle vara kostnadsdrivande att inte tillåta minibussar vid utförande av färdtjänst och sjukresor.

Inte heller bedöms kommande närtrafikupplägg kräva att det i den kommande upphandlingen av särskilda persontransporter ställs krav på minibussar. Ett närtrafikupplägg kan något förenklat skapas genom tilläggsavtal till gällande bussavtal, genom separat upphandling av närtrafik eller genom tillägg till ett avtal om särskilda persontransporter. Först när behovet föreligger bör den upphandlade fordonsflottan kompletteras med fordon av lämplig typ.

PROTOKOLL

Sammantaget innebär detta att den sjukresor och färdtjänst ska utföras med stora multifordon eller personbilar med plats för fyra passagerare och att minibussar eventuellt tillåts i rena skolskjutsupdrag.

Sjukreselinje 290 Timrå-Sundsvall tas ej med i kommande upphandling

Med upphandlingen **Särskild persontrafik 2021** infördes efter dialog med Region Västernorrland sjukreselinje 290 mellan Timrå och Sundsvalls sjukhus. Linjen är anropsstyrd och avgår vid behov på fasta tider. Linjen har emellertid inte kunnat tjäna det tänkta syftet att samordna transporterna i högre grad utan haft en låg beläggning och därmed dålig effektivitet. Linjen bör därför tas bort i den kommande upphandlingen av särskilda persontransporter.

I och med införande av det nya bokningssystemet Alfa förväntas fordonsutnyttjandet bli mer effektivt och nyttan av denna sjukreselinje minska ytterligare. Din Tur Kundcenter följer kontinuerligt samordningsgraden i trafiken och har med det nya bokningssystemet Alfa fått bättre systemstöd för att samordna resor. Skulle bedömningen ändra sig under avtalsperioden kommer det vara möjligt att återintroducera sjukreselinjer där så bedöms lämpligt.

Föredragande:

Göran Anger, senior rådgivare.

Expedieras till:

Förbundets medlemmar.

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2024-06-03 Revidering av inriktningsbeslut för upphandlingen Särskilda persontransporter 2025

PROTOKOLL

§ 89. Uppsiktsplikt Norrtåg AB

Förbundsdirektionen beslutar

att den verksamhet som Norrtåg AB har bedrivit under föregående kalenderår, 2023, får anses ha varit förenlig med det fastställda ändamålet för bolaget och utförts inom ramen för gällande styrdokument och lagstiftningar.

Bakgrund

Enligt kommunalförbundets bolagspolicy under punkt 4.10 Uppsiktsplikt ska direktionen utöva uppsikt över Kollektivtrafikmyndighetens bolag. Uppsiktsplikten innebär att direktionen ska hålla sig informerad om bolagens verksamhet och hur bolagen förhåller sig till gällande styrdokument och gällande lagstiftning.

Styrelsen ska enligt 6 kapitlet 9 § i kommunallagen utöva en förstärkt uppsiktsplikt över kommun och landstingsägda bolag. Uppsiktsplikten är utökad i förhållande till styrelsens allmänna uppsiktsplikt.

Direktionen ska årligen göra en bedömning av bolagens verksamhet utifrån de ändamål och befogenheter som anges i bolagsordningen och i kompletterande direktiv från direktionen. Bedömningen ska göras med stöd av årliga rapporter från bolagsstyrelserna och från lekmannarevisorerna samt den löpande information om bolagens verksamhet som rapporteras av respektive bolag.

Om direktionen bedömer att ett bolag under året har avvikit från sitt ändamål och sina befogenheter, ska direktionen vidta åtgärder som säkerställer att bolagets verksamhet åter kommer att bedrivas i enlighet med direktionens beslut.

Myndighetens bedömning

Kommunalförbundets samlade bedömning är att uppföljningen av hel- och delägda bolags inkomna styrande dokument är mycket goda och att bolagen följer sin verksamhet.

Föredragande:

Sara Nylund, ordförande.

Expedieras till:

Förbundets revisorer.
Norrtåg AB

Beslutsunderlag: Missiv 2024-05-29 Uppsiktsplikt Norrtåg AB

PROTOKOLL

§ 90. Uppsiktsplikt Bussgods i Västernorrland AB

Förbundsdirektionen beslutar

att den verksamhet som Bussgods i Västernorrland AB har bedrivit under föregående kalenderår, 2023, får anses ha varit förenlig med det fastställda ändamålet för bolaget och utförts inom ramen för gällande styrdokument och lagstiftningar.

Bakgrund

Enligt kommunalförbundets bolagspolicy under punkt 4.10 Uppsiktsplikt ska direktionen utöva uppsikt över Kollektivtrafikmyndighetens bolag. Uppsiktsplikten innebär att direktionen ska hålla sig informerad om bolagens verksamhet och hur bolagen förhåller sig till gällande styrdokument och gällande lagstiftning.

Styrelsen ska enligt 6 kapitlet 9 § i kommunallagen utöva en förstärkt uppsiktsplikt över kommun och landstingsägda bolag. Uppsiktsplikten är utökad i förhållande till styrelsens allmänna uppsiktsplikt.

Direktionen ska årligen göra en bedömning av bolagens verksamhet utifrån de ändamål och befogenheter som anges i bolagsordningen och i kompletterande direktiv från direktionen. Bedömningen ska göras med stöd av årliga rapporter från bolagsstyrelserna och från lekmannarevisorerna samt den löpande information om bolagens verksamhet som rapporteras av respektive bolag.

Om direktionen bedömer att ett bolag under året har avvikit från sitt ändamål och sina befogenheter, ska direktionen vidta åtgärder som säkerställer att bolagets verksamhet åter kommer att bedrivas i enlighet med direktionens beslut.

Myndighetens bedömning

Kommunalförbundets samlade bedömning är att uppföljningen av hel- och delägda bolags inkomna styrande dokument är mycket goda och att bolagen följer sin verksamhet.

Föredragande:

Sara Nylund, ordförande.

Expedieras till:

Förbundets revisorer.

Bussgods i Västernorrland AB

Beslutsunderlag: Missiv 2024-05-29 Uppsiktsplikt Bussgods i Västernorrland AB

PROTOKOLL

§ 91. Uppsiktsplikt AB Transitio

Förbundsdirektionen beslutar

att den verksamhet som AB Transitio har bedrivit under föregående kalenderår, 2023, får anses ha varit förenlig med det fastställda ändamålet för bolaget och utförts inom ramen för gällande styrdokument och lagstiftningar,

att uppmana AB Transitios styrelse om att delge kommunalförbundet delårsrapport och budgetdokumentet som delägare i aktiebolaget.

Bakgrund

Enligt kommunalförbundets bolagspolicy under punkt 4.10 Uppsiktsplikt ska direktionen utöva uppsikt över Kollektivtrafikmyndighetens bolag. Uppsiktsplikten innebär att direktionen ska hålla sig informerad om bolagens verksamhet och hur bolagen förhåller sig till gällande styrdokument och gällande lagstiftning.

Styrelsen ska enligt 6 kapitlet 9 § i kommunallagen utöva en förstärkt uppsiktsplikt över kommun och landstingsägda bolag. Uppsiktsplikten är utökad i förhållande till styrelsens allmänna uppsiktsplikt.

Direktionen ska årligen göra en bedömning av bolagens verksamhet utifrån de ändamål och befogenheter som anges i bolagsordningen och i kompletterande direktiv från direktionen. Bedömningen ska göras med stöd av årliga rapporter från bolagsstyrelserna och från lekmannarevisorerna samt den löpande information om bolagens verksamhet som rapporteras av respektive bolag.

Om direktionen bedömer att ett bolag under året har avvikit från sitt ändamål och sina befogenheter, ska direktionen vidta åtgärder som säkerställer att bolagets verksamhet åter kommer att bedrivas i enlighet med direktionens beslut.

Myndighetens bedömning

Kommunalförbundets samlade bedömning är att uppföljningen av hel- och delägda bolags inkomna styrande dokument är mycket goda och att bolagen följer sin verksamhet.

Föredragande:

Sara Nylund, ordförande.

Expedieras till:

Förbundets revisorer.
AB Transitio

Beslutsunderlag: Missiv 2024-05-22 Uppsiktsplikt AB Transitio

PROTOKOLL

§ 92. Biljettsamverkan med SJ

Förbundsdirektionen beslutar

att ge förbundsdirektören i uppdrag att utreda frågan och komma med förslag för biljettsamverkan med SJ och X-trafik, med fokus på både resenärsperspektiv och ekonomiskt perspektiv,

att återrapportering ska ske senast vid direktionsmötet i december 2024.

Bakgrund

Från och med den 15 augusti 2022 har vi ett avtal med SJ som löper tills vidare med en uppsägningstid på ett år. Avtalet gäller avgången kl. 07.27 från Njurunda till Sundsvall. Biljetter som omfattas är 30-dagars periodkort, Sundsvalls kommuns barn- och seniorekort för 30 dagar samt giltiga skolkort.

Vi har även ett biljettsamverkansavtal med X-trafik för perioden 2021-01-01 till 2023-12-31. Detta avtal förlängs automatiskt med en uppsägningstid på sex månader. Din Turs periodbiljetter gäller för resor lokalt med X-tågen och SJ mellan Njurundabommen och Sundsvall.

X-trafiks 30-dagarsbiljett och årsbiljett, med eller utan SJ-tågtillägg, gäller alla dagar. Ung i Gävleborg-biljetten, med eller utan SJ-tågtillägg, gäller också alla dagar. Skolbiljetten gäller måndag till fredag.

En redovisning av vilken kompletterande trafik med SJ som skulle kunna genomföras har genomförts. Direktionen ser positivt på en utökad biljettsamverkan.

Föredragande:

Christin Borg, affärsutvecklare.

PROTOKOLL

§ 93. Övriga frågor

Förbundsdirektionen beslutar

att ge förbundsdirektören i uppdrag att ta kontakt med Trafikverket och ta fram mer fakta gällande informationen om att inte bygga ny plattform Erikslund och att återkomma till direktionen i september 2024.

Bakgrund

Plattform Erikslund

Bakgrunden till ärendet är att det har lagts fram ett förslag om att inte bygga ett nytt stationsläge i Erikslund, vilket beror på den nya linjerätningen. Trafikverkets tjänsteperson har läst förvaltningens samlade yttrande till tågstrategin och där har det inte framkommit tillräckligt tydligt att Ånge kommun tyckte den skulle stå kvar.

Kollektivtrafik i höjd beredskap

Din Tur skickade ut en skrivelse till medlemmarna efter ett beslut av direktionen, eftersom det är otydligt och inte fullt ut reglerat vem som bär ansvaret för kollektivtrafiken vid höjd beredskap.

Svaren från medlemmarna redovisades för direktionen. Därefter har regionen anordnat workshops under vintern och våren, där myndighetens trafikplaneringsansvarige har deltagit. Förra veckan presenterades en slutrapport baserad på resultaten från dessa workshops.

Frågan kommer att tas upp igen i höst, när minnesanteckningarna från mötet om slutrapporten har kommit in. Myndigheten behöver integreras mer i den länsövergripande organisationen.

Hans Forsberg ställde frågan om det är en resursfråga vem som bär ansvaret.

Förbundsdirektören påpekade att det ökade fokuset på dessa frågor, tillsammans med den otydlighet kring vad myndigheten behöver göra, har gjort det till en resursfråga. Samtidigt finns det många kompetenta personer hos medlemmarna och hos länsstyrelsen.

Föredragande:

Sara Nylund, ordförande.

Thomas Olsson, tf. förbundsdirektör.

§ 94. Sammanträdet avslutas

Ordförande avslutar sammanträdet och önskar glad sommar.

BESLUTSUPPFÖLJNING



Datum
2024-05-31

Camilla Norberg, 070-231 83 20

Beslutsuppföljning

Ärende	Beslut	Möte	Ansvarig	Status	Tidsplan
Politik					
Direktion					
Revision					
Administration					
Återkoppling arbetsmiljöarbete	<u>att</u> ge förbundsdirektören i uppdrag att ta fram handlingsplan med tidsplan för arbetet med arbetsmiljön på myndigheten utifrån Ädalshälsans åtgärdsförslag i rapporten, <u>att</u> tidsplanen ska återrapporeras vid direktionens ordinarie sammanträde i september,	§ 112 2023-09-06	Charlotta Hellhoff	Tidsplan redovisades på förbunds- direktionens sammanträde 2023-09-28	

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 143
841 22 Ånge

Besöksadress:
Viktoriagatan 16
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:
222000-2923

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

BESLUTSUPPFÖLJNING

	att förklara paragrafen omedelbart justerad.				
Återrapport Kommunalförbundets roll i totalförsvaret	att uppdra till förbundsdirektören att verka för att kollektivtrafikmyndigheten deltar i de forum som krävs för utökad samverkan och samarbete i kris och beredskapsfrågor inom länet, att fortsätta och utveckla arbetet med myndighetens beredskap.	§ 137 2023-09-28	Thomas Olsson		
Hållplatser på anropsstyrd trafik	att myndigheten får i uppdrag att se över hållplatser på anropsstyrd trafik och lämnar en återrapport till direktionen längre fram,	§ 128 2022-09-29	Henric Hedenqvist	Hela upplägget ses över i nu i samband med uppstartad upphandling av särskilda persontransporter. Det finns tekniska hinder för att lägga in hållplatser som kanske kan lösas ut med de systemupphandlingar som nu pågår i form av trafikledningssystem respektive samordningssystem. Dessutom pågår förstudie närtrafik i vilken formen för anropsstyrd trafik också kommer att utredas kopplat till IT-system. Uppdatering 2023-05-10: oförändrad status. Systemupphandlingar, förstudie närtrafik samt planering för testprojekt Flextrafik pågår.	
Arbetsplats Viskan	att myndigheten återrapporterar om mötet med Ånge kommun och Kriminalvården efter mötet ägt rum.	§ 128 2022-09-29	Henric Hedenqvist	Första möte genomfört. Arbetstider fungerar dåligt med befintlig tågtrafik. Kriminalvården ska återkomma med mer underlag och vi ska ta med det i	

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 143
841 22 Ånge

Besöksadress:
Viktoriagatan 16
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:
222000-2923

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

BESLUTSUPPFÖLJNING

				planeringen för T25 då start av verksamhet beräknas till början av 2025. Planering pågår. Lyfts på trafikdialoger nu i mars.	
Processkartläggning och behov av förstärkning	att de tagit del av information, samt att föra frågan vidare i samtal med medlemmarna.	§ 135 2023-09-28	Thomas Olsson		
Marknad					
Internkontroll					
Internkontroll 2024	att utföra internkontroll av beredskapen inför eventuella cyberattacker, att utföra internkontroll av implementeringen vid införande av nytt biljett- och betalsystem, att utföra internkontroll av beredskapen vid en eventuell utrymning av kundcenter, att uppdra till förbundsdirektören att återredovisa resultatet av internkontrollpunkterna ovan till förbundsdirektionens första sammanträde 2025.	§ 183 2023-12-15	Thomas Olsson	Återredovisning av internkontroll för 2024 till förbundsdirektionens första sammanträde 2025.	
Ekonomi					

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 143
841 22 Ånge

Besöksadress:
Viktoriagatan 16
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:
222000-2923

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

BESLUTSUPPFÖLJNING

Trafik					
Biljettsamverkan					
Trafikförändringar					
Upphandling					
Inriktningsbeslut inför upphandling Busstrafik 2027	att skrivelsen <i>Förslag till inriktningsbeslut för upphandling Busstrafik 2027</i> utgör grunden för fortsatt arbete med upphandlingsdokument för myndighetens upphandling av busstrafik med trafikstart i december 2027, att uppdra åt förbundsdirektören att ingå överenskommelse med de förbundsmedlemmar som så önskar om upphandling av skolskjutstrafik med buss eller mindre fordon, med trafikstart i december 2027, att uppdra till förbundsdirektören att föra dialog med Hemab och medlemskommunerna kring förutsättningarna för användandet av biogas inför kommande bussupphandling.	§ 57 2024-05-24	Thomas Olsson		

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 143
841 22 Ånge

Besöksadress:
Viktoriagatan 16
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:
222000-2923

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

BESLUTSUPPFÖLJNING

Allmän trafikplikt samt överlämnande av befogenhet att ingå avtal om allmän trafik	att den anropsstyrda allmänna kollektivtrafik samt den tidtabellslagda allmänna kollektivtrafik inom Härnösands kommun som framgår av bilaga 1 och bilaga 2 ska omfattas av allmän trafikplikt, att i enlighet med 3 kap. 2 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik till Härnösands kommun överlämna befogenheten att ingå avtal om allmän trafik enligt bilaga 1.	§ 187 2023-12-15	Thomas Olsson	Upphandling ej publicerad ännu på grund av pågående tvist med taxibolag.	
Trafikplikt för trafiksystemet Norrtåg AB	att överlåta behörighet till Region Västerbotten, Regional kollektivtrafikmyndighet i Västerbotten, att fatta beslut om allmän trafikplikt för trafiksystemet Norrtåg, att teckna överenskommelse med Kollektivtrafikmyndigheterna i Västerbotten, Norrbotten och Jämtlands län avseende behörighet för Region Västerbotten att fatta beslut om allmän trafikplikt för Norrtågs trafik i enlighet med vad som framgår av Överenskommelsen.	§ 186 2023-12-15	Thomas Olsson		
Beslut om genomförande av upphandling av särskilda persontransporter inom Västernorrlands län för	att uppdraga åt Förbundsdirektören att genomföra upphandling och ingå avtal om särskilda persontransporter inom Västernorrlands län för tiden juni 2025 – juni 2029,	§ 134 2023-09-28	Thomas Olsson	Arbetet med upphandling av särskilda persontransporter perioden 2025-2029 är tillfälligt pausad med hänsyn till den tvist som pågått med taxibolagen. Om allt går bra så är tidsplanen att publicera SäKo-upphandlingen innan sommaren 2024.	

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 143
841 22 Ånge

Besöksadress:
Viktoriagatan 16
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:
222000-2923

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

BESLUTSUPPFÖLJNING

tiden juni 2025 – juni 2029	att uppdra åt Förbundsdirektören att genomföra upphandling av skolskjuts för kommunerna Timrå och Ånge samt upphandling av skolskjuts och allmän kollektivtrafik för Härnösands kommun, att uppdra åt Förbundsdirektören att bereda beslut om att i enlighet med 3 kap. 2 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik till Härnösands kommun överlämna befogenheten att ingå avtal om allmän kollektivtrafik, att uppdra åt Förbundsdirektören att bereda beslut om allmän trafikplikt som omfattar anropsstyrd allmän kollektivtrafik inom Västernorrlands län samt tidtabellslagd allmän kollektivtrafik inom Härnösands kommun.				
Inriktningsbeslut inför upphandling av särskilda persontransporter i Västernorrlands län	att skrivelsen <i>Underlag för kollektivtrafikmyndighetens beslut om inriktning av upphandling av särskilda persontransporter inom Västernorrlands län för tiden juni 2025 – juni 2029, och för beredning av kommunalförbundets medlemmars beslut om att överenskomma med kollektivtrafikmyndigheten om upphandling och samordning av särskilda persontransporter</i> utgör grunden för fortsatt arbete med	§ 81 2023-05-24	Charlotta Hellhoff	Se ovan.	

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 143
841 22 Ånge

Besöksadress:
Viktoriagatan 16
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:
222000-2923

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

BESLUTSUPPFÖLJNING

	upphandlingsdokument för myndighetens upphandling av särskilda persontransporter för perioden juni 2025 - juni 2029, att uppdra åt förbundsdirektören att ingå överenskommelse om upphandling och samordning av särskilda persontransporter med de förbundsmedlemmar som så önskar.				
Strategi					
Mål- och resursplan					
Taxor					
Kortbyte och kortavgift 2024	att ta bort nuvarande kortavgift under en månad vid reskortsbytet 2024, att de nya reskorten därefter får en administrativ avgift om 50 kronor, att den administrativa kortavgiften för förköpta enkelbiljetter tas bort när det nya biljettsystemet införs hos försäljningsställena.	§ 185 2023-12-15	Thomas Olsson		
Rabattkoder	att ge förbundsdirektören mandat att besluta om rabattkoder upp till 25 % rabatt på biljetter i det nya biljett- och betalssystemet under angivna tidsperioder,	§ 105 2023-06-28	Charlotta Hellhoff	Utvärdering på rabattkoderna ska redovisas för direktionen under hösten 2024	

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 143
841 22 ÅngeBesöksadress:
Viktoriagatan 16
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:
222000-2923Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

BESLUTSUPPFÖLJNING

	att ge förbundsdirektören mandat att besluta om rabattkoder på 100 % till utvalda grupper, exempelvis testresenärer under angivna tidsperioder, att utvärdera rabattkoderna efter 12 månader och att delge återrapport till förbundsdirektionen hösten 2024.				
Pris- och produktutbud	att myndigheten får i uppdrag att under 2023 se över pris- och produktutbudet.	§ 117 2022-09-29	Charlotta Hellhoff	Arbetet pågår samtidigt som att utredningen inväntar processen med förbundsordningen då zonindelning och prismodeller behöver beakta kostnads- och intäktsfördelningen av trafiken.	
Utvärdering Flex 10/30	att produkten Flex 10/30, i dess nuvarande form, kvarstår i biljettsortimentet till dess att den planerade pris och produktutredning har genomförts.	§ 144 2022-10-21	Charlotta Hellhoff	Flex 10/30 kvarstår tills den kommande pris- och produktutredning redovisas.	
Subventionerade produkter					
Regionalt trafikförsörjningsprogram					
Trafikförsörjningsprogram	att ge förbundsdirektören i uppdrag att påbörja framtagandet av ett nytt trafikförsörjningsprogram.	§ 97 2021-06-21	Charlotta Hellhoff	Arbetet pågår. Programmet planeras att gå upp för antagande september 2024.	
Bolag					

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 143
841 22 Ånge

Besöksadress:
Viktoriagatan 16
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:
222000-2923

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

BESLUTSUPPFÖLJNING

Bussgods i Västernorrland AB					
Norrtåg AB					
Norrtåg 2040 – en tågvision	<u>att</u> ställa sig bakom den slutliga versionen av visionsdokumentet ”Norrtåg 2040 – en tågvision”, samt <u>att</u> direktionens ordförande får i uppdrag att i dialog med Norrtåg lägga upp en plan för hur kollektivtrafiken kan involveras i Norrtågs strategiska planer för tågvisionen.	§ 19 2024-03-22	Sara Nylund		
Västernorrlands läns Trafik AB					
AB Transitio					
Hel- och delägda bolag	<u>att</u> ge förbundsdirektör i uppdrag att ta fram beslutsunderlag för överförande av AB Transitios aktier till Region Västernorrland till nästkommande möte.	§ 174 2023-12-15	Thomas Olsson	Ärendet framflyttat till direktionens sammanträde 26 juni 2024.	
Svensk Kollektivtrafik					
Sobona					
Övrigt					

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 143
841 22 Ånge

Besöksadress:
Viktoriagatan 16
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:
222000-2923

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

Delegationsbeslut färdtjänst Timrå, Ånge och Kramfors

Diarienummer	Inkommen	Beslutsdatum	Typ av ärende	Beslut	Hand-läggare	Notering	Avsändare/Sökande
<u>Färdtjänsthandläggning Timrå</u>							Förvaras hos färdtjänst-handläggaren
T 24-074	2024-03-21	2024-05-20	FT	Bifall	JE		"
T 24-082	2024-04-08	2024-05-08	Förl FT+arbresor	Bifall	CS		"
T 24-083	2024-04-08	2024-05-21	FT+leds	Bifall	JE		"
T 24-089	2024-04-17	2024-05-20	FT+MU	Bifall	JE	Skickat anmodan om kontakt	"
T 24-091	2024-04-18	2024-05-08	RF Österåsen	Bifall	JOED	Specialfordon	"
T 24-094	2024-04-23	2024-05-13	FT	Bifall	JE		"
T 24-095	2024-04-23	2024-05-03	FT	Bifall	CS		"
T 24-095	2024-04-23	2024-05-03	Ledsagare	Avslag	CS		"
T 24-096	2024-04-23	2024-05-13	FT+leds	Bifall	JE		"
T 24-098	2024-04-24	2024-05-13	Förl FT+leds	Bifall	JE		"
T 24-101	2024-05-02	2024-05-27	FT+MU	Bifall	JE		"
T 24-106	2024-05-13	2024-05-15	RF Stockholm	Bifall	JOED	Tåg+anslutningstaxi+ledsagare	"
T 24-107	2024-05-13	2024-05-23	FT+MU	Bifall	JE		"
T 24-109	2024-05-16	2024-05-27	Ändr. FT+MU	Bifall	JOED		"
T 24-118	2024-05-22	2024-05-27	RF Österåsens häloshem	Bifall	JE	Resdag 240611	"
T 24-121	2024-05-27	2024-05-27	Ut FT Stöde förläng tid	Bifall	JOED	Ut FT, förlängd giltighetstid 240831	"
T 24-122	2024-05-27	2024-05-27	Arbetsresa t Köpmang. 14	Bifall	JOED		"
<u>Färdtjänsthandläggning Ånge</u>							
A 24-029	2024-03-13	2024-05-07	FT	Avslag	JE	Synpunkter tillhanda 240506	"
A 24-045	2024-04-18	2024-05-16	FT+MU	Avslag	JOED	Inv synpunkter senast 240522/JOED	"
A 24-049	2024-04-26	2024-05-16	FT+MU	Bifall	JOED		"
A 24-052	2024-05-07	2024-05-20	FT,arbresor+MU	Bifall	JE		"
A 24-053	2024-05-07	2024-05-20	FT	Bifall	JOED		"
A 24-054	2024-05-07	2024-05-20	FT	Bifall	JOED		"
A 24-055	2024-05-13	2024-05-20	RF Umeå	Bifall	JE		"
A 24-056	2024-05-16	2024-05-24	FT+MU	Bifall	JOED		"

A 24-059	2024-05-23	2024-05-23	Ändr bef tillstånd	Bifall	JE	Ledsagare	"
A 24-060	2024-05-23	2024-05-23	Utökad FT	Bifall	JOED	resa tur och retur till Swedbank, svall	"
A24-050	2024-04-29	2024-05-13	RF	Bifall	JE		"
Färdtjänsthandläggning Kramfors							
K 24-052	2024-02-28	2024-05-14	FT+MU	Bifall	JOED		"
K 24-111	2024-04-23	2024-05-27	FT	Bifall	JE		"
K24-123	2024-05-03	2024-05-07	FT+Arbetsresor+MU	Bifall	CS		"
K 24-117	2024-05-06	2024-05-15	FT+MU	Bifall	JOED		"
K24-118	2024-05-07	2024-05-15	FT+ leds.	Bifall	JOED	ledsagare	"
K24-119	2024-05-07	2024-05-24	RF Bredbyn	Avslag	JE		"
K24-120	2024-05-07	2024-05-24	FT	Bifall	JOED		"
K24-121	2024-05-07	2024-05-21	FT+MU	Bifall	JE		"
K24-122	2024-05-07	2024-05-21	Förl. FT	Bifall	JE		"
K24-124	2024-05-08	2024-05-23	FT+MU	Bifall	JE		"
K24-125	2024-05-08	2024-05-20	Förl. FT	Bifall	JE		"
K 24-126	2024-05-13	2024-05-20	RF Alnö	Bifall	JE		"
K 24-127	2024-05-14	2024-05-27	FT	Bifall	JOED	specialfordon vid behov	"
K 24-128	2024-05-14	2024-05-24	FT	Bifall	JE		"
K 24-129	2024-05-15	2024-05-24	FT+MU	Bifall	JE		"
K 24-130	2024-05-15	2024-05-28	FT+MU	Bifall	JOED		"
K 24-132	2024-05-15	2024-05-21	FT	Bifall	JE		"
K 24-133	2024-05-17	2024-05-21	Ändr. i befintl tillstånd	Bifall	JE	Ledsagare	"
K 24-135	2024-05-20	2024-05-27	Förl FT+arbresa	Bifall	JE		"
K 24-138	2024-05-23	2024-05-28	FT+MU	Bifall	JOED		"

FT = Färdtjänst

RF = Riksfärdtjänst

LU = Läkarutlåtande

MU = Medicinskt utlåtande

DELEGATIONSBESLUT



Datum
2024-05-31

Diariennr
24/00238

Camilla Norberg
070-231 83 20

Datum	Beslutande	Rubrik	Beslut	Beslut enligt delegationsordningspunkt *	Kommentar	Diarienummer
2024-05-01	Tf. Förbundsdirektör	Vikariat	Anställning av en vikarie vid Din Tur Kundcenter till och med 2024-08-31	25		Finns i personalakt
2024-05-15	Tf. Förbundsdirektör	Yttrande	Yttrande kring detaljplanegranskning Ljungaverk industriområde Västerhångsta 6:122, 6:177 m fl Ljungaverk, Ånge	5		23/00506-4
2024-05-22	Tf. Förbundsdirektör	Vikariat	Anställning av vikarierande kommunikatör från och med 2024-08-05 till och med 2025-08-31	25		Finns i personalakt

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 143
841 22 Ånge

Besöksadress:
Viktoriagatan 16
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:
222000-2923

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

DELEGATIONSBSLUT

Delegationsordning beslutad 2022-05-20	* Beslut enligt delegationsordningspunkt	Återredovisas ej
Myndighetsutövning		
Befullmäktigande av ombud att föra kommunalförbundets talan inför domstol och andra myndigheter	1	
Avvisning av för sent inkommet överklagande. 24§ förvaltningslag (1986:223)	2	
Besluta i ärenden om utlämnande av allmän handling. Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)	3	X
Omprövning av beslut. Förvaltningslag (1986:223)	4	
Yttrande över remisser	5	
Övriga yttranden	6	
Gallring av handlingar	7	X
Myndighetsbeslut om färdtjänst och riksfärdtjänst	8	Redovisas särskilt
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	
Omplacera	23	
Tillsvidareanställning inkl. lönesättning samt förkortning av uppsägningstid		
Annan personal än förbundsdirektör inom ramen för budget	24	

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 143
841 22 Ånge

Besöksadress:
Viktoriagatan 16
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

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 143
841 22 Ånge

Besöksadress:
Viktoriagatan 16
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:
222000-2923

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



Protokoll/Skrivelser/Delgivningar

Camilla Norberg
070-231 83 20

Datum
2024-05-29

Typ av handling	Avsändare	Datum	Diarienummer	Ankomstdatum
Granskningsrapport och Granskningspromemoria 2023 för Bussgods i Västernorrland AB	Förbundets revisorer	2024-05-15	24/00137-7	2024-05-15
Styrelseprotokoll med bilagor	Norrtåg AB	2024-04-15	24/00192-6	2024-05-15
Protokollsutdrag remissvar regionalt trafikförsörjningsprogram	Regionala utvecklingsnämnden	2024-05-17	21/00347-75	2024-05-21
Styrelseprotokoll	Bussgods i Västernorrland AB	2024-05-21	24/00137-9	2024-05-23
Bolagsstämmoprotokoll	Västernorrlands läns Trafik AB	2024-05-29	24/00324-2	2024-05-29

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 143
841 22 Ånge

Besöksadress:
Viktoriegatan 16
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:
222000-2923

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



DIN TUR
Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten
i Västernorrlands län

Datum

2024-06-05

Diariennr

24/00293

Tertialrapport april 2024

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län
1 januari – 30 april 2024**

Fastställd av förbundsdirektionen 2024-06-26

Innehåll

Ordförande har ordet.....	4
Förvaltningsberättelse.....	5
Vårt uppdrag	5
Årets fyra första månader	6
Omvärldsanalys och förväntad utveckling.....	8
Medarbetare	10
God ekonomisk hushållning	11
Vision och mål	11
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	12
Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	13
Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	14
Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	15
Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan.....	15
Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik.....	16
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk.....	17
Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	17
Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare.....	18
Delmål: Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	18
Ekonomisk analys.....	19
Periodens resultat - budgetföljsamhet.....	19
Jämförelse med föregående år	19
Investeringsredovisning	20
Balanskravet	20
Verksamhetens intäkter.....	21
Biljetointäkter för linjelagd busstrafik.....	21
Verksamhetens kostnader	22
Linjelagd busstrafik	23
Särskild persontrafik	24
Administration - Förvaltningens nettokostnader	26
Avskrivningar	27
Norrtåg.....	27
Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem	27
Medlemsbidrag fördelad per medlem	28
Prognos helår 2024	29
Verksamhetens intäkter.....	29

Biljettintäkter per medlem	30
Verksamhetens kostnader	30
Linjelagd busstrafik	31
Särskild persontrafik	31
Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem	32
Medlemsbidrag fördelad per medlem	33

Ordförande har ordet

När jag skriver de här raderna om tertialrapporten för april 2024 gör jag det med vetskapen om att vi nu är överens om att tillsammans besluta om kollektivtrafiken i Västernorrland. Alla medlemmar har beslutat att anta våra nya styrdokument och en ny kostnadsfördelningsmodell. Det känns bra att vi nu tar gemensamt ansvar för kollektivtrafiken som möjliggörare för regional utveckling i Västernorrland.

Vi har bytt planeringssystem för de särskilda persontrafikresorna under våren, då tidigare system togs ur drift av leverantören. Detta systembyte ledde till en lång process med taxibolagen som haft uppdraget att köra de särskilda persontrafikresorna. Tingsrätten gjorde samma bedömning som oss, att införandet av nytt system sannolikt ryms inom trafikavtalet och därefter har vi skrivit på förlikningsavtal med taxiföretagen och det nya systemet är i drift. Det är olyckligt att mediabilden av situationen har blivit ensidig, men direktionen hoppas på fortsatt bra avtalsförhållanden med våra upphandlade entreprenörer.

Nu ser vi framåt och fokuserar på de stora pågående processer vi har med upphandling av vilken trafik som ska finnas från 2027 och framåt.

Sara Nylund

Ordförande

Förbundsdirektionen Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Förvaltningsberättelse

Vårt uppdrag

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

Kommunalförbundet uppdrag och arbetsformer beslutas av medlemmarna i styrdokumentet Förbundsordning för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län.

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

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

Direktionen ansvarar även för att:

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

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

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

Kommunalförbundet är delägare av Norrtåg AB som upphandlar den regionala tågtrafiken. Övriga bolag i koncernen är Bussgods i Västernorrland AB, Bussgods i Norr AB och AB Transitio. Vilande bolag är Västernorrlands läns Trafik AB (VLTAB).

Årets fyra första månader

- Den stränga kylan under långa perioder under vintern har drabbat entreprenörernas fordon hårt. Nio motorer har gått sönder pga. den stränga kylan som var periodvis under vintern. Detta har i sin tur gett sämre trafikleverans i form av inställda turer.
Dialog pågår med bussentreprenörerna om det skall införas en köldgräns där trafiken eventuellt reduceras vid extremkyla. Även övriga delar i kollektivtrafik i norr tittar på samma frågeställning gällande köldgräns
- Omorganisation Kundcenter – En ny organisation med en övergripande chef Kundcenter tillsatt fr.o.m. 1 februari. Chefen för kundcenter ingår även i myndighetens ledning.
- Kundcenter har under tertial 1 2024 arbetat med införande av nytt samordningssystem för anropsstyrd trafik. Ett nytt system som inneburit delvis förändrat arbetssätt för medarbetare på Kundcenter, trafikföretagen och dess förare.
Det nya systemet Alfa togs i drift 1 april 2024 och bedömningen är att driftstarten över lag har gått bra då inga större störningar förekommit i form av förseningar eller inställda turer. Arbete sker löpande på daglig basis med anpassning av systemet. Vi ser fram emot att fortsatt arbeta med de övriga gränssnitt som vi upphandlat för att skapa en ännu bättre verksamhet och service för våra medborgare
- Leverantören till nuvarande handläggningssystem för färdtjänst och riksfärdtjänst har meddelat att systemet kommer avvecklas under tertial 2 2024. Inköp av nytt handläggningssystem har genomförts. Kundcenter har arbetat med förberedelser inför övergången i form av anpassning och utformning. Nya systemet kommer tas i drift under tertial 2 2024
- Uppdragsgivarna Länstrafiken Norrbotten och Dalatrafik som vi har uppdragsavtal med har bytt samordningssystem under tertial 1 2024 varpå Kundcenters medarbetare genomgått utbildningar och hanterar uppdragen i de nya systemen
- Under tertial 2 2023 genomfördes en genomlysning av Kundcenters verksamhet i syfte att få fram förbättringsförslag för vidare utveckling av verksamheten. Under tertial 1 2024 har fortsatt arbete utifrån genomlysningen genomförts i form av organisationsförändringar och vidare översyn av interna och externa uppdrag
- Nya resenärsappen lanserades i slutet av tertial 3 2023 vilket medförde ökat tryck på Kundcenter under tertial 1 2024 i form av frågor och synpunkter från resenärer. Kundcenter har tillsammans med övriga enheter och andra parter utfört insatser för att utifrån synpunkter göra verksamheten ännu bättre
- Arbetet i förberedelsefasen pågår inför upphandling av busstrafik med trafikstart 2027
- Uppstart av paxa Sollefteå den 13 januari
- Resandet har vänt sin negativa trend i trafikområde O03 och ligger nu 5,2% över resandet 2023
- I BoB projektet så släpptes den nya appen den 6 december efter en längre tid av förseningar i lanseringen. Det var en del problematik av diverse karaktär som vi fick lösa allt eftersom, men de avtog efter diverse åtgärder. Dessa störningar har med tiden blivit allt mindre, men vi arbetar fortlopande med att minska de problem som är kvar. Valideringsproblematiken är en del av detta
- I nuläget så har vi ca 71 000 aktiva användare av appen
- De övriga delarna i BoB-projektet såsom företagsportal, skolportal, mina sidor, nya reskort mm. har tyvärr dragits med ytterligare förseningar, bland annat problem med validering av nya reskort, samt att vi vill ha bättre gränssnitt av främst företagsportalen. Det innebär att vi tagit beslut att skjuta på införande av dessa delar till hösten
- Det har pågått ett arbete att ta fram förslag på trafikering till Viskananstalten fr.o.m. december 2024
- Det har pågått ett arbete med att förlänga linje 4 till Bredsand
- Justeringar i tidtabell för linje 120 på grund av byggarbeten på väg 562

- Underlag är framtagna för diskussion om hantering av kollektivtrafik i samband med olika läsårstider i länet
- Arbete med att öka kvalitén på vår trafikdata
- Implementering realtidssystemet
- Henric Hedenqvist ny Trafikchef tillsatt 24 april, efterträdare till Mathias Sundin
- Kortare pulsmätning med fokus välmående genomförd vecka 17

Omvärldsanalys och förväntad utveckling

Omvärldsläget är fortsatt instabilt. Det är främst kriget i Ukraina och Gaza som påverkar oss men även klimatkatastrofer och oroligheter i andra världsdelar påverkar såväl världsekonomin som säkerhetsläget.

Säkerhetsläget i Sverige höjdes nyligen och ett specifikt uppdrag att se över beredskapen i kollektivtrafik har getts till Trafikverket och Transportstyrelsen. Alla platser där många människor samlas är viktiga att hantera, större bytespunkter i kollektivtrafiken är ett sådant exempel. Vi behöver även hantera olika typer av risker gällande kollektivtrafiken, tex. risken för att någon stjäla ett bussfordon och använder som vapen. Här i vårt län så har organisationen påbörjat ett arbete att tillsammans med trafikbolagen se över rutiner och planera för övningar där förmågan att hantera incidenter ska höjas.

Kollektivtrafikens kostnader har de senaste åren ökat kraftigt, vi ser en stor ökning inte minst på fordonsbränsle tex. HVO100 som är ett frekvent använt fossilfritt bränsle i kollektivtrafiken. Den ekonomiska utvecklingen berodde till största delen på kriget i Ukraina och den har fått följd effekter i form av inflation och konjunktursvängning. Under 2024 så har kostnadsökningen stabiliserats men kostnadsnivån är fortsatt hög. Sverige har den senaste tiden befunnit sig i en lågkonjunktur som påverkat oss negativt, dock ser vi nu en ljusning då inflation, ränteläge och de ekonomiska tongångarna i samhället är numer något mer positiva. Kostnadsökningarna behöver fortsatt kompenseras med lika stora intäktsökningar i form av höjda biljettpreiser, men i rådande konjunktur är det riskabelt att öka priset för mycket utan att riskera minskat antal resenärer och resor. Hantering av prissättning och produktutbud är därför väldigt viktigt för att minimera den negativa ekonomiska effekten för kollektivtrafiken.

För att fler ska välja kollektivtrafik så behövs förbättrat trafikutbud. Ett sätt att få ut mer trafik för satsade medel kan vara nya former, exempelvis den anropsstyrda trafik med namnet PAXA som nu ska testas i Sundsvall och Sollefteå. När den trafiktypen testades i Säffle så ökade resandet med åtta gånger trots att kostnaden endast var marginellt högre.

Antalet resor i länets kollektivtrafik ligger fortsatt något under nivåerna innan pandemin. Hittills under 2024 första månader har något färre resor i kollektivtrafiken utförts jämfört med 2023. Det som tros påverka denna trend är medias rapportering om prissättning i kollektivtrafiken samt lägre kostnader för bränsle för privat bilister. Att kollektivtrafikens omfattning på vissa håll reducerats samt att nya mobilitetslösningar så som elscooter introducerats påverkar också jämförelsen med 2019. Inför kommande upphandling är det viktigt att vara överens om ambition och hur denna ambition ska nås.

Vår organisation är inne i ett stort antal utvecklingsprocesser så som framtagande av nya styrdokument, upphandling av olika IT-system samt upphandling av särskilda persontransporter. Under 2024 planeras den stora bussupphandlingen som träder i kraft i december 2027. Alla dessa processer är viktiga för organisationens och verksamhetens utveckling. De kräver dock en stor mängd resurser vilket är svårt i en liten organisation. Resurssättning och prioritering kommer därför fortsatt vara viktigt under kommande år.

Innan upphandlingen kan publiceras i slutet av 2024 så behöver hela länets trafiksystem genomlysas och uppdateras. Fordonsupplägg är ett annat stort och viktigt arbete där fordonsklasser, fordonsutrustning, drivmedel och infrastruktur behöver fastställas. Stora delar av organisationen kommer i någon utsträckning att behöva bidra till detta arbete under hela 2024 och delar av kommande år. Ett bra upphandlingsunderlag är ett måste för att uppnå en attraktiv och effektiv kollektivtrafik i nästa avtalsperiod.

Även 2024 har varit ett år där klimatförändringarna gör sig allt mer påtagliga. Extremhetta och extrem nederbörd rapporteras runt om i världen. Resultaten är ofta stora skador på egendom och förlorade människoliv. Här i vårt län så är det främst nederbördsmängder som skapar problem både vintertid och sommartid. Det är därför av yttersta vikt att vår verksamhet och den infrastruktur vi

använder i större utsträckning anpassas för förändrat klimat och extrema väder. För att komma till rätta med klimatförändringarna krävs radikala minskningar av växthusgasutsläpp och där kan kollektivtrafiken vara med och bidra. Om fler personer delar på fordonsresurser och om fordonsresurserna dessutom drivs fossilfritt eller till och med emissionsfritt så minskar vårt klimatavtryck och vi kan bidra till en bättre miljö för alla.

Medarbetare

Hälsa och sjukfrånvaro

Vid rapporteringen per april redovisas endast den totala sjukfrånvaron.

Sjukfrånvaro (%)	2024 per april	2023	2022	2021	2020
Total sjukfrånvaro	8,3	4,2	6,6	5,4	4,9

Sjukfrånvaro

Sjuktalet har ökat med 4,1 procentenheter jämfört med samma period föregående år. Frånvaron består till stor del av längre sjukfall. Riktvärdet på 3,5 procent har inte uppnåtts under perioden.

Löne- och medarbetarsamtal

Kollektivtrafikmyndigheten tillämpar individuell lönesättning. Med anledning av att de centrala löneavtalen med giltighet fr.o.m. 2024-04-01 blev klara i slutet på mars var förutsättningarna inför årets löneöversyn inte kända i tid så att de nya lönerna skulle hinna bli klara för utbetalning i april. Löneöversynsprocessen startades dock upp med lönesamtal vilka genomförts under våren, medarbetarsamtal genomförs under hösten 2024.

Systematiskt arbetsmiljöarbete

Syftet med det systematiska arbetsmiljöarbetet är att främja hälsa, förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet och se till att arbetsmiljön är god. Arbetsmiljön följs kontinuerligt upp genom medarbetarsamtal, enhets/personalmöten, pulsmätningar och i tät samverkan med skyddsombud och möten med skyddskommittén.

Medarbetarnas engagemang och välmående är viktigt och alla ska ges möjligheten att göra sin röst hörd. Under vecka 17 genomfördes en pulsmätning med fokus välmående. Svarsfrekvensen uppgick till 71% vilket är något lägre än tidigare. Resultatet används som diskussionsunderlag kring arbetsmiljö vid personalmöten och i medarbetarsamtal.

Jämställdhet och mångfald

Av tillsvidareanställda är 55 procent kvinnor och 45 procent män i Kramfors, på Din Tur Kundcenter är 82 procent kvinnor och 18 procent män. Av visstidsanställda är det en könsfördelning på 60 procent kvinnor och 40 procent män. Vid rekryteringar eftersträvas jämställdhet och mångfald.

Inom myndigheten är fler kvinnor än män anställda. I ledningsgruppen är fördelningen tre män och en kvinna.

Personalstruktur

Tabellen visar tillsvidare- och visstidsanställda per april respektive år

Antal	2024	2023	2022	2021
Kvinnor	35	32	32	32
varav tillsvidareanställda	29	29	28	28
Män	19	21	22	24
varav tillsvidareanställda	15	17	19	21
Summa	54	54	54	56
varav tillsvidareanställda	44	46	47	49

God ekonomisk hushållning

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

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

Genom delårsbokslut och årsredovisning följs utvecklingen kontinuerligt upp för såväl verksamhet som ekonomi. Riktlinjer för god ekonomisk hushållning beslutades i och med att *Budget 2022* antogs av förbundsdirektionen.

Metod

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

Definition av måluuppfyllnad:



= mål uppfylls



= mål uppfylls med vissa brister



= mål uppfylls ej

Vision och mål

Visionen för kommunalförbundet är den regionalt gemensamma vision som finns med i den regionala utvecklingsstrategin *En hållbar och innovativ kollektivtrafik som inkluderar hela Västernorrland med resenären i fokus*.

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

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

Övergripande målområden

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

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

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

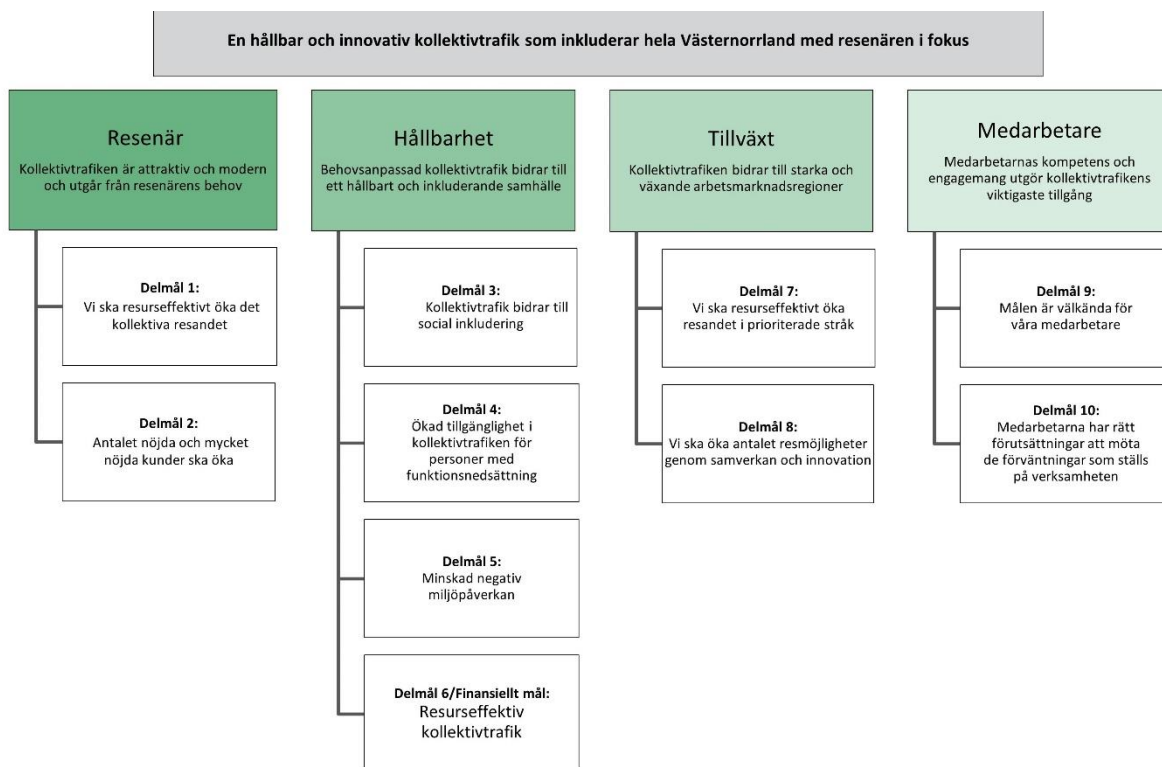


Bild 1: Målbild för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län enligt Dir 17-16 *Mål för Kollektivtrafikmyndigheten 2030*

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet

	Årsprognos T1		
Måloppfylnad	↓		
Analys Bedömningen är att målet är svårt att uppnå. Problematik med validering i biljettmaskin och avsaknad av annan kompletterande resandestatistik gör det svårt att följa upp målet, troligtvis är det något fler resande än vad statistiken visar.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2024	Utfall april 2023	Utfall april 2022	Målvärde 2024	Utfall 2023
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken i förhållande till föregående år (exl. skolkort). Förändring i %	-2,6%	6%	44%	+5%	8 081 268
Andelen som instämmer i påståendet "Avgångs-tiderna passar mina behov" (%) ¹ Nationellt snitt ² .	61/27 68/34	59/31 67/53	54/30 67/50	65/45	57/30 66/52

¹ Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (xx=antal procent av resenärer(kunder) / yy antal procent av allmänheten.

² Nationellt snitt är medelvärde i Kolbars nationella undersökning av alla medverkande aktörer inom kollektivtrafikområdet.

Hitta information: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information om resan (avgångstider, biljettpriser mm) (%)	71/56*	76/76	74/72	72/69	75/74
Nationellt snitt	77/76	77/78	77/77		78/78
Enkelhet: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att resa med Din Tur" (%)	67/32	70/45	66/43	69/44	68/43
Nationellt snitt	73/45	74/61	74/59		73/61
Trygghet: Andelen som instämmer i påståendet "Det känns tryggt att resa med Din Tur" (%)	73/53	71/62	70/57	73/62	70/59
Nationellt snitt	71/56	72/66	67/60		70/64

*låg bas

Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↓		
Analys: Bedömningen är att målet inte uppnås. Utfallet av de flesta indikatorvärdena till och med april ligger under riktvärdena. Värt att nämna att verktyget och portalen som används för att mäta de allra flesta indikatorerna, kollektivtrafikbarometern, har under perioden bytt leverantör och därmed metod och rapporteringsmodell, vilket kan bidra till differens med de svar som skulle visats i den tidigare portalen för Kollektivtrafikbarometern.			

Indikatorer för att följa upp målet ³	Utfall april 2024	Utfall april 2023	Utfall april 2022	Målvärde 2024	Utfall 2023
Nöjdhet med bolaget (andelen av svarande som är nöjda med Din Tur) (%)	62/35	59/44	57/40	58/41	57/41
Nationellt snitt	56/53	59/53	59/51		57/52
Nöjdhet med senaste resan (andelen av svarande som är nöjda med sin senaste resa med Din Tur) (%)	76/73	78/79	73/74	79/79	77/78
Nationellt snitt	72/70	76/78	78/78		76/77
NPS (Net Promoter Score dvs andel som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med Din Tur) (%)	28/13	30/19	28	30/20	28/17
Nationellt snitt	33/18	32/26	31		31/25

³ Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (xx = antal procent av resenärer/yy = antal procent av allmänheten)

Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad			
Analys: Bedömningen är att målet inte uppfylls fullt ut. Antalet användare av Din Tur-app har ökat efter lanseringen av nya appen.			

Indikatorer för att följa upp målet ⁴	Utfall april 2024	Utfall april 2023	Utfall april 2022	Riktvärde 2024	Utfall 2023
Antalet användare av Din Tur-app <i>Genomsnitt/mån t o m april</i>	71 100	40 032	37 339	45 000	40 033 ⁵
Bemötande ombord: Andel som instämt i påståendet "Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande"	76/69	76/77	75/76	77/76	76/76
<i>Nationellt snitt</i>	76/77	77/77	73/74		76/77
Köpa biljetter och kort: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort"	78/58	80/77	69/67	80/74	78/76
<i>Nationellt snitt</i>		83/82	79/78		84/83

⁴ Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (xx = antal procent av resenärer/yy = antal procent av allmänheten)

⁵ Framräknat på grund av brist på data från leverantör.

Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	➔		
Analys: Bedömningen är att målet inte uppfylls helt. Ny resenärsapplikation och upphandling av ny lösning för realtid förväntas bidra positivt till måluppfyllnad. Lansering av ny app har skett under perioden och drabbats av en del störningar, vilket påverkat resultatet. Däremot har fler och fler laddat ner och blivit användare av Din Turs app vilket gett högre måluppfyllelse än väntat. Den nya applikationen är också granskad av myndighet DIGG för att säkra tillgängligheten enligt lag. Verktöget och portalen som används för att mäta de allra flesta indikatorerna, kollektivtrafikbarometern, har under perioden bytt leverantör och därmed metod och rapporteringsmodell, vilket kan bidra till differens i resultaten.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2024	Utfall april 2023	Utfall april 2022	Riktvärde 2024	Utfall 2023
Bemötande kring service/information: Andel som instämt i påståendet "Personalen på kundcenter/trafikupplysning har ett trevlig bemötande"	67/54	69/68	43/46	68/68	70/70
Nationellt snitt	69/67	71/70	67/66		70/69
Information ombord: Andel som instämt i påståendet "Jag får den information jag behöver ombord"	50/59	56/60	55/56	59/59	59/61
Nationellt snitt	73/76	75/76	72/73		74/75
Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpreiser mm)"	71/56	78/78	74/72	75/75	75/74
Nationellt snitt	77/76	78/78	77/77		78/78

Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	⬇		
Analys: Bedömningen är att målet inte uppfylls. Den huvudsakliga anledningen är att kollektivtrafiken fortsatt har en lägre marknadsandel än målsättningen för 2024. Målet är att öka kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet med 1% 2024 jämfört med 2023. Din Turs mål till minskad negativ miljöpåverkan kommer först få effekt i samband med upphandling och en ny fordonsflotta som har en högre grad av elektrifiering.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2024	Utfall april 2023	Utfall april 2022	Riktvärde 2024	Utfall 2023
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%)	9	11	10	11	11
Mängden kväveoxider i linjelagd trafik per förbrukad kilowattimme (g/kWh) (FRIDA) ⁶	0,35	Saknas	1,0	1,29	0,36 ⁷

⁶ Statistik ur FRIDA avser kvartal.

⁷ Framräknat, osäkerhet då det skiljer stort från tidigare år

Energianvändning per produktionskilometer i linjelagd trafik (kWh/km) (FRIDA)	3,28	Saknas	3,3	3,0	3,3 ⁸
Biodrivmedelsandel per produktionskilometer (%) (FRIDA)	100	Saknas	99	99	99,5

Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↓		
Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2024	Utfall april 2023	Utfall april 2022	Riktvärde 2024	Utfall 2023
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ⁹ (%)	19,3	-	-	19,0	16,2
varav landsbygdstrafik	14,4	-	-	15,5	12,0
varav tätortstrafik	25,6	-	-	23,5	21,8
Antal kollektivtrafiklinjer med i genomsnitt färre än fem resenärer/tur ¹⁰	13	11	15	23	28
Andel samordnade sjukresor (%) avser kvartal 1	51,48	51,46	42,77	52	51,75
Andel samordnade färdtjänstresor (%) Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun, avser kvartal 1	58,65	57,09	49,34	55	56,29
Kostnad per produktionskilometer (SÄKO) (kr)	29,59	27,94	24,80	28,5	28,43

⁸ Uppskattat värde

⁹ Självfinansieringsgrad är andelen av trafik kostnader för tätort- och landsbygdstrafik, som täcks av externa biljettintäkter.

¹⁰ Totala antal kollektivtrafiklinjer i Västernorrland län är 119 linjer.

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↓		
Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Din Tur bedömer att det finns ett högre resande än vad statistiken visar, vilket gör att målet kan vara uppfyllt. Försättningsvis krävs satsningar på trafik samt reviderat produktutbud som attraherar nya resenärer till kollektivtrafiken.			

Indikatorer att följa upp målet	Utfall april 2024	Utfall april 2023	Utfall april 2022	Riktvärde 2024	Utfall 2023
Antal resor i de prioriterade stråken	2 689 049	2 759 691	2 414 155	7 520 000	7 569 634
Landsbygdstrafik (50, 90, 120, 141, 142 191, 201, 611)	475 318	506 296	435 592	1 457 000	1 480 194
Tätortstrafik (Sundsvall O14/15)	1 618 589	1 656 563	1 487 695	4 602 000	4 507 190
Tätortstrafik (Örnsköldsvik O6)	416 329	423 170	363 543	997 000	1 087 844
Regional tågtrafik (Norrtåg alla produkter)	178 813	173 662	127 334	460 000	494 406

Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↓		
Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Viktiga faktorer för att nå måluppfyllnad är att en ökad biljettsamverkan kommer till. Vad avser övrig biljettsamverkan sker arbetet inom ramen för biljett- och betalsamarbetet med övriga norrlandslän. Antalet användare av Din Turs-app har ökat markant.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2024	Utfall april 2023	Utfall april 2022	Riktvärde 2024	Utfall 2023
Utbudsförändring genom biljettsamverkan					
<i>SJ Mittbanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	0	0	0	0	0
<i>SJ Botniabanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	0	0	0	0	0
<i>X-trafik (antal dubbelturer tåg och buss /må-fre)</i>	0	0	0	22	22
Andel produkter som är digitaliserade ¹¹ (%)	81	36	36	100	81
Antalet användare av Din Tur-app, genomsnitt/mån	71 100	40 032	37 339	45 000	40 033 ¹²

¹¹ Produktutbud: Periodkort/Reskassa, Enkelbiljett, Företagskort, Skolkort, Barnkort (gratis), totalt fem, varav enkelbiljett är digitaliserad per augusti 2019.

¹² Framräknat på grund av brist på data från leverantör.

Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad			
Analys: Delmålet följs upp vid både medarbetarsamtal och medarbetarundersökning. Indikatorer för att följa upp delmålet saknar dock värde vid T1 då medarbetareundersökning med indikatorn genomförs hösten 2024.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2024	Utfall april 2023	Utfall april 2022	Riktvärde 2024	Utfall 2023
Andelen medarbetare som upplever att målen genomsyrar hela myndigheten (%)	-	-	-	65	82
Andelen medarbetare som upplever att de har mål kopplat till sitt arbete (%)	-	-	-	80	73

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

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad			
Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Indikator om medarbetarindex saknar värde vid T1 då medarbetareundersökning med detta index genomförs hösten 2024. Sjuktaalen har ökat jämfört med motsvarande period tidigare år och mot helår 2023, till största. För att främja medarbetarnas goda hälsa uppmuntras till friskvårdsaktiviteter och användandet av friskvårdsbidrag, trots det har andelen som nyttjar sitt bidrag minskat något.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2024	Utfall april 2023	Utfall april 2022	Riktvärde 2024	Utfall 2023
Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (MI) (%)	-	-	-	70	68
Sjuktaal (%)	8,3	4,2	6,6	3,5	5,0
Andelen av medarbetare som utnyttjar friskvårdsbidrag (%)	29	31	30	50	55

Ekonomisk analys

Periodens resultat - budgetföljsamhet

Perioden januari till april visar att nettokostnaderna uppgår till 240,4 mnkr. Vid en jämförelse med budget för motsvarande period är verksamhetens nettokostnader 2,4 mnkr lägre. Verksamhetens intäkter har ökat med 3,2 mnkr där biljettintäkterna ökat med 2,6 mnkr och intäkter tåghyra med 1,2 mnkr. Verksamhetens kostnader har ökat med 1,1 mnkr jämfört med budget. Här står den särskilda persontrafiken med en ökning av 2,9 mnkr och fordonshyror med en ökning av 1,8 mnkr för den största delen. Administrativa kostnader ligger vid första tertialet 1,9 mnkr lägre än budget.

Belopp i mnkr	Utfall T1 2024	Budget T1 2024	Budget- avvikelse	Förändring (%)
Verksamhetens intäkter	60,8	57,6	3,2	5,5
Verksamhetens kostnader	-300,7	-299,6	-1,1	0,3
Avskrivningar	-0,5	-0,8	0,3	-36,8
Verksamhetens nettokostnader	-240,4	-242,8	2,4	-1,0
Kommunala biljettsubventioner	31,5	33,8	-2,3	-6,7
Medlemsbidrag	207,9	208,7	-0,7	-0,4
Verksamhetens resultat	-0,9	-0,3	-0,6	167,0
Finansiella intäkter	0,9	0,3	0,6	167,0
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat efter finansiella poster	0,0	0,0	0,0	0,0
Extraordinära poster	0,0	0,0	0,0	0,0
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	0,0

*Tabell 1 Verksamhetens resultat jmf med budget T1. I intäkter ingår Norrtåg.

Jämförelse med föregående år

Vid en jämförelse med föregående år är avvikelsen 7,8 mnkr högre nettokostnader vilket motsvarar 3,3 %. Verksamhetens intäkter har ökat med 6,0 mnkr i jämförelse med motsvarande period föregående år. Detta främst som ett utfall av höjning av biljettpreiser som gjordes vid årsskiftet med 13% på enkelbiljetter och flexkort. Verksamhetens kostnader har ökat med 13,6 mnkr jämfört med föregående år. Den särskilda persontrafiken står för 2,9 mnkr. Beståndsdelarna där redovisas i separat stycke längre ner. De subventionerade intäkterna har minskat med 7,4 % jämfört med föregående år vilket är 2,5 mnkr lägre.

Belopp i mnkr	Utfall T1 2024	Utfall T1 2023	Förändring 2024-2023	Förändring (%)
Verksamhetens intäkter	60,8	54,8	6,0	10,9
Verksamhetens kostnader	-300,7	-287,0	-13,6	4,7
Avskrivningar	-0,5	-0,4	-0,1	34,9
Verksamhetens nettokostnader	-240,4	-232,6	-7,8	3,3

Kommunala biljettsubventioner	31,5	34,1	-2,5	-7,4
Medlemsbidrag	207,9	198,6	9,4	4,7
Verksamhetens resultat	-0,9	0,0	-0,9	100,0
Finansiella intäkter	0,9	0,0	0,9	100,0
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat efter finansiella poster	0,0	0,0	0,0	0,0
Extraordinära poster	0,0	0,0	0,0	0,0
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	0,0

*Tabell 2 Verksamhetens resultat jmf med föregående år T1. I intäkter ingår Norrtåg.

Investeringsredovisning

Kommunalförbundets investeringar utföll med 0,3 mnkr för T1 2024 där 2,5 mnkr är aktivering av pågående arbeten på nya Biljett- och betalsystemet. 0,2 mnkr utgör investering i datorer. Differensen mot budget beror på pågående ej färdiga projekt som realtid och förseningen av det nya biljett- och betalsystemet.

Investeringar (mnkr)	Utfall 2024	Budget 2024	Avvikelse	Utfall 2023
Biljettmaskiner	0,1	0,0	-0,1	0,0
Inventarier/Datorer	0,2	0,1	-0,1	0,0
Trafikledning realtid	0,0	0,5	0,5	0,0
Optiska läsare	0,0	0,0	0,0	0,0
Fordon	0,0	0,0	0,0	0,0
Reseplanerare	0,0	0,1	0,1	0,0
Handläggningssystem SÄKO	0,0	0,0	0,0	0,0
BOB - biljettsystem	2,5	0,7	-1,8	0,0
Pågående biljettsystem	-2,5	0,0	2,5	0,7
Totalt	0,3	1,4	1,1	0,7

*Tabell 3 Verksamhetens investeringar jmf med budget och föregående år T1.

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)	2024	2023	2022	2021	2020
Årets resultat enligt resultaträkningen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Samtliga realisationsvinster	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Vissa realisationsvinster enligt undantagsmöjlighet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Vissa realisationsförluster enligt undantagsmöjlighet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Orealiserade förluster i värdepapper	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Återföring av orealiserad förlust värdepapper	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Periodens resultat efter balanskravsjusteringar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Medel efter/från resultatutjämningsreserv	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Periodens balanskravsresultat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

*Tabell 4 Balanskravsutredning.

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens totala intäkter uppgår till 60,8 mnkr och är 3,2 mnkr högre än budget, motsvarande 5,4%. Budgetavvikelsen beror främst på högre intäkter för biljettintäkter 2,6 mnkr och tåghyra 1,2 mnkr. Jämfört med motsvarande period föregående år har intäkterna ökat med 6,0 mnkr. Det är främst biljettintäkterna som bidragit till ökningen med 5,4 mnkr.

Verksamhetens intäkter, mnkr	Utfall T1 2024	Budget T1 2024	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall T1 2023	Förändring 2024-2023	Förändring (%)
Biljettintäkter busstrafik	36,0	33,4	2,6	7,8	30,6	5,4	17,6
Intäkter skolkort	6,6	6,5	0,1	2,4	6,5	0,2	2,4
Intäkter tågtrafik	2,1	3,0	-0,9	-29,8	2,5	-0,4	-16,2
Bidrag, Samverkande system	1,2	1,2	0,0	-0,1	1,2	0,0	0,0
Tåghyra	11,8	10,6	1,2	11,4	10,7	1,1	10,4
Vinst försälj mat anl tillg	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Resplusintäkter	1,3	1,3	0,0	-2,7	1,3	0,0	-2,7
Kundservice och anropsstyrdtrafik	0,8	0,7	0,1	8,1	0,7	0,1	12,2
Reklam på buss	0,2	0,3	-0,1	-21,3	0,6	-0,4	-65,1
Bussgodsintäkter	0,0	0,1	0,0	-70,2	0,1	0,0	-70,2
Färdtjänsthandläggning	0,3	0,3	0,0	33,5	0,4	0,0	-12,3
Färdtjänstsamordning	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Persontransporter	0,1	0,1	0,0	-72,2	0,1	0,0	-35,0
Avgift för kortämne	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	-33,1
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	-81,3
Statsbidrag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Övriga intäkter	0,3	0,1	0,2	73,8	0,1	0,3	432,0
Summa	60,8	57,6	3,2	5,4	54,8	6,0	11,0

*Tabell 5 Verksamhetens intäkter jmf med budget och föregående år.

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.

Det totala resandet i Västernorrlands län har mellan årens fyra första månader minskat med 2,6%. Biljettintäkterna har dock ökat med 5,4 mnkr från tertial 1 2023 till tertial 1 2024. Detta som en följd av att biljettpriserna höjdes med 13% på enkelbiljetter och flexkort. Enkelbiljetterna höjdes för att det

resandet bedömdes ha den lägsta priskänsligheten och att majoriteten av biljettintäkterna kommer från enkelbiljetter.

Biljettintäkternas fördelning mellan medlemmarna redovisas i tabellen nedan. För första tertialet 2024 följer fördelningen den fördelning som applicerades för årsbokslutet 2023 enligt direktionsbeslut. Detta då övergången till nytt biljett- och betalssystemet medför att det intäktsfördelningssystem som använts inte längre kan tillämpas i det nya systemet.

Biljettintäkter per medlem (mnkr)	Utfall T1 2024	Budget T1 2024	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall T1 2023	Förändring 2024-2023	Förändring (%)
Härnösand	0,5	0,4	0,0	8,9%	0,4	0,1	15,4%
Kramfors	0,8	0,6	0,1	21,3%	0,6	0,2	30,0%
Sollefteå	1,1	1,2	-0,1	-10,8%	0,9	0,2	21,5%
Sundsvall	20,3	18,4	1,9	10,1%	17,0	3,3	19,5%
Timrå	1,3	1,4	0,0	-1,9%	1,2	0,1	11,9%
Ånge	0,1	0,2	0,0	-21,2%	0,1	0,0	31,6%
Örnsköldsvik	4,5	4,8	-0,3	-5,4%	4,5	0,0	0,3%
Region Västernorrland	7,4	6,4	1,0	16,0%	5,9	1,5	25,2%
Summa intäkter	36,0	33,4	2,6	7,8%	30,6	5,4	17,7%

*Tabell 6 Biljettintäkter per medlem jmf med budget och föregående år.

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader uppgår till 300,7 mnkr för tertial 1 2024 och budget till 299,6 mnkr, vilket innebär högre kostnader än budget motsvarande 1,1 mnkr. Den största ökningen står särskild persontrafik med 2,9 mnkr och fordonshyra Norrtåg med 1,8 mnkr för.

Jämfört med utfall T1 2023 så är kostnaderna 13,7 mnkr högre. Den linjelagda trafiken har ökat sina kostnader med 5,5 mnkr och den särskilda persontrafiken med 2,9 mnkr. Tågtrafiken inklusive biljettgiltighet ligger 3,0 mnkr högre i utfallet för tertial 1 2024 än motsvarande period 2023.

Diagrammet nedan visar den procentuella fördelningen av verksamhetens kostnader.

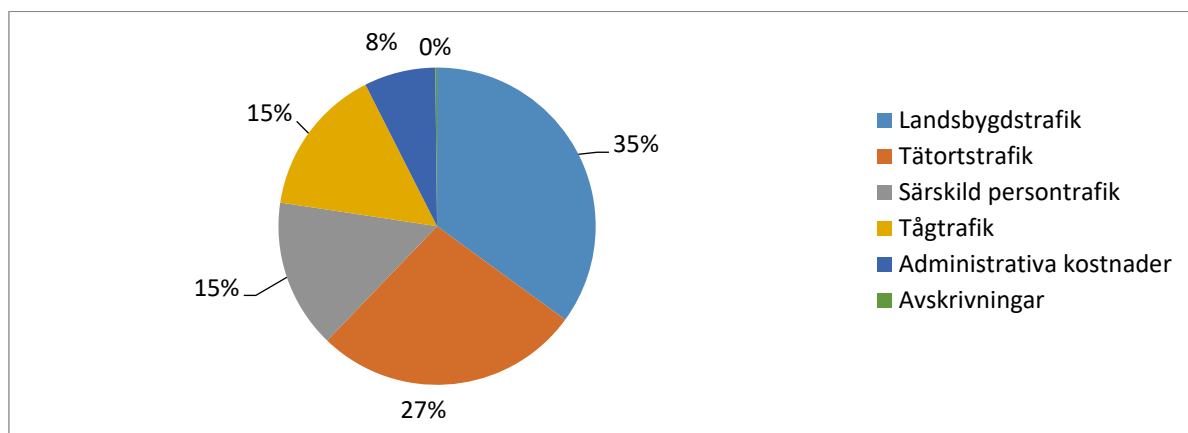


Diagram 1: Verksamhetens totala kostnader fördelat i procent

Verksamhetens kostnader (mnkr)	Utfall T1 2024	Budget T1 2024	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall T1 2023	Förändring 2024-2023	Förändring (%)
Linjelagd busstrafik, exkl avskrivning	-186,0	-186,7	0,7	-0,4%	-180,5	-5,5	3,1%
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	-45,6	-42,7	-2,9	6,8%	-42,7	-2,9	6,9%
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-31,7	-32,8	1,0	-3,2%	-28,7	-3,0	10,4%
Fordonshyra	-12,4	-10,6	-1,8	17,4%	-10,5	-2,0	18,6%
Administrativa kostnader	-19,4	-21,3	1,9	-9,0%	-19,3	-0,1	0,6%
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-2,1	-2,1	0,0	0,0%	-2,0	-0,1	4,6%
Stationsavgifter	-1,0	-1,0	0,0	2,3%	-1,1	0,0	-3,0%
Biljettsamverkan Xtrafik	-1,3	-1,3	0,0	0,0%	-1,0	-0,3	33,3%
Kompletteringstrafik	-0,6	-0,5	-0,1	21,8%	-0,5	-0,1	20,5%
Realtid, drift och underhåll	-0,4	-0,5	0,1	-18,1%	-0,7	0,3	-43,2%
Summa verksamhetens kostnader	-300,7	-299,6	-1,1	0,4%	-287,0	-13,7	4,8%

*Tabell 7 Verksamhetens kostnader jmf med budget och föregående år.

Linjelagd busstrafik

De totala kostnaderna för linjelagd busstrafik uppgår till 186,0 mnkr till och med april och ligger i linje med budget med en positiv avvikelse på 0,7 mnkr.

Avtalade trafik kostnader

I jämförelse med budget har kostnaderna minskat med 0,3 mnkr för de avtalade trafik kostnaderna.

I jämförelse med föregående år har de avtalade trafik kostnaderna ökat med 1,8 mnkr. Skillnad mot föregående år är bland annat Paxa bussar i både Sundsvall och Sollefteå. För Sundsvalls del innebär det högre kostnader med 1,3 mnkr och för Sollefteås del 1,0 mnkr.

Index

Trafikavtalen vilka utgör 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). Indexkorgarna har påverkats mycket av priset på HVO 100 som stigit kraftigt under de senaste åren beroende av den stora prisökningen på råolja och vegetabiliska oljor, främst till följd av kriget i Ukraina. Även KPI och Stibor räntan har stigit mycket. Trenden ser dock annorlunda ut nu då HVO-indexet sjunkit, inflationsmålet är nått och räntorna är på nedåtgående.

Procentfördelningen mellan olika index i indexkorgarna varierar mellan trafikavtalen. För budget 2024 är indexuppräknings 42,72 % för tätortstrafiken i Örnsköldsvik och Sundsvall där Nobina är trafikoperatör och 43,86 % för landsbygdstrafiken och tätort Härnösand där Mittbuss är trafikoperatör. De indexerade kostnaderna är 0,9 mnkr lägre i utfallet jämfört med budget. Snittindex i utfallet tertial 1 ligger på ungefär 42,1% för tätortstrafiken och 41,9% för landsbygdstrafiken.

För jämförelsen med föregående år är indexkostnaderna 2,9 mnkr högre i utfallet tertial 1 2024. Föregående år var snittindex för första tertialet 39,6% för tätortstrafik och 41,9% för landsbygdstrafik.

Diagrammet visar indexutvecklingen för trafikoperatörernas indexkorgar och motsvarande vilka budgetvärden som använts.

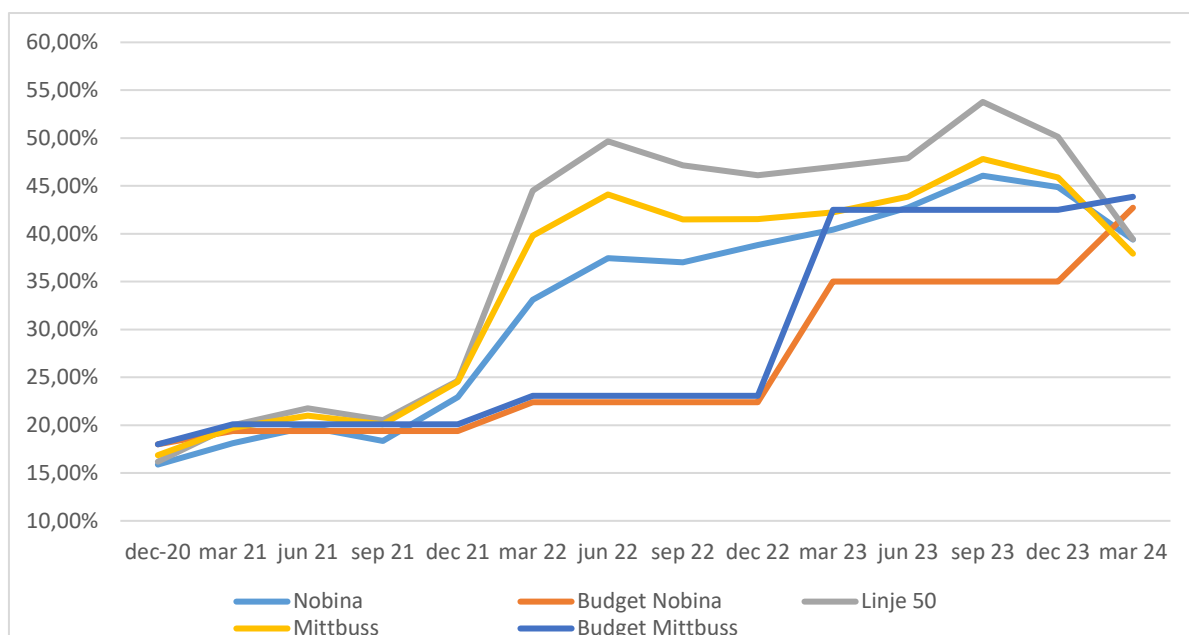


Diagram 2: Indexutveckling dec 2020 - mar 2024 utfall SCB och indexrådet

Miljöincitament

Miljöincitamentet, som baseras på i hur stor andel av drivmedel som körs på förnyelsebara drivmedel, har minskat med 0,5 mnkr jämfört med budget och 0,6 mnkr jämfört med föregående år.

Förstärkningstrafik

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 ligger i linje med budget.

Avtalade trafik kostnader (mnkr)	Utfall T1 2024	Budget T1 2024	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall T1 2023	Förändring 2024-2023	Avvikelse (%)
Avtalade Trafikkostnad	-130,7	-131,0	0,3	-0,2%	-128,9	-1,8	1,4%
Indexerade trafik kostnader	-54,1	-55,0	0,9	-1,6%	-51,2	-2,9	5,8%
Miljöincitament	-1,0	-0,6	-0,5	87,2%	-0,4	-0,6	160,7%
Förstärkningstrafik	-0,1	-0,1	-0,1	79,5%	-0,2	0,1	-38,7%
Summa	-186,0	-186,7	0,7	-0,3%	-180,7	-5,3	2,9%

*Tabell 8 Avtalade trafik kostnader jmf med budget och föregående år.

Särskild persontrafik

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 45,6 mnkr per tertial 1 och budgeten motsvarande period uppgår till 42,7 vilket medför en avvikelse om 7 procent. Kostnaden påverkas av läget på index som för perioden är på en högre nivå jämfört med föregående år.

Kostnaden för Region Västernorrlands sjukresor uppgår till 25,8 mnkr och budgetavvikelsen visar 3 procent vilket motsvarar 0,7 mnkr. Antalet resor har i jämförelse mellan perioderna minskat med 266 resor till 44 066 och kostnaden har ökat med 0,3 mnkr.

I Kramfors kommun har resandet ökat med 16 procent till 15 514 resor för perioden vilket resulterar en kostnadsökning på 0,9 mnkr. I Jämförelse mot budget visar budgetavvikelsen 1,0 mnkr i ökade kostnader.

Timrå kommun redovisar en avvikelse om 19 procent vilket motsvarar 0,3 mnkr. Jämfört med föregående år har resandet ökat med 478 resor till 9 972 och därtill har snittlängden på resorna har ökat vilket bidrar till en kostnadsökning om 0,4 mnkr.

Budgetavvikelsen för Örnsköldsviks kommun visar 11 procent och 0,5 mnkr högre kostnader. I jämförelse med föregående år är kostnaden 0,6 mnkr högre. Resorna har ökat med 403 resor till 16 192 och samtidigt har reslängden i snitt ökat.

För Ånge kommun visar budgetavvikelsen 0,3 mnkr och jämfört med föregående år är kostnaden 0,3 mnkr högre. Antal resor har ökat med 11 procent till 4 313 vilket motsvarar 429 i fler resor.

Kostnaden för Sollefteå kommun har i jämförelse med samma period året innan ökat med 0,1 mnkr. Budgetavvikelsen visar 5 procent ökade kostnader vilket motsvarar 0,1 mnkr.

Härnösands kommun har en kostnadsökning jämfört med föregående år om 0,2 mnkr och budgeten ligger i paritet. Resandeökningen består av 1 216 till 11 600 resor.

Särskild persontrafik mnkr	Utfall T1 2024	Budget T1 2024	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall T1 2023	Förändring 2024–2023	Förändring 2024–2023 (%)
Region Västernorrland	-25,8	-25,1	-0,7	3%	-25,4	-0,3	1%
Ånge kommun	-2,5	-2,1	-0,3	15%	-2,2	-0,3	14%
Sundsvalls kommun	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Timrå kommun	-1,9	-1,6	-0,3	19%	-1,6	-0,4	25%
Härnösands kommun	-1,9	-1,9	0,0	3%	-1,7	-0,2	15%
Kramfors kommun	-5,6	-4,7	-1,0	20%	-4,7	-0,9	19%
Sollefteå kommun	-2,8	-2,6	-0,1	5%	-2,6	-0,1	100%
Örnsköldsviks kommun	-5,2	-4,7	-0,5	11%	-4,5	-0,6	14%
Summa	-45,6	-42,7	-2,9	7%	-42,7	-2,9	6,9%

*Tabell 9 Särskilda persontrafikkostnader jmf med budget och föregående år.

Administration - Förvaltningens nettokostnader

Regionens administrativa nettokostnader uppgår till 17,9 mnkr vilket är 2,1 mnkr lägre än budget. Jämfört med föregående år har nettokostnaden minskat med 1,3 mnkr. Det som påverkar avvikelsen är lägre kostnader än budgeterat för driften av det nya biljett- och betalsystemet. Denna differens på 1,0 mnkr är dock inte fastställd då det pågår diskussioner med leverantören på grund av missnöje med leveranserna. En utbetalning av engångskaraktär gällande pensioner med 0,4 mnkr har det inte budgeterats för. Personalkostnader förvaltning ligger 0,3 mnkr under budget på grund av viss personalomsättning.

Verksamhet, mnkr	Utfall T1 2024			Budget T1 2024			Budget- avvikelse nettokost.	Netto- kostnad 2023
	Intäkt	Kostnad	Netto- kostnad	Intäkt	Kostnad	Netto- kostnad		
Kramfors	0,5	-13,1	-12,6	0,3	-14,9	-14,6	2,0	-13,7
Ånge	1,1	-5,8	-4,7	1,1	-5,7	-4,6	-0,1	-4,9
Central bedömningsfunktion	0,0	-0,6	-0,6	0,0	-0,8	-0,8	0,2	-0,6
Summa Regionens administrativa kostnader	1,6	-19,5	-17,9	4,0	-21,4	-20,0	2,1	-19,2
Fördelade administrativa kostnader								
Realtid (drift och underhåll)	0,0	-0,4	-0,4	0,0	-0,7	-0,7	0,3	-0,3
Försäljningsprovision, bankkostnader	0,0	-2,1	-2,1	0,0	-2,4	-2,4	0,3	-2,4
S: a kostnader Fördelade Admin kostnader	0,0	-2,5	-2,5	4,0	-3,1	0,9	1,7	-2,7

Summa verksamhetens kostnader	1,6	-22,0	-20,4	8,0	-24,5	-19,1	3,8	-21,9
--------------------------------------	------------	--------------	--------------	------------	--------------	--------------	------------	--------------

*Tabell 10 Verksamhetens administrationskostnader jmf med budget och föregående år

Diagrammet nedan visar hur den procentuella fördelningen ser ut för de totala administrativa kostnaderna

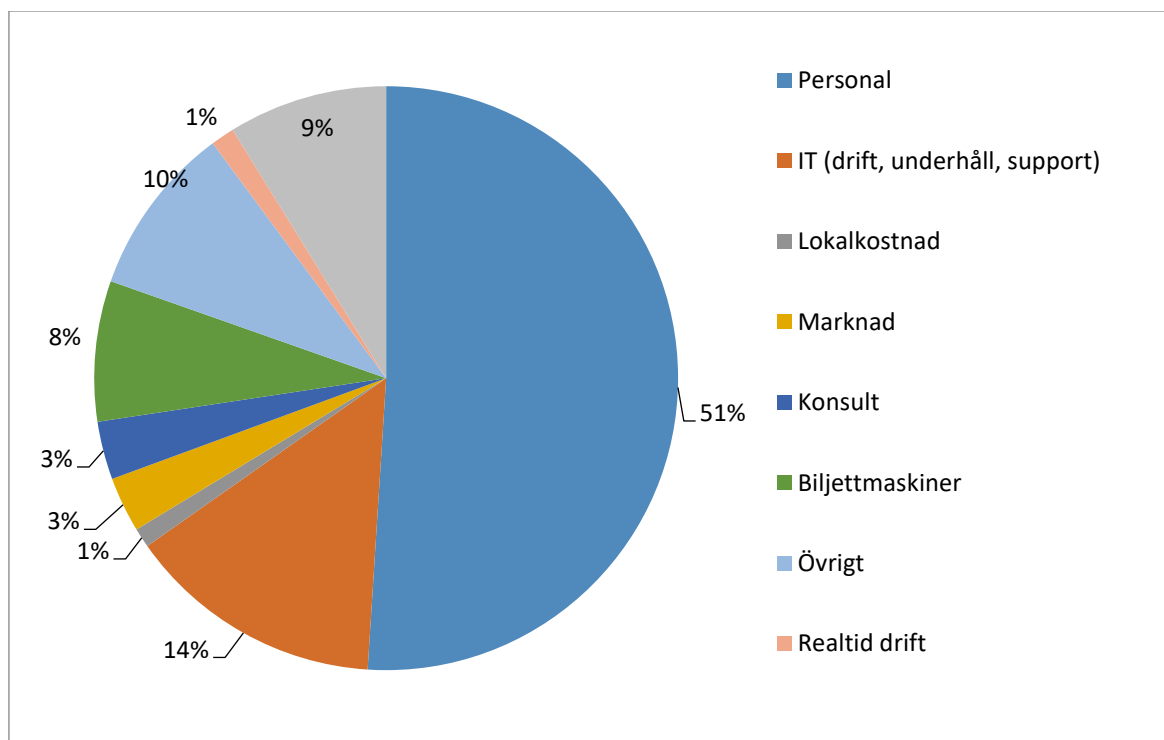


Diagram 3: Procentuell fördelning av administrationskostnader

Avskrivningar

Under 2023 och 2024 har projektet med nytt biljettsystem pågått och en stor del av det pågående arbetets kostnader har aktiverats när de olika delprojekten har färdigställts. I budgeten var en större del av projektet beräknat att vara färdigställt vilket visar sig i differensen på avskrivningarna på immateriella anläggningstillgångar.

Avskrivning, mnkr	Utfall T1 2024	Budget T1 2024	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall T1 2023	Förändring 2024-2023	Förändring (%)
Immateriella tillgångar	-0,3	-0,6	0,3	-45%	-0,1	-0,2	2,3
Optiska läsare	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0
Inventarier	-0,1	-0,1	0,0	0,0%	-0,2	0,1	-0,5
Biljettmaskin	0,0	0	0,0	0,0%	-0,1	0,1	-0,8
Fordon	-0,1	-0,1	0,0	0,0%	0,0	-0,1	0,0
Nedskriv finans anl. tillg.	0,0	0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0
Summa	-0,5	-0,8	0,3	-31,3%	-0,4	-0,1	0,4

*Tabell 11 Verksamhetens avskrivningar jmf med budget och föregående år.

Norrtåg

Nettokostnaden för driften av Norrtåg uppgår till 30,3 mnkr tertial 1 2024, vilket är 0,5 mnkr högre än budgeterat och 4,1 mnkr högre än tertial 1 2023. Fordonshyrorna höjdes 2024 och den budgeterade höjningen var inte tillräcklig i budget. Medfinansieringen för Regionen ligger i nivå med budget.

Sammanställning nettokostnad (mnkr)	Utfall T1 2024	Budget T1 2024	Budgetavvikelse	Avvikelse %	Utfall T1 2023	Förändring 2024-2023	Förändring (%)
Norrtåg							
Intäkter	2,1	3,0	-0,9	-29,8%	2,5	-0,4	-15,8%
Fordonshyra	11,8	10,6	1,2	11,4%	10,7	1,1	10,3%
S:a intäkter Norrtåg	13,9	13,6	0,3	2,3%	13,2	0,7	5,4%
Kostnad Drift Norrtåg	-29,6	-29,8	0,2	-0,5%	-26,4	-3,2	12,2%
Kostnad Biljettgiltighet Norrtåg	-2,1	-3,0	0,9	-29,8%	-2,5	0,4	-15,8%
Kostnad fordonshyra	-12,4	-10,6	-1,8	17,4%	-10,5	-1,9	18,5%
S:a kostnader Norrtåg	-44,2	-43,4	-0,8	1,8%	-39,4	-4,8	12,1%
S:a nettokostnader Norrtåg	-30,3	-29,8	-0,5	1,6%	-26,2	-4,1	15,5%

*Tabell 12 Sammanställning nettokostnad Norrtåg jmf med budget och föregående år.

Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem

Nedan redovisas nettokostnad per medlem. I nettokostnaden exkluderas kommunernas intäkter för subventionerade produkter eftersom det är en intäkt för kommunalförbundet, men tillika en kostnad hos respektive kommun med subventionerade produkter.

Utfallet för verksamhetens nettokostnader uppgår till 240,4 mnkr. I budget låg nettokostnaderna på 242,8 mnkr och föregående år på 232,6 mnkr.

Medlemmarnas nettokostnad (mnkr)	Utfall T1 2024	Budget T1 2024	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall T1 2023	Förändring 2024-2023	Förändring (%)
Region Västernorrland	-99,1	-101,7	2,6	-2,5%	-96,6	-2,5	2,6%
Ånge kommun	-5,5	-5,1	-0,4	8,5%	-5,2	-0,3	6,6%
Sundsvalls kommun	-54,6	-57,2	2,6	-4,5%	-55,5	0,9	-1,6%
Timrå kommun	-8,7	-7,5	-1,2	15,5%	-7,8	-0,9	11,0%
Härnösands kommun	-15,2	-15,3	0,1	-0,7%	-13,2	-2,0	15,1%
Kramfors kommun	-12,4	-11,8	-0,5	4,6%	-11,7	-0,7	6,4%
Sollefteå kommun	-10,2	-9,6	-0,6	6,4%	-9,0	-1,2	13,3%
Örnsköldsviks kommun	-34,7	-34,7	0,0	0,1%	-33,7	-1,0	3,1%
Summa	-240,4	-242,8	2,5	-1,0%	-232,6	-7,8	3,3%

*Tabell 13 Medlemmarnas nettokostnad jmf med budget och föregående år.

Medlemsbidrag fördelad per medlem

I medlemsbidraget ingår även intäkter för subventionerade produkter. Medlemsbidraget uppgår till 207,9 mnkr vilket kan jämföras med budget på 208,7 mnkr och utfall 2023 med 198,6 mnkr. Samtliga medlemmar har avvikelse mot budgeten. Störst fluktuation mellan budget och utfallet har Härnösands kommun med 3,2 mnkr, vilket är en följd av att de subventionerade periodkorterna har sålts i mycket lägre omfattning främst på vuxenkorten tätort. Därav minskar den intäkt som Härnösand tar del av på resandet med subventionerade kort. Subventionerna faktureras månatligt så kostnaden för Härnösands kommun har också minskat med ungefär motsvarande belopp förutom den del av subventionen som resenärerna åker på andra linjer än de som tillhör Härnösands kommun. Härnösand höjde sina priser på vuxen- och seniorekorterna från 50 kr till 200 kr.

Sundsvalls medlemsbidrag minskar med 3,8 mnkr jämfört med budget och här utgör subventionerna 0,9 mnkr av differensen. Subventionsintäkterna för framförallt seniorer Sundsvall har ökat och den månatliga faktureringskostnaden likaså. Även biljettintäkter tätort har ökat för Sundsvalls kommun.

Medlemsbidrag (mnkr)	Utfall T1 2024	Budget T1 2024	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall T1 2023	Förändring 2024-2023	Förändring (%)
Region Västernorrland	98,0	100,6	-2,6	-2,6%	95,6	2,4	2,5%
Ånge kommun	5,5	5,1	0,4	8,5%	5,2	0,4	7,6%
Sundsvalls kommun	42,2	45,9	-3,8	-8,2%	44,5	-2,3	-5,2%
Timrå kommun	8,6	7,5	1,1	15,3%	7,8	0,8	10,6%
Härnösands kommun	6,8	3,6	3,2	89,3%	1,5	5,3	352,5%
Kramfors kommun	12,4	11,9	0,5	4,1%	11,7	0,7	5,7%
Sollefteå kommun	10,2	9,6	0,6	5,8%	9,0	1,2	12,9%
Örnsköldsviks kommun	24,3	24,5	-0,2	-0,7%	23,4	0,9	3,8%
Summa	207,9	208,7	-0,8	-0,4%	198,6	9,3	4,7%

*Tabell 14 Medlemsbidrag per medlem jmf med budget och föregående år.

Prognos helår 2024

Prognosen för helåret justeras med intäkterna från de kommunala biljettsubventionerna eftersom de visar en avvikelse i utfallet mot budget. Det är främst vuxenbiljetter Härnösand som avviker kraftigt från budgeten. I prognosen är subventionerna uppräknade till årsprognos efter utfallet för T1 förutom Sundsvalls subventioner som ökade, men som lite försiktigt ligger kvar med budgetvärdena. Detta ger lägre subventionsintäkter med 8,9 mnkr, varav 10,2 mnkr är Härnösand och ökning av subventionsintäkter är Sundsvall 0,7 mnkr och Örnsköldsvik 0,7 mnkr.

Helårsprognos visar att verksamhetens nettokostnad prognostiseras till 732,8 mnkr jämfört med budgeterade 729,7 mnkr. Avvikelsen uppgår till 3,1 mnkr.

För Bussgods i Västernorrland AB krävs det ytterligare 2,5 mnkr för driften innan likvidation. Detta var inte budgeterat, men är tillagt i prognosen för helåret.

Belopp i mnkr	Årsbudget 2024	Årsprognos 2024	Prognos-avvikelse	Prognos-avvikelse (%)	Utfall 2023
Verksamhetens intäkter	170,5	167,6	-2,9	-1,7%	159,3
Verksamhetens kostnader	-898,4	-898,9	-0,3	0,1%	-873,3
Avskrivningar	-1,8	-1,5	0,3	-15,9%	-1,2
Verksamhetens nettokostnader	-729,7	-732,8	-3,1	0,4%	-715,2
Kommunala biljettsubventioner	101,4	92,5	-8,9	-8,8%	95,7
Medlemsbidrag	627,3	640,2	12,9	2,1%	618,4
Verksamhetens resultat	-1,0	-0,2	0,8	-82,9%	-1,1
Finansiella intäkter	1,0	2,7	1,7	167,0%	2,8
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0
Resultat efter finansiella poster	0,0	2,5	2,5	100%	1,7
Extraordinära poster	0,0	-2,5	-2,5	100,0%	-1,7
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0

*Tabell 15 Prognos verksamhetens resultat jmf med budget och föregående år.

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens intäkter är prognostiserade med 167,6 mnkr vilket är en minskning med 2,9 mnkr mot budgetens 170,5 mnkr. Intäkter Tågtrafik är i prognos 3,2 mnkr lägre än budget. Det är en post som redovisas med samma värde på kostnadssidan. Det är Norrtågs biljettintäkter som går via våra system, men som faktureras av Norrtåg. Denna post ger alltså netto ingen resultateffekt vare sig negativt eller positivt. Hyra för tåg var lägre budgeterat än utfall så prognosen justeras efter utfallet.

Verksamhetens intäkter, mnkr	Årsbudget 2024	Årsprognos T1 2024	Prognos-avvikelse	Prognos-avvikelse (%)	Utfall 2023
Biljettintäkter busstrafik	100,2	99,2	-1,1	-1,1	89,6
Intäkter skolkort	16,6	16,8	0,2	1,1	17,8
Intäkter tågtrafik	9,0	5,8	-3,2	-35,9	6,3
Bidrag, Samverkande system	3,5	3,5	0,0	0,0	3,5
Tåghyra	31,8	33,3	1,5	4,8	31,4
Vinst försälj mat anl tillg	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3

Resplusintäkter	4,0	4,0	0,0	-0,2	4,8
Kundservice och anropsstyrdtrafik	1,6	1,6	0,0	2,8	2,1
Reklam på buss	0,8	0,8	0,0	0,0	1,0
Bussgodsintäkter	0,2	0,2	-0,1	-28,1	0,1
Färdtjänsthandläggning	1,1	1,1	0,0	-3,3	1,0
Färdtjänstsamordning	0,6	0,6	0,0	1,9	0,0
Persontransporter	0,6	0,4	-0,2	-33,3	0,7
Avgift för kortämne	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1
Statsbidrag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Övriga intäkter	0,5	0,3	-0,2	-40,0	0,3
Summa	170,5	167,6	-2,9	-1,7	159,3

*Tabell 16 Prognos verksamhetens intäkter jmf med budget och föregående år.

Biljettintäkter per medlem

I tabellen nedan redovisas de prognostiserade biljettintäkterna per medlem. Avvikelsen mot budget är 1,1 mnkr lägre intäkter och är baserat på utfall första tertialet och i vissa fall har budgetnivåerna bibehållits.

Biljettintäkter per medlem (mnkr)	Årsbudget 2024	Prognos T1 2024	Prognos avvikelse	Prognos avvikelse (%)	Utfall 2023
Härnösand	1,3	1,4	0,1	8,9%	1,1
Kramfors	1,9	2,3	0,4	17,6%	1,9
Sollefteå	3,7	3,3	-0,4	-12,1%	2,7
Sundsvall	55,3	55,1	-0,2	-0,4%	50,5
Timrå	4,1	4,0	-0,1	-1,9%	3,3
Ånge	0,5	0,4	-0,1	-26,8%	0,3
Örnsköldsvik	14,3	13,5	-0,8	-5,7%	11,2
Region Västernorrland	19,1	19,1	0,0	0,0%	18,4
Summa intäkter	100,2	99,2	-1,1	-1,1%	89,6

*Tabell 17 Prognos biljettintäkter per medlem jmf med budget och föregående år.

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader har i prognosen beräknats till 898,9 mnkr jämfört med budget på 898,4 mnkr. En ökning med 0,5 mnkr. Den största ökningen står den särskilda persontrafiken och fordonshyra tåg. Driftkostnaden för tågtrafik ligger enligt budget men biljettgiltigheten har reviderats enligt samma princip som på intäktssidan.

Verksamhetens kostnader (mnkr)	Årsbudget 2024	Årsprognos T1 2024	Prognos avvikelse	Prognos avvikelse (%)	Utfall 2023
Linjelagd busstrafik, exkl avskrivning	-559,4	-560,5	-1,0	0,2%	-553,7
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	-128,1	-130,1	-1,9	1,5%	-129,1
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-98,4	-95,1	3,3	-3,4%	-86,6
Fordonshyra	-31,8	-33,3	-1,4	4,5%	-32,0
Administrativa kostnader	-64,1	-64,0	0,1	-0,1%	-56,8
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-6,3	-6,3	0,0	-0,2%	-5,9
Stationsavgifter	-2,8	-3,1	-0,3	10,0%	-2,9
Biljettsamverkan Xtrafik	-4,0	-4,0	0,0	0,0%	-4,0
Kompletteringstrafik	-1,6	-1,8	-0,2	12,2%	-1,5
Realtid, drift och underhåll	-1,8	-0,9	0,9	-50,4%	-1,0
Summa verksamhetens kostnader	-898,4	-898,9	-0,5	0,1%	-873,3

*Tabell 18 Prognos verksamhetens kostnader jmf med budget och föregående år.

Linjelagd busstrafik

De totala trafik kostnaderna för linjelagd busstrafik prognostiseras till 560,5 mnkr. Budget för året uppgår till 559,4 mnkr vilket medför en avvikelse om 1,1 mnkr i högre kostnad. Index som har använts i prognosen som snitt för 2024 är för landsbygdstrafiken 41,83% och för tätortstrafiken 42,07%. I jämförelse med budget som på tätort ligger 42,72% och för landsbygd 43,86%. Detta med hänsyn till att senast kända index ligger under 40% på bägge indexkorgarna. Det är då framför allt HVO som har sjunkit kraftigt den senaste tiden. Övriga beståndsdelar i indexkorgen är till exempel KPI som är ett index på inflationstakten. Inflationsmålet på 2,0% är nått, vilket medför lägre höjningar på KPI än vad det varit under den period som inflationen var hög. Räntesänkningar under 2024 är också att vänta, vilket påverkar de indexkorgar som har Stibor räntan som en beståndsdel.

Förstärkningstrafiken är baserat på utfall och avtalade trafik kostnader har en samlad differens på 4,0 mnkr i högre kostnader mot budget. Här har det bland annat jämförts med budget medräknats utökning av linje 4 till Bredsand och alla elbussar ligger med för alla månader till skillnad mot budget där det var räknat på 2 stycken för Sundsvalls del.

Avtalade trafik kostnader (mnkr)	Årsbudget 2024	Årsprognos T1 2024	Prognos avvikelse	Prognos avvikelse (%)	Utfall 2023
Avtalade Trafikkostnad	-392,3	-396,3	-4,0	1,0%	-389,2
Indexerade trafik kostnader	-165,1	-162,7	2,4	-1,5%	-162,9
Miljöincitament	-1,6	-1,1	0,5	-32,9%	-1,0
Förstärkningstrafik	-0,3	-0,4	-0,1	17,6%	-0,5
Summa	-559,4	-560,5	-1,1	0,2%	-553,7

*Tabell 19 Prognos avtalade trafik kostnader jmf med budget och föregående år.

Särskild persontrafik

Den särskilda persontrafiken är prognosisterad med 2,0 mnkr mer än budget. Prognosen följer det utfall som varit under året med hänsyn tagen till eventuella fluktuationer på resandemönstret sett över året och med de indexförändringar som varit.

Särskild persontrafik, mnkr	Årsprognos T1 2024	Budget 2024	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Utfall 2023
Region Västernorrland	-74,2	-75,3	1,1	-1,4%	-75,2
Ånge kommun	-6,7	-6,4	-0,3	4,9%	-6,5
Sundsvalls kommun	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0
Timrå kommun	-5,3	-4,9	-0,4	8,7%	-4,9
Härnösands kommun	-5,6	-5,6	0,0	0,0%	-5,9
Kramfors kommun	-15,1	-14,0	-1,1	8,1%	-14,2
Sollefteå kommun	-8,0	-7,9	-0,1	1,5%	-7,9
Örnsköldsviks kommun	-15,1	-14,0	-1,1	7,9%	-14,5
Summa	-130,1	-128,1	-2,0	10,1%	-129,1

*Tabell 20 Prognos särskild persontrafik jmf med budget och föregående år.

Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem

Verksamhetens nettokostnad är i prognosen beräknad till 732,8 mnkr. Det är en ökning med 3,0 mnkr jämfört med budget.

Medlemmarnas nettokostnad (mnkr)	Årsbudget 2024	Årsprognos T1 2024	Prognos avvikelse	Prognos avvikelse (%)	Utfall 2023
Region Västernorrland	-305,6	-302,7	2,9	-0,9%	-287,3
Ånge kommun	-15,5	-16,2	-0,8	4,9%	-16,2
Sundsvalls kommun	-172,7	-173,3	-0,6	0,4%	-173,1
Timrå kommun	-22,8	-25,5	-2,7	11,7%	-26,7
Härnösands kommun	-45,9	-45,5	0,4	-0,8%	-45,5
Kramfors kommun	-35,7	-35,9	-0,3	0,7%	-35,3
Sollefteå kommun	-28,9	-28,8	0,1	-0,3%	-26,3
Örnsköldsviks kommun	-102,8	-104,8	-2,0	2,0%	-104,9
Summa	-729,8	-732,8	-3,0	0,4%	-715,2

*Tabell 21 Prognos medlemmarnas nettokostnad jmf med budget och föregående år exkl subventioner, ränteintäkter och kostnader och extraordinära kostnader

Medlemsbidrag fördelad per medlem

I medlemsbidraget ingår även intäkter för subventionerade produkter.

Medlemsbidrag (mnkr)	Årsbudget 2024	Årsprognos T1 2024	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2023
Region Västernorrland	302,4	299,8	-2,6	-0,9%	284,1
Ånge kommun	15,5	16,3	0,8	5,5%	16,2
Sundsvalls kommun	139,0	139,0	0,0	0,0%	141,5
Timrå kommun	22,8	25,5	2,7	12,0%	26,7
Härnösands kommun	10,7	20,9	10,1	94,0%	12,6
Kramfors kommun	35,7	36,0	0,3	0,9%	35,3
Sollefteå kommun	28,9	28,7	-0,2	-0,6%	26,2
Örnsköldsviks kommun	72,5	74,0	1,5	2,1%	75,8
Summa	627,3	640,2	12,9	2,1%	618,4

*Tabell 22 Prognos medlemsbidrag per medlem jmf med budget och föregående år.

Thomas Olsson

Mål- och resursplan 2025-2027 med Budget 2025

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län**

Fastställd av förbundsdirectionen 2024-06-26

Innehåll

Politisk viljeinriktning	3
Omvärldsanalys och förväntad utveckling.....	4
Övergripande mål och delmål för kollektivtrafiken.....	6
Vision.....	6
Övergripande målområden	7
Mål för god ekonomisk hushållning	8
Kollektivtrafiken är attraktiv och modern och utgår ifrån resenärens behov	9
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	9
Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	10
Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle	10
Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	11
Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	12
Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan.....	12
Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik.....	13
Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner	14
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk.....	14
Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	14
Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång	16
Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare.....	16
Delmål: Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	16
Ekonomiska konsekvenser och finansiering.....	17
Budgetförutsättningar	17
Index och trafikavtal	17
Särskild persontrafik	17
Förvaltning och Kundcenter	17
Biljettintäkter	17
Resultatbudget 2025 – 2027	18
Investeringsbudget	20
Fördelning av verksamhetens nettokostnad	21
Fördelning av medlemsbidrag	22
Avgifter.....	24

Politisk viljeinriktning

Det är med glädje som vi presenterar kollektivtrafikmyndighetens mål- och resursplan för 2025. Året markerar en betydande milstolpe för oss, då vi implementerar våra nya styr- och ledningsdokument samt en förnyad finansieringsmodell fullt ut. Denna framåtsyftande förändring gör oss starkare då vi tillsammans tar ett gemensamt ansvar för att utveckla den regionala allmänna kollektivtrafiken.

Under året ska vi jobba med framtiden genom att noggrant följa och utvärdera de pilotprojekt som pågår, Paxa och närtrafik. På det sättet erhåller vi värdefull information inför den kommande trafikupphandlingen och trafikstarten år 2027. Vår strävan mot hållbarhet för våra resenärer, vår ekonomi och klimatet är centralt i allt vi gör och genomsyrar de beslut vi fattar.

Tillsammans med våra samarbetspartners och intressenter är vi fast beslutna att forma en mer effektiv, hållbar och tillgänglig kollektivtrafik för alla invånare i regionen. Vi vill ta ansvar och vara delaktiga i den utveckling som sker i vårt län och där kollektivtrafiken har en viktig roll för ett hållbart samhällsbygge.

Tillsammans skapar vi en bättre och mer hållbar framtid för kollektivtrafiken i Västernorrland.

Undertecknas av samtliga ordinarie ledamöter i förbundsdirektionen

Omvärldsanalys och förväntad utveckling

Omvärldsläget är fortsatt instabilt. Det är främst kriget i Ukraina och Gaza som påverkar oss men även klimatkatastrofer och oroligheter i andra världsdelar påverkar såväl världsekonomin som säkerhetsläget.

Säkerhetsläget i Sverige höjdes nyligen och ett specifikt uppdrag att se över beredskapen i kollektivtrafik har getts till Trafikverket och Transportstyrelsen. Alla platser där många människor samlas är viktiga att hantera, större bytespunkter i kollektivtrafiken är ett sådant exempel. Vi behöver även hantera olika typer av risker gällande kollektivtrafiken, tex. risken för att någon stjäla ett bussfordon och använder som vapen. Här i vårt län så har organisationen påbörjat ett arbete att tillsammans med trafikbolagen se över rutiner och planera för övningar där förmågan att hantera incidenter ska höjas.

Kollektivtrafikens kostnader har de senaste åren ökat kraftigt, vi ser en stor ökning inte minst på fordonsbränsle tex. HVO100 som är ett frekvent använt fossilfritt bränsle i kollektivtrafiken. Den ekonomiska utvecklingen berodde till största delen på kriget i Ukraina och den har fått följd effekter i form av inflation och konjunktursvängning. Under 2024 så har kostnadsökningen stabiliserats men kostnadsnivån är fortsatt hög. Sverige har den senaste tiden befunnit sig i en lågkonjunktur som påverkat oss negativt, dock ser vi nu en ljusning då inflation, ränteläge och de ekonomiska tongångarna i samhället är numer något mer positiva. Kostnadsökningarna behöver fortsatt kompenseras med lika stora intäktsökningar i form av höjda biljettpriser, men i rådande konjunktur är det riskabelt att öka priset för mycket utan att riskera minskat antal resenärer och resor. Hantering av prissättning och produktutbud är därför väldigt viktigt för att minimera den negativa ekonomiska effekten för kollektivtrafiken.

För att fler ska välja kollektivtrafik så behövs förbättrat trafikutbud. Ett sätt att få ut mer trafik för satsade medel kan vara nya former, exempelvis den anropsstyrda trafik med namnet Paxa som nu ska testas i Sundsvall och Sollefteå. När den trafiktypen testades i Säffle så ökade resandet med åtta gånger trots att kostnaden endast var marginellt högre.

Antalet resor i länets kollektivtrafik ligger fortsatt något under nivåerna innan pandemin. Hittills under 2024 första månader har något färre resor i kollektivtrafiken utförts jämfört med 2023. Det som tros påverka denna trend är medias rapportering om prissättning i kollektivtrafiken samt lägre kostnader för bränsle för privat bilister. Att kollektivtrafikens omfattning på vissa håll reducerats samt att nya mobilitetslösningar så som elscooter introducerats påverkar också jämförelsen med 2019. Inför kommande upphandling är det viktigt att vara överens om ambition och hur denna ambition ska nås.

Vår organisation är inne i ett stort antal utvecklingsprocesser så som framtagande av nya styrdokument, upphandling av olika IT-system samt upphandling av särskilda persontransporter. Under 2024 planeras den stora bussupphandlingen som träder i kraft i december 2027. Alla dessa processer är viktiga för organisationens och verksamhetens utveckling. De kräver dock en stor mängd resurser vilket är svårt i en liten organisation. Resurssättning och prioritering kommer därför fortsatt vara viktigt under kommande år.

Innan upphandlingen kan publiceras i slutet av 2024 så behöver hela länets trafiksystem genomlysas och uppdateras. Fordonsupplägg är ett annat stort och viktigt arbete där fordonsklasser, fordonsutrustning, drivmedel och infrastruktur behöver fastställas. Stora delar av organisationen kommer i någon utsträckning att behöva bidra till detta arbete under hela 2024 och delar av kommande år. Ett bra upphandlingsunderlag är ett måste för att uppnå en attraktiv och effektiv kollektivtrafik i nästa avtalsperiod.

Även 2024 har varit ett år där klimatförändringarna gör sig allt mer påtagliga. Extremhetta och extrem nederbörd rapporteras runt om i världen. Resultaten är ofta stora skador på egendom och förlorade människoliv. Här i vårt län så är det främst nederbördsmängder som skapar problem både vintertid och sommartid. Det är därför av yttersta vikt att vår verksamhet och den infrastruktur vi använder i större utsträckning anpassas för förändrat klimat och extrema väder. För att komma till rätta med klimatförändringarna krävs radikala minskningar av växthusgasutsläpp och där kan kollektivtrafiken vara med och bidra. Om fler personer delar på fordonsresurser och om fordonsresurserna dessutom drivs fossilfritt eller till och med emissionsfritt så minskar vårt klimatavtryck och vi kan bidra till en bättre miljö för alla.

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.

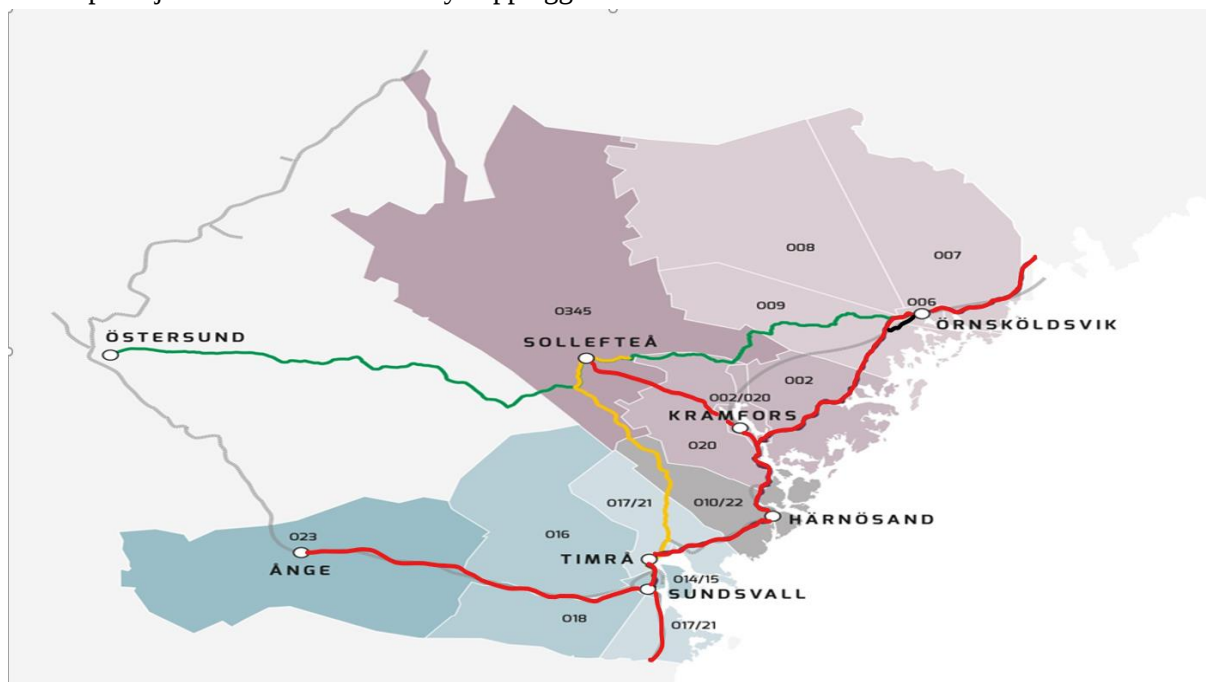
Kollektivtrafiken är en förutsättning för att uppnå ett funktionellt och attraktivt län. Kollektivtrafiken skapar möjligheter för invånarna att kunna arbeta och studera utanför boendeorten. Det leder till en bättre matchad arbetsmarknad och bättre förutsättningar för individer och organisationer att 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 nuvarande trafikförsörjningsprogram så prioriteras vissa stråk och områden. I förslaget till nytt trafikförsörjningsprogram så har detta upplägg ersatts med ett principupplägg som ska utmynna i ett jämlikt kollektivtrafiksystem i hela länet baserat på befolkning och målpunkter. Under 2023 kommer arbete påbörjas att ställa om till det nya upplägget.



Ändamålsenlig organisation som är väl rustad att möta kommande upphandling

Kommunalförbundet ska ha en organisation som har kompetens och resurser att i samråd med kommunalförbundets medlemmar genomföra upphandlingar av trafik. I framtiden så ska trafikslag i

större utsträckning kombineras vilket skapar behov av att långsiktigt samplanera alla trafikupphandlingar för linjelagd buss- och tågtrafik såväl som särskilda persontransporter.

Fokus på ökat resande

Kommunalförbundet ska stärka sin kompetens inom marknads- och affärsutveckling. Genom denna satsning ska utvecklingsinsatser som möter olika kundgruppers behov identifieras och implementeras i syfte att öka det kollektiva resandet. Insatserna kan exempelvis röra produkter, prissättning och trafikupplägg.

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

Kommunalförbundets nya organisation ska tillsammans med fortsatt system- och processutveckling leda till att administrationen effektiviseras samtidigt som servicen till medlemmarna ökar i form av utvecklad verksamhet och förbättrade beslutsunderlag.

Ökat fokus på sömlöst resande

Kopplingar mellan linjer och trafikslag ska fortsatt förbättras med utgångspunkt i tidtabellsarbetet. Ett mer strategiskt arbete med att utveckla bytespunkter ska implementeras så byten kan ske på ett enkelt och tryggt sätt. På sikt så ska nya tjänster som underlättar det kollektiva resandet knytas till kollektivtrafiken.

Ny kostnadsfördelningsmodell för kommunalförbundet

En ny förbundsordning med ny kostnadsfördelningsmodell har antagits av kommunalförbundets medlemmar. Syftet är att skapa en mer sammanhållen regional kollektivtrafik vars kostnader fördelas rättvist mellan kommunalförbundets medlemmar. Den nya förbundsordningen ger goda förutsättningar att utveckla länets kollektivtrafik i linje med det föreslagna nya trafikförsörjningsprogrammet.

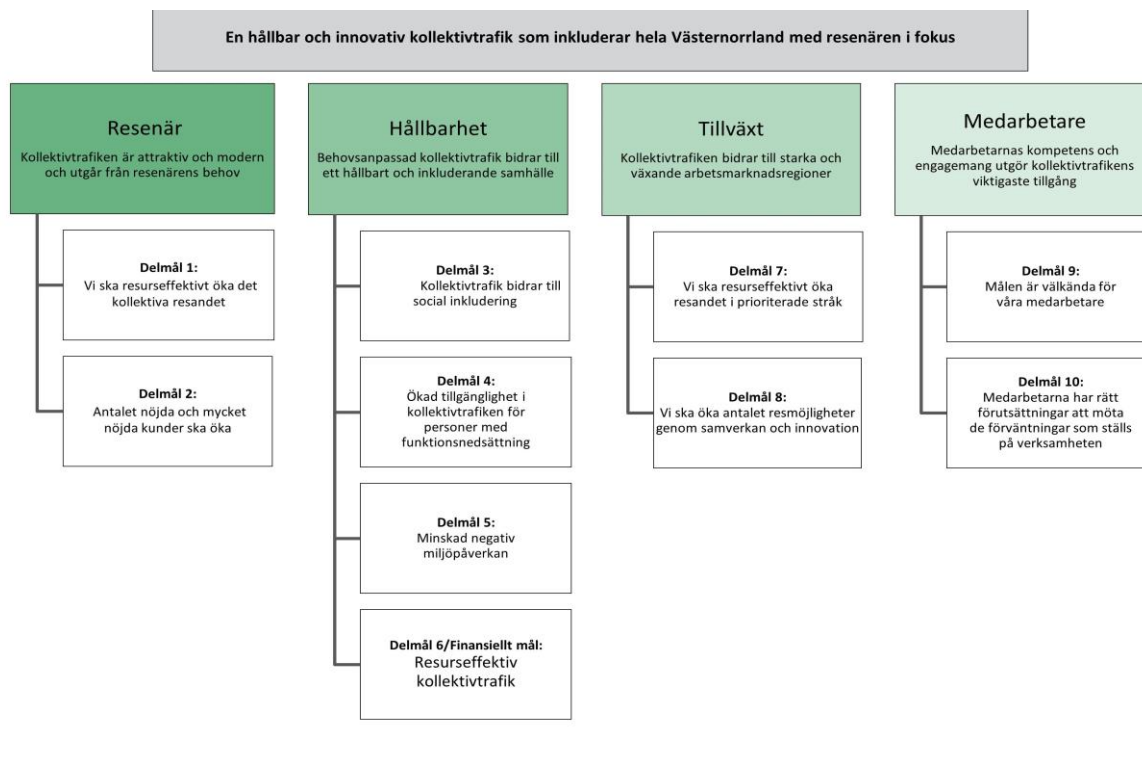
Antagande av nytt trafikförsörjningsprogram

Förslag till nytt trafikförsörjningsprogram med tillhörande bilagor har tagits fram och varit på remiss hos kommunalförbundets medlemmar, myndigheter och andra intressenter. Programmet innehåller förutom nya mål och indikatorer även flera bilagor med strategiskt innehåll exempelvis hållplatshandbok och trafikplan. Förutsatt att programmet antas så kommer verksamhet med tillhörande planering och uppföljning att anpassas utifrån programmet.

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 2 och årsredovisning.

Målområde 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 och tåg kompletteras den allmänna kollektivtrafiken vilket sammantaget ger en grundläggande tillgänglighet och attraktiv 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.
- Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka med 1 procent årligen.

Indikatorer för att följa upp målet	Målvärde 2025	Målvärde 2026	Målvärde 2027
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken i förhållande till föregående år. Förändring i %. Målvärdet anger lägsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	+3%	+3%	+5%
Avgångstider: Andelen som instämmer i påståendet "Avgångstiderna passar mina behov" (%). Målvärde anger lägsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	58/35	60/40	62/42
Hitta information: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser mm) (%). Målvärde anger lägsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	75/70	77/70	79/70
Enkelhet: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att resa med Din Tur" (%). Målvärde anger lägsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt. 2023 68/43	69/44	70/45	71/46
Trygghet: Andelen som instämmer i påståendet "Det känns tryggt att resa med Din Tur" (%). Målvärde anger lägsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	72/61	74/63	76/65

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 2025	Målvärde 2026	Målvärde 2027
Nöjdhet med bolaget (andelen av svarande som är nöjda med Din Tur) (%) Målvärde anger lägsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	58/42	59/42	60/43
Nöjdhet med senaste resan (andelen av svarande som är nöjda med sin senaste resa med Din Tur) (%) Målvärde anger lägsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	78/78	79/79	80/80
NPS (Net Promoter Score dvs andel som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med Din Tur) (%) Målvärde anger lägsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	30/18	32/20	34/22

Målområde 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 2025	Målvärde 2026	Målvärde 2027
Antalet användare av Din Tur-app <i>Målvärdet anger minst antal användare per månad i snitt för att målet ska vara uppfyllt (mars 2023 41 000)</i>	65 000	70 000	72 000
Bemötande ombord: Andel som instämt i påståendet "Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande". Målvärdet anger lägsta värde för att målet ska vara uppfyllt.	77/77	78/78	79/79
Köpa biljetter och kort: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort". Målvärdet anger lägsta värde för att målet ska vara uppfyllt. 2022 68/69, 2023 77/78	70/65	75/70	80/75

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 2025	Målvärde 2026	Målvärde 2027
Bemötande kring service/information: Andel som instämt i påståendet "Personalen på kundcenter/kundtjänst/trafikupplysning har ett trevligt bemötande" (%). Målvärde anger lägst värde för att målet ska vara uppfyllt. 2023 67/67	69/69	70/70	71/71
Information ombord: Andel som instämt i påståendet "Jag får den information jag behöver ombord" (%) Målvärde anger lägsta värde för att målet ska vara uppfyllt. 2022 55/56, 2023 57/60	62/60	64/62	66/64
Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpreiser mm)" (%) Målvärde anger lägsta värde för att målet ska vara uppfyllt.	77/75	79/77	81/79

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 flyttats över till kommunalförbundet.

Indikatorer för att följa upp målet	Målvärde 2025	Målvärde 2026	Målvärde 2027
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%) Målvärde anger lägsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	12	13	14

Mängden kväveoxider i linjelagd trafik per förbrukad kilowattimma (g/kWh). Målvärdet anger högst värde för att målet ska vara uppfyllt.	1,29	1,29	1,29
Energianvändning per produktionskilometer i linjelagd trafik (kWh/km). Målvärdet anger ett högsta värde för måluppfyllnad.	3,0	3,0	3,0
Biodrivmedelsandel per produktionskilometer av den totala förbrukningen i linjelagd trafik (%) Målvärde anger lägsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	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 2025	Målvärde 2026	Målvärde 2027
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ¹ (%)	19,0	19,0	
<i>Landsbygdstrafik</i>	15,5	15,5	
<i>Tätortstrafik</i>	23,5	23,5	
Målvärden anger lägsta värde för att målet ska vara uppfyllt.			
Antal kollektivtrafiklinjer med i genomsnitt färre än fem resenärer/tur. Målvärdet anger ett högsta värde för att målet ska vara uppfyllt.	22	20	20
Andel samordnade sjukresor (%) Målvärde anger minsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	53	54	55
Andel samordnade färdtjänstresor (%) <i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun.</i> Målvärde anger lägsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	56	57	57
Kostnad per produktionskilometer (kr). Målvärde anger högsta värde för att målet ska vara uppfyllt.	31	30	30

¹ 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.

Målområde 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 2025	Målvärde 2026	Målvärde 2027
Antalet resor i de prioriterade stråken. Målvärde anger minsta antal för att målet ska vara uppfyllt.	7 680 000	7 860 000	8 123 000
Regiontrafik och landsbygdstrafik (Linje 50, 90, 120, 141, 142 191, 201, 611). Målvärde anger minsta antal för att målet ska vara uppfyllt.	1 485 000	1 515 000	1 553 000
Sundsvall O14/15	4 715 000	4 830 000	4 975 000
Örnsköldsvik O6	1 010 000	1 035 000	1 065 000
Målvärde anger minsta antal för måluppfyllnad.			
Regional tågtrafik (Norrtåg, alla produkter)	470 000	480 000	530 000
Målvärde anger minsta antal för att målet ska vara uppfyllt.			

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 2025	Målvärde 2026	Målvärde 2027
Utbudsförändringar genom biljettsamverkan			
<i>SJ Mittbanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
<i>SJ Botniabanan/ostkustbanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
<i>X-trafik (antal dubbelturer tåg och buss/må-fre)</i>	<i>22</i>	<i>22</i>	<i>22</i>
Målvärde anger minsta antal för att målet ska vara uppfyllt.			
Andel produkter som är digitaliserade (%). Målvärde anger lägsta värde för att målet ska vara uppfyllt.	100	100	100

Målområde 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 2025	Målvärde 2026	Målvärde 2027
Andelen medarbetare som känner till myndighetens övergripande mål (%). Målvärde anger minsta värde för att målet ska vara uppfyllt.	70	75	80
Andelen medarbetare som upplever att de har mål kopplat till sitt arbete (%). Målvärde anger minsta antal för att målet ska vara uppfyllt.	80	90	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 2025	Målvärde 2026	Målvärde 2027
Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (MI) (%) Målvärde anger minsta värde för att målet ska vara uppfyllt.	70	71	72
Sjuktal (%) Målvärde anger största värde för att målet ska vara uppfyllt.	3,5	3,5	3,5
Andelen av medarbetare som utnyttjar friskvårdsbidrag (%). Målvärde anger minsta värde för att målet ska vara uppfyllt.	50	60	70

Diagram: Indexutvecklingen för respektive indexkorg och trafikavtal

Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Budgetförutsättningar

Budgeten är utarbetad utifrån riktlinjer i förbundsordningen samt utifrån den fördelningsmodell som beskrivs i samarbetsavtalet. En ny kostnadsfördelningsmodell är framtagen och beslutad om och budget för 2025 som lämnas nu och är framtagen enligt gamla modellen kommer att omarbetas för att anpassas till den nya modellen.

Index och trafikavtal

Trafikavtalen, vilka utgör större delen av kommunalförbundets bruttokostnader, justeras normalt årligen utifrån avtalade indexkorgar. Indexkorgarna består främst av: AKI (arbetskostnadsindex), KPI (konsumtprisindex), ITPI 29–30 (prisindex för inhemsk tillgång), HVO (index för hydrerad vegetabilisk olja) samt i förekommande fall ränta STIBOR 3M. Budgeten för indexkostnaderna baseras på det faktum att efter en lång period av kraftigt stigande priser och hög inflation så har flera faktorer i svensk ekonomi förändrats till det bättre. Riksbanken har aviserat om att inflationsmålet på 2% är nått, HVO-index har sänkts kraftigt och räntorna är på väg ner. KPI som ingår i indexkorgarna är ett mått på inflationstakten vilket betyder att det indexet stiger mer måttligt än vad som varit den senaste tiden när inflationen stabiliseras ner mot 2%. Senaste indexvärden som indexkorgarna har uppdaterats med är data som publiceras för mars månad. Både Nobinas och Mittbuss indexkorgar ligger då under 40% med basis från 2014 års start när bussavtalen började gälla. Toppen låg i september – november 2023 med runt 46 – 47% och perioden därefter, december 2023 – februari 2024 på runt 44 – 45%. Med dessa aspekter i beaktande så har index för budget 2025 lagts med 44% på de två största indexkorgarna. Den osäkraste faktorn i indexkorgarna är HVO som är svår att prognostisera då den har haft stor rörlighet både uppåt och nedåt.

Särskild persontrafik

En ny upphandling av avtalen för särskild persontrafik SÄKO med trafikstart juni 2025 gör det svårt att sja om kostnadsutvecklingen. För budget 2025 är därför utgångsläget lika med dagsläget med höjd för om befintliga avtal måste förlängas eller direktupphandlas om det sker någon överklagan i upphandlingsprocessen. Indexkostnaderna är liknande resonemang som med bussavtalen, en något lägre nivå under de väldigt höga nivåer som varit där HVO haft stort genomslag i indexkorgen.

Förvaltning och Kundcenter

Avseende personalkostnader och övriga administrativa kostnader baseras budgeten på faktiska beräknade kostnader och intäkter där varje post i möjligaste mån har bedömts enskilt. Vissa poster som kompetensutveckling och friskvård har schabloniserats för att förenkla processen något. Det finns inga inplanerade personalförändringar som ger utslag i budgeten utan eventuella förändringar görs inom ramen för den personalstyrka som är befintlig. Uppräkning av personalkostnader med beräknad lönerevision på 3,0 % har gjorts i budget för 2025 och hänsyn har tagits till den organisation som är i dagsläget, efter den omorganisation som gjordes på Kundcenter i Ånge.

Biljettintäkter

Biljettintäkterna är svårprognostiserade och den återhämtningsgrad som tidigare använts med 2019 som basår har inte överensstämmt med verkligheten. Utfall tertial 1 2024 med prognosen för helåret 2024 ligger som underlag för uppräkning med 3% som är målet för ökat resande. Priserna på enkelbiljetter och flexbiljetter höjdes med 13% i januari 2024 och den prisökningen avspeglar sig i biljettintäkterna det första tertialet 2024. Statistiken visar att resandet minskat något jämfört med

samma period föregående år men intäkterna är trots det något högre. För budget 2025 har det beslutats i direktionen om att ingen höjning av någon produkts pris ska göras.

Resultatbudget 2025 – 2027

Av resultatbudgeten framgår att verksamhetens nettokostnader ökar med 3,5 mnkr mellan budget 2024 och budget 2025. Verksamhetens intäkter ökar totalt med 1,1 mnkr jämfört med budget 2024. Inga biljettprishöjningar är planerade för 2025 och budgetens intäkter är baserade på prognosen i T1 där resandet minskat något jämfört med föregående år. Målet för verksamheten är att öka resandet med tre procent mellan åren så den höjningen avspeglas i budgeten för 2025.

Verksamhetens totala kostnader ökar med 3,4 mnkr. I posten trafikkostnader ligger indexökningen på 5,7 mnkr mellan budget 24 - 25. Differensen mellan Nobinas index i budget 24–25 är 1,28 % och Mittbuss index 0,14%. Indexkorgarna har olika viktning av de index som ingår i indexkorgarna och när HVO nu gått ner mycket så ligger indexkorgarna på ungefär samma nivå. I budget för 2025 har samma indexsiffra på 44% använts på dessa två största trafikoperatörerna. Den måttliga höjningen gentemot 2024 års budget är efter hänsyn tagen till att indexkorgarnas värden gått ner totalt i utfall för T1 2024.

Trafikkostnaderna som index beräknas på är också 4,2 mnkr högre i 2025 års budget jämfört med 2024 års. Trafikförändringar som till exempel utökning linje 4 till Bredsand Sundsvall, fler antal trafikdagar och utökning L501 Härnösand är orsaker till det.

Säko-kostnaderna ökar med 2,9 mnkr i jämförelse med budget 24 – 25. För budget 2024 följer kostnaden för Säko-kostnaderna tertial 1 2024 med hänsyn till att index blir lite reviderat från de höga nivåer det legat på. Osäkerheten ligger i den nya upphandlingen av Säko-kostnaderna, dels kostnadsnivåerna, dels eventuella överklaganden som kan leda till merkostnader.

Förvaltningskostnaderna beräknas minska med 1,6 mnkr mellan budget 24–25. I budget 2024 tillkom kostnader för delvis dubbla system då det sker en övergång från gamla system till nya men avtalskostnader för det gamla följer med en stund till. Personalkostnader har uppräknats med en 3,0 %-ig lönerrevision. I övrigt ligger personalkostnaderna med kostnader efter den omorganisation som gjort på Kundcenter Ånge.

De kommunala biljettsubventionerna förväntas minska med 61 mnkr. Det baseras på utfallet i tertial 1 2024 och den prognos som bygger på dessa siffror. Där ser man att framför allt Härnösands vuxenkort minskat sin försäljning vilket kan tros bero på den höjning av periodkortet som gjordes 1 januari 2024, från 50 kr till 200 kr för kunden. Subventionerna är dock uppräknade med samma procentsats som biljettintäkterna i ökat resande från 2024 års prognos.

Kostnaden för Norrtåg AB minskar med 6,1 mnkr mellan budget 24–25. Regionernas medfinansiering totalt förväntas minska med 18,3 mnkr och statlig medfinansiering bedöms öka med 40 mnkr mellan budget 24–25. Totala trafikkostnader förväntas öka med 38,9 mnkr jämfört med budget för 2024. Ökad operatörsersättning och tåghyror är de största posterna. Resandet bedöms öka med 5% jämfört med 2024 och till det tillskrivs det en intäktshöjning på 13,9 mnkr jämfört med budget för 2024.

Kostnaden för biljettsamverkan med X-trafik bedöms kvarstå på samma nivå som 2024 och biljettsamverkan SJ är ett avtal som ännu inte debiterats på grund av att den aktuella tåglinjen varit inställd i princip sen avtalet skrevs.

Resultatbudget (mnkr)	Resultat 2023	Budget 2024	Budget 2025	Plan 2026	Plan 2027
Verksamhetens intäkter	159,3	170,5	171,6	175,8	180,2
Verksamhetens kostnader	-873,3	-898,4	-901,8	-916,3	-931,5
Avskrivningar	-1,2	-1,8	-3,1	-3,1	-3,1
Verksamhetens nettokostnader	-715,2	-729,7	-733,2	-743,6	-754,4
Kommunala biljettsubventioner	95,7	101,4	95,2	97,6	100,1
Medlemsbidrag	618,4	627,3	637,0	645,0	653,3
Verksamhetens resultat	-1,1	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0
Finansiella intäkter	2,8	1,0	1,0	1,0	1,0
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat efter finansiella poster	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Extraordinära poster	-1,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Investeringsbudget

Investeringsbehovet redovisas i tabell nedan med förklaringsposter i tabell 2.

Investeringar (kr)	2025	2026	2027
BOB Betalsystem Norrland	800 000		
Ny leverantör Realtid/presentation/Trafikledning			
Möbler Ånge Kundcenter	188 500		
Betalkortsterminaler i bussar	2 495 000		
Intäktsfördelningssystem	300 000		
Utbyte stationära datorer till bärbara samt skärmar	274 000		
Kommunikation router (Bussen)		8 500 000	2 900 000
Ombordutrustning platta, skrivare, m.m. för nya BOB		3 375 000	1 125 000
Resepanerare			
Totalt	4 057 500	11 875 000	4 025 000

Kommentar
Pågående nytt biljett- och betalsystem
Kostnaden är i ett kommande projekt att överföra realtiden och presentationen från nuvarande leverantör till nya leverantören. Även integration andra system Tidsåtgång ca 1000 timmar a 1200 kr/tim.
nya betalkortsterminaler + installation i bussarna
Nytt intäktsfördelningssystem i nya BoB
Stationära datorerna är ca 4+ år gamla inkl. 6 bärbara. Utbyte av skärmar i Kundservice Ånge
Fordonsdator + Förardisplay + Antenn (GSM/GNSS) och räknas på anbudskostnaden på 300 fordon. Behövs då ny ombord utrustning installeras Plattor + skrivare
FLV validatorer, plattor 7 500 kr, skrivare 4 700 kr Fördelat 75 och 25
Ersätter den gamla reseplaneraren på dintur.se

Fördelning av verksamhetens nettokostnad

I tabellen nedan exkluderas de kommunala subventionerna. Jämfört med budget 2024 sker en ökning av nettokostnaden med totalt 3,4 mnkr. Den totala kostnaden räknas upp med 2,5% för plan 2026 och 2027 och intäkterna räknas upp med 2,5% i ökat resande och prishöjningar mot budget 2025.

För Region Västernorrland minskar nettokostnaderna med 8,1 mnkr mot budget 2024 där förvaltningskostnader minskar med 1,6 mnkr och Norrtåg med 6,1 mnkr. För Sundsvalls kommun ökar nettokostnaderna med 1,6 mnkr vid en jämförelse med budget 2024. En utökning av trafiken med linje 4 till Bredsand utgör största differensen. För Örnsköldsviks kommun ökar nettokostnaderna med 3,5 mnkr där kostnaderna för den särskilda persontrafiken utgör 1,2 mnkr.

Nettokostnad, exkl kommunernas subventioner (mnkr)	Resultat 2023	Budget 2024	Budget 2025	Plan 2026	Plan 2027
Region Västernorrland	-287,3	-305,6	-297,5	-305,4	-313,5
Sundsvalls kommun	-173,1	-172,7	-174,3	-174,6	-174,8
Örnsköldsviks kommun	-104,9	-102,8	-106,3	-107,1	-108,0
Härnösands kommun	-45,5	-45,9	-46,8	-47,2	-48,1
Kramfors kommun	-35,3	-35,7	-36,6	-37,1	-37,6
Timrå kommun	-26,7	-22,8	-25,7	-25,9	-26,1
Sollefteå kommun	-26,3	-28,9	-28,7	-28,8	-29,1
Ånge kommun	-16,2	-15,5	-16,3	-16,5	-16,8
Summa	-715,2	-729,8	-733,2	-743,6	-754,4

Fördelning av medlemsbidrag

I tabellen nedan redovisas fördelningen av kommunalförbundets medlemsbidrag.

Medlemsbidrag (mnkr)	Resultat 2023	Budget 2024	Budget 2025	Plan 2026	Plan 2027
Region Västernorrland	284,1	-302,4	-294,4	-302,2	-310,2
Sundsvalls kommun	141,5	-139,0	-139,5	-138,9	-138,3
Örnsköldsviks kommun	75,8	-72,5	-74,5	-74,5	-74,6
Härnösands kommun	12,6	-10,7	-21,2	-21,1	-20,8
Kramfors kommun	35,3	-35,7	-36,6	-37,1	-37,6
Timrå kommun	26,7	-22,8	-25,7	-25,9	-26,1
Sollefteå kommun	26,2	-28,9	-28,7	-28,8	-29,1
Ånge kommun	16,2	-15,5	-16,3	-16,5	-16,8
Summa	618,4	-627,3	-637,0	-645,0	-653,3

Kommentarer gällande medlemsbidrag

Medlemsbidragen för budget 2025 förväntas öka med 1,5% procent jämfört med budget 2024. För plan 2026-2027 har antagandet om intäkter och kostnader med en ökning på 2,5% gjorts. Trafikavtalens kostnader ligger oförändrade då inget antagande om volymökning eller volymminskning gjorts.

Balansräkning budget 2025 – 2027

Balansbudget (mnkr)	Budget 2025	Plan 2026	Plan 2027
Tillgångar			
<i>Anläggningstillgångar</i>			
Immateriella anläggningstillgångar			
Förvärvade system	5,0	3,2	2,2
Materiella anläggningstillgångar			
Maskiner och inventarier	5,4	14,2	18,0
Finansiella anläggningstillgångar			
Aktier i dotterbolag och intressebolag	17,1	17,1	17,1
Andra långfristiga värdepappersinnehav	0,0	0,0	0,0
Summa finansiella anläggningstillgångar	17,1	17,1	17,1
Summa anläggningstillgångar	27,5	22,9	21,9
<i>Omsättningstillgångar</i>			
- Kortfristiga placeringar	0,0	0,0	0,0
- Kortfristiga fordringar	102,8	107,9	107,9
- Kassa och bank	118,7	110,0	108,0
Summa omsättningstillgångar	221,5	217,9	215,9
SUMMA TILLGÅNGAR	249,0	240,8	237,8
Eget kapital, avsättningar och skulder			
<i>Eget kapital</i>	1,3	1,3	1,3
- därav resultat	0,0	0,0	0,0
<i>Avsättningar</i>			
- Avsättningar för pensioner	0,0	0,0	0,0
- Andra avsättningar	0,0	0,0	0,0
Summa avsättningar	0,0	0,0	0,0
<i>Skulder</i>			
- långfristiga skulder	0,0	0,0	0,0
- kortfristiga skulder	247,7	258,5	258,5
Summa Skulder	247,7	258,5	258,5
Summa Eget kapital, avsättningar och skulder	249,0	239,5	236,5

Avgifter

	2025	2024	2023
Utdebiterade timkostnader	775 kr/h	775 kr/h	700 kr/h
Tilläggsavgift vid biljettkontroll	1 500 kr	1 500 kr	1 500 kr
Administrativ avgift för återlösen av periodkort	75 kr/ärende	75 kr/ärende	75 kr/ärende
Avgift för kortämne, Reskort	50 kr	30 kr	30 kr
Avgift för kortämne, Enkelbiljett	0 kr	10 kr	10 kr

Utdebiterade timkostnader

Timkostnaden som ligger till grund för debitering för arbetsuppgifter som utförs utöver kollektivtrafikmyndighetens ansvarsområde är oförändrat 775 kronor per påbörjad timma.

Tilläggsavgift vid biljettkontroll

Beloppet för tilläggsavgiften som tas ut av resenär när inte en giltig resehandling kan uppvisas är oförändrat 1 500 kronor.

Administrativ avgift för återlösen av periodkort

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

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

Avgift för kortämne Reskort

Beloppet som debiteras för att täcka framställnings- och handläggningskostnaderna för kortämnet som bär Din Turs produkter höjs i och med det nya biljett- och betalsystemet till 50 kr per kort. I takt med att digitala produkter införs minskar behovet av kortämnena avsevärt.

Avgift för Enkelbiljett

Beloppet som debiteras för att täcka framställnings och handläggningskostnaderna för enkelbiljett tas bort när det nya biljettsystemet är i drift hos försäljningsställena. Dessa biljetter kommer i det nya systemet skrivas ut på kvitto i stället för att läggas på ett reskort.

TJÄNSTESKRIVELSE**Handläggare**

Göran Anger

070-824 46 48

Datum

2024-06-03

Diariennr

23/00172

Revidering av inriktningsbeslut för upphandlingen Särskilda persontransporter 2025

Förbundsdirektionen beslutar

att tjänsteskrivelsen ska komplettera det tidigare tagna beslutet om inriktningen av upphandling av särskilda persontransporter inom Västernorrlands län för tiden juni 2025 – juni 2029.

1. Bakgrund

Den 24 maj 2023 tog direktionen beslut om inriktningen av upphandlingen Särskilda persontransporter 2025 som avser anropsstyrd trafik för tiden juni 2025 – juni 2029.

Inriktningsbeslutet gav ramarna för upphandlingen i olika avseenden och grunden för fortsatt arbete med upphandlingsdokumenten. Den i inriktningsbeslutet beskrivna beslutsprocessen innebär att i ett andra steg ska ett genomförandebeslut fattas som innebär ett uppdrag åt kollektivtrafikmyndigheten att genomföra upphandling och ingå avtal med trafikföretag om utförande av de särskilda persontransporterna i länet för berörda medlemmar.

Till följd av konflikten med taxiföretagen kring införande av det nya bokningssystemet Alfa sköts starten av upphandlingsförfarandet upp. Erfarenheterna av införandet av Alfa och nya överväganden om hur trafiken bör organiseras har lett till ett behov av att ompröva delar av det inriktningsbeslut som togs i maj 2023.

2. Indelning av trafiken i trafikområden och trafikuppdrag

Inför den nuvarande avtalsperioden gjordes vissa ändringar i indelningen av trafiken i trafikområden och trafikuppdrag. Sundsvall och Timrå slogs ihop till ett trafikområde dagtid. Nattetid skapades tre trafikområden. Ånge, Sundsvall och Timrå utgjorde ett, och Kramfors och Sollefteå ett. I Örnsköldsvik skapades ett särskilt trafikuppdrag för multifordon dagtid och nattetid. Inom dessa trafikområden finns idag totalt 18 avtal fördelade på åtta trafikföretag.

Erfarenheterna av sammanslagningen av trafikområden och inrättande av nattrafikområden har varit goda och har inneburit en effektivisering av trafiken, vilket exempelvis visade sig i de anbudspriser som erhöles i förra upphandlingen.

Genom införande av det nya bokningssystemet Alfa styr vår beställningscentral för anropsstyrd trafik, Din Tur Kundcenter, mer direkt än tidigare. Köruppdragen skickas inte såsom tidigare till taxiföretagens beställningsmottagning utan i stället direkt till de fordon som är schemalagda. Din Tur Kundcenter har information i realtid om var fordonen befinner sig och systemet ger ett stöd för planering och samordning av transporterna utifrån aktuellt läge.

Detta ger Din Tur Kundcenter möjlighet att samordna och utnyttja fordonsresurserna över en större geografisk yta, vilket förväntas kunna ge en mer effektiv trafik om antalet trafikområden och antalet avtal inom respektive trafikområde minskas. Vidare skulle förvaltningen av avtalen för Särskilda persontransporter 2025 förenklas om antalet ingångna kontrakt minskas.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:Box 143
841 22 Ånge**Besöksadress:**Viktoriagatan 16
872 35 Kramfors**Telefon:** 0775-50 77 70**Org. nr:**

222000-2923

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

TJÄNSTESKRIVELSE

Inriktningen för det fortsatta arbete med upphandlingen Särskilda persontransporter 2025 bör därför vara att antalet trafikområden minskas till två eller tre och det inom respektive trafikområdet endast finns ett trafikuppdrag.

3. Fordonstyper

I inriktningsbeslutet angavs att följande fyra fordonstyper ska gälla i upphandlingen:

- Konventionell taxi-/personbil med plats för upp till 4 passagerare
- Personbil/minibuss med plats för upp till 8 passagerare
- Multifunktionellt fordon med plats för en rullstol eller bår samt sittande (Litet Multifordon)
- Multifunktionellt fordon med plats för flera rullstolar eller bårar samt sittande (Stort Multifordon)

Inriktningsbeslutet sa inget om vilka fordonstyper som skulle finnas eller till vilket antal i ett visst trafikområde eller trafikuppdrag, utan enbart att dessa fordonstyper kunde förekomma. Kraven för respektive trafikuppdrag beslutades av tjänstepersonerna.

Små multifordon har kravställts i vissa uppdrag och funnits sedan 2015. Kravställningen är utformad så att trafikföretaget kan välja att sätta in ett stort multifordon i stället. Så har också skett. Av de 19 små multifordon som fanns i fordonsschema i förra upphandlingen har taxiföretagen själva valt att ersätta 14 av dem med stora multifordon och de resterande 5 utgörs i praktiken av en blandning av stora och små multifordon. Taxiföretagen föredrar således stora multifordon framför små. Sannolikt för att de små och stora multifordon skiljer sig mycket lite i pris och för att stora multifordon har bättre andrahandsvärde.

Stora multifordon är också att föredra ur beställarens perspektiv. Det har under tiden visat sig att större elrullstolar inte får plats i en VW Caddy och det skapar bekymmer då vi inte vet vilken slags rullstol resenären har, utan det visar sig först när föraren kommer fram till adressen. När det endast går in en rullstol så tappar vi samordningsvinster jämfört med ett större multifordon som både tar fler rullstolar och sittande. I upphandlingen finns således inget behov av att ställa krav på små multifordon.

När det gäller större personbil med plats för 8 passagerare (minibuss) har det inte kravställts i något av de nuvarande trafikuppdragen, utan kraven har varit personbil för fyra passagerare, vilket fortsatt ska gälla. Liksom med små multifordon har det emellertid varit tillåtet att ersätta personbil med minibuss då trafiken utförs. Det har skett i mycket liten omfattning. Drygt 50 personbilar har kravställts. För utförande av trafiken har 96 personbilar registrerats i fordonsdatabasen FRIDA och av dessa är endast 9 minibussar, de flesta hos trafikföretag som utför skolskjutstrafik i större omfattning i Örnsköldsvik och Sundsvall/Timrå.

Minibussarna svåra att ta sig i och ur och försämrar tillgängligheten. Ur ett resenärsperspektiv är vanlig personbil att föredra framför minibuss. I upphandlingen finns inget behov av att ställa krav på minibussar, eller att tillåta att de ersätter vanlig personbil vid utförande av färdtjänst och sjukresor. De kan dock fortsatt tänkas tillåtas i skolskjutsuppdrag. Det finns ingenting som talar för att det skulle vara kostnadsdrivande att inte tillåta minibussar vid utförande av färdtjänst och sjukresor.

Inte heller bedöms kommande närtrafikupplägg kräva att det i den kommande upphandlingen av särskilda persontransporter ställs krav på minibussar. Ett närtrafikupplägg kan något förenklat skapas genom tilläggsavtal till gällande bussavtal, genom separat upphandling av närtrafik eller genom tillägg till ett avtal om särskilda persontransporter. Först när behovet föreligger bör den upphandlade fordonsflottan kompletteras med fordon av lämplig typ.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 143
841 22 Ånge

Besöksadress:
Viktoriegatan 16
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:
222000-2923

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

TJÄNSTESKRIVELSE

Sammantaget innebär detta att den sjukresor och färdtjänst ska utföras med stora multifordon eller personbilar med plats för fyra passagerare och att minibussar eventuellt tillåts i rena skolskjutsuppdrag.

4. Sjukreselinje 290 Timrå-Sundsvall tas ej med i kommande upphandling

Med upphandlingen **Särskild persontrafik 2021** infördes efter dialog med Region Västernorrland sjukreselinje 290 mellan Timrå och Sundsvalls sjukhus. Linjen är anropsstyrd och avgår vid behov på fasta tider. Linjen har emellertid inte kunnat tjäna det tänkta syftet att samordna transporter i högre grad utan haft en låg beläggning och därmed dålig effektivitet. Linjen bör därför tas bort i den kommande upphandlingen av särskilda persontransporter.

I och med införande av det nya bokningssystemet Alfa förväntas fordonsutnyttjandet bli mer effektivt och nyttan av denna sjukreselinje minska ytterligare. Din Tur Kundcenter följer kontinuerligt samordningsgraden i trafiken och har med det nya bokningssystemet Alfa fått bättre systemstöd för att samordna resor. Skulle bedömningen ändra sig under avtalsperioden kommer det vara möjligt att återintroducera sjukreselinjer där så bedöms lämpligt.

Thomas Olsson
Tf Förbundsdirektör

Expedieras till:
Förbundets medlemmar

