

Regionalt trafikförsörjningsprogram
Arbetshandling



Marika Bystedt
072-521 07 61

Datum
2017-06-13

Diariernr
16/00285

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2030

- *för den linjelagda kollektivtrafiken i Västernorrlands län och färdtjänst och riksfärdtjänst för Ånge och Timrå kommun*

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet saknar vissa delar. Dessa delar kommer att kompletteras efter remisstiden.

Kompletteras till beslut i december:

Beskrivning av processen och samråden

Layout

Sammanfattning

Skrivs i slutet av Marika

Begreppsförklaring

Linjelagd kollektivtrafik	Kollektivtrafik som går enligt förbestämd tidtabell.
Allmän trafikplikt	Ett beslut som fattas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna om trafik som är av så stort värde att den ska upphandlas men som inte bedöms som kommersiellt intressant.
Anropsstyrdtrafik	Linjelagd trafik som beställs genom Din Tur Kundcenter och ska beställas senast två timmar före avresa.
Betalmedel	Ett färdbevis där varje enskild resa betalas för varje enskilt tillfälle som resan utförs. Resan kan betalas i förväg eller i efterhand.
Biljettmaskinsystem	Den dator som finns i fordonen i transportsystemet som möjliggör validering och försäljning av biljetter.
Bruttokostnader	Kostnaderna för buss- eller tågtrafik.
Bytespunkt	Ett samlingsnamn för hållplatser och resecentrum. En utpekad plats för på-, av- och omstigning mellan ett eller flera trafikslag.
Fysisk tillgänglighet	Tillgänglighet som avser personer med funktionsnedsättning.
Färdtjänst	Komplement till den allmänna kollektivtrafiken för personer med särskilt tillstånd på grund av funktionsnedsättningar som omöjliggör resande i den allmänna kollektivtrafiken.
Hållplats	En plats märkt med en stolpe med toptavla eller ett väderskydd som anvisar på- och avstigning i busstrafiken. Ett jämförelsetal som beskriver kostnads- och intäktsförändringar över tid.
Index	
Interregional trafik	Kollektivtrafik som sker över en länsgräns.
Kollektivtrafikbarometern	En branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som genomförs på uppdrag av Svensk kollektivtrafik.
Kommersiell trafik	Kollektivtrafik som utförs av trafikföretag men som inte är upphandlad och skattefinansierad. Trafiken finansieras endast av biljettintäkter.
Landsbygdstrafik	Trafikslag som sker med buss mellan kommuner eller mellan landsbygd och tätort. Fordonen har högre komfort och stannar mer sällan än tätortstrafiken.
Ledsagning	Ett stöd till personer med funktionsnedsättningar för på-, av-, och omstigning vid bytespunkter.
Linje	En förutbestämd sträcka som kontinuerligt trafikeras av ett förutbestämt antal turer/dag.
Marknadsandel	En del av den totala marknaden. Används för att mäta kollektivtrafikens andel gentemot bilens.
Nettokostnader	Trafikkostnader minus biljettintäkter.
Prioriterat stråk	De stråk som är av högre prioritet avseende planering och utveckling av kollektivtrafik samt investering och drift för infrastruktur.
Produkter	Giltiga färdbevis i kollektivtrafiken.
Realtidsinformation	Information till resenären om bussen eller tågets faktiska avgång. Realtidsinformationen bygger på GPS-signaler i fordonens datorer som ger en exakt beräkning om ankomsttid.
Regional kollektivtrafik	Kollektivtrafik inom ett län eller över en länsgräns vars syfte är att sörja för vardagsresande.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Arbetshandling

Regional kollektivtrafikmyndighet	En politiskt styrd funktion med ansvar för den regionala kollektivtrafiken genom att denne ska upprätta ett regionalt trafikförsörjningsprogram, ska fatta beslut om allmän trafikplikt, säkerställa tillgänglighet för alla resenärsgupper samt verka för god taxiförsörjning.
Regional tillgänglighet	Tillgänglighet som avser den geografiska och tidsmässiga tillgängligheten.
Regional trafik	Kollektivtrafik som sker inom ett län.
Relevans	Ett begrepp som innebär att kollektivtrafiken stämmer överens med resenärens tidsmässiga behov. Hög relevans uppnås genom hög turtäthet och snabb kollektivtrafik.
Riksfärdtjänst	En ersättning som beviljas för ledsagare i interregional kollektivtrafik alternativt för särskilt kostsamma resor med bil eller multifordon. Riksfärdtjänst ansöks för varje resa och beviljas personer med funktionsnedsättningar som inte tillåter resor i den allmänna kollektivtrafiken utan ledsagare för interregionala resor.
Självfinansieringsgrad	Andelen av bruttokostnaderna som finansieras av biljettintäkter.
Social acceptans	Att omgivningen upplever respekt för en persons val.
Stråk	En sträcka mellan två eller flera orter som omfattar både väg och järnväg.
Subventioner	En riktad rabattering som görs genom att en medlem bekostar hela eller delar av en produkt för en särskild målgrupp eller för ett särskilt tillfälle.
Särskild persontrafik	Ett samlingsbegrepp för resor som upphandlas genom LoU. Det handlar om färdtjänst, sjukresor och övriga kommunresor.
Taxor	Prissättning för kollektivtrafikresor.
Trafikföretag	En utförare av kollektivtrafik. Kommersiell eller upphandlad.
Trafikslag	Olika varianter av transporter inom kollektivtrafiken.
Trafikutbud	Sammanställning av antalet turer som trafikerar en linje.
Transportsystem	Hela trafikutbudet för alla transportslag.
Tur	En förutbestämd reserelation som görs med buss eller tåg i kollektivtrafiken.
Tågtrafik	Trafikslag med som går på en järnväg.
Tätortstrafik	Trafikslag som sker med buss inom en tätort med syfte att erbjuda snabb trafik med hög turtäthet.
Väderskydd	En hållplats med tre väggar som skyddar mot regn, snö och vind.
Övriga kommunresor	Resor som sker med särskild upphandlad trafik till och från kommunal verksamhet för personer med funktionsnedsättningar.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Arbetshandling

Innehåll

Ett regionalt trafikförsörjningsprogram.....	7
Syfte	7
Kollektivtrafiklagen	7
Process och metod.....	9
Kollektivtrafikens organisation – Ansvar och Roller	10
Från trafikförsörjningsprogram till verksamhetsplan.....	11
Nuläge och behovsanalys	13
Den påverkande omvärlden	13
Västernorrlands förutsättningar för Kollektivtrafik.....	15
Regional kollektivtrafik	20
Resandemönster.....	29
Resenärens syn på kollektivtrafik	32
Produkter och Prissättning	34
Miljö.....	38
Tillgänglighet.....	39
Prioriterade stråk och arbetsmarknadsregioner	41
Ekonomi	44
Regional Vision och mål.....	50
Nationella mål.....	51
Målen för miljöpolitik	51
Transportpolitiska målet.....	53
Jämställdhetspolitikens mål.....	54
Funktionshinderpolitiska målen	54
Långsiktiga mål och åtgärder för kollektivtrafiken	55
Vision	55
Kollektivtrafikens värdegrund.....	55
Övergripande målområden	55
Resenär	57
Hållbarhet	60
Tillväxt.....	64

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Arbetshandling

Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång	66
En kollektivtrafik för alla	68
Mål med projektet	68
Tidsplan	69
Kostnader	69
Aktivitetsplan	69
Projektorganisation	71
Ekonomisk utveckling och finansiering	72
Kostnadsutveckling av trafik enligt befintliga avtal	72
Finansiering genom intäkter	76

Ett regionalt trafikförsörjningsprogram

Syfte

Regionalt trafikförsörjningsprogram är den politiska viljeinriktningen för utveckling av länets kollektivtrafik fram till 2030.

Trafikförsörjningsprogrammet ska ligga till grund för beslut om allmän trafikplikt och därigenom vara vägledande för den kollektivtrafik som ska upphandlas, alternativt bedöms kunna bedrivas på kommersiell grund. Trafik som inte går att härleda till trafikförsörjningsprogrammet ska inte beslutas med allmän trafikplikt och därigenom inte heller upphandlas.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska beskriva behovet av all kollektivtrafik i länet, såväl upphandlad som kommersiell trafik. Trafikförsörjningsprogrammet ska även innehålla långsiktiga politiska mål med länets kollektivtrafikförsörjning.

Trafikförsörjningsprogrammet ska beskriva de åtgärder som kommer att vidtas inom kollektivtrafiken för att skydda miljön.

Det ska finnas tidsbestämda mål och beskrivning av vilka åtgärder som planeras vidtas för att anpassa kollektivtrafiken till personer med funktionsnedsättningar. Trafikförsörjningsprogrammet ska beskriva vilka bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla.

I de fall där kommunen har överlämnat ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst till kommunalförbundet ska även omfattningen av den trafiken anges och grunderna för prissättning av denna.

Kollektivtrafiklagen

Enligt den lag som trädde i kraft den 1 januari 2012 ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län. Syftet med lagstiftningen var bland annat att öka samordningen mellan kollektivtrafiken och annan samhällsplanering men även att förenkla för kommersiella trafikföretag att komma in på marknaden och bedriva kollektivtrafik.

Det ansvar och uppgifter som åligger en regional kollektivtrafikmyndighet är att:

- upprätta ett regionalt trafikförsörjningsprogram,
- besluta om allmän trafikplikt utifrån det regionala trafikförsörjningsprogrammet,
- efter överenskommelse med landstinget och kommunerna i länet upphandla persontransport och samordningstjänster för transportändamål som landstinget och kommunerna ska tillgodose,
- verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper, samt
- verka för tillfredställande taxiförsörjning i hela länet.

Regionalt trafikförsörjningsprogram Arbetshandling

Hanteringen av krav på innehåll i trafikförsörjningsprogrammet

I lag (2010:1065) om kollektivtrafik §10 2 kap framgår att det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska innehålla:

→ Behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen

*I kapitlet **Långsiktiga mål och åtgärder för kollektivtrafiken** hanteras behov och mål för kollektivtrafiken i länet.*

→ Alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt

*I avsnittet **Regional kollektivtrafik** i kapitlet **Nuläge och behovsanalys** beskrivs den kollektivtrafik som trafikerar inom och över länsgränserna, såväl den kommersiella som den upphandlade trafiken. En marknadsbedömning görs i samma kapitel under avsnittet **Resandemönster**.*

*Planer på utveckling av trafiken beskrivs i kapitlet **Långsiktiga mål och åtgärder för kollektivtrafiken**.*

→ Åtgärder för att skydda miljön

*I kapitlet **Långsiktiga mål och åtgärder för kollektivtrafiken** under målområdet **Hållbarhet** redogörs för planerade åtgärder för att minimera den negativa miljöpåverkan.*

→ Tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning

*I kapitlet **En kollektivtrafik för alla** presenteras ett projekt som innehåller tidsbestämda mål och åtgärder för att förbättra tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. Projektet är uppdelat i tre etapper om tre år och ska genomföras inom trafikförsörjningsprogrammet vilket innebär att projektet måste påbörjas senast 2021.*

→ De bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer

I ovanstående projekt beskrivs även att det är prioriterat inom ramen för projektet att bytespunkter och linjer utmed de prioriterade stråken ska vara fullt tillgängliga för all resenärer.

*Även i avsnittet **Bytespunkter** i kapitlet **Nuläge och behovsanalys** beskrivs kriterier för vilka bytespunkter som ska vara fullt tillgängliga.*

→ Omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

I Västernorrland har Timrå och Ånge kommun överlämnat ansvaret för trafiklagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst till kommunalförbundet.

*Under avsnittet **Regional kollektivtrafik** i kapitlet **Nuläge och behovsanalys** beskrivs omfattningen av trafiken i dessa kommuner.*

*Prissättningen för resor inom denna trafik beskrivs i avsnittet **Produkter och prissättning** i kapitlet **Nuläge och behovsanalys**.*

Process och metod

Arbetet med att ta fram ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram påbörjades genom ett uppdrag från direktionen till myndighetschefen i juni 2015 om att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram utifrån den regionala utvecklingsstrategin.

I januari 2016 påbörjade kommunalförbundets arbetsutskott arbetet med att ta fram övergripande mål för den regionala kollektivtrafiken i länet. Arbetsutskottet utgick ifrån visionen i den regionala utvecklingsstrategin samt det övergripande strategimålet.

I mars 2016 beslutade direktionen att målen skulle skickas på remiss till medlemmarna. Beslut om nya mål fattades av kommunalförbundets direktion i juni 2016.

Utifrån de nya målen fördes en dialog under hösten 2016 mellan kommunerna, landstinget, avtalsbärande trafikföretag och kommunalförbundet. Dialogen hanterade områdena: *Mål och struktur, Behov och utbud, Information och marknad* samt *Tillgänglighet*.

I dialogen kring tillgänglighet deltog även personer från handikapporganisationer, Trafikverket och länsstyrelsen i Västernorrland.

Med dialogerna som utgångspunkt har ett remissutkast till regionalt trafikförsörjningsprogram tagits fram som beslutats av direktionen 14 juni 2017.

Samråd

Fördjupade samråd kommer att göras kring områdena:

- Flygbusstrafik
- Kompetensförsörjning och etablering
- Tillgänglighet
- Kollektivtrafik över länsgränserna

Utgångspunkten kommer vara remissutkastet till trafikförsörjningsprogrammet och ska belysa hur olika grupper anser att ovanstående områden hanteras i programmet.

Följande kapitel kommer att kompletteras till trafikförsörjningsprogrammet efter remissperioden.

Kollektivtrafikens organisation – Ansvar och Roller

Regional kollektivtrafikmyndighet i Västernorrlands län

Hösten 2011 beslutade samtliga kommuner och landstinget i Västernorrland att bilda Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län med ansvar för att vara en regional kollektivtrafikmyndighet.

Ett kommunalförbund är en offentligrättslig juridisk person med egen rättskapacitet. Kommunalförbundet har övertagit uppgifter och beslutanderätt från sina medlemmar och blev i och med bildandet huvudman för verksamheten med egen budget och räkenskaper. Kommunalförbundet styrs av sina medlemmar genom regler i förbundsordningen. Landstinget och kommunerna har inget juridiskt ansvar för de uppgifter som överlåtits till förbundet. Däremot är medlemmarna ytterst politiskt och finansiellt ansvariga för verksamheten.

I och med bildandet fastställdes ett samarbetsavtal som reglerar relationen mellan medlemmarna och kommunalförbundet. I samarbetsavtalet framgår det att utöver de uppgifter som regleras i lagen ska kommunalförbundet även fastställa taxor för trafik med trafikplikt, utom i de fall där nettoavtal och tjänstekoncession tillämpas.

Förbundsordningen reglerar att kommunalförbundet ska styras av en förbundsledning bestående av 22 ledamöter och lika många ersättare. Ledamöterna utses av respektive medlems fullmäktige. Landstinget har sju ledamöter och lika många ersättare. Sundsvalls kommun har tre ledamöter och lika många ersättare. Övriga medlemmar har två ledamöter och lika många ersättare.

Medlemmarna

Kommunerna och landstinget i Västernorrland utgör medlemmarna i kommunalförbundet. Medlemmarnas uppgift utöver att utse ledamöter till förbundsledningen är att:

- Årligen ange sitt behov av kollektivtrafik som underlag till kommunalförbundets planering och beslut om allmän trafikplikt.
- Ingå avtal med kommunalförbundet om den trafik som ska bedrivas inom respektive område.
- Kommunerna ansvarar för anläggande och drift av hållplatser, bussterminaler och resecentra. I ansvaret ligger också väderskydd, hållplatsstolpe och motsvarande utrustning.

Finansiering av kommunalförbundets verksamhet. Kommunerna ansvarar för nettotrafikkostnaderna inom den egna kommunen samt den särskilda persontrafiken inom kommunen, sjukresor exkluderat. Landstinget ansvarar för finansiering av nettotrafikkostnaderna för busstrafiken mellan alla kommuncentra, tågtrafiken, sjukresor i hela länet, Din Tur kundcenter samt alla administrativa kostnader.

Trafikföretagen

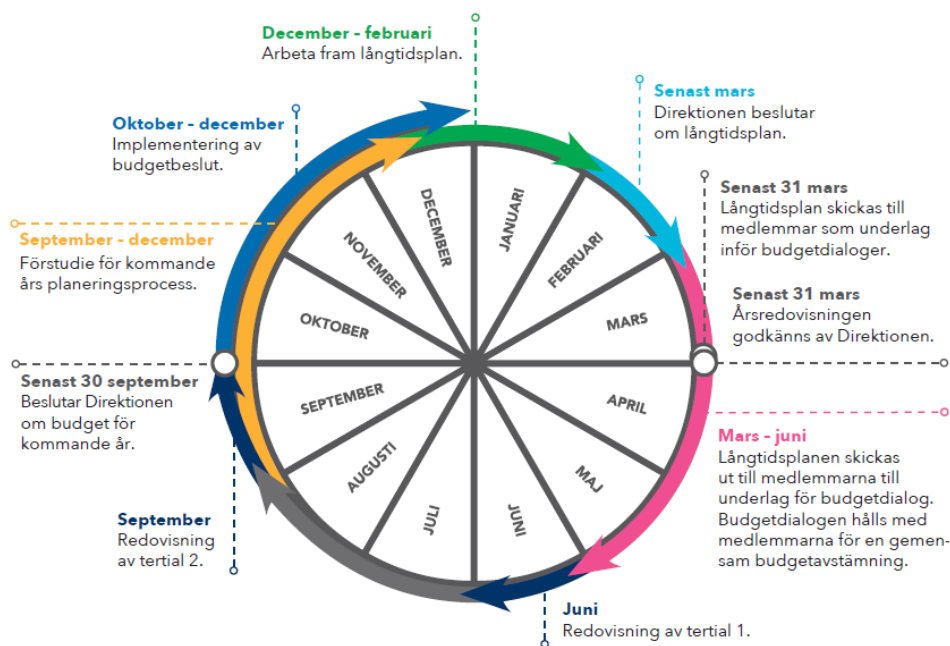
Kommunalförbundet bedriver ingen kollektivtrafik i egen regi. All trafik som beslutas med allmän trafikplikt upphandlas av kommunalförbundet under varumärket Din Tur eller av Norrtåg AB under varumärket Norrtåg.

Från trafikförsörjningsprogram till verksamhetsplan

För att uppnå en så resurseffektiv kollektivtrafik som möjligt är kollektivtrafiken upphandlad i avtal som sträcker sig över flera år. Den linjelagda busstrafiken är dessutom upphandlad i olika avtalsområden finansierade av fler medlemmar vilket medför att förändringar inte kan göras utan att det påverkar en annan medlem ekonomiskt. Den här finansieringsmodellen ställer höga krav på långsiktig planering och finansieringsåtagande hos samtliga medlemmar.

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

För att konkretisera trafikförsörjningsprogrammet bryts den ner till en treårig långtidsplan. Planen beskriver de politiska prioriteringarna för kommande tre år och prioriteringarnas ekonomiska konsekvenser. Beslut om långtidsplan tas årligen (senast i slutet av mars) och utgör underlag för budgetdialoger med kommunalförbundets medlemmar.



Figur 1 Kommunalförbundets planeringsprocess

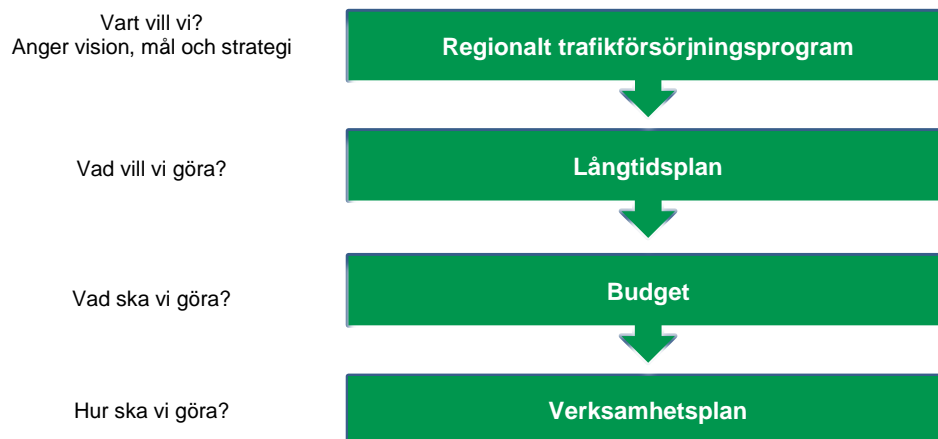
I budgetdialogerna diskuteras resurstilldelning tillsammans med medlemmarna. Den överenskomna resurstilldelningen sammanställs sedan till ett förslag på budget som beslutas av direktionen senast 30 september.

Budgeten bryts ner till en detaljerad verksamhetsplan som beslutas av myndighetschefen.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Arbetshandling

Tabell 1 Beskrivning av de politiska styrdokumentens relation till varandra



Nuläge och behovsanalys

Den påverkande omvärlden

Finansiering

I infrastrukturpropositionen som presenterades i oktober 2016 föreslog regeringen att den totala ekonomiska ramen ska höjas med 107,5 miljarder kronor för planperioden 2018-2029. Järnvägsunderhållet förstärks med 40 miljarder och ska ske tidigt under perioden medan vägunderhållet höjs med 11 miljarder och fördelas jämt under hela perioden. Regeringen belyste särskilt ökat fokus på åtgärder som underlättar för kollektivtrafik, gång och cykel som något som bör rymmas inom ramarna samt har behov av att stärkas upp.

I budgetpropositionen presenterade regeringen förslag på att en översyn ska göras av kollektivtrafiklagstiftningen, något som inte omnämns i vårbudgeten. Däremot lyfter regeringen fram att det är viktigt att samhällsplaneringen främjar en samhällsstruktur med goda möjligheter till kollektivt resande. Svensk kollektivtrafik håller på att ta fram två rapporter som hänger ihop med de frågor som utredningen ska besvara. Den ena rapporten, som belyser kollektivtrafikens samhällsnytta, ska presenteras under Almedalsveckan. Den andra rapporten som belyser mer kollektivtrafik och samhällsnytta för pengarna kommer att presenteras i slutet av augusti.

I vårbudgeten presenterade regeringen att ytterligare 500 mnkr till 1,2 mdkr ska satsas på *Klimatklivet* för att öka omställningen till ett fossilfritt Sverige. Syftet med *Klimatklivet* är att stärka kommunala och regionala klimatinvesteringar.

Enligt SKL:s rapport *Kollektivtrafikens kostnadsutveckling – en överblick*, har kommunernas och landstingens kollektivtrafikkostnader ökat dubbelt så snabbt som alla övriga verksamheter inom kommunsektorn på senare år. Den kraftiga kostnadsökningen är gemensam för hela Sverige och beror främst på ökade personalkostnader och höjda fordons- och bränslepriser. Regionala skillnader kan förklaras med att satsningar på tågtrafik är betydligt kostsammare än busstrafik. Kostnaderna för tågtrafik har ökat med 50 procent och tätortstrafik med 100 procent mellan 2011 och 2015. De ökade kostnaderna ökar pressen på offentliga resurser och ställer krav på högre effektivisering och alternativa finansieringslösningar.

Trafikutveckling

Trafikverkets prognos visar att behovet av persontransporter beräknas öka betydligt fram till 2029. Behovet kommer att vara störst i storstadsregionerna och privatbilismen kommer fortsatt att dominera. Urbaniseringen innebär att storstäderna växer samtidigt som de mindre kommunerna långsiktigt tappar befolkning. Det leder till en obalans mellan storstadsregionerna och de mindre kommunerna. Obalansen beror främst på att storstäderna har en hög andel högutbildade och många arbetstillfällen, medan mindre kommuner upplever det motsatta. Trängseln i de större städerna ökar och bidrar till försämrad miljö.

Samtrafiken utreder möjligheterna till att skapa en mobilitetslösning där flera olika transportlösningar samlas i en tjänst ut mot kund. Det handlar om att samla allt från samåkningstjänster som exempelvis Uber, regional- och interregional kollektivtrafik, taxitjänster, osv i en och samma lösning. Trafikanalys varnar för att lösningen kan bidra till mer bilåkande om inte mobilitetslösningarna styrs mer mot klimatsmart och kollektivt resande. Svensk kollektivtrafik anser att det är viktigt att de nya mobilitetstjänsterna kompletterar och inte konkurrerar med kollektivtrafiken.

Särskild persontrafik

I oktober beslutade regeringen att det skulle tillsättas en utredning för att analysera reglerna för särskilda persontransporter. Trafikanalys har i en förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter pekat på att regelverket för färdtjänst, riksferietjänst, sjukresor och skolskjuts är invecklat med splittrat huvudmannaskap, ökade kostnader, sjunkande produktivitet och en långsiktig utveckling som inte är hållbar. Utredningen ska därför analysera regelverket i syfte att identifiera hinder för kommunala och regionala myndigheter att åstadkomma en effektiv samordning och föreslå ändrade eller nya regler för att undanröja hinder. Uppdraget ska redovisas senast den 30 november 2017.

Hållbarhet

I mars lade regeringen fram en proposition om ett klimatpolitiskt ramverk. Ramverket innehåller klimatmål, en klimatlag, planerings- och uppföljningssystem, klimatsredovisningar samt klimatpolitiska handlingsplaner. För transportsektorn innebär målet att växthusgasutsläppen ska minskas med minst 70 procent 2030 med 2010 som bas.

I regeringens vårbudget presenteras att transporter ska styras mot att bli mer klimatsmarta för att klara utsläppsmålen. Det ska göras genom miljöskatterna. Åtgärden kommer inte drabba de som tankar sitt fordon utan vänder sig mot bränsledistributörerna som successivt ska blanda in mer biodrivmedel i bensin och diesel. Bränslebytet ska kompletteras med fortsatt skattebefrielse för vissa drivmedel.

Under sommaren 2018 förväntas det takt direktiv som EU:s ministerråd fattat beslut om i december 2016 träda i kraft. Direktivet innebär lägre utsläppstak för de luftföroreningar som är mest skadliga för miljön och människors hälsa. Sverige behöver enligt prognoserna minska utsläppen av kväveoxider som bland annat sker genom transporter.

Svensk kollektivtrafik har sedan 2016 uppvakttat regeringen om att se över regelverket kring reseavdraget. I januari 2016 föreslog en parlamentarisk utredning att reseavdraget bör ses över. I slutbetänkandet föreslås att reseavdraget ska göras avståndsbaserat. Naturvårdsverket fick i sitt regleringsbrev i uppdrag att se över miljöfarliga subventioner. Uppdraget ska redovisas i maj 2017.

Organisation

Under de senaste decennierna har den offentliga sektorn genomgått en rad reformer som kallas *New public management* och innebär att den offentliga sektorn har influerats av den privata sektorn avseende produktivitet och effektivitet. Bland annat genom större kundfokus, minskad byråkrati och minskad hierarkisk styrning genom att delegera ansvar och befogenheter nära verksamheten. Senare påbörjades även viss offentlig verksamhet att konkurrensutsättas. Vissa forskare pratar nu om en återgång av den offentliga sektorn till en återcentralisering som exemplifieras av Polismyndigheten och Försäkringskassan som tidigare organiserats i länsvisa organisationer men som nu centraliserat sin organisation. En annan utveckling som kan ses inom den offentliga sektorn är ett fokus på nätverk och samverkan med såväl privata som andra offentliga aktörer. Denna utveckling kallas för *governance* eller interaktiv samhällsstyrning. Intentionen och ambitionen är att dela på resurser och skapa ett värde för allmänheten genom förbättrad samordning.

Västernorrlands förutsättningar för Kollektivtrafik

Den geografiska strukturen i länet är gynnsam för en effektiv planering av den regionala kollektivtrafiken. De allra flesta människorna bor utmed kusten och tre av de mindre kommunerna är placerade på ett pärlband mellan de två större städerna, Örnsköldsvik och Sundsvall. De två minsta kommunerna, Ånge och Sollefteå, är placerade i inlandet. Ånge kommun ligger i ett viktigt stråk mellan Sundsvall och Östersund.

Det som saknas i länet för optimala förutsättningar för kollektivtrafiken är att det finns hög befolkningstäthet, bilköer som orsakar att det tar längre restider med bil samt att det är dyrt och svårt att hitta parkeringsplats i centrala lägen. Västernorrland är ett glesbefolkat län. Över 90 procent av befolkningen har tillgång till minst en bil i hushållet. I många kommuner är det avgiftsfritt eller förmånligt att parkera centralt. För att kollektivtrafiken ska växa, krävs politiska prioriteringar.

En regional kollektivtrafik som tidsmässigt kan jämföras med restiden för bil och i bästa fall generera snabbare restider skapar möjligheter för större arbetsmarknadsregioner och en bättre matchad arbetsmarknad. Det i sin tur kan bidra till förbättrad löneutveckling och mer skatteintäkter för att utveckla och skapa ett attraktivare län för både invånare och näringsliv.

Kollektivtrafiken är en faktor för ett attraktivt län.

Västernorrlands befolkningsutveckling

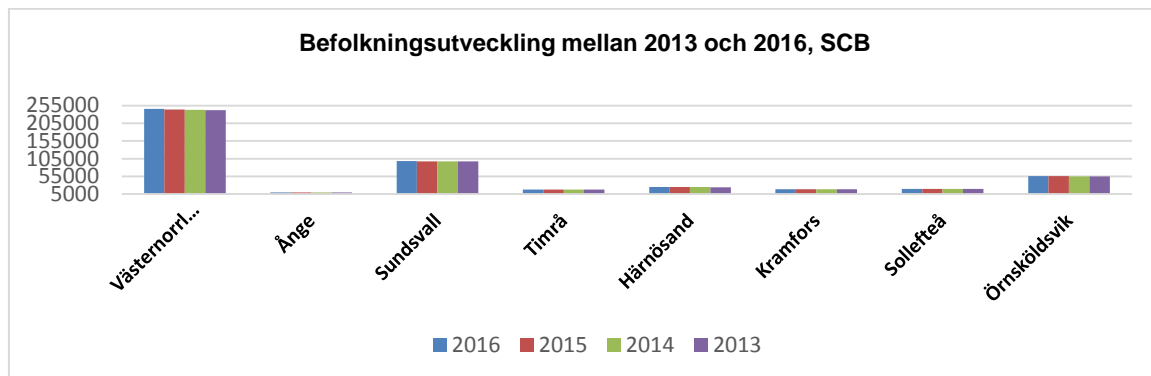
I slutet av 2016 uppgick länets befolkning till drygt 245 000 invånare, drygt 2,4 procent av Sveriges befolkning, och omfattar 5,3 procent av landets yta.

Tabell 2 Definition av kommunerna enligt SCB.

Kommun	Kategori	Antal invånare 2016
Ånge	Glesbygdskommun	9 495
Sundsvall	Större stad	98 325
Timrå	Förortskommun till större stad	17 992
Härnösand	Kommun i glesbefolkad region	25 269
Kramfors	Kommun i glesbefolkad region	18 681
Sollefteå	Glesbygdskommun	19 846
Örnsköldsvik	Större stad	55 964

Under de senaste åren har länet haft en svagt positiv befolkningsutveckling. Mellan 2015 till 2016 var det en befolkningsökning i länets samtliga kommuner. Endast Ånge och Timrå har haft en negativ utveckling mellan 2013 och 2016.

Regionalt trafikförsörjningsprogram Arbetshandling



Befolkningsutvecklingen beror på inflyttning till länet av människor som är födda utanför Sveriges gränser. En positiv befolkningsutveckling är viktigt för länets tillväxt och utveckling och leder till en bättre matchad arbetsmarknad.

Åldersstrukturen i länet

Medelåldern i länet ligger betydligt högre än riksgenomsnittet. Samtliga kommuner ligger över riksgenomsnittet. Även om kommunerna jämförs med kommuner inom samma kategori är medelåldern högre än i övriga kommuner i landet.

Andelen över 65 år är betydligt högre i Västernorrland än i övriga Sverige. Högst medelålder är det i Kramfors, Ånge och Sollefteå. Västernorrland behöver fler invånare som är under 44 år för att åldersbalansen ska bli bättre och för att länet ska utvecklas genom ett positivt födelsenetto samt ökade skatteintäkter genom högre andel förvärsarbetande.

Område	Antal invånare	0-17	18-64	65<	Medelålder
Hela riket	9 995 153	20,8	59,4	19,8	41,2
Västernorrlands län	245 572	19,7	56,7	23,6	43,5
Ånge	9 495	17,2	55,7	27,0	46,5
Sundsvall	98 325	20,3	58,5	21,2	42,1
Timrå	17 992	20,6	56,5	22,9	43,1
Härnösand	25 269	19,6	55,3	25,2	44,0
Kramfors	18 681	17,1	54,7	28,2	46,8
Sollefteå	19 846	18,6	54,4	27,1	45,8
Örnsköldsvik	55 964	20,1	56,0	24,0	43,6
Sundsvall	98 325	20,3	58,5	21,2	42,1
Timrå	17 992	20,6	56,5	22,9	43,1
Ånge	9 495	17,2	55,7	27,0	46,5
Örnsköldsvik	55 964	20,1	56,0	24,0	43,6

Tabell 3 Åldersfördelning i länet, 2016 SCB

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Arbetshandling

Arbetsmarknad och utbildning

Kommunalförbundet ska säkerställa att det finns möjlighet för vardagsresande, i huvudsak kollektivtrafikförbindelse, till och från arbetet och studier.

Västernorrlands arbetsmarknad

I länet finns 35 privata företag eller kommunalägda bolag med fler än 200 anställda varav 21 av dessa har sitt huvudsäte i Sundsvall eller Timrå. I Örnsköldsviksområdet finns fem och tre i Härnösand.

Tabell 4 Privata företag och kommunala bolag i länet med fler än 250 anställda, SCB

Arbetsgivare	Antal anställda	Besöksort
SCA graphic sundsvall aktiebolag	1025	Sundsvall
Samhall aktiebolag	875	Sundsvall
Metsä board Sverige ab	775	Husum
BAE systems Hägglunds aktiebolag	675	Örnsköldsvik
Postnord Sverige ab	675	Sundsvall
Coop nord ekonomisk förening	625	Örnsköldsvik
Folksam ömsesidig sakförsäkring	575	Kramfors
Telia Sverige ab	575	Sundsvall
Assergård Entertainment & art ab	525	Sundsvall
Com Hem aktiebolag	525	Härnösand
Bosch rexroth ab	475	Mellansel
Kubikborg aluminium ab	475	Sundsvall
Domsjö fabriker aktiebolag	425	Domsjö
Akzo Nobel pulp and performance chemicals ab	375	Sundsvall
Byberg & Nordins busstrafik aktiebolag	375	Timrå
SCA timber ab	375	Bollstabruk
Valmet aktiebolag	375	Sundsbruk
Frösunda omsorg ab	325	Sundsvall
Mondi dynäs aktiebolag	325	Väja
If skadeförsäkring ab (publ)	275	Sundsvall
Ikea svenska försäljnings aktiebolag	275	Sundsvall
Livförsäkringsbolaget Skandia, ömsesidigt	275	Sundsvall
Nobina Sverige ab	275	Sundsvall
Nordea bank ab	275	Sundsvall
SCA skog ab	275	Sundsvall
SJ ab	275	Sundsvall
Tidningstjänst aktiebolag	275	Härnösand
Västernorrland utveckling & omvårdnad ab	275	Sundsvall

Regionalt trafikförsörjningsprogram Arbetshandling

Den största arbetsgivaren i varje kommun är kommunen själv. Sundsvalls kommun är den största arbetsgivaren i länet med flest anställda.

Tabell 5 Offentliga arbetsplatser med fler än 250 anställda, SCB

Arbetsgivare	Antal anställda	Besöksort
Sundsvalls kommun	8225	Sundsvall
Västernorrlands läns landsting	6575	Sundsvall
Örnsköldsviks kommun	6175	Örnsköldsvik
Kramfors kommun	2525	Kramfors
Härnösands kommun	2425	Härnösand
Sollefteå kommun	2025	Sollefteå
Timrå kommun	1675	Timrå
Försäkringskassan	1425	Sundsvall
Ånge kommun	1125	Ånge
Mittuniversitetet	625	Sundsvall
Bolagsverket	575	Sundsvall
Polismyndigheten	575	Sundsvall
Telia Sverige ab	575	Sundsvall
Arbetsförmedlingen	475	Sundsvall
Bosch Rexroth ab	475	Mellansel
Centrala studiestödsnämnden	375	Sundsvall
Kriminalvården	375	Härnösand
Skatteverket	325	Sundsvall
Statens tjänstepensionsverk	275	Sundsvall

I tabell 6 presenteras den mellankommunala arbetspendlingen. De allra flesta förvärvsarbetande över 16 år pendlar inom den egna kommunen. Det är endast i Timrå kommun som majoriteten pendlar över en kommungräns. Från Timrå pendlar de flesta till Sundsvall, vilket förklaras av det korta avståndet mellan kommunerna.

Tabell 6 Mellankommunal arbetspendling 2015 (SCB, statistikdatabasen)

Arbetsort	Bostadsort									
	Hudiksvall	Ånge	Sundsvall	Timrå	Härnösand	Kramfors	Sollefteå	Örnsköldsvik	Östersund	Umeå
Hudiksvall	14 788	11	109	7	7	11	6	10	15	22
Ånge	1	3 554	268	12	6	0	2	4	32	2
Sundsvall	198	481	42 184	4 106	1 027	133	139	161	177	130
Timrå	13	21	1 628	3 571	192	11	10	24	6	9
Härnösand	7	13	707	297	8 650	374	82	144	14	46
Kramfors	4	9	77	11	444	6 783	376	210	18	40
Sollefteå	5	3	50	12	39	285	7 608	70	46	48
Örnsköldsvik	14	10	75	13	59	234	80	25 056	26	324
Östersund	16	64	112	14	16	5	51	23	26 898	65
Umeå	20	6	132	22	27	27	38	431	85	55 939

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Arbetshandling

Utbildning

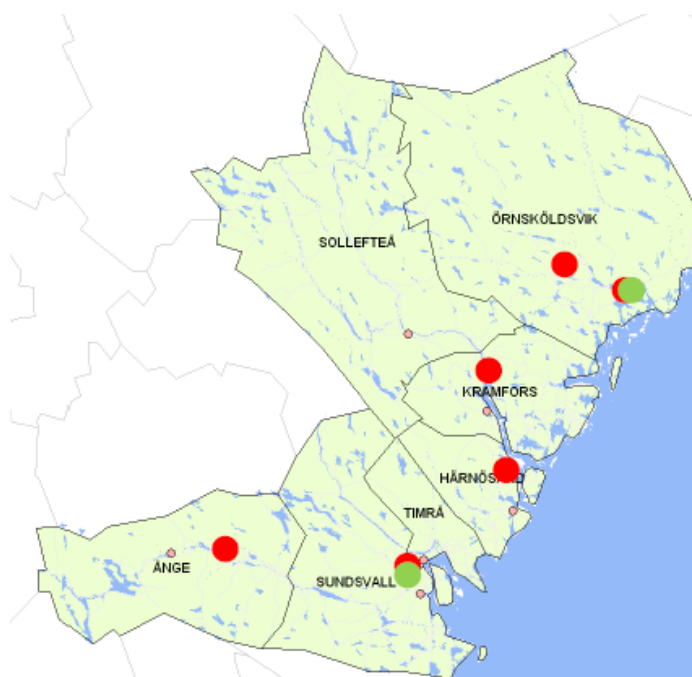
En regions utvecklingspotential och tillväxttakt beror bland annat på om samhället och invånarna är beredda att förändra och anpassa sig till förändringar. Snabb anpassning och nya idéer och innovationer gör det lättare att uppnå ökad konkurrenskraft. En av många viktiga faktorer för att konkurrenskraften ska bli bättre handlar om tillgång till utbildning och forskning.

I Västernorrlands län finns Mittuniversitetet med omkring 13 600 studenter. Campus ligger i Sundsvall och Östersund. Mittuniversitetet är ledande på distansutbildningar i Sverige. I Örnsköldsvik har Umeå universitet verksamhet. I länet finns också kvalificerade yrkesutbildningar och folkhögskoleutbildningar.

Universiteten och folkhögskolorna utgör viktiga målpunkter för länets kollektivtrafik. Detta för att säkerställa att länets invånare har tillgång till utbildningsmöjligheter trots boende i en annan kommun i länet.

Vi har fem folkhögskolor i länet med lite olika profil och inriktning. Två är placerade i Örnsköldsviks kommun, en i Kramfors kommun, en i Härnösands kommun samt en i Ånge kommun med en filial i Sundsvall.

Tabell 7 Universitet och folkhögskolor i länet



- = Universitet/högskola
- = Folkhögskola

Regionalt trafikförsörjningsprogram Arbetshandling

Regional kollektivtrafik

Enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik avses med regional kollektivtrafik sådan kollektivtrafik som äger rum inom ett län. Det kan också avse kollektivtrafik som sträcker sig över flera län, om trafikutbudet huvudsakligen är ägnat att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande, och att det med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov.

Den regionala kollektivtrafiken i Västernorrlands kollektivtrafiksystem består av interregional buss- och tågtrafik, regional buss- och tågtrafik, anropsstyrd trafik, skoltrafik, särskild persontrafik och kommersiell buss- och tågtrafik. Alla delar är viktiga för att uppnå ett utvecklat och sammanhållet transportsystem som ger fullgod service åt länets samtliga medborgare.

Interregional buss- och tågtrafik

Den upphandlade interregionala trafiken erbjuder vardaglig pendling över länsgränserna. Den interregionala trafiken består i huvudsak av tågtrafik, men även bussar passerar länsgränserna och är en viktig del av människors vardagsresande.

För att den interregionala trafiken ska fungera smidigt, med resenären i fokus, krävs ett gott samarbete med de angränsande länens kollektivtrafikmyndigheter.

Tabell 8 Interregional kollektivtrafik i Västernorrlands län

Sträcka	Trafikslag	Linje	Antalet turer
Sundsvall – Hudiksvall	Buss	L 329	10
Sundsvall – Hudiksvall	Tåg		7
Sundsvall – Östersund	Tåg	42	9
Örnsköldsvik – Umeå	Tåg	35	15
Sollefteå – Östersund	Buss	L 40	4

Regional busstrafik

Den regionala busstrafiken upphandlas av Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län under varumärket Din Tur. Busstrafiken är upphandlad i 18 trafikområden i nuvarande trafikavtal som sträcker sig fram till 2022, med möjlighet till två års förlängning. Den regionala busstrafiken är uppdelad på tätortstrafik och landsbygdstrafik.

Tabell 9 Regional kollektivtrafik med beslut om allmäntrafikplikt

Avtalsområde	Stråk	Starttid	Sluttid	Optionsår	Avtalspart
O02	Höga kusten	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O03	Sollefteå stadstrafik	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O04/O05	Sollefteå landsbygd	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O06	Örnsköldsvik tätortstrafik	2014-06-15	2022-12-10	2	Nobina
O07	(Örnsköldsvik) Husum-Björna	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O08	(Örnsköldsvik) Anundsjö	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O09	(Örnsköldsvik) Sidensjö - Bjästa	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O10	Härnösands stadstrafik	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O14/O15	Sundsvalls stadstrafik	2014-06-15	2022-12-10	2	Nobina
O16	(Sundsvall) Nordvästra	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O1721	Timrå – Njurunda	2014-06-15	2022-12-10	2	Nobina

Regionalt trafikförsörjningsprogram Arbetshandling

O18	(Sundsvall) Matfors	2014-06-15	2022-12-10	2	Nobina
O20	Ådalen	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O22	Härnösand landsbygd	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O23	(Ånge) Ljungandalen	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
S3	Östersund - Örnsköldsvik	2012-06-17	2018-12-08	2	KR trafik
S4	Sundsvall – Sollefteå	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
S5	Sundsvall – Härnösand	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
S6	Härnösand – Örnsköldsvik	2016-12-11	2022-12-10	2	Nobina

Landsbygdstrafiken

Med landsbygdstrafik avses all linjelagd busstrafik som inte är tätortstrafik. I stort sett all landsbygdstrafik upphandlades med trafikstart i juni 2014. Det är endast linje 50, inom avtalsområde S6, som upphandlats senare med trafikstart december 2016.

Avtalsområde	Stråk	Linjer
O02	Höga kusten	216-218, 221, 225-230
O04/O05	Sollefteå landsbygd	39, 41, 312
O07	(Örnsköldsvik) Husum-Björna	417, 419
O08	(Örnsköldsvik) Anundsjö	42, 43, 438
O09	(Örnsköldsvik) Sidensjö - Bjästa	412, 413, 421, 422
O16	(Sundsvall) Nordvästra	28, 30, 132-134
O1721	Timrå – Njurunda	120, 123-126, 128, 129, 609, 611, 630-634, 636
O18	(Sundsvall) Matfors	41, 42, 141
O20	Ådalen	90, 202, 211-215, 219, 263, 521
O22	Härnösand landsbygd	511-513, 516-518, 520
O23	(Ånge) Ljungandalen	190-197, 199
S4	Sundsvall – Sollefteå	331
S5	Sundsvall – Härnösand	201
S6	Härnösand – Örnsköldsvik	50

Antalet utbudskilometrar har sedan trafikstart i juni 2014 varit relativt stabil. Inga större utökningar eller minskningar har gjorts i trafiken sedan 2014. Den största förändringen har gjorts inom avtalsområde S5 och inom Norrtåg som ökat med drygt 10 procent. Det beror på ökning på linje 201 som trafikerar mellan Sundsvall och Härnösand.

Tabell 10 Utbudskilometer per avtalsområde, landsbygdstrafiken

Avtalsområde	2 014	2 015	2 016	Förändring	I procent
O20	1 040 650	1 073 022	1 076 242	3 220	0,3%
S3	568 783	572 363	568 271	-4 093	-0,7%
S4	135 489	136 272	136 112	-160	-0,1%
L 10	824 000	728 390	745 269	16 879	2,3%
O2	353 767	360 818	360 998	180	0,0%
O4/5	442 715	436 296	445 010	8 714	2,0%
O7	399 496	402 349	415 722	13 373	3,3%
O8	444 368	447 308	449 080	1 772	0,4%
O9	389 252	390 772	395 273	4 501	1,2%

Regionalt trafikförsörjningsprogram Arbetshandling

O1721	773 500	1 558 278	1 548 517	-9 761	-0,6%
O16	464 174	464 002	468 871	4 869	1,0%
O18	490 000	484 395	497 260	12 865	2,7%
S5	309 057	564 607	623 054	58 447	10,4%
O3	125 058	123 434	122 983	-450	-0,4%
O6	911 184	973 911	985 166	11 255	1,2%
O10	297 104	311 454	305 547	-5 907	-1,9%
O22	465 788	443 659	464 736	21 077	4,8%
O23	647 386	617 226	631 437	14 211	2,3%
O1415	3 213 976	3 258 469	3 291 105	32 636	1,0%

Tätortstrafiken

Med tätortstrafik avses linjelagd busstrafik som trafikerar inom en tätort. I länet har vi tätortstrafik i Sollefteå, Örnsköldsvik, Härnösand och Sundsvall. Tätortstrafiken i Sundsvall är det största trafikområdet avseende både utbudskilometrar och antalet resande. All tätortstrafik upphandlades med trafikstart i juni 2014.

Tabell 11 Trafikområden och linjer i länet, tätortstrafiken

Avtalsområde	Sträcka	Linjer
O03	Sollefteå stadstrafik	45, 65
O06	Örnsköldsvik tätortstrafik	1-8, 20-24
O10	Härnösands stadstrafik	14, 24, 25, 39, 58, Plusbussen
O14/O15	Sundsvalls stadstrafik	1- 5, 65, 70-74, 76, 78, 80, 81, 84, 85

Inga större utbudsförändringar har skett sedan trafikstarten i juni 2014.

Tabell 12 Utbudskilometer per avtalsområde, Tätortstrafiken

Avtalsområde	2 014	2 015	2 016	Förändring	I procent
O3	125 058	123 434	122 983	-450	-0,4%
O6	911 184	973 911	985 166	11 255	1,2%
O10	297 104	311 454	305 547	-5 907	-1,9%
O1415	3 213 976	3 258 469	3 291 105	32 636	1,0%

Regional tågtrafik

Den regionala tågtrafiken i länet bedrivs under varumärket Norrtåg och upphandlas av Norrtåg AB som är ett bolag som ägs gemensamt av kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i de fyra nordligaste länen. De fyra landstingen i de nordligaste länen finansierar Norrtåg AB.

Tabell 13 Antalet turer i tågtrafiken

Bana	Sträcka	Antalet turer
Mittbanan	Sundsvall – Ånge – Östersund	7
Botniabanan	Sundsvall – Örnsköldsvik – Umeå (Örnsköldsvik – Umeå)	9 (14)

Utbudet i tågtrafiken ökade i och med trafikstart av nya trafikavtal i augusti 2016.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Arbetshandling

Tabell 14 Utbudskilometer per avtalsområde, Tågtrafiken

Avtalsområde	2 014	2 015	2 016	Förändring	I procent
Norrtåg	1 769 000	1 769 000	1 932 934	364 039	21%

Anropsstyrdtrafik

Med anropsstyrd trafik avses trafik som beställs i förväg och endast avgår om resande finns. Den anropsstyrda trafiken är upphandlad med taxibilar. Syftet med den anropsstyrda trafiken är att erbjuda en grundläggande tillgänglighet i områden där den linjelagda busstrafiken har svårt att bära sig ekonomiskt eller att resandet är allt för lågt under vissa tider på dygnet.

Tabell 15 Anropsstyrdtrafik i länet per kommun

Kommun	Antal turer	Antal resor	Kostnad
Ånge	1	23	5 093 kr
Sundsvall	13	677	-
Timrå	6	466	103 317 kr
Härnösand	3	374	108 318 kr
Kramfors	10	1214	239 614 kr
Sollefteå	21	642	151 451 kr
Örnsköldsvik	16	2255	541 536 kr

Skoltrafik

Många linjer som började som skolturer med syfte att skjutsa barn till och från skolan har med tiden öppnats upp till linjelagd busstrafik. Prioriteten med dessa turer är fortsatt att försörja med trafik till och från skolan vilket får till följd att trafiken inte alltid är anpassad efter andra behov som exempelvis arbetspendling eller anslutning till annan regional kollektivtrafik. Det gör att den trafiken inte alltid är attraktiv för allmänheten att resa med men bidrar till ökade resmöjligheter.

I tabellen nedan presenteras antalet skolskjutsberättigade per kommun av totala elevunderlaget samt hur många aktiva skolkort som finns i varje kommun.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Arbetshandling

Tabell 16 Antalet skolskjutsberättigade per kommun av totalt antal elever samt nyttjandet av skolkort per kommun, VT 2017

Kommun	Totalt antal skolskjutsberättigade ¹	Totalt antal elever	Antalet nyttjade skolkort ²
Ånge	-	-	570
Sundsvall	-	-	3 850
Timrå	-	-	1 064
Härnösand	-	-	842
Kramfors	594	1 909	924
Sollefteå	886	2 582	686
Örnsköldsvik	1 906	8 526	5 204 ³

¹ Antalet visar endast skolskjutsberättigade i grundskolan.

² Antalet visar aktiva skolkort i både i grundskolan och i gymnasieskolan.

³ I augusti 2016 införde Örnsköldsviks kommun avgiftsfri kollektivtrafik för alla skolungdomar inom kommunen. Det innebär att siffran visar antalet aktiva ungdomskort samt skolkort över kommungränsen.

Regionalt trafikförsörjningsprogram Arbetshandling

Kommersiell trafik

Vi har både kommersiell buss- och tågtrafik i länet. Y-buss trafikerar mellan Sollefteå – Stockholm samt Umeå – Stockholm genom linje 98 och linje 100. SJ trafikerar mellan Umeå Örnköldsvik med 4 turer/dag.

Sedan den nya lagen trädde i kraft har kommunalförbundet haft biljettsamverkan med Y-buss. Det innebär att hela Din Turs produktutbud är giltiga ombord på linje 98 och linje 100. Bussar som trafikerar linje 98 och 100 är utrustade med biljettmaskiner från kommunalförbundet.

Det finns ingen biljettsamverkan med SJ.

Tabell 17 Kommersiell trafik i Västernorrlands län

Sträcka	Trafikslag	Trafikföretag	Antalet avgångar	Biljettsamverkan
Umeå – Stockholm	Buss	Y-buss	3 turer/dag	Ja
Umeå – Stockholm	Tåg	SJ	4 turer/dag	Nej
Sollefteå – Stockholm	Buss	Y-buss	1 tur/dag	Ja

Särskild persontrafik

Den särskilda kollektivtrafiken består av färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor samt övriga kommunresor. Samordningen av färdtjänstresor och sjukresor görs av Din Turs kundcenter i Ånge. Den särskilda persontrafiken är ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken för personer med särskilda behov. Färdtjänst styrs av särskild lagstiftning, enligt Lag (1997:736) om färdtjänst, och Lag (1997:735) om riksfärdtjänst.

Färdtjänst och riksfärdtjänst

Den särskilda kollektivtrafiken regleras i Lag (1997:736) om färdtjänst och Lag (1997:735) om riksfärdtjänst. Lagarna innebär att kommunerna ansvarar för att anordna färdtjänst åt sina invånare. En kommun kan välja att överlämna detta ansvar på den regionala kollektivtrafikmyndigheten. I Västernorrland har endast Ånge kommun valt att överlämna ansvaret för färdtjänsthandläggning till kommunalförbundet. I de fall där den färdtjänstberättigade har möjlighet att resa med den allmänna kollektivtrafiken tillsammans med en ledsagare får ledsagaren följa med kostnadsfritt i den, av Din Tur, upphandlade busstrafiken.

Samtliga kommuner, förutom Sundsvalls och Sollefteå kommun, har uppdragit åt kommunalförbundet att upphandla den särskilda persontrafiken samt att samordna resorna genom Din Turs kundcenter. Genom att Sundsvall och Sollefteå kommun valt och väljer att upphandla den egna trafiken har och kommer ingen samordning ske mellan sjukresor och färdtjänstresor inom dessa kommuner med ökat antal resor och ökade kostnader som följd.

Tabell 18 Beskrivning av färdtjänst i Västernorrlands län

Kommun	Antalet multifordon	Antalet taxibilar	Antalet färdtjänstresor	Antal färdtjänsttillstånd	Kostnad
Ånge	4	4	5 649	458	1 737 856 kr
Sundsvall	-	-	100 393	3982	-
Timrå	4	1	20 887	890	2 989 750 kr
Härnösand	7	3	20 927	1210	2 813 286 kr
Kramfors	11	6	25 260	1052	6 784 216 kr
Sollefteå	9	5	13 161	1146	2 130 011 kr
Örnköldsvik	11	14	38 904	2241	7 652 693 kr

Regionalt trafikförsörjningsprogram Arbetshandling

En kommun ska utifrån de villkor som anges i lagen om riksfärdtjänst lämna ersättning för reskostnader för personer med långvarigt funktionshinder. Riksfärdtjänst lämnas ofta i form av att ledsagarens resa betalas när resan inte kan ske på egen hand. Riksfärdtjänst kan också vara taxi/specialfordon för resor inom Sverige där resan inte kan genomföras på annat sätt. Rätten till riksfärdtjänst prövas vid varje enskilt fall.

Tabell 19 Beskrivning av riksfärdtjänst i länet

Kommun	Taxi/specialfordon	Kostnad 2016
Ånge	189	256 167 kr
Sundsvall	159	-
Timrå	60	87 611 kr
Härnösand	504	424 640 kr
Kramfors	84	130 273 kr
Sollefteå	471	455 847 kr
Örnsköldsvik	121	188 696 kr

Sjukresor

Grunderna för sjukresor styrs av Lag om reskostnadsersättning vid sjukresa (1991:419). Beställning av sjukresa med taxi eller multifordon beställs via Din Turs kundcenter. I övrigt får den som reser med den allmänna kollektivtrafiken ersättning för biljetten av Landstinget i Västernorrland.

I länet finns linjelagda sjukresor. Från Ånge, Timrå och Veda går det dagligen linjelagda sjukresor till Sundsvalls sjukhus.

I alla kommuner förutom Sundsvall samordnas färdtjänst och sjukresor i samma fordon och kostnaden fördelas mellan kommuner och landstinget. Sundsvalls kommun valde att upphandla sina resor själva och sedan juni 2015 samordnar inte kollektivmyndigheten färdtjänst och sjukresor där.

Sollefteå kommun har under 2017 beslutat att upphandla den särskilda persontrafiken själv vilket kommer förhindra möjlig samordning med sjukresor i Sollefteå.

Övriga kommunresor

Övriga kommunresor avser resor till och från kommunal dagligverksamhet. Flera kommuner sköter dessa resor i egen regi eller har själva upphandlat trafiken. Kommunalförbundet har upphandlat trafiken åt vissa kommuner.

Regionalt trafikförjningsprogram Arbetshandling

Bytespunkter

Bytespunkter är en förutsättning för fungerande kollektivtrafik och kommunalförbundet är en av flera parter som delar på ansvaret för fungerande bytespunkter. Kommunalförbundets ansvar är att säkerställa att det finns bytespunkter utmed den allmänna kollektivtrafiken. Trafikverkets ansvar för bytespunkter är för investering och driften av det som är under markyta utmed statliga vägar. Kommunernas ansvar för bytespunkter är för investering och drift utmed kommunala vägar. Kommunerna ansvarar även för finansiering av väderskydd för bytespunkter genom kommunalförbundet.

Tabell 20 Klassificering av bytespunkter och beskrivning av rekommenderad utformning och servicenivå

Bytespunkt	Definition	Faciliteter	Information	Övrigt
Resecentrum	En centralt belägen bytespunkt för flera transportslag.	<ul style="list-style-type: none"> - Uppvärmd väntsal - Sittplats - Toalett - Försäljning av förtäring - Eluttag - Biljettförsäljning - Tillgänglighetsanpassad 	<ul style="list-style-type: none"> - Bemannad information - Realtidsinformation - Talad realtidsinformation - Kontaktinformation till Din Tur 	<ul style="list-style-type: none"> - Pendlarparkering - Låsbart, väderskyddat cykelställ
Bytespunkt A1	En bytespunkt med fler än 20 av- och påstigande/dag alternativt huvudbytespunkt i en by utmed de prioriterade stråken.	<ul style="list-style-type: none"> - Väderskydd - Sittplats - Tillgänglighetsanpassad 	<ul style="list-style-type: none"> - Realtidsinformation - Talad realtidsinformation - Kontaktinformation till Din Tur 	<ul style="list-style-type: none"> - Pendlarparkering - Låsbart, väderskyddat cykelställ - Belysning
Bytespunkt A2	En bytespunkt med färre än 20 av- och påstigande utmed de prioriterade stråken	<ul style="list-style-type: none"> - Hållplatsstolpe - Tillgänglighetsanpassad 	<ul style="list-style-type: none"> - Kontaktinformation till Din Tur - Tidtabellsinformation 	<ul style="list-style-type: none"> - Belysning
Bytespunkt A3	En bytespunkt med färre än 20 av- och påstigande	<ul style="list-style-type: none"> - Hållplatsstolpe 	<ul style="list-style-type: none"> - Kontaktinformation till Din Tur - Tidtabellsinformation 	<ul style="list-style-type: none"> - Belysning
Bytespunkt B1	En bytespunkt med fler än 50 av- och påstigande utmed tätortslinjerna.	<ul style="list-style-type: none"> - Väderskydd - Sittplats - Tillgänglighetsanpassad 	<ul style="list-style-type: none"> - Realtidsinformation - Kontaktinformation till Din Tur - Tidtabellsinformation 	<ul style="list-style-type: none"> - Låsbart, väderskyddat cykelställ - Belysning
Bytespunkt B2	Färre än 50 av- och påstigande utmed tätortslinjerna.	<ul style="list-style-type: none"> - Hållplatsstolpe - Tillgänglighetsanpassad 	<ul style="list-style-type: none"> - Kontaktinformation till Din Tur - Tidtabellsinformation 	<ul style="list-style-type: none"> - Belysning

En skolungdom, alltså en resenär mellan 7-19 år med skolkort eller periodkort, beräknas som fem påstigande.

Regionalt trafikförsörjningsprogram Arbetshandling

I tabell 21 nedan presenteras exempel på bytespunkter med fler än 20 påstigande.

Tabell 21 Beskrivning av viktiga bytespunkter i länet utmed de prioriterade stråken

Stråk	Exempel på linje	Exempel på bytespunkter med fler än 20 påstigande	
Sundsvallsregionen	Linje 201	Sundsvalls busstation (Navet) Sundsvalls sjukhus Bragegatan, Sundsvall	Härnösands central Kommunhuset, Sundsvall Härnösands centrum
	Linje 120	Kvissleby Njurunda	Birsta E4 Timrå E4
Mittstråket	Linje 192	Klockgjutaregatan Bultgatan	Vinkeltået Slutgatan
	Mittbanan	Sundsvall Västra Ånge	Fränsta
Botniabanan	Botniabanan	Sundsvalls station Härnösands central	Kramfors resecentrum Örnsköldsviks resecentrum
Ådalen	Linje 90	Bondsjöleden Utansjö Pärlporten Veda Rv 90 Hälledals kiosk Frånö folketshus Västby	Bollstabruk busstation Sollefteå resecentrum Bollstabruk IP Väja kontoret Storgatan konsum
E4:an	Linje 50	Ullånger Örnparken Örnsköldsviks resecentrum Gallsäter	Mäja Sjöland Norra E4 Skule E4
Sundsvalls tätort	Linje 1, 2, 3, 4 och 5	Sundsvall Busstation (Navet) Mittuniversitetet Västermalm	Birsta xx Granloholm
Örnsköldsviks tätort	Linje 1,2,3,4,5,6,7 och 8	Örnparken	

Kostnader för angöring av bytespunkter

Kommunalförbundet betalar en stationsavgift för angöring av busstrafik på resecentrum med tågtrafik. Dessa kostnader fördelas ut på den kommun där resecentrumet finns. Övriga bytespunkter är avgiftsfria.

Regionalt trafikförsörjningsprogram Arbetshandling

Resandemönster

I Västernorrland har antalet resor under 2016 ökat med fyra procent och förändringen kan ses både i tätorts- och landsbygdstrafik. I kommuner där subventioner av biljettpriser har införts är ökningen störst, men ökningen är stor även i kommuner med stort flyktingmottagande. Trots resandeökningen finns det inget som tyder på att kollektivtrafikens marknadsandel har ökat. Sundsvall genomförde under 2016 en resvaneundersökning som visar att marknadsandelen är oförändrad jämfört med 2009 och även det nationella mätverket Kollektivtrafikbarometern visar samma resultat. Att öka kollektivtrafikens marknadsandel på bekostnad av biltrafikens marknadsandel skapar stora nyttor i samhället ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Det minskar bland annat utsläpp, buller och trängsel.

Tabell 22 Total resandeutveckling i buss- och tågtrafik.

Transportslag	2 014	2 015	2 016	Förändring	I procent
Busstrafik (Din Tur)	9 344 841	9 187 591	9 561 680	374 089	4%
Tågtrafik (Norrtåg)	468 028	503 025	518 028	15 003	3%
Summa	9 812 869	9 690 616	10 079 708	389 092	4%

Den största resandeutvecklingen mellan 2015 och 2016 sker inom Örnsköldsviks tätort och mellan Örnsköldsvik-Husum. Resandeökningen i tätorten beror framförallt på den avgiftsfria kollektivtrafiken för skolorbarn. Däremot relationen Husum- Örnsköldsvik kan förklaras med ett boende för asylsökande utmed sträckan.

Tabell 23 Resandeutvecklingen per avtalsområde

Avtalsområde	Beskrivning	2014	2015	2016	Förändring	I procent
S6 (L10 och L50)	Härnösand - Örnsköldsvik	100 602	82 478	83 751	1 273	1,54%
O02	Höga kusten	69 598	90 268	99 843	9 575	10,61%
O3/O04/O05	Sollefteå	179 728	180 586	204 485	23 899	13,23%
O06	Örnsköldsvik tätort	733 806	739 323	911 055	171 732	23,23%
O07	(Örnsköldsvik) Husum-Björna	89 536	89 465	108 339	18 874	21,10%
O08	(Örnsköldsvik) Anundsjö	129 891	135 774	140 861	5 087	3,75%
O09	(Örnsköldsvik) Sidensjö - Bjästa	146 875	140 756	145 822	5 066	3,60%
O10/22	Härnösands tätort/Landsbygd	419 353	464 715	538 862	74 147	15,96%
O14/O15	Sundsvalls tätort	5 135 519	5 118 808	5 090 788	-28 020	-0,55%
O16	(Sundsvall) Nordvästra	113 151	118 398	121 420	3 022	2,55%
O1721	Njurunda-Sundsvall-Timrå	1 296 683	1 100 570	1 135 558	34 988	3,18%
O18	(Sundsvall) Matfors	189 979	180 114	182 358	2 244	1,25%
O20	Ådalen	321 182	338 149	374 478	36 329	10,74%
O23	(Ånge) Ljungandalen	167 944	165 138	173 187	8 049	4,87%
S4	Linje 331	15 054	16 938	17 115	177	1,04%
S5	Linje 201	206 970	195 504	200 542	5 038	2,58%
Tvärflöjten	Linje 40	28 970	30 607	33 216	2 609	8,52%
Summa		9 344 841	9 187 591	9 561 680	374 089	4%

Regionalt trafikförsörjningsprogram Arbetshandling

Bryter vi ner två avtalsområden, O1415 samt O20, och tittar hur resandet ser ut per biljettkategori kan vi analysera resandeutvecklingen ytterligare. I tabell 25 kan vi se att den kategori som ökar mest inom avtalsområdet O1415 är försäljningen av övrigt. Där ingår bland annat mobilbiljetter, x-trafiks periodkort och övergångar från regional tågtrafik.

Tabell 24 Resandeutveckling per biljettkategori i Sundsvalls tätort

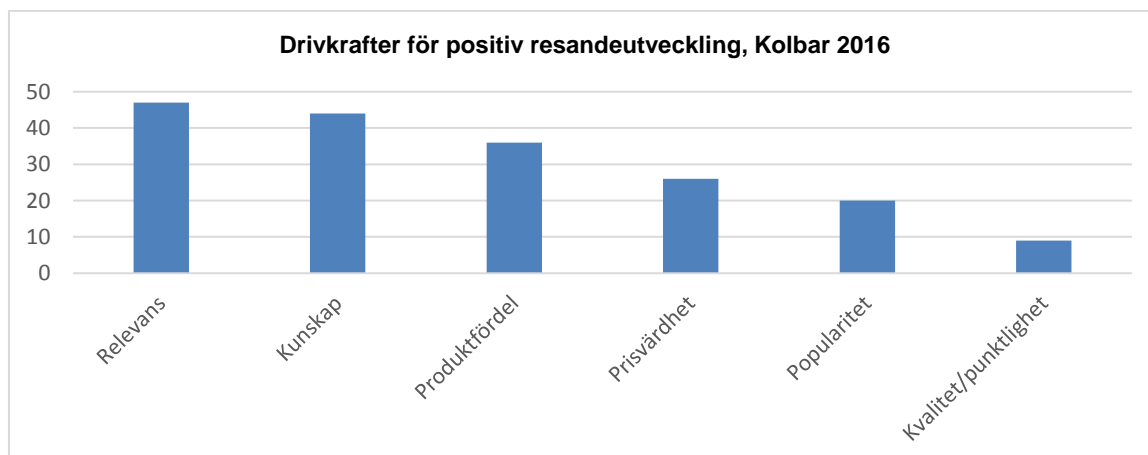
Kategori	2 015	2 016	Förändring	Procent
Barn	877 683	910 603	32 920	4%
Ungdom	450 128	448 513	1 615	0%
Vuxen	1 954 953	1 805 532	-149 421	-8%
Skolkort	556 138	588 260	32 122	6%
Övrigt	148 340	170 832	22 492	15%
Seniorkort	1 143 789	1 204 696	60 907	5,33%
Summa	5 131 031	5 128 436	-2 595	-0,05%

I tabell 26 bryts resandet ner i avtalsområde O20. Där kan vi se att resandet ökar i samtliga kategorier men största försäljningsökningen sker inom passräkning/övrigt. Där ingår bland annat försäljning av mobilbiljetter samt avgiftsfri lördagstrafik inom Härnösands kommun.

Tabell 25 Resandeutveckling per biljettkategori i Ådalen

Kategori	2 015	2 016	Förändring	Procent
Barn	44 034	48 360	4 326	10%
Ungdom	42 480	51 535	9 055	21%
Vuxen	104 498	109 979	5 481	5%
Skolkort	132 480	145 133	12 653	10%
Passräkning/Övrigt	14 680	19 477	4 797	33%
Summa	338 172	374 484	36 312	11%

Kollektivtrafikbarometern, där undersökningar om drivkrafter och resvanor genomförs varje år, visar att relevansen har störst betydelse för en positiv resandeutveckling. Med relevans avses att bussen/tåget går ofta och dit resenären ska resa. Därefter kommer kunskap, produktfördel och prisvärdhet.



För unga människor som inte har bil och körkort är kollektivtrafiken ofta den enda möjligheten att förflytta sig. Resor från hemmet är inte bara viktiga till och från skolan utan även till kompisar och

Regionalt trafikförsörjningsprogram Arbetshandling

fritidsaktiviteter. I ”Livsmiljöbokslutet” (2010) uppgav 40-50 procent av de unga att de var missnöjda med kollektivtrafiken. Var fjärde sa att de måste stanna hemma från kvälls- och helgaktiviteter minst en gång i veckan eftersom de saknar transportmöjligheter.

Val av färdmedel för pendling

I Västernorrland har bilen en central betydelse. Ungefär 90 procent av befolkningen har tillgång till minst en bil och en majoritet har tillgång till gratis parkering i nära anslutning till arbetet. Det innebär att bilen ganska enkelt konkurrerar ut kollektivtrafiken då det handlar om restid och flexibilitet, två faktorer som ligger i topp över faktorer som avgör färdmedelsvalet.

Tabell 26 Restid med olika färdmedel i urval av relationer

Sträcka	Restid med bil	Restid med buss	Restid med tåg
Sundsvall - Ånge	73 min	120 min	76 min
Sundsvall - Härnösand	37 min	52 min	53 min
Härnösand – Örnsköldsvik	79 min	105 min	67 min
Kramfors - Örnsköldsvik	68 min	92 min	41 min
Kramfors - Sollefteå	34 min	45 min	-
Örnsköldsvik - Umeå	79 min	97 min	56 min

Potentialen för pendling med Kollektivtrafik

Det största resandet över en kommungräns sker mellan Timrå och Sundsvall. Även mellan Härnösand och Sundsvall är det många människor som dagligen pendlar. Potentialen för pendling är god då sträckan trafikeras av både buss- och tågtrafik. Resandet mellan dessa orter är högt och den busstrafik som trafikerar sträckan är den med högst självfinansieringsgrad i länet.

Tabell 27 Mellankommunal arbetspendling 2015 (SCB, statistikdatabasen)

Arbetsort	Bostadsort									
	Hudiksvall	Ånge	Sundsvall	Timrå	Härnösand	Kramfors	Sollefteå	Örnsköldsvik	Östersund	Umeå
Hudiksvall	14 788	11	109	7	7	11	6	10	15	22
Ånge	1	3 554	268	12	6	0	2	4	32	2
Sundsvall	198	481	42 184	4 106	1 027	133	139	161	177	130
Timrå	13	21	1 628	3 571	192	11	10	24	6	9
Härnösand	7	13	707	297	8 650	374	82	144	14	46
Kramfors	4	9	77	11	444	6 783	376	210	18	40
Sollefteå	5	3	50	12	39	285	7 608	70	46	48
Örnsköldsvik	14	10	75	13	59	234	80	25 056	26	324
Östersund	16	64	112	14	16	5	51	23	26 898	65
Umeå	20	6	132	22	27	27	38	431	85	55 939

Det är också många som reser mellan Kramfors - Härnösand och mellan Örnsköldsvik - Umeå. Restiderna mellan dessa orter är god då sträckorna trafikeras med tågtrafik.

Resandet mellan Sollefteå och Kramfors är relativt högt så det finns god potential för pendlande med kollektivtrafik då busstrafiken har relativt god turtäthet.

Att få fram exakt uppgift hur många som pendlar med kollektivtrafik varje månad är svårt. Därför visar tabell 28 nedan ett ungefärligt antal som bygger på antagandet att varje pendlare med

Regionalt trafikförsörjningsprogram Arbetshandling

kollektivtrafik reser ca 10 månader per år. Det totala antalet sålda periodkort inom kategorin vuxen har dividerats med 10.

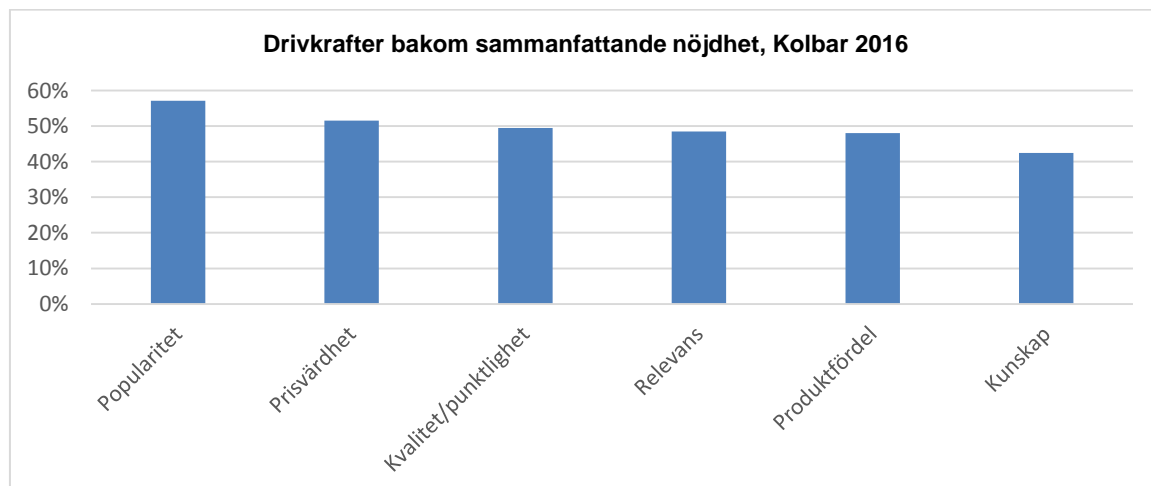
Tabell 28 Ungefärligt antal som pendlar mellan kommunerna med periodkort

	Ånge	Sundsvall	Timrå	Härnösand	Kramfors	Sollefteå	Örnsköldsvik
Ånge	3	2					
Sundsvall	7	2 500	39	36	2	-	2
Timrå		31	31	4	-	-	
Härnösand		37	8	20	9	-	2
Kramfors		2	-	9	62	5	3
Sollefteå		-		1	6	19	-
Örnsköldsvik		1	-	2	4	-	155

Jämförs den totala mellankommunala pendlingen med det antagna antalet kollektivtrafikpendlare så är en rimlig slutsats att det finns marknadspotential att flytta över pendlare från personbil till kollektivtrafik.

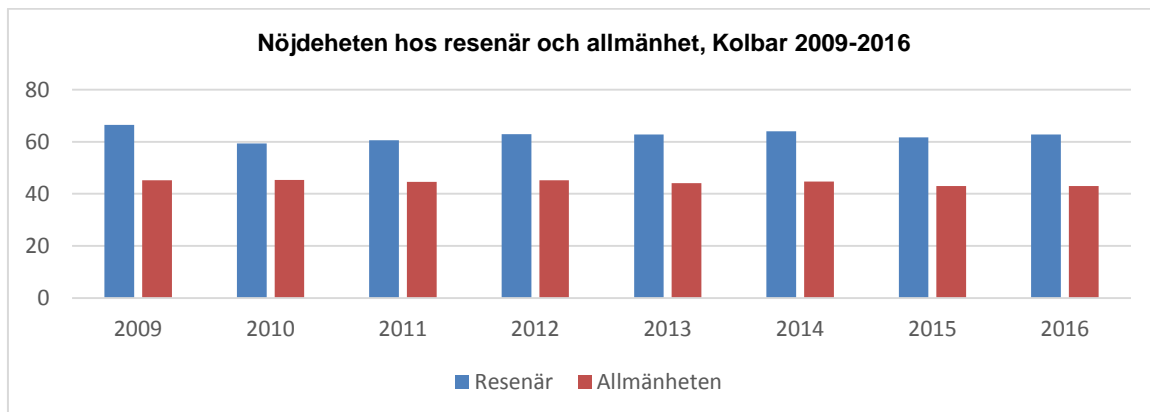
Resenärens syn på kollektivtrafik

Kollektivtrafiken är till för resenären och därför är det viktigt att resenären är nöjd med kollektivtrafiken. Avgörande för resenärernas nöjdhet är framför allt hur socialt accepterat det är att resa kollektivt bland människor i ens omgivning. Det är även viktigt att kollektivtrafiken upplevs som prisvärd och håller hög kvalitet.

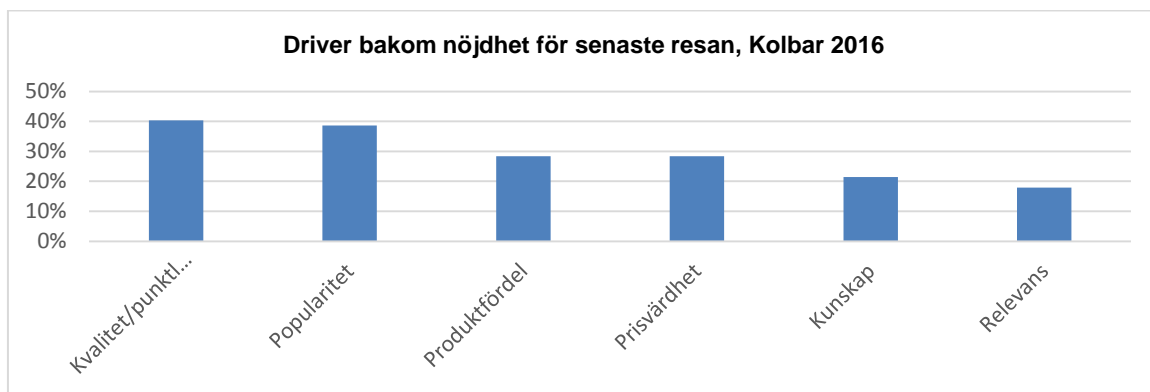


Nöjdheten är betydligt högre hos de som reser med kollektivtrafiken än hos allmänheten i övrigt. En anledning till detta är bland annat att alla inte har möjlighet att resa med kollektivtrafiken för att trafiken inte går när resenären behöver åka. Det i sig kan leda till att allmänheten är mer negativt inställd än de som faktiskt reser. En annan orsak till varför det är stor differens mellan de som reser och den breda allmänheten är mediebild.

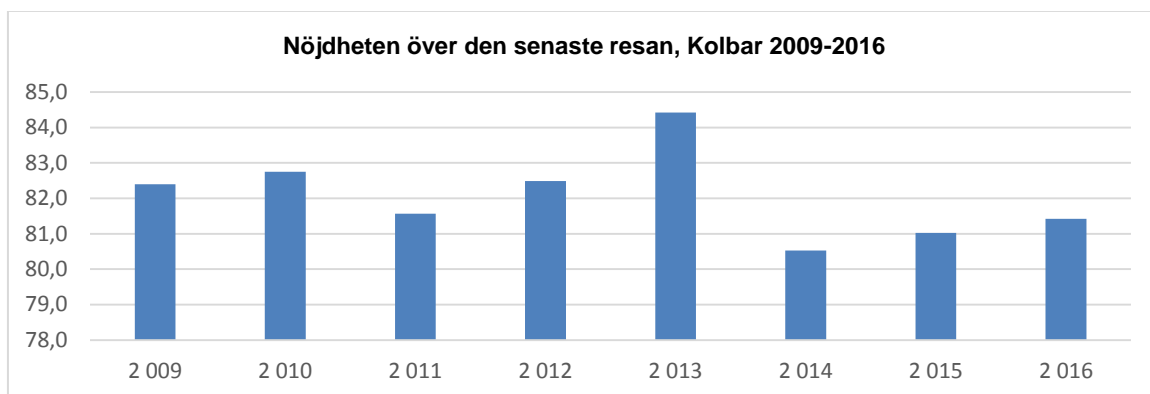
Regionalt trafikförsörjningsprogram Arbetshandling



Det som avgör om resenären är nöjd med den senaste resan är framförallt om bussen/tåget kom fram i tid och om hur accepterad kollektivtrafiken är av närmaste omgivningen.



Nöjdheten över senaste resan har pendlat mellan 81-85 procent sedan 2009. Mellan 2013 och 2014 sjönk nöjdheten för att sedan dess successivt bli bättre. Nöjdheten över den senaste resan håller sig på en god nivå.



Produkter och Prissättning

Tillsammans med de fyra nordligaste länen har vi ett gemensamt produktutbud som är giltigt inom och över länsgränserna med en gemensam prissättning.

Produkter och betalmedel

Produkterna och betalmedlen i tabell 28 är de som är giltiga i den linjelagda kollektivtrafiken i och angränsande län om inget annat anges.

Tabell 29 Produkter och betalmedel som är giltiga i den upphandlade trafiken i Västernorrland

Produkter	Målgrupp	Beskrivning
Enkelbiljett	Sällanresenären	Produkten köps ombord på buss, försäljningsställen eller i Din Turs app. Produkten är det dyraste alternativet för en resenär. Biljetten kan endast användas i busstrafiken.
Periodkort	Pendlaren	Produkten kan köpas ombord på buss, försäljningsställen, webbshopen. Produkten är relationsbaserad och är giltig för resor inom och över länsgräns med buss och tåg under en 30 dagars-period.
Skolkort	Skoleleven	Produkten förmedlas via skolan/kommunen till behörig elev. Produkten gäller inom kommunen eller inom länet med buss eller tåg upp till två resor/helgfri vardag.
Länskort	Pendlaren	Produkten är ett periodkort för 30-dagar. Till skillnad från periodkortet är inte länskortet relationsbaserat. Resenären kan fritt resa alla relationer inom länet med tåg och buss.
Kommunkort	Pendlaren	Produkten är ett periodkort för 30-dagar. Till skillnad från periodkortet är inte kommunkortet relationsbaserat. Resenären kan fritt resa alla relationer inom en kommun med buss och tåg.
Betalformer	Målgrupp	Beskrivning
Reskassa	Sällanresenär	Reskassa är en funktion som finns på reskortet. Den kan användas som ett komplement till periodkortet eller utan periodkort. Resenären fyller på sin reskassa och kan sedan använda reskassan för att köpa en enkelbiljett. Betalar resenären med reskassa erhåller resenären 15 procent rabatt i jämförelse med enkelbiljett. Reskassan kan fyllas på med minst 300 kr/påfyllning ombord på bussen eller på försäljningsställen. Reskassan kan även fyllas på i webbshopen med valfritt belopp.
Företagskort	Arbetsgivare för tjänsteresor	Företagskortet är ett betalmedel med kredit för företag och organisationer. Ett företag eller organisation kan ha flera kort kopplat till sig och får månadsvis en samlingsfaktura. Företaget/organisationen får 10 procent rabatt på enkelbiljettspriset. Företagskortet är giltigt i de fyra norrlandslänen med buss och tåg.

Regionalt trafikförsörjningsprogram Arbetshandling

Prissättning

Prissättningen är relationsbaserad vilket innebär att priset ökar proportionerligt med längden på resan.

En årlig prisuppräknning görs i augusti baserat på Konsumentprisindex (KPI). Prissättningen i tabellen nedan gäller från augusti 2016 till augusti 2017.

Tabell 30 Pristabell för enkelbiljetter och periodkort, augusti 2016

Avstånd (KM)	Enkelbiljett						Periodkort 30 dagar		
	Vuxen		Senior/Ungdom		Skolungdom		Vuxen	Senior/ Ungdom	Skol- ungdom
	Kontant/ Betalkort	Reskassa	Kontant/ Betalkort	Reskassa	Kontant/ Betalkort	Reskassa			
0-7	24 kr	20 kr	18 kr	15 kr	12 kr	10 kr	716 kr	537 kr	358 kr
8-15	30 kr	26 kr	23 kr	19 kr	15 kr	13 kr	796 kr	597 kr	398 kr
16-22	40 kr	34 kr	30 kr	26 kr	20 kr	17 kr	827 kr	620 kr	414 kr
23-30	46 kr	39 kr	35 kr	29 kr	23 kr	20 kr	897 kr	673 kr	449 kr
31-37	55 kr	47 kr	41 kr	35 kr	28 kr	23 kr	1 058 kr	794 kr	529 kr
38-45	64 kr	54 kr	48 kr	41 kr	32 kr	27 kr	1 159 kr	869 kr	580 kr
46-52	73 kr	62 kr	55 kr	47 kr	37 kr	31 kr	1 280 kr	960 kr	640 kr
53-60	79 kr	67 kr	59 kr	50 kr	40 kr	34 kr	1 371 kr	1 028 kr	686 kr
61-67	87 kr	74 kr	65 kr	55 kr	44 kr	37 kr	1 472 kr	1 104 kr	736 kr
68-75	97 kr	82 kr	73 kr	62 kr	49 kr	41 kr	1 552 kr	1 164 kr	776 kr
76-82	106 kr	90 kr	80 kr	68 kr	53 kr	45 kr	1 663 kr	1 247 kr	832 kr
83-90	114 kr	97 kr	86 kr	73 kr	57 kr	48 kr	1 683 kr	1 262 kr	842 kr
91-97	119 kr	101 kr	89 kr	76 kr	60 kr	51 kr	1 693 kr	1 270 kr	847 kr
98-105	126 kr	107 kr	95 kr	80 kr	63 kr	54 kr	1 704 kr	1 278 kr	852 kr
106-112	136 kr	116 kr	102 kr	87 kr	68 kr	58 kr	1 714 kr	1 286 kr	857 kr
113-120	141 kr	120 kr	106 kr	90 kr	71 kr	60 kr	1 734 kr	1 301 kr	867 kr
121-127	153 kr	130 kr	115 kr	98 kr	77 kr	65 kr	1 754 kr	1 316 kr	877 kr
128-135	160 kr	136 kr	120 kr	102 kr	80 kr	68 kr	1 824 kr	1 368 kr	912 kr
136-143	163 kr	139 kr	122 kr	104 kr	82 kr	69 kr	1 905 kr	1 429 kr	953 kr
144-151	178 kr	151 kr	134 kr	113 kr	89 kr	76 kr	1 986 kr	1 490 kr	993 kr
152-157	183 kr	156 kr	137 kr	117 kr	92 kr	78 kr	2 127 kr	1 595 kr	1 064 kr
158-167	196 kr	167 kr	147 kr	125 kr	98 kr	83 kr	2 238 kr	1 679 kr	1 119 kr
168-175	202 kr	172 kr	152 kr	129 kr	101 kr	86 kr	2 318 kr	1 739 kr	1 159 kr
176-181	211 kr	179 kr	158 kr	135 kr	106 kr	90 kr	2 419 kr	1 814 kr	1 210 kr
182-187	222 kr	189 kr	167 kr	142 kr	111 kr	94 kr	2 560 kr	1 920 kr	1 280 kr
188-195	230 kr	196 kr	173 kr	147 kr	115 kr	98 kr	2 671 kr	2 003 kr	1 336 kr
196-201	236 kr	201 kr	177 kr	150 kr	118 kr	100 kr	2 812 kr	2 109 kr	1 406 kr
202-229	261 kr	222 kr	196 kr	166 kr	131 kr	111 kr	2 832 kr	2 124 kr	1 416 kr
230-249	272 kr	231 kr	204 kr	173 kr	136 kr	116 kr	2 953 kr	2 215 kr	1 477 kr
250-267	293 kr	249 kr	220 kr	187 kr	147 kr	125 kr	3 014 kr	2 261 kr	1 507 kr
268-291	320 kr	272 kr	240 kr	204 kr	160 kr	136 kr			

Regionalt trafikförsörjningsprogram Arbetshandling

292-307	337 kr	286 kr	253 kr	215 kr	169 kr	143 kr
308-335	344 kr	292 kr	258 kr	219 kr	172 kr	146 kr
336-359	351 kr	298 kr	263 kr	224 kr	176 kr	149 kr
360-391	369 kr	314 kr	277 kr	235 kr	185 kr	157 kr
392-415	384 kr	326 kr	288 kr	245 kr	192 kr	163 kr
416-460	401 kr	341 kr	301 kr	256 kr	201 kr	170 kr
461-520	455 kr	387 kr	341 kr	290 kr	228 kr	193 kr
521-590	479 kr	407 kr	359 kr	305 kr	240 kr	204 kr
591-1024	525 kr	446 kr	394 kr	335 kr	263 kr	223 kr

Beroende på ålder finns även en prisdifferentiering som baseras på generella inkomstnivåer för respektive åldersgrupp. Det är endast färdtjänsttaxan som är undantagen prisdifferentiering utifrån ålder.

Tabell 31 Reduceringsnivå för produkter per ålderskategori

Kategori	Åldersintervall	Reduceringsnivå (%)
Barn	0-6 år	100 (två barn reser avgiftsfritt tillsammans med fullt betalande)
Skolungdom	7-19 år	50
Ungdom	20-25 år	25
Senior	65 år <	25

Utöver den norrlandsgemensamma prissättningen för periodkort och enkelbiljetter har vi prissatt övriga produkter som är specifika för länet eller för en särskild kommun inom länet. Samtliga priser höjs årligen utifrån KPI efter samma princip som Norrlandsresans prissättning.

Tabell 32 Prissättning utöver norrlandsgemensam prissättning, 2017

Biljett/Produkt	Pris		
	Vuxen	Senior/ungdom	Skolungdom
Skolkort inom kommun	-	-	1 471 kr/termin
Skolkort inom län	-	-	3 572 kr/termin
Färdtjänst Ånge kommun	1½ gånger enkelbiljett vuxen	1½ gånger enkelbiljett vuxen	1½ gånger enkelbiljett vuxen
Färdtjänst Timrå kommun	1½ gånger enkelbiljett vuxen	1½ gånger enkelbiljett vuxen	1½ gånger enkelbiljett vuxen
Tätortstillägg för resenärer med X-trafiks biljetter	300 kr	200 kr	150 kr
Länskort (30 dagar)	2 200 kr	1 650 kr	1 100 kr
Kommunkort Ånge (30 dagar)	1 700 kr	1 275 kr	850 kr
Kommunkort Sundsvall (30 dagar)	1 700 kr	1 275 kr	850 kr
Kommunkort Timrå (30 dagar)	1 100 kr	825 kr	550 kr
Kommunkort Härnösand (30 dagar)	1 500 kr	1 125 kr	750 kr
Kommunkort Kramfors (30 dagar)	1 700 kr	1 275 kr	850 kr
Kommunkort Sollefteå (30 dagar)	1 700 kr	1 275 kr	850 kr
Kommunkort Örnsköldsvik (30 dagar)	1 700 kr	1 275 kr	850 kr

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Arbetshandling

Kommunspezifika produkter

Kommunalförbundets medlemmar ges möjlighet i kommunalförbundets styrdokument att köpa subventioner för specifika tillfällen eller för särskilda målgrupper.

Tabell 33 Kommunala produkter

Kommun	Målgrupp	Pris	Kommentar
Ånge	-	-	Inga subventioner inom Ånge kommun.
Sundsvall	Senior	100	Även de som tagit ut ålders- eller premiepension i förtid omfattas av subventionen. Kortet är inte giltigt i tågtrafiken.
Timrå	-	-	Inga subventioner inom Timrå kommun.
Härnösand	Skolungdom	0	Beslut har tagits i kommunen våren 2017.
Härnösand	Alla	50	Beslut har tagits i kommunen våren 2017.
Kramfors	-	-	Inga subventioner inom Kramfors kommun.
Sollefteå	-	-	Inga subventioner inom Sollefteå kommun.
Örnsköldsvik	Skolungdom	0	Kortet administreras genom skolorna och är inte giltigt i tågtrafiken.

Biljettsamverkan

Produktutbudet är giltigt i all upphandlad trafik som körs under varumärket Din Tur eller Norrtåg om inte undantag angivits.

Din Tours produktutbud är även giltigt inom länet med Y-bussarna.

Personer som reser med X-trafiks biljetter kan göra ett tilläggsköp till sitt periodkort för att på så vis kunna resa inom Sundsvalls tätort.

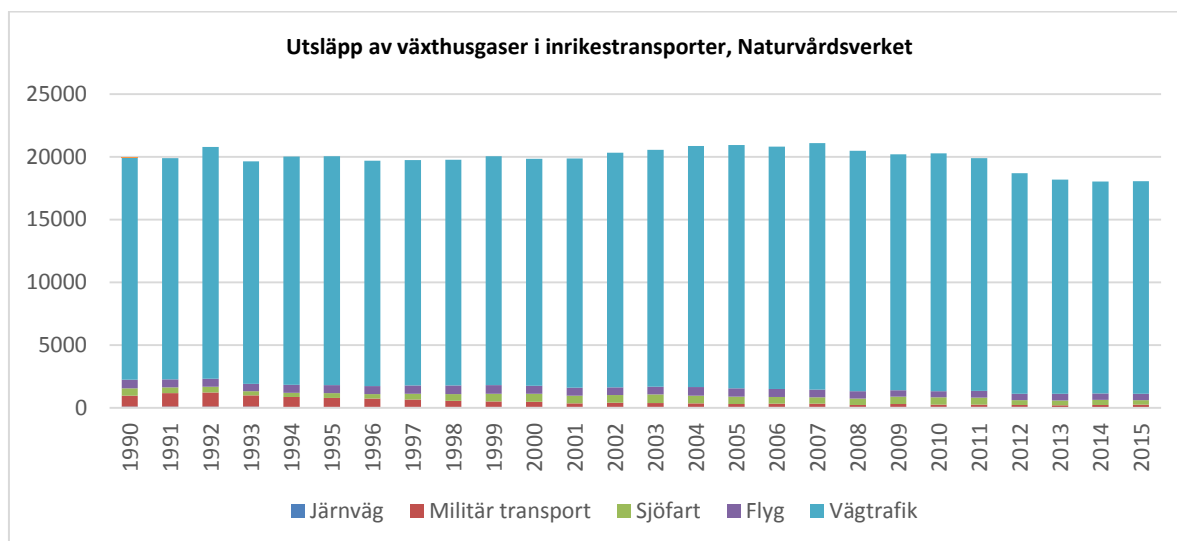
Miljö

Transportsektorn står för en dryg tredjedel av de totala utsläppen av växthusgaser och av dessa är det vägtransporterna som utgör en klar majoritet. Framförallt är det personbilarna och den tunga trafiken som dominerar.

Från tidigt 90-tal fram till 2015 har utsläppen från personbilarna minskat med närmare 15 procent för återigen ha ökat. Trots satsningar på energieffektivare fordon och biodrivmedel ökar utsläppen detta på grund av kraftig ökning av trafiken.

Att satsa på kollektivtrafiken är en lösning för att minska biltrafiken. Kollektivtrafik med många resenärer är alltid ett bättre alternativ än bilar för att lösa transportbehovet.

Växthusgasutsläppen från inrikes transporter består framförallt av koldioxid.



Kollektivtrafiken i Västernorrlands klimatpåverkan

All upphandlad linjelagd kollektivtrafik i länet sker med el-drift eller HVO (Hydrerad vegetabilisk olja). HVO är en syntetisk diesel som framställs av vegetabiliska oljor. Bränslet innehåller bara ämnen som går att återskapa vilket spar på jordens resurser.

Tågtrafiken drivs på el och är därmed till 100 procent fossilfri. I tätortstrafiken körs vissa bussar med rena el-bussar eller el-hybrider. El-hybriderna drivs delvis på HVO.

Den särskilda persontrafiken är än så länge inte fossilfri men det förs dialog med de trafikföretag som kör den särskilda persontrafiken och ambitionen är att på sikt även klara av en omställning till fossilfritt drivmedel för den särskilda persontrafiken.

Tillgänglighet

Under hösten 2016 genomfördes en analys över tillgängligheten i kollektivtrafiken i Västernorrland av företaget Wilhelm & partners. Analysen genomfördes med hjälp av intervjuer och workshops tillsammans med handikapporganisationer och aktörer inom kollektivtrafikbranschen. Den efterföljande rapporten visade på brister i kollektivtrafiken när det gäller att genomföra resor med olika funktionsnedsättningar, det var brister som även försvårar för personer utan särskilda funktionsnedsättningar. I huvudsak låg bristerna i informationen till resenären.

Resultatet från rapporten är uppdelade i *Fysisk tillgänglighet*, *Digital tillgänglighet* och *Social tillgänglighet*.

Fysisk tillgänglighet

Den fysiska tillgängligheten handlar huvudsakligen om hur tillgängligheten fungerar på fordon, bytespunkter, automater, distributionskanaler etc.

Bytespunkter

Det finns ett stort antal bytespunkter, både resecentrum och hållplatser, i länet men endast ett fåtal är tillgänglighetsanpassade enligt Trafikverkets riktlinjer. Hållplatser som ligger i tätorterna upplevs generellt fungera tillfredställande för personer med funktionsnedsättning. Hållplatserna på landsbygden har större tillgänglighetsbrister för personer med funktionsnedsättningar och upplevs fungera sämre. Så länge bytespunkterna inte är tillgänglighetsanpassade är det av mindre betydelse att fordonen är anpassade.

Den fysiska tillgängligheten på Navet är mycket bristfällig oavsett om du har en funktionsnedsättning eller inte. Framför allt är det svårigheten att orientera sig om man har en synnedsättning eller är blind. Exempelvis så saknas märkta övergångsställen. För personer med en fysisk nedsättning är det svårt att ta sig runt på Navetområdet. De fåtal nedfasade trottoarkanter som finns är svåra att använda då fel material har använts, vilket gör det svårt att ta sig till ”hållplatsöarna”.

Fordonen

Fordonen är utformade på olika sätt, beroende på om det är tåg, regionalbuss eller stadsbuss. Utformningen skiljer sig även för respektive fordonstyp. Personer med synnedsättningar har därför svårt att orientera sig, speciellt om det på en viss sträcka har skett ett bussbyte till en annan typ av buss. Alla tillgänglighetsanpassade bussar är inte likadana; handtag, stoppknappar, säten etc. sitter på olika ställen vilket försvårar för personer med synnedsättning att orientera sig.

Tätortsbussarna är i hög utsträckning låggolvsbussar vilket gör det enkelt att gå på och gå av. Detta förutsätter dock att hållplatserna är anpassade och att chauffören angör hållplatsen på korrekt sätt så avstigning med barnvagn/rullstol/rollator möjliggörs. Handikapporganisationerna anser i hög utsträckning att själva fordonen är anpassade efter deras behov. En utmaning är att när en person med rollator eller rullstol kliver på i den bakre delen av bussen är det svårt att ta sig fram till chauffören för att lösa en biljett.

El-bussarna som trafikerar i tätortstrafiken avger inga ljud, vilket kan vara ett problem framför allt för synskadade och blinda personer som har svårt att uppfatta när bussarna kommer. Att inte höra bussarna utgör ett säkerhetsproblem vid framför allt obehövade övergångsställen. Synskadade och blinda personer kan ha svårt att uppfatta när en el-buss kommer till hållplatsen vilket innebär en risk att missa ombordstigning.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Arbetshandling

Den regionala trafiken trafikeras med klass II och III fordon. Dessa fordon har högre komfort än låggolvsbussarna men sämre tillgänglighet. Innan var dessa fordon utrustad med trappklättrare, rullstolshissar eller andra hjälpmedel som underlättade ombordstigningen. Den typen av hjälpmedel prioriterades inte i förra upphandlingen på grund av bristerna avseende tillgänglighetsanpassningen av hållplatser på landsbygden. Det har medfört att färre personer med rörelsehinder kan resa i den regionala busstrafiken.

De flesta tåg har ingång med lågt golv och plant insteg. Det finns särskilda platser för personer med rörelsehinder. Det finns goda förutsättningar att resa med tåg för personer med funktionsnedsättningar, men informationen om förutsättningarna till resenären är bristfällig.

Digital tillgänglighet

Med digital tillgänglighet avses information och kommunikation via olika typer av digitala kanaler såsom Din Tur-app, skyltar och säljkanaler samt webbplatsen. Även utrop på bytespunkter och fordon samt den tryckta informationen räknas in under digital tillgänglighet.

Resenärer som söker information om kollektivtrafiken hänvisas oftast till hemsidor och appar. I många fall fungerar dessa inte utan är otillgängliga för synskadade. Även informationen är bristfällig. Information om fordonens och bytespunkternas utformning, tidtabellerna, biljettinformation, allmän service vid bytespunkterna, ledsagarservice etc saknas till stora delar. Presentationens utformning gör att informationen upplevs svår att ta till sig, vilket även är ett problem för grupper som inte behärskar det svenska språket fullt ut. Webbplatsen och Din Tur-appen uppges vara otillgängliga för synskadade.

Utrop och informationsskyltar med trafikinformation under hela resan efterfrågas av samtliga grupper av funktionsnedsatta. Det är inte bara personer som har synnedsättningar eller är blinda som efterfrågar utrop, utan även andra grupper som har svårt att se skyltarna. Handikapporganisationerna påpekar att brister som dessa skapar osäkerhet och otrygghet vilket gör att personer till sist avstår från att resa. Exempelvis behöver utrop som görs samtidigt som ett skramlande godståg passerar, repeteras. Utrop på bussen stängs ibland av för att inte störa resenärer.

Information upplevs av vissa resenärer som svår att läsa. Det handlar framför allt om information på webbplatsen och i tidtabeller, men även skärmarna som visar realtid. Det finns ett behov av att texten ska vara större för att underlätta läsandet.

Avvikelse är något som flera personer uppges vara ett riskmoment. Exempelvis byte av fordon, ombyggnationer av bytespunkter eller tidtabellsförändringar. Att få sådan information innan resan utförs kan vara av vikt för alla men främst för personer med kognitiva funktionsnedsättningar.

Social tillgänglighet

Den sociala tillgängligheten handlar om attityder, bemötande, helhetsperspektiv och utbildning.

Handikapporganisationernas upplevelse är att bemötandet från personer som jobbar i kollektivtrafik och då främst busschaufförer ger ett gott bemötande till resenärerna. Däremot saknas en förståelse för särskilda behov som personer med en funktionsnedsättning har. Det handlar om enkla saker som att bussen inte ska angöra för långt ifrån hållplatsen, att bussen inte kan börja rulla innan alla hunnit sätta sig eller att hållplatsutropen ska vara påslagna.

Det är av stor vikt att personal inom kollektivtrafiken förstår behovet av information vid förändringar. Alla resenärer har behov av den typen av information, men för personer med funktionsnedsättningar är det en förutsättning för att resan ska fungera och att de ska känna sig trygga. Information om på vilken sida tåget inkommer, om bussen angör vid ett annat läge eller om fordonet jag ska byta till är av annan modell är viktigt att informera om.

Prioriterade stråk och arbetsmarknadsregioner

Kommunalförbundets uppdrag är att säkerställa en grundläggande försörjning av kollektivtrafik i hela länet och en god kollektivtrafikförsörjning i de prioriterade stråken.

I länet har vi identifierat sex stråk som anses ha högre prioritet. Att de har högre prioritet är baserat på kriterier som viktiga målpunkter och antalet resenärer. I de prioriterade stråken finns även ett antal linjestreckningar som bedöms som högt prioriterade.

De utpekade stråken har högre prioritet i planering, investering och drift.

Mittstråket

Dagligen trafikeras Sundsvall och Östersund med 9 dubbelturer med tågtrafik. Sträckan kompletteras även med busstrafik hela sträckan Ånge Sundsvall med ca 9 turer/dag. Delar av sträckan med exempelvis linje 192 med ca 6 turer/dag.

Mittstråket är viktigt för att det knyter ihop Västernorrland med Jämtland. Kopplingen mellan länens största städer, Östersund och Sundsvall, är viktig för den regionala utvecklingen och länens tillväxt. De mindre orterna och kommunerna utmed stråken ger möjlighet för människor att bo i naturnära områden med en bra koppling till en större arbetsmarknad.

En gemensam målsättning kommun och länsöverskridande målsättning för stråket är att komma ner på en restid mellan Östersund och Sundsvall på under två timmar.

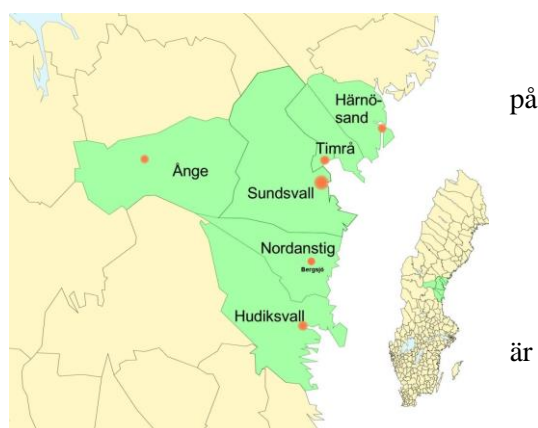
Matfors – Sundsvall

Pendlingsmöjligheterna mellan Matfors och Sundsvall är goda och sträckan trafikeras med busstrafik. Linje 141 trafikerar mellan Matfors och Sundsvall varje halvtimme i peaktid.

Sundsvallsregionen

Sundsvallsregionen är en arbetsmarknadsregion som omfattar sex kommuner i Västernorrlands och Gävleborgs län. I regionen finns ett etablerat samarbete mellan kommunerna. Den sammanlagda befolkningen ligger på närmare 200 000 invånare. Pendlingstiden med kollektivtrafiken ligger som mest 75 min från Sundsvall med snabbast transportmedel. Det är endast relationen Härnösand – Sundsvall som bilen har bättre restid i förhållande till kollektivtrafiken. Snabbare restid mellan Sundsvall och Stockholm skulle innebära en avsevärd regionförstoring i jämförelse med idag.

En gemensam målsättning inom Sundsvallsregionen en restid mellan Gävle – Stockholm på en timme och mellan Sundsvall – Stockholm på två timmar.



Njurunda – Sundsvall – Timrå

Från och med december 2014 etablerades linje 120 mellan Njurunda till Timrå med passering vid Navet i Sundsvall.

Linje 120 avgår med 20 minuters mellanrum i peaktid och passerar många större och viktiga målpunkter i länet som exempelvis Kvissleby C, Navet i Sundsvall och Birsta.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Arbetshandling

Sundsvall – Hudiksvall - Gävle

Sträckan trafikeras både med tåg och med buss. Busstrafiken körs av X-trafik och Y-buss och tågtrafiken körs av X-trafik och SJ. Med snabbare tågtrafik i framtiden finns det stor potential för arbetspendling mellan Hudiksvall och Sundsvall.

Sundsvall – Timrå – Härnösand

Sträckan trafikeras både med buss och med tåg men till skillnad från många andra sträckningar kan tågtrafiken inte tillgodogöra sig sina fördelar gentemot bussen eller bilen. Tåget når färre målpunkter och dessutom är restiden längre än många bussturer och betydligt sämre restid än bilen.

Linje 201 är en stark linje för arbets- och studiependling och är den busstrafik i länet med högst självfinansieringsgrad. Den trafikerar i peaktid varje halvtimme och passerar bland annat Birsta som är en viktig målpunkt i länet.

Botniabanan

Tågtrafiken kom igång 2011 mellan Örnsköldsvik och Umeå. Resandet har haft en god utveckling sedan starten men har nu stabiliserats. Det har inte funnits samma kraftiga utveckling mellan delsträckorna söder om Örnsköldsvik även om den har varit positiv. Dagligen trafikerar Norrtåg AB med 9 dt/dag med genomgående trafik. Sträckan trafikeras även med kommersiell tåg- och busstrafik som körs av SJ och Y-buss.

Vi har idag biljettsamverkan med den kommersiella busstrafiken men det finns ingen biljettsamverkan med den kommersiella tågtrafiken vilket innebär att det är 4 dt/dag som pendlaren inte kan utnyttja med Din Turs periodkort. Däremot erbjuder SJ ett årskort med resplustillägg men till ett högt pris för den som endast pendlar kortare sträckor inom länet.

Örnsköldsvik – Umeå

Dagligen trafikeras sträckan med 14 turer. Sträckan är viktig för arbets- och studiependling. Sedan 2010 har det totala pendlandet ökat med över 25 procent. Tidsbesparingen för att resa med tåg i jämförelse med bil ligger på över 20 minuter. Sträckan är viktig för Västernorrland då många viktiga målpunkter återfinns utmed sträckan som exempelvis Umeå universitetssjukhus och Umeå universitet.

Ådalen

Ådalsområdet är en arbetsmarknadsregion som har potential att utvecklas och täcker ett stort landsbygdsområde. God busstrafik i detta område möjliggör att människor kan bo kvar på landsbygden men ändå dagligen pendla till viktiga serviceorter. I dagsläget möjliggör busstrafiken kopplingen mellan landsbygden och kommuncentra.

Härnösand – Kramfors

Resandeutvecklingen har varit positiv och framförallt sedan tågtrafiken kom igång utmed Botniabanan. Dagligen trafikeras sträckan med 9 dt med tåget och kompletteras med busstrafik med linje 90. Det är en av relationerna med högst mellankommunalpendling inom länet.

Kramfors – Sollefteå

Linje 90 är viktig både för arbets- och studiependling. Linjen når många landsbygdsorter utmed vägen, exempelvis Bollstabruk och Nyland. Sollefteå är den enda kommunen i länet som saknar

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Arbetshandling

persontågstrafik. Därför är kopplingen mellan linje 90 och Botniabanan viktig för goda reseförbindelser mellan Sollefteå och övriga länet.

E4, Härnösand - Örnsköldsvik

I december 2016 förändrades trafiken utmed E4:an enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammets intentioner. Linje 50 går emellan Härnösand och Örnsköldsvik. Hela Höga Kusten utgör upptagningsområde för trafiken. Det är viktigt att satsa på goda bytespunkter med pendlarparkeringar utmed sträckan för att stärka boendes möjlighet till arbets- och studiependling. Trafiken är även viktig för besöksnäringen och bland annat så trafikerar linje 50 Höga Kusten hotellet som är en viktig målpunkt för både konferenser och turister.

Sundsvalls tätort

Hälften av alla resor som genomförs i länet sker i tätortstrafiken i Sundsvall och busstrafiken går var tionde minut i peaktid. Sundsvall är länets största kommun med närmare 100 000 invånare. Länets största arbetsplatser finns i kommunen och de flesta som pendlar in till en kommun pendlar till Sundsvall.

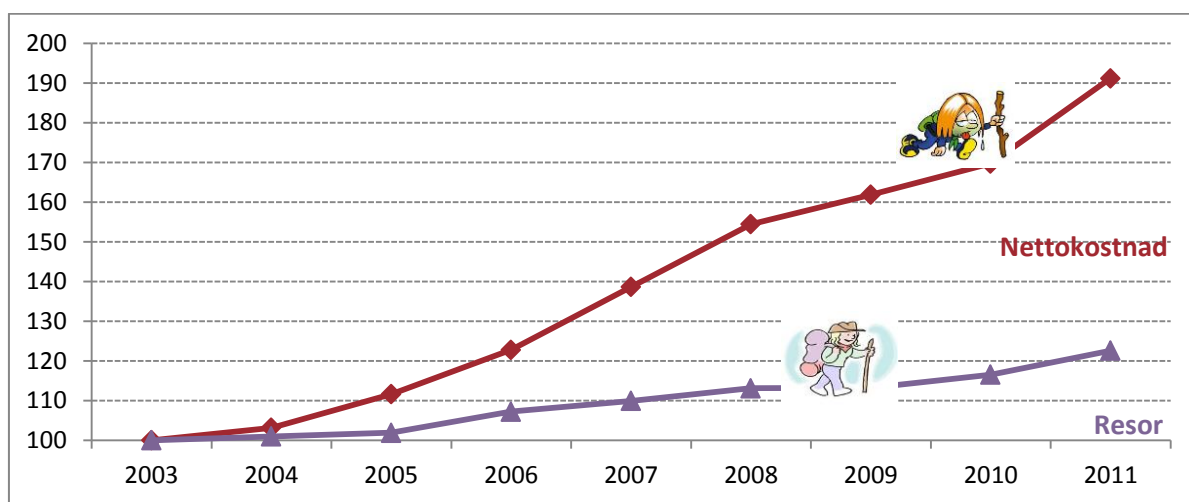
Örnsköldsviks tätort

Örnsköldsvik är länets näst största kommun med drygt 50 000 invånare. Örnsköldsvik går under kategorin större städer enligt SCBs definition. Potentialen för att öka resandet inom tätorten är stor med bättre linjeläggning och med bättre turtäthet. Med ökad kollektivtrafik med minskad biltrafik som följd skulle ge positiva effekter på både luft kvalitet och buller.

Ekonomi

I rapporten som SKL presenterade 2017 visar att kostnaderna för kollektivtrafiken ökat från 2011 med 8,9 miljarder eller 5,9 procent per år hos kollektivtrafikmyndigheterna och kommunsektorns kostnader har ökat med 5,6 miljarder under samma tid vilket motsvarar 7,7 procent. För kollektivtrafikmyndigheterna är det främst trafikeringskostnaderna som driver kostnaderna med en genomsnittlig ökning på cirka 4,8 procent per år. Ökningarna beror framför allt på ett ökat utbud och då främst inom spårburen trafik, men även på stigande faktorpriser. Tillsammans står denna kostnadsökning för 74 procent av den totala kostnadsökningen. Resterande ökning ligger i bättre fordon avseende miljö och tillgänglighet.

Tabell 34 Nettokostnad och resor i riket, SKL 2012



Intäkter

Den totala intäktsmassan består av biljettintäkter från busstrafiken, biljettintäkter från tågtrafiken samt övriga intäkter. Övriga intäkter innefattar bland annat bussgoods, resplusbiljetter och mobilbiljetter.

Intäkterna har sedan 2014 minskat vilket bland annat förklaras av ett biljettintäktsbortfall i och med satsningen på avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar i Örnsköldsviks kommun.

På längre sikt har även intäkterna i trafiken i Sundsvall minskat på grund av subventionerat resande för seniorerna. Dessutom bedöms denna produkt användas på ett felaktigt sätt av personer som inte är berättigade till subventionerat resande. Biljettkontrollverksamhet påbörjas under 2017.

De senaste åren har Härnösands kommun har avgiftsfri kollektivtrafik på lördagar och avgiftsfritt för skolungdomar under alla lov samt en avgiftsfri linje som knutit samman stadskärnan med handelsområdet. Den avgiftsfria kollektivtrafiken har minskat möjlighet till intäktsökningar.

Intäkter från Bussgoods har de senaste åren minskat.

I de områden där intäkterna har ökat i relation med resandet beror detta främst på de asylboenden som upprättades under 2015. Många av dessa boenden har och kommer att avvecklas vilket innebär att resandet troligtvis kommer att minska och därmed också intäkterna.

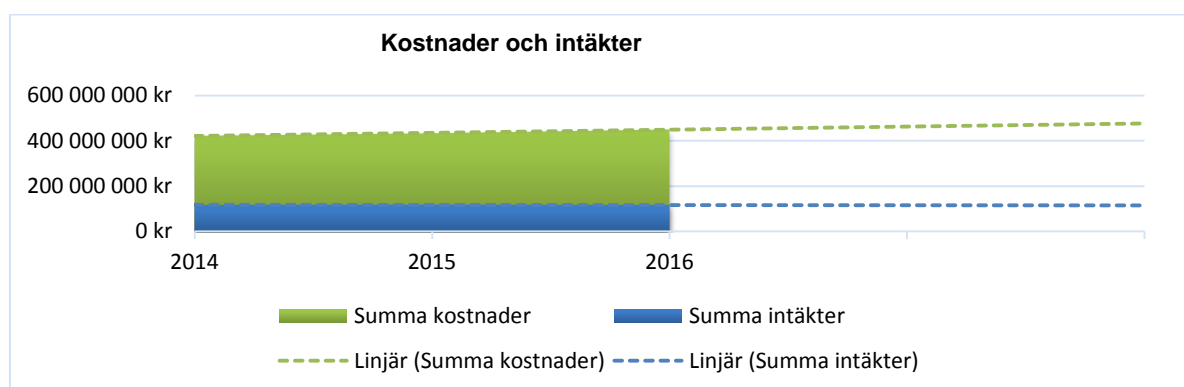
Regionalt trafikförsörjningsprogram Arbetshandling

Tabell 35 Biljettintäktsutveckling för busstrafiken per avtalsområde 2014-2016

Område / År	2 014	2 015	2 016	Förändring 2015-2016	%
L10/L50	3 066 067 kr	2 419 017 kr	2 377 233 kr	-41 784 kr	-1,7%
Höga kusten	904 881 kr	1 118 739 kr	1 262 839 kr	144 100 kr	12,9%
Sollefteå	2 274 730 kr	2 428 488 kr	2 664 003 kr	235 515 kr	9,7%
Örnsköldsvik tätort	7 660 317 kr	7 693 110 kr	7 445 783 kr	-247 327 kr	-3,2%
Husum	1 386 767 kr	1 440 933 kr	1 489 814 kr	48 881 kr	3,4%
Bredbyn	1 816 541 kr	1 888 267 kr	1 803 876 kr	-84 391 kr	-4,5%
Köpmanholmen	1 567 333 kr	1 444 156 kr	1 388 352 kr	-55 805 kr	-3,9%
Härnösand	2 652 266 kr	2 474 995 kr	2 645 341 kr	170 346 kr	6,9%
Sundsvall tätort	42 116 704 kr	42 094 671 kr	40 185 832 kr	-1 908 839 kr	-4,5%
Sundsvall Nordvästra	1 082 210 kr	1 176 207 kr	1 189 154 kr	12 947 kr	1,1%
Timrå/Njurunda	12 751 962 kr	11 333 891 kr	11 755 599 kr	421 708 kr	3,7%
Matfors	2 103 484 kr	2 045 207 kr	1 875 409 kr	-169 799 kr	-8,3%
Ådalen	4 635 316 kr	4 596 062 kr	5 152 765 kr	556 703 kr	12,1%
Ljungandalen	1 871 583 kr	2 150 788 kr	2 168 867 kr	18 079 kr	0,8%
Linje 331	703 613 kr	699 308 kr	674 664 kr	-24 644 kr	-3,5%
Linje 201	6 988 005 kr	6 812 931 kr	7 024 248 kr	211 317 kr	3,1%
Linje 40	1 192 495 kr	1 210 492 kr	1 091 296 kr	-119 196 kr	-9,8%
Summa	94 774 274 kr	93 027 262 kr	92 195 074 kr	-832 188 kr	-0,9%

Medlemsfinansierade intäkter

För att bedöma verksamhetens resurseffektivitet är det vanligt att titta på kollektivtrafikens självfinansieringsgrad. Självfinansieringsgraden visar vilken andel av kostnaderna som täcks av biljettintäkter. Från 2015 till 2016 minskade självfinansieringsgraden från 27,6 procent till 26,8 procent.



I flera kommuner finns en stark politisk ambition att kraftigt subventionera biljettpriset för valda grupper. Sundsvalls kommun har sedan 2011 subventionerat gruppen seniorer. Seniorerna betalar endast 100 kr för ett periodkort som gäller inom hela kommunen. Det pågår diskussioner att även subventionera för skolungdomar. I augusti 2016 införde Örnsköldsviks kommun avgiftsfritt periodkort inom hela kommunen för alla skolungdomar. I mitten av 2017 fattade Härnösands kommun beslut om att det ska vara avgiftsfritt för alla skolungdomar samt att det ska kosta 50 kr/30

Regionalt trafikförsörjningsprogram Arbetshandling

dagar för övriga resenärer. Sammantaget leder dessa åtgärder till att självfinansieringsgraden minskar och därmed blir kollektivtrafiken mindre resurseffektiv.

Kostnader

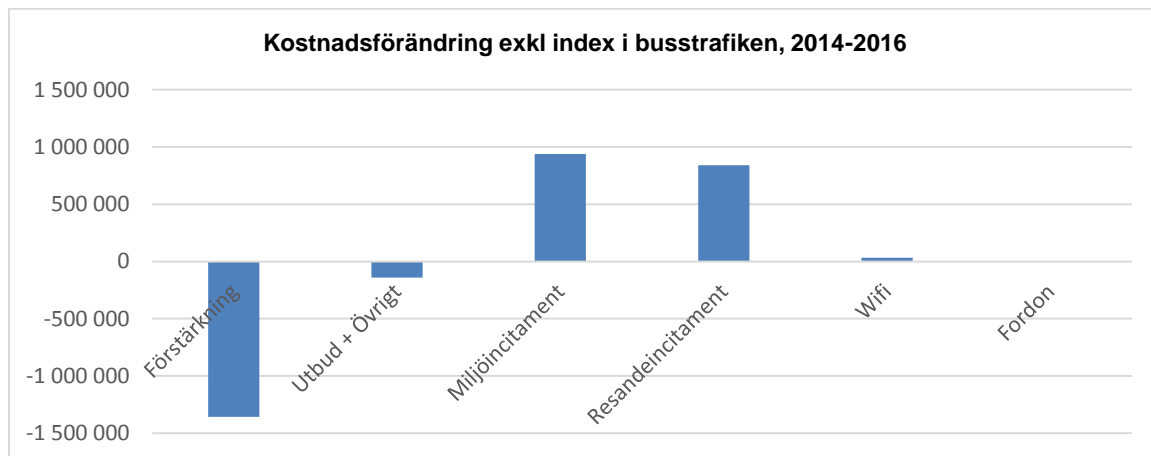
Den totala kostnadsökningen sedan 2014 för den upphandlade busstrafiken uppgår till 7,2 mnkr. Till stor del beror detta på den utveckling av indexkorgarna som ingår i gällande trafikavtal. Indexuppräknningen uppgår till 6,9 mnkr.

Tabell 36 Kostnadsutvecklingen inom den upphandlade busstrafiken 2014-2016

Område / År	2 014	2 015	2 016	Förändring 2015-2016
Sollefteå	16 540 128	16 447 441	16 809 554	362 113
Bredbyn	12 188 050	12 305 012	12 721 405	416 393
Linje 40 / Tvärflöjten	4 273 457 kr	9 449 643 kr	9 905 037 kr	455 394 kr
Ådalen	25 463 398 kr	26 622 918 kr	27 660 525 kr	1 037 607 kr
Höga Kusten	9 741 035 kr	10 127 512 kr	10 347 273 kr	219 761 kr
Nordvästra	13 826 446 kr	14 893 497 kr	15 453 001 kr	559 504 kr
Timrå/Njurunda	62 812 773 kr	48 474 754 kr	48 870 887 kr	396 133 kr
Matfors	13 629 458 kr	12 627 153 kr	13 085 880 kr	458 727 kr
Härnösand	22 623 595 kr	24 432 539 kr	25 001 488 kr	568 949 kr
Linje 10	11 594 108 kr	11 981 182 kr	11 847 739 kr	-133 442 kr
Köpmanholmen	11 574 506 kr	12 077 401 kr	12 385 263 kr	307 862 kr
Husum	10 099 922 kr	9 855 954 kr	10 136 894 kr	280 940 kr
Ljungandalen	17 902 244 kr	17 186 702 kr	17 691 349 kr	504 647 kr
Linje 331	3 480 158 kr	3 584 030 kr	3 678 351 kr	94 321 kr
Linje 201	- kr	14 489 721 kr	14 837 528 kr	347 807 kr
Örnsköldsvik tätort	29 115 692 kr	32 175 778 kr	34 371 813 kr	2 196 035 kr
Sundsvall tätort	118 298 423 kr	115 988 488 kr	115 152 795 kr	- 835 693 kr
Summa	383 163 392 kr	392 719 720 kr	399 956 778 kr	7 237 058 kr

Utöver indexuppräknningar sker andra kostnadsförändringar. Mellan 2015 och 2016 har bland annat förstärkningskostnaderna minskat med cirka 1,4 mnkr. Miljö- och resandeincitament har ökat med 1,8 mnkr sammanlagt. I och med att hela fordonsflottan i samtliga avtal kör på HVO (Hydrerad Vegetabilisk Olja) har miljöincitamentet lösts ut. Resandeincitamentsavtal finns för Örnsköldsviks tätort och i Sundsvalls tätort med omnejd. Resandeincitamentsavtal finns för att skapa drivkraft för trafikföretagen att göra åtgärder i trafiken som leder till ökat resande. Incitamentet är satt så att kostnaderna för incitamentet inte ska överstiga de intäkter som kommer in genom ökade biljettintäkter. När Örnsköldsviks kommun i augusti införde avgiftsfri kollektivtrafik för ungdomar ökade resandet kraftigt och därigenom kostnaderna för resandeincitamentet. Biljettintäkterna för skolungdomar (7-19 år) uteblev och intäkterna för skolkort minskade kraftigt. Sundsvalls kommuns subventioner för seniorer har inte samma påverkan på resandeincitamentet då subventionen redan fanns när upphandlingen gjordes och därigenom var seniorerna undantagna resandeincitamentet.

Regionalt trafikförsörjningsprogram Arbetshandling



Index

Kostnader och biljettpriser justeras årligen efter förutbestämda indexkorgar.

Tabell 37 Förtäckning över de index som ligger till grund för årliga kostnads- och prisjusteringar

Index	(%)
Trafikkostnader (AKI, PPI/HVO, ITPI, KPI, STIBOR 3M)	Ca 3,0
Färdtjänstindex	Ca 1,0
Biljettintäkter (KPI)	Ca 1,0

I nuvarande trafikavtal, både inom den särskilda persontrafiken och i den linjelagda trafiken, regleras hur index ska användas. I den särskilda persontrafiken används färdtjänstindex.

Tabell 38 Viktningen mellan olika index i nuvarande trafikavtal i den linjelagda kollektivtrafiken

Kostnadsbeskrivning	Indextyp	Mittbuss (%)	Nobina (%)	Nobina (%) Linje 50
Personal:	AKI, Total SNI 2007, (arbetare, B-S, exkl. O)	60	50,2	53
Bränsle:	Bränsleindex (ex. HVO)	20	14,2	22
Nyfordonsanskaffning:	Fordon transportmedel (ITPI 29-30)	5	15	5
Fordon /finansiering	Ränta (STIBOR 3M)	0	1,1	0
Allmänt:	KPI (alternativt KPI)	15	19,5	20

I budget räknas årligen trafikkostnaderna upp med tre procent och biljettpriserna med en procent varje år. Det innebär att det krävs en årlig resandeökning för att biljettintäkterna ska öka i proportion med kostnaderna.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Arbetshandling

Fördelning

Kollektivtrafikens underskott finansieras av medlemmarna, vilket innebär att medlemmarna betalar för de kostnader som inte täcks av biljettintäkter. Hur kostnader och intäkter fördelas mellan medlemmarna regleras i samarbetsavtalet som beslutades i och med bildandet av kommunalförbundet.

Tabell 39 Av medlemmarna överenskommen kostnadsfördelning beskriven i samarbetsavtalet

Medlem	Finansiering
Landstinget	<ul style="list-style-type: none"> - Tågtrafik - Nettokostnaderna för busstrafiken mellan kommuncentra samt linje 202, 196 och 331. - Sjukresor - Administrationskostnaderna - Din Tur Kundcentra - Avskrivningskostnader för exempelvis system och fordon - Sjukresor - Försäljningsprovision - Bankkostnad
Ånge	<ul style="list-style-type: none"> - Busstrafik inom den egna kommunen - Färdtjänst, Färdtjänsthandläggning - Stationsavgifter - Avskrivningskostnader för exempelvis system och fordon. - Försäljningsprovision - Bankkostnad
Sundsvall	<ul style="list-style-type: none"> - Busstrafik inom den egna kommunen - Stationsavgifter - Avskrivningskostnader för exempelvis system och fordon. - Försäljningsprovision - Bankkostnad
Timrå	<ul style="list-style-type: none"> - Busstrafik inom den egna kommunen - Färdtjänst, Färdtjänsthandläggning - Stationsavgifter - Avskrivningskostnader för exempelvis system och fordon. - Försäljningsprovision - Bankkostnad
Härnösand	<ul style="list-style-type: none"> - Busstrafik inom den egna kommunen - Färdtjänst - Stationsavgifter - Avskrivningskostnader för exempelvis system och fordon. - Försäljningsprovision - Bankkostnad
Kramfors	<ul style="list-style-type: none"> - Busstrafik inom den egna kommunen - Färdtjänst - Stationsavgifter - Avskrivningskostnader för exempelvis system och fordon. - Försäljningsprovision - Bankkostnad
Sollefteå	<ul style="list-style-type: none"> - Busstrafik inom den egna kommunen - Färdtjänst - Avskrivningskostnader för exempelvis system och fordon. - Försäljningsprovision - Bankkostnad
Örnsköldsvik	<ul style="list-style-type: none"> - Busstrafik inom den egna kommunen - Färdtjänst - Stationsavgifter - Avskrivningskostnader för exempelvis system och fordon. - Försäljningsprovision - Bankkostnad

Medlemmarnas finansiering till kommunalförbundet är verksamhetens nettokostnader, de kostnader som kvarstår efter att intäkter avräknats.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Arbetshandling

De allra flesta intäkter kommer från biljettförsäljning genom biljettmaskinsystemet; ombord på buss, försäljningsställen eller webbshop. Andra försäljningskanaler som inte registreras i biljettmaskinsystemet är mobilbiljetter och försäljning av Resplus-biljetter.

Samtliga biljettintäkter som kommer in genom försäljning registrerade i biljettmaskinerna fördelas via linje/tur till respektive trafikområde och finansierande kommun-/er eller landstinget. Försäljning som inte sker genom biljettmaskinsystemet kan inte kopplas till ett viss trafikområde och fördelas efter manuell hantering hos kommunalförbundet i samband med del- och helårsbokslut.

Regional Vision och mål

Vision

Kollektivtrafiken har en viktig roll att fylla i arbetet för den regionala utvecklingen, något som framför allt lyfts fram i den regionala utvecklingsstrategin som är antagen av länspartnerskapet den 1 december 2011.

Visionen för Västernorrland är hämtad från den regionala utvecklingsstrategin:

Ett stolt Västernorrland – med funktion och attraktivitet.

Övergripande regionalt strategimål

I den regionala utvecklingsstrategin finns ett övergripande strategimål definierat som ligger till grund för de mål för kollektivtrafiken i Västernorrland som formulerats.

Med samlade resurser mobiliserar vi Västernorrlands drivkrafter för ett kraftfullt trendbrott som ger oss:

- *Positiv befolkningstillväxt*

Västernorrland 2020 har 250 000 invånare med hög livskvalitet och tillåtande atmosfär. Goda natur- och miljöförutsättningar bidrar till länets attraktivitet. Fler flyttar in, fler barn föds, fler bostäder byggs och färre avlider i förtid. Invandringens potentialer tillvaratas. Länet har en bra balans i sin köns- och åldersstruktur.

- *Ökad tillgänglighet*

I Västernorrland överbryggas kraftfulla satsningar geografiska och sociala avstånd och öppnar länet för omvärlden på ett funktionellt, hållbart och konkurrenskraftigt sätt – genom snabb, anpassad och miljövänlig kommunikation i en välbalanserad region.

- *Stärkt innovationsförmåga*

Västernorrland står stabilt i konkurrensen. Länets invånare, företag och organisationer har hög kompetens, kreativitet och förnyelsekraft. Nytänkande, drivande entreprenörskap och satsningar inom nyckelområden har ytterligare främjat innovation och utveckling i erkända innovativa miljöer.

Nationella mål

De åtgärder som görs inom kommunalförbundet i Västernorrlands län ska bidra till att uppnå nationellt uppsatta mål, eller åtminstone inte motverka dessa mål.

Målen för miljöpolitik

Miljömålen ger en tydlig struktur för miljöarbetets genomförande och uppföljning och är uppdelade i tre målnivåer:

- Ett generationsmål som anger riktningen för den nödvändiga samhällsomställningen som behöver ske inom en generation för att uppnå kvalitetsmålen.
- Miljökvalitetsmålen anger önskat miljötillstånd, samt
- Etappmål som anger steg på vägen mot generationsmålet och miljökvalitetsmålen.

Generationsmålet

Generationsmålet innebär att vi till nästa generation ska lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Styrmedel och åtgärder för att lösa miljöproblemen i Sverige ska utformas så att Sverige inte exporterar miljöproblem.

Generationsmålet ska säkerställa att tvärssektoriella frågor integreras i miljömålssystemet, till exempel hälso- och konsumtionsfrågor. Målets så kallade strecksatser är även vägledande för etappmålen i miljömålssystemet. Näringslivet och andra aktörer kan använda sig av generationsmålets formuleringar och målsättningar för att strukturera och följa upp sitt miljöarbete.

Generationsmålets strecksatser

- Ekosystemen har återhämtat sig, eller är på väg att återhämta sig, och deras förmåga att långsiktigt generera ekosystemtjänster är säkrad.
- Den biologiska mångfalden och natur- och kulturmiljön bevaras, främjas och nyttjas hållbart.
- Människors hälsa utsätts för minimal negativ miljöpåverkan samtidigt som miljöns positiva inverkan på människors hälsa främjas.
- Kretsloppen är resurseffektiva och så långt som möjligt fria från farliga ämnen.
- En god hushållning sker med naturresurserna.
- Andelen förnybar energi ökar och att energianvändningen är effektiv med minimal påverkan på miljön.
- Konsumtionsmönstren av varor och tjänster orsakar så små miljö- och hälsoproblem som möjligt.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Arbetshandling

Miljö kvalitetsmålen

Miljö kvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som ska nås. Under varje mål finns ett antal preciseringar som förtydligar dem och används i uppföljningen av målen.

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- Giftfri miljö
- Skyddande ozonskikt
- Säker strålmiljö
- Ingen övergödning
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Hav i balans samt levande kust och skärgård
- Myllrande våtmarker
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap
- Storslagen fjällmiljö
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt- och djurliv

Etappmålen

Etappmålen ska underlätta möjligheterna att nå generationsmålet och miljö kvalitetsmålen. 24 etappmål har antagits av regeringen.

Transportpolitiska målet

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Funktionsmål: Tillgänglighet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnor och mäns transportbehov.

Preciseringar av funktionsmålet

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder.
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- Transportsystemet utvecklas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

Hänsynsmålet: Säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Preciseringar av hänsynsmålet

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet (nås?).
- Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen.
- År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta oberoende av fossila bränslen.
- Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål nås, samt bidrar till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Jämställdhetspolitikens mål

Målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sitt eget liv.

Utifrån detta arbetar regeringen efter sex delmål:

- En jämn fördelning av makt och inflytande. Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva medborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet.
- Ekonomisk jämställdhet. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.
- Jämställd utbildning. Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling.
- Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet. Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor.
- Jämställd hälsa. Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma förutsättningar för en god hälsa samt erbjudas vård och omsorg på lika villkor.
- Mäns våld mot kvinnor ska upphöra. Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.

Funktionshinderpolitiska målen

De nationella målen för funktionshinderspolitiken beslutades år 2000 i arbetet med den nationella handlingsplanen Från patient till medborgare (prop. 1999/2000:79).

Funktionshinderspolitiken handlar om att skapa ett samhälle utan hinder för delaktighet och jämlika levnadsvillkor för människor med funktionsnedsättning.

Funktionshinderspolitiken utgår från FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Om mänskliga rättigheter och varje individs möjligheter att utifrån sina förutsättningar delta i samhällslivets alla delar.

- Samhällsgemenskap med mångfald som grund.
- Samhället ska utformas så att människor med funktionsnedsättning i alla åldrar blir fullt delaktiga i samhällslivet.
- Jämlikhet i levnadsvillkor för flickor och pojkar, kvinnor och män med funktionsnedsättning.

Långsiktiga mål och åtgärder för kollektivtrafiken

Vision

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

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

Kollektivtrafikens värdegrund

Värdegrunden anger hur vi vill uppfattas och ska sammanfattas i orden: *Öppna, Trygga och Framåt.*

Öppna innebär att vi ska vara öppna och välkomnande som myndighet. I det ingår till exempel att vara öppna för kunders synpunkter, att förarna är utåtriktade i mötet med våra kunder och att vi har ett kundcenter som är öppet dygnet runt.

Trygga handlar om att vi är konsekventa och pålitliga i vår kommunikation. Det handlar till exempel om att kunderna ska känna sig trygga i vetskapen om att kundcenter alltid finns till hands och i att våra fordon är säkra och pålitliga.

Framåt ger en känsla av fart och en vilja att utvecklas, se möjligheter och skapa nytänkande.

Övergripande målområden

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

För att konkretisera de övergripande målen har delmål tagits fram under respektive målområde. Kopplat till varje delmål har strategiskt viktiga åtgärder identifierats som är centrala för att de övergripande målen ska uppnås till 2030.

Sammanfattningsvis ska de fyra målområdena visa på att med rätt förutsättningar kan kommunalförbundet skapa en hållbar kollektivtrafik som sätter resenärens behov i centrum och bidrar till länets tillväxtarbete.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Arbetshandling

Vision

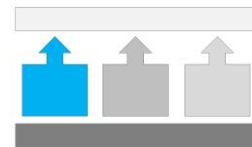
Ett stolt Västernorrland med funktion och attraktivitet



Medarbetare

Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång

Resenär



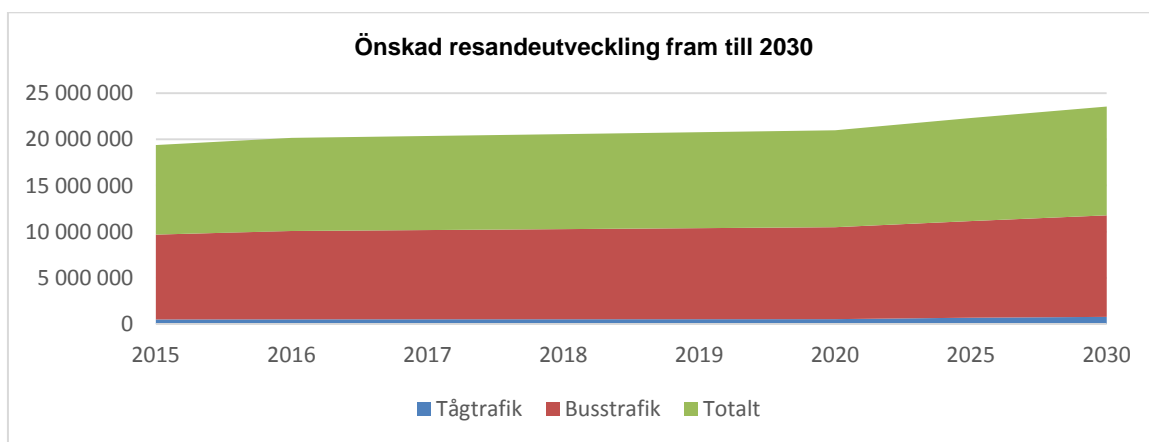
Kollektivtrafiken är attraktiv och modern och utgår ifrån resenärens behov

Målområdet resenär innebär att resenärens behov ska stå i fokus och genomsyra all verksamhet. Kollektivtrafiken ska vara enkel att använda för resenären. För att kollektivtrafik ska anses attraktiv behöver den vara relevant, flexibel och passa resenärens vardagliga transportbehov till och från arbete, fritidssysselsättningar och för att utträta övriga ärenden.

För att kollektivtrafiken ska upplevas aktuell och attraktiv behöver vi ligga i framkant i utvecklingen och utgå från resenärens framtida behov. Kollektivtrafiken ska vara konsumentinriktad, vilket förutsätter kunskap om hur omvärlden utvecklas. För att åstadkomma modern kollektivtrafik krävs mod att våga välja och långsiktighet i besluten.

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet

De senaste åren har vi haft en svag resandeutveckling trots att tågtrafiken kom igång med full effekt under 2012. Mellan 2015 och 2016 ökade resandet med cirka fyra procent. Till stor del berodde detta på avgiftsfri kollektivtrafik i Örnsköldsviks kommun samt asylboenden utmed kollektivtrafikstråken på landsbygden. En fortsatt utveckling i den takten är inte realistisk men en årlig ökning med en procent är rimlig med rätt prioriteringar.



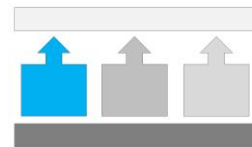
Det som i huvudsak driver resandet är att kollektivtrafiken är anpassad efter resenärens behov och att det är lätt att förstå systemet.

K2 – nationellt kunskapscentrum beskriver, i sin kunskapsöversikt *Att styra mot ökade kollektivtrafikhandel*, att avgiftsfritt resande leder till en resandeökning, men framför allt bland de som redan reser kollektivt och i huvudsak i kortare relationer där resenären annars valt att gå eller cykla. Studier visar att det i huvudsak inte är bilisterna som lockas av avgiftsfri kollektivtrafik. Intresset ligger främst i att få över bilisterna till kollektivtrafiken och för dessa är priset på resan av underordnad betydelse. Det är av större betydelse att kollektivtrafiken går ofta med god tillgänglighet.

Den regionala trafiken ska i så hög grad som möjligt kunna konkurrera tidsmässigt med bilen. Med rätt utrustning i fordonen möjliggör kollektivtrafiken en effektivare tidsanvändning för resenären. Exempelvis med Wifi och eluttag är det lättare att arbeta ombord på bussen och tåget.

Regionalt trafikförsörjningsprogram Arbetshandling

Resenären förväntar sig och ska erbjudas relevant, lättillgänglig och lättförståelig information i strategiskt prioriterade kanaler. Kommunikationen med resenären ska ständigt sträva efter att förbättras, oavsett om det handlar om ett personligt möte eller en digital lösning.



Busschaufförerna och tågvårdarna är de viktigaste kanalerna till resenären och att de ger rätt och aktuell information med ett vänligt bemötande är en central faktor för en återkommande kund.

Strategiska åtgärder för att resurseffektivt öka det totala resandet

- Turer och linjer med lågt resande och med låg resandepotential ska i regel prioriteras bort och ersättas med anropsstyrd trafik. Lågt resande är en linjelagd kollektivtrafik med i genomsnitt färre än fem resenärer/tur under en vanlig arbetsvecka.
- I hela länet finns en grundläggande tillgänglighet och trafikförsörjning genom anropsstyrd trafik eller samordning med den särskilda persontrafiken.
- Bytespunkterna i länet ska vara utformade på ett sätt som garanterar en trygg av-, på- och omstigning.
- Produktutbudet ska vara enhetligt, prisvärt, enkelt och relevant i hela länet. Att bära resa kollektivt ska vara ett enkelt steg att ta.
- Genom att jobba strategiskt och kontinuerligt med långsiktiga och beteendepåverkande insatser ökar vi det kollektiva resandet bland bilisterna.

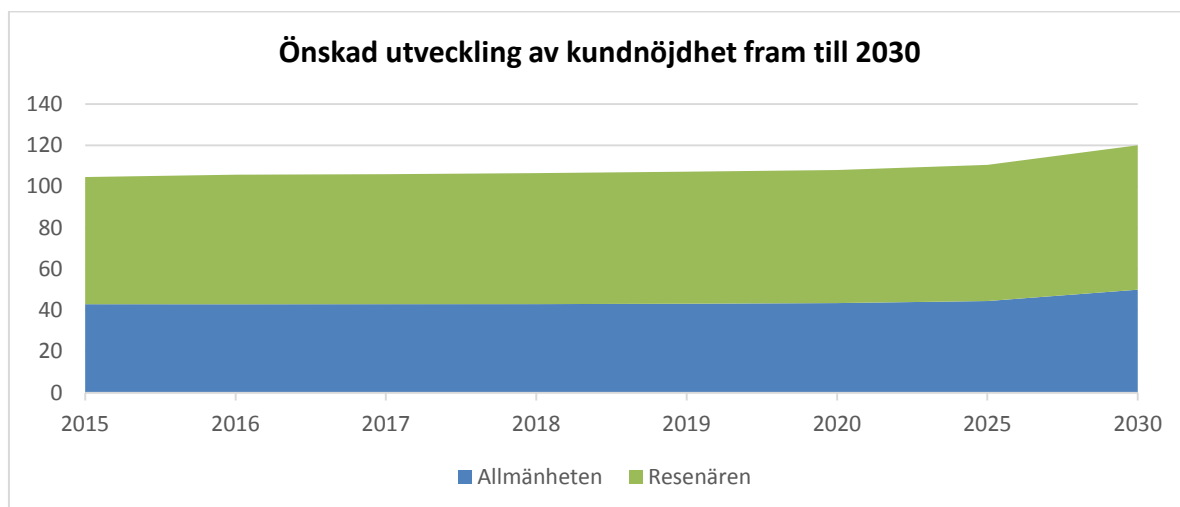
Vi följer upp detta mål genom att exempelvis mäta följande indikatorer:

Antalet kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken

Kollektivtrafikens marknadsandel i jämförelse med det motoriserade resandet

Delmål: Antalet nöjdare och mycket nöjdare kunder ska öka

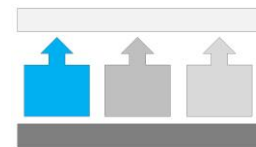
Både resenären och allmänhetens nöjdhet över kollektivtrafiken har varit stabil över åren. Successivt kan resultatet förbättras om varumärket Din Tur utvecklas och resenären upplever kollektivtrafiken som ett accepterat val i sin omgivning.



Regionalt trafikförsörjningsprogram

Arbetshandling

Undersökningsverktyget Kollektivtrafikbarometern visar på att det framför allt är omgivningens upplevelse av kollektivtrafiken och kvaliteten i kollektivtrafiken som avgör hur nöjd resenären eller allmänheten är.



För att kollektivtrafiken ska upplevas som inbjudande och trygg ställs höga krav på att bytespunkterna i länet håller en bra kvalitet avseende utformning, tillgänglighet och information.

Din Turs Kundcenter möjliggör en service till resenärerna där de dygnet runt får svar på frågor om kollektivtrafiken. Vid oförutsedda händelser utgör webbplatsen, Din Tur-app, sociala medier samt andra kanaler som är bäst lämpade för uppkommen situation, den primära kanalen för kommunikation till resenären. Realtidsinformationen ger resenären möjlighet att följa trafiken och se om förseningar har uppstått.

Produktutbud ska vara enkelt och anpassat utifrån resenärens behov och göra resande över länsgränsen möjlig.

Tillsammans med kommunerna och Trafikverket skapas bytespunkter som upplevs som trygga och bekväma. För att hela resan ska vara möjlig är det centralt att bil, gång och cykel planeras för att fungera tillsammans med kollektivtrafiken. Vid större bytespunkter är pendlarparkeringar med motorvärmare för bil och låsbara cykelställ en självklarhet.

Strategiska åtgärder för att antalet nöjda och mycket nöjda ökar

- Buss- och tågtrafiken i länet ska ha god punktlighet och resenären ska uppleva en trygghet att komma fram i tid med länets kollektivtrafiksystem.
- För att säkerställa att de kvalitetskriterier som satts upp i avtalet efterföljs ska fordonskontroller kontinuerligt genomföras och en löpande dialog ska ske med trafikföretagen om ständiga kvalitetsförbättringar.
- Varje by utmed de prioriterade stråken ska ha en väderskyddad bytespunkt. Det åstadkommer vi genom dialog med kommunerna och Trafikverket.
- Dygnet runt erbjuds resenären korrekt information genom webbplatsen, Din Turs app, Din Turs Kundcenter samt sociala medier. Webbplatsen utgör basen för resandearbete.
- Det ska vara enkelt och snabbt för resenären att komma in med synpunkter till Din Tur. Snabb och transparent återkoppling ska göras till resenärerna. Det ska ske genom utvecklade digitala kanaler och resenärsvärdar.
- Kontinuerliga resvaneundersökningar ska förbättra kunskapen om resenärernas behov och önskemål på kollektivtrafiken och utifrån resvaneundersökningen ska åtgärder vidtas.
- Resenärsinformationen drivs mot en digitalisering för att minimera att resenärerna nås av inaktuell information, såväl före, som under och efter resan.
- När vi upphandlar tekniska system ska vi i kravställandet säkerställa att vi fortsättningsvis kan jobba med öppna gränssnitt och öppen data för att främja kunddriven teknikutveckling.

Vi följer upp detta mål genom att exempelvis mäta följande indikatorer:

- Nöjda eller mycket nöjda resenärer
- Punktligheten i Buss- och tågtrafiken
- Antalet genomförda fordonskontroller

Hållbarhet

Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle



Kollektivtrafiken bidrar till en hållbar samhällsutveckling. Med kollektivtrafik kan samhället fortsätta växa och människor kan fortsatt pendla längre sträckor på ett kostnadseffektivt sätt och med mindre negativ påverkan på miljön.

Det är viktigt att säkerställa att kollektivtrafiken är effektiv och erbjuder trafiklösningar som är anpassade efter samhällets behov. Kollektivtrafiken kan inte fungera efter samma premisser inne i en tätort med hög befolkningstäthet som ute på landsbygden. Västernorrland är ett län med relativt gles bebyggelse vilket innebär att linjelagd kollektivtrafik behöver kompletteras med anropsstyrd trafik och samordnas med annan samhällsfinansierad trafik som sjuk-, färdtjänst- och skolresor. I vissa situationer är personbil det enda hållbara alternativet och kollektivtrafiken ska ge möjlighet för att kombinera det kollektiva resandet med andra privata transportlösningar som exempelvis bil och cykel.

Kollektivtrafiken ska vara socialt inkluderande och skapa möjligheter för alla, oavsett ekonomiska, psykiska eller fysiska förutsättningar, att ta del av viktiga samhällsfunktioner. Det handlar om att trafikera områden som inte alltid är ekonomiskt bärande och att erbjuda ett produktutbud som är enkelt, prisvärt och relevant och inte exkluderar människor i kollektivtrafiken. Bemötandet från de som arbetar med kollektivtrafik ska vara serviceinriktat och alla resenärer ska bemötas på ett respektfullt sätt.

Sedan 2016 är den upphandlade linjelagda kollektivtrafiken fossilfri och energieffektiv för att minimera den negativa miljöpåverkan. Nästa steg handlar om att minska den negativa miljöpåverkan inom den särskilda persontrafiken och att få fler att resa kollektivt, vilket innebär en stor besparing för miljön.

Att ta hänsyn till miljön i planerandet av en verksamhet som har så hög påverkan på miljön som kollektivtrafik har är centralt för att ge kommande generationer så goda förutsättningar som möjligt att leva och verka på jorden. Alla åtgärder som görs ska göras med hänsyn tagen till miljön. Nästa steg är att värdera samhällsnyttan och direkt ekonomisk effekt av en åtgärd. Sista steget är att identifiera hur en åtgärd påverkar de sociala aspekterna genom att införa sociala konsekvensbeskrivningar inför alla större åtgärder.



Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan

Varje resa som en person gör med kollektivtrafik istället för med bil minskar den negativa påverkan på miljön. Sedan 2016 bedrivs all upphandlad linjelagd kollektivtrafik med fossilfria drivmedel. Genom att få fler att resa med kollektivtrafik istället för med privat bil minskas utsläppen av växthusgaser.

Regionalt trafikförsörjningsprogram Arbetshandling

För resenären är miljön inte en avgörande aspekt i val av färdmedel men det är däremot viktig symbolfråga för många företag och organisationer. Många företag och organisationer jobbar idag aktivt med CSR – Corporate Social Responsibility. Därför ska företag och organisationer erbjudas ett välfungerande koncept för att nyttja kollektivtrafiken för tjänsteresor inom och i anslutning till länet. Företag och organisationer ska kunna se den sammanlagda besparing som gjorts på miljön tack vare ökad användning av kollektivtrafik istället för personbil.



För att minska den totala energianvändningen i kollektivtrafiken ska fordonens storlek och vikt kontinuerligt ses över och anpassas efter antalet resenärer.

Inom den särskilda persontrafiken behöver en omställning ske mot förnybara drivmedel för att klara det nationella målet om att transportsektorn ska minska utsläppen av växthusgaser med 70 procent fram till 2030. Sjukresorna ökar och blir allt längre och en omställning till fossilfria alternativ är nödvändig. Det är även viktigt att flytta över resenärer från ensamåkande sjuk- och färdtjänstresor till högre samordning, men också fler resor till den allmänna kollektivtrafiken.

Strategiska åtgärder för att minska den negativa miljöpåverkan:

- I enlighet med det nationella målet ska den särskilda persontrafiken ska genomgå en omställning mot fossilfria drivmedel för att minska utsläppen av växthusgaser med 70 procent.
- Den centrala bedömningen av sjukresor ska flyttas över till kommunalförbundet för att öka överflyttning av resor inom den särskilda persontrafiken till den allmänna kollektivtrafiken.
- Företagskortskunder ska erbjudas en hållbarhetsrapport om vilka miljöeffekter deras användande av kollektivtrafik istället för bil har inneburit.
- Miljöeffekterna av ett kollektivt pendlande istället för pendlande med bil ska marknadsföras genom kontinuerliga marknadsinsatser.

Vi följer upp detta mål genom att exempelvis mäta följande indikatorer:

Energianvändning per fordonskilometer

Andel förnyelsebart bränsle

Totalt växthusgasutsläpp i den särskilda och linjelagda persontrafiken

Delmål: Resurseffektiv kollektivtrafik

Resurseffektiv kollektivtrafik innebär att kollektivtrafiken bedrivs utifrån de behov som finns. Där det finns få resenärer kan det behövas alternativ till linjelagd kollektivtrafik. Det kan till exempel handla om att ersätta linjer med anropsstyrd trafik där resenären måste boka sin resa i förväg.

En resurseffektiv kollektivtrafik innebär inte bara att kostnaderna ska minska, det innebär också att öka intäkterna och satsa på de åtgärder som ger mest effekt. Åtgärder som görs i trafiken ska föregås och följas upp av strategisk marknadsföring för att långsiktigt skapa beteendeförändringar och långsiktigt nyttjande av kollektivtrafiken. För att infrastrukturåtgärder ska stärka kollektivtrafikens funktion och för att maximera effekten ska åtgärderna identifieras i ett tidigt skede tillsammans med trafikföretag, Trafikverket och kommunerna.

Verksamheten finansieras till stor del av skattemedel och varje skattekrona som finansierar kollektivtrafiken ska ge mesta möjliga effekt för så många som möjligt. Att jobba för att öka intäkterna är ett sätt att minska behovet att skattefinansiering alternativt kunna finansiera mer trafik som når fler människor.

En utmaning avseende kostnadsutvecklingen inom den särskilda persontrafiken är den bristande

Regionalt trafikförsörjningsprogram Arbetshandling

konkurrens som finns i länet. Bristen på konkurrens medför högre avtalspriser och i kombination med att resor inom den särskilda persontrafiken ökar risken för en kraftig kostnadsutveckling i kommande upphandling.

Strategiska åtgärder för resurseffektiv kollektivtrafik:

- Turer och linjer med lågt resande och med låg resandepotential ska i regel prioriteras bort och ersättas med anropsstyrd trafik. Lågt resande är en linjelagd kollektivtrafik med i genomsnitt färre än fem resenärer/tur under vanlig arbetsvecka.
- I hela länet finns en grundläggande tillgänglighet och trafikförsörjning genom anropsstyrd trafik och samordning med den särskilda persontrafiken.
- Planeringen av kollektivtrafiken ska ske i nära samverkan med Trafikverket, kommunerna och trafikföretagen och i de arbetsgrupper som definieras i de samverkansavtal som är kopplade till trafikavtalen, för att i ett tidigt skede identifiera nödvändiga åtgärder för kollektivtrafiken.
- Utreda möjligheterna för särskild persontrafik i egen regi.
- Biljettintäkterna ska säkerställas genom korrekt biljettering vilket uppnås med kontinuerliga biljettkontroller.



Vi följer upp detta mål genom att exempelvis mäta följande indikatorer:

- Marknadsandel
- Nettokostnad per resa
- Nettokostnad avvikelse mot budget i procent
- Indikator för färdtjänst
- Subventioneringsgrad

Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

Ingen ska diskrimineras eller uteslutas ur kollektivtrafiksystemet. Däremot kan inte all linjelagd kollektivtrafik anpassas för alla. Den särskilda persontrafiken kompletterar den allmänna kollektivtrafiken i de fall där den allmänna kollektivtrafiken inte räcker till.

Den allmänna kollektivtrafiken ska i så hög grad som möjligt tillgängliggöras för så många människor som möjligt, vilket är syftet med kollektivtrafik. För att klara det ska information om hur tillgängligheten ser ut i kollektivtrafiken tydliggöras. Resenären ska själv kunna bedöma möjligheten att göra en resa i kollektivtrafiksystemet.

Tekniska system ska underlätta för resenärer att genomföra en resa och fungera på det sätt som det är tänkt. Relevanta krav ska ställas på leverantörer och trafikföretag och kontinuerligt följa upp leveranserna för att säkerställa funktion av tekniska system.

Satsningar ska göras på förbättringar för tillgängligheten i all trafik genom realtidssystem, audiell och visuell hållplatsinformation. En tillgänglighetsanpassad webbplats, Din Tours kundcenter och en tillgänglighetsanpassad Din Tur-app visar god information om vilken tillgänglighet resenären kan förvänta sig i kollektivtrafiksystemet.

Strategiska åtgärder för att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättningar i kollektivtrafiken:

- För att säkerställa att de krav som ställts upp i avtalen avseende tillgänglighet efterföljs ska fordonskontroller kontinuerligt genomföras och en löpande dialog föras med trafikföretagen om ständiga kvalitetsförbättringar.
- För att säkerställa att de tillgänglighetskriterier som satts upp i avtalet efterföljs ska fordonskontroller kontinuerligt genomföras och en löpande dialog ske med trafikföretagen om ständiga tillgänglighetsförbättringar.
- I utveckling och uppgradering av nya och befintliga tekniska system ska vi alltid säkerställa att systemet bidrar till att förbättra eller säkerställa en god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar. Vi ska även säkerställa att det skapar förutsättning för, istället för att förhindra, samverka med andra kollektivtrafikaktörer i angränsande län.
- Tekniska stöd ska i mesta möjliga mån kunna hanteras i resenärens egen mobil för att de själva ska kunna styra nivån av stöd som behövs för att kunna resa i den allmänna kollektivtrafiken.
- Resenären ska genom tydlig, korrekt och lättillgänglig information på webbplatsen kunna avgöra om den kan genomföra sin resa med den allmänna kollektivtrafiken.



Vi följer upp detta mål genom att exempelvis mäta följande indikatorer:

Antalet fordonskontroller

Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering

Med social inkludering avses att människor kan ta del av viktiga samhällsfunktioner oavsett ekonomiska, fysiska eller psykiska förutsättningar. När forskningen pratar om social exkludering nämns oftast sju aspekter på bristande inkludering; fysisk, geografisk, rumslig, ekonomisk, tidsmässig, trygghet samt tillgången till serviceinrättningar.

Kollektivtrafik kan bidra till att överbrygga sociala skillnader. Med en stabil och frekvent kollektivtrafik har fler människor möjlighet till sysselsättning. Därför går det inte endast att mäta antalet resande och kostnaden för kollektivtrafik för att utvärdera samhällsnyttan av kollektivtrafik. En åtgärd kan ibland vara samhällsekonomiskt försvarbar även om åtgärden inte är ekonomiskt hållbar. Däremot ska alla åtgärder värderas mot om det finns alternativa lösningar som leder till samma mål men är mer resurseffektivt.

Strategiska åtgärder för kollektivtrafiken ska bidra till social inkludering

- Ett analysverktyg ska tas fram för att värdera olika åtgärders samhällsnytta och för att kunna genomföra en social konsekvensbeskrivning.
- För att minimera tröskeln till kollektivtrafiken för unga och möjliggöra att fler ska kunna resa med kollektivtrafiken till fritidssysselsättningar ska alla skolungdomar erbjudas ett kraftigt reducerat periodkort.
- Digitaliseringen innebär att resenären inte ska vara beroende av ett fysiskt försäljningsställe för att genomföra en resa i kollektivtrafiksystemet. Mobilen är den prioriterade kanalen för utveckling av framtida biljettlösningar.
- Genom samverka med offentliga aktörer ska vi bidra till en tryggare miljö i och omkring kollektivtrafiken.

Vi följer upp detta mål genom att exempelvis mäta följande indikatorer:

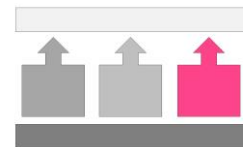
Antalet fordonskontroller

Antal sålda mobilbiljetter

Antal användare av Din Tur-app

Tillväxt

Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner



Den regionala buss- och tågtrafiken skapar pendlingsmöjligheter, ökad tillgång till arbetskraft och bättre förutsättningar för regionens utveckling genom att skapa goda förutsättningar för arbetspendlare och arbetsgivare att resa med kollektivtrafiken. Arbetspendlare behöver goda regionala pendlingsmöjligheter som gör att de känner sig trygga med att ta ett jobb på annan ort. Vi ska tydligare kommunicera möjligheten att använda kollektivtrafik för tjänsteresor.

Arbetsmarknadsregioner är inte alltid överensstämmande med läns- eller kommungränser. Samverkan med angränsande län, och enhetliga regelverk och utformning av kollektivtrafiken inom ett län, är en förutsättning för att resenären ska uppleva kollektivtrafiken som enkel att använda. För resenären är det viktigast att ta sig från en ort till en annan, inte vem som bedriver trafiken. Därför ska vi göra det möjligt för resenärer att resa med all trafik inom och mellan regionerna med både den upphandlade och den kommersiella kollektivtrafiken.

Att skapa goda pendlingsmöjligheter förutsätter en ändamålsenlig infrastruktur. Kommunalförbundet ska vara drivande för en infrastruktur som ständigt underlättar och förbättrar det kollektiva resandet i länet.

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk

De stråk som är strategiskt viktiga för att kollektivtrafiken ska bidra till den regionala tillväxten är definierade som prioriterade stråk. Det är där det bor flest människor och där det finns viktiga målpunkter för länets utveckling.

För att öka resandet i de prioriterade stråken behöver kollektivtrafiken effektiviseras så att den linjelagda busstrafiken kan konkurrera tidsmässigt med bilen. Åtgärder ska göras för att tågtrafiken ska erbjuda snabbare restider än bilen. Åtgärder som leder till minskad restid görs på Mittbanan i projekt Mittstråket med målsättningen att korta restiderna mellan Östersund och Sundsvall till två timmar. På längre sikt finns stora behov av ett dubbelspår på Ostkustbanan som dels skulle innebära att arbetsmarknadsregionen kring Sundsvall utökas med möjlig pendling till Gävleborg men också att restiderna inom länet, mellan Härnösand och Sundsvall, minskar. På lång sikt skulle tågtrafiken utvecklas med ett tågtrafikupplägg inom länet, likt det som finns mellan Vindeln/Lycksele och Umeå. En förutsättning skulle vara att norra ådalsbanan åtgärdas för att hantera persontrafik.

Marknadspotentialen för kollektivtrafiken i länet ser olika ut men där det finns en hög marknadspotential ska vi satsa på effektiva marknadsföringskampanjer. Hög marknadspotential innebär att den mellankommunala pendlingen överstiger 200 personer.

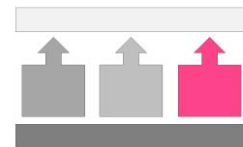
Strategiska åtgärder för kollektivtrafiken ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk

- I Tätortstrafiken i de större städerna ska bussarna trafikera var femtonde minut eller oftare i pendlingsintensiva tidslägen. I övrig tätortstrafik ska bussen gå minst en gång varje halvtimme. Tätortstrafiken ska ha täckning till de större bostadsområdena.
- Buss- och tågtrafiken från förortskommuner till större städer ska sammantaget gå minst tre gånger/timme i pendlingsintensiva lägen.
- Den regionala inpendlingen till de större städerna ska ha kollektivtrafikalternativ som kan konkurrera tidsmässigt med bilen.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Arbetshandling

- Det ska genomföras förtroendeskapande kampanjer hos befintliga och potentiella resenärer där den mellankommunala pendlingen överstiger 200 personer.
- Genom riktat arbete mot företag och organisationer ska andelen tjänsteresor med kollektivtrafik för regionala tjänsteresor öka.
- I de prioriterade stråken ska bytespunkterna hålla en hög kvalitet avseende



Vi följer upp detta mål genom att exempelvis mäta följande indikatorer:

Antalet resor i de prioriterade stråken

Antalet resor i de prioriterade stråken med kommersiell trafik

utformning, information och komfort.

Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation

Samverkan ska ske med angränsande län för att nå gemensamma lösningar gällande produktutbud, produktgiltighet och teknikutveckling samt kommunikation med resenärerna. Genom samverkan med den kommersiella trafiken ökar antalet resmöjligheter. Därför strävar vi efter gränslösa tekniska lösningar med öppna system i enlighet med nationella standarder.

Strategiska åtgärder för kollektivtrafiken ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk

- Genom samverkan med övriga norrlandslän om gemensamma biljett- och betalsystem med öppna gränssnitt och öppen data för att minimera tekniska hinder för resande över länsgränser.
- Antalet resmöjligheter ska öka genom biljettsamverkan med andra kollektivtrafikaktörer utanför Din Tur och Norrtåg.
- När vi upphandlar tekniska system ska vi i kravställande säkerställa att vi fortsättningsvis kan jobba med öppna gränssnitt och öppen data för att främja kunddriven teknikutveckling.
- Marknadsföringskampanjer för att lyfta nya och förbättrade resmöjligheter hos befintliga och potentiella resenärer.

Vi följer upp detta mål genom att exempelvis mäta följande indikatorer:

Antalet resmöjligheter med Din Turs produktutbud

Antalet optiska läsare installerade i fordon

Antal som nåtts av marknadsföringskampanjer

Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång.



Kommunalförbundets medarbetare är den viktigaste tillgången för att nå våra uppsatta mål. Genom tillräckliga och rätt kompetenser ges förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på kommunalförbundets förvaltning.

Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare

Väl kända mål som genomsyrar hela verksamheten bidrar till medarbetarnas engagemang. Det ska framgå tydligt vad var och en av medarbetarna ska uppnå inom sitt arbetsområde och det ska finnas en tydlig koppling från det regionala trafikförsörjningsprogrammet till verksamhetsplanen.

Strategiska åtgärder för att målen ska vara väl kända för medarbetarna

- De övergripande målen ska brytas ner på enhets- och individnivå.
- En verksamhetsplan tas årligen fram som tydligt leder mot de övergripande målen.
- I medarbetarsamtal och lönesamtal ska finnas en tydlig koppling till individens mål och prestationer.

Vi följer upp detta mål genom att exempelvis mäta följande indikatorer:

- Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (MI)
- Utvärdering av medarbetarsamtal

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

Genom en tydlig planeringsprocess ges medarbetarna förutsättningar att på ett effektivt sätt utföra sitt arbete för att bidra till målluppfyllelsen.

För att kommunalförbundet ska kunna rekrytera, behålla och utveckla rätt kompetens kräver det att arbetsplatsen är attraktiv och att medarbetarna erbjuds rätt förutsättningar för att kunna göra ett bra jobb.

Kommunalförbundet ska vara en arbetsplats som lockar medarbetare från hela länet och underlätta medarbetares möjlighet till kollektivt pendlande.

Strategiska åtgärder för att medarbetarna ska ha rätt förutsättningar för att möta de förväntningar som ställs på verksamheten

- Årliga budgetdialoger ska genomföras med medlemmarna för att säkerställa rätt resurstilldelning från medlemmarna som är proportionerliga till medlemmarnas förväntningar på åtgärder.
- Skapa en tydlig planerings- och utvärderingsprocess för att säkerställa att medarbetarna har rätt förutsättningar att utföra sitt arbete på ett effektivt sätt i de årliga medarbetarsamtalen.
- Vidareutveckla chefer med personalansvar för att kunna rekrytera, behålla och utveckla rätt kompetens över tid.
- Medarbetarna utrustas med de tekniska lösningar, systemstöd och utrustning som krävs för att utföra sina arbetsuppgifter och möta förväntningar.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Arbetshandling

→ I de fall arbetet tillåter, verka för en flexibel och mobil kontorslösning.

Vi följer upp detta mål genom att exempelvis mäta följande indikatorer:

Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (MI)

Kollektivtrafikresor till och från arbetet hos medarbetarna

Sjuktal (%)

Antalet friskvårstimma

Procent av utnyttjad friskvårdspeng

En kollektivtrafik för alla

I Lag (2010:1065) om kollektivtrafik finns ett särskilt stöd för att upprätta en tydlig plan för hur kollektivtrafiken ska anpassas för personer med funktionsnedsättningar. Tillgänglighet är något som genomsyrar all verksamhet som kommunalförbundet bedriver. En genomlysning har gjorts av verksamheten och åtgärder för att förbättra tillgängligheten i hela kollektivtrafiksystemet har tagits fram.

För att genomföra arbetet på ett systematiskt och resurseffektivt sätt kräver det att vi hanterar tillgängligheten verksamhetsövergripande. Det finns ett behov av att samla alla resurser till ett gemensamt projekt, *En kollektivtrafik för alla*, där vi successivt förbättrar tillgängligheten i utpekade steg.

I delar kommer projektet att beröra samverkansprojektet Koll 2020 och det är därför centralt att projekten sker i samverkan.

Mål med projektet

Övergripande mål för projektet är funktionsmålet i det transportpolitiska målet, samt det funktionshinderspolitiska målet. Dessa mål ska fungera som vägledning för projektets tre etapper.

Effekt mål

- Minskat antal resor med färdtjänst- och sjukresor genom att styra om resor till den allmänna kollektivtrafiken.
- Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning.

Projekt mål

- Samtliga bytespunkter med fler än tio påstigande längs de prioriterade stråken ska vara tillgänglighetsanpassade.
- Webbplatsen ska ha fullt uppdaterad information om hur resenären kan resa i kollektivtrafiksystemet med olika funktionsnedsättningar.
- Audiellt och visuellt utrop ska finnas fungerande i all tätortstrafik i länet genom fordonet och i all trafik i länet genom resenärens egen mobil.

Långsiktiga projekt mål

De mål som är tänkta att samtliga tre etapper ska leda till inom ramen för det regionala trafikförsörjningsprogrammet 2030.

- **De prioriterade stråken är fullt tillgängliga.**
 - Bytespunkter utmed de prioriterade stråken är fullt tillgänglighetsanpassade fram till 2030.
 - Gång- och cykelvägar till bytespunkter längs de prioriterade stråken är tillgänglighetsanpassade fram till 2030.
 - Fordonen som trafikerar de prioriterade stråken uppnår de tillgänglighetskrav som tagits fram i dialog med handikappförbunden och som legat till grund för upphandling av linjelagd busstrafik.
 - Fordonen är utrustade med tekniska system som underlättar resandet med kollektivtrafik för alla.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Arbetshandling

- Webbplatsen beskriver på ett tydligt sätt hur tillgängligheten i kollektivtrafiksystemet ser ut.
- Ledsagning erbjuds efter upprättad plan, baserat på krav och behov.

Tidsplan

Projektet ska genomföras i olika etapper. Där den första etappen sträcker sig över tre år med start senast 2021 och har fokus på att förbättra informationen kring tillgänglighet, tillgänglighetsanpassad infrastruktur och identifiering av hur fordonen kan tillgänglighetsanpassas på ett resurseffektivt sätt i kommande trafikupphandling.

Etapp 2 sträcker sig över tre år med start senast 2024 och har fokus på att förbättra fordonens tillgänglighet.

Etapp 3 sträcker sig över tre år med start senast 2027 och ska fokusera på att skapa en långsiktig organisation för att bibehålla tillgängligheten i kollektivtrafiken.

Kostnader

Projektets kostnader kommer i huvudsak att bestå av en projektledare, utveckling av information och investeringskostnader för tekniska system. Totalt beräknas projektets kostnad till 4,5 mnkr under tre år, 1,5 mnkr årligen.

Projektet ska finansieras av kommunalförbundets medlemmar och vara styrande mot externt finansierade medel som söks.

Aktivitetsplan

Projektet som utgörs av etapp 1 kommer att sträcka sig över tre år och påbörjas senast 2022.

Projektet är indelat i tre olika aktivitetsområden: *Tillgänglighet genom information och system*, *Tillgänglighet genom förbättringar i infrastrukturen* samt *Tillgängligheten i framtidens fordon*.

Samtliga tre aktivitetsområden sträcker sig över projektets hela period.

Förberedelsefas år 1

Under första året kommer en detaljerad projektplan att arbetas fram och stort fokus ligger på att förbereda genomförandet av projektet. Fokus kommer att ligga på att identifiera och analysera genomförandefasen. Enklare åtgärder genomförs under första året.

Tillgänglighet genom information och system

- Gå igenom webbplatsen och säkerställa korrekt information.
- Säkerställa att audiellt och visuellt utrop fungerar i tätortstrafiken.
- Upphandla system för audiellt och visuellt utrop genom mobil.
- Genomföra bristanalys i vår information och i våra system.

Tillgänglighet genom förbättringar i infrastrukturen

- Kartlägga krav och behov på ledsagning i kollektivtrafiksystemet i Västernorrland.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Arbetshandling

- Genomföra en bristanalys avseende tillgängligheten i infrastrukturen i länet kopplat till kollektivtrafiken.
- I trafik- och infrastrukturgruppen (som regleras i samverkansavtalen) föra en dialog och upprätta en åtgärdsplan kring behovet av infrastrukturåtgärder i de prioriterade stråken.
- I dialog med Trafikverket föra en dialog och upprätta en åtgärdsplan kring behovet av infrastrukturåtgärder på de statliga vägarna i de prioriterade stråken.

Tillgänglighet i framtidens fordon

- Upprätta en dialoggrupp bestående av intresseorganisationer, trafikföretag, kommuner och landsting där dialog förs kring behov av tillgänglighet i fordon.

Genomförandefas år 2

Under andra året flyttas fokus till mer genomförande och konkretisering av åtgärderna inom de olika aktivitetsområdena.

Tillgänglighet genom information och system

- Påbörja verkställandet av den bristanalys som togs fram under förberedelsefasen.
- Säkerställa funktion i system för audiellt och visuellt utrop i mobilen.
- Utvärdera genomförda åtgärder från förberedelsefasen.

Tillgänglighet genom förbättringar i infrastrukturen

- Upprätta organisation för att hantera krav och behov av ledsagning.
- Påbörja verkställandet av bristanalysen som genomfördes under förberedelsefasen.
- Fortsatt dialog med trafik- och infrastrukturgruppen kring åtgärder i de prioriterade stråken.
- Fortsatt dialog med Trafikverket kring åtgärder i de prioriterade stråken.
- Utvärdera effekterna av genomförda åtgärder i förberedelsefasen.

Tillgänglighet i framtidens fordon

- Upphandla analys för att formulera kravställning på fordon med anledning av tillgänglighet i kommande upphandling.

Avslutningsfas år 3

Under sista året flyttas fokus till avslut och implementering. I tredje fasen ska även planerandet av nästkommande etapp påbörjas.

Tillgänglighet genom information och system

- Avsluta åtgärder som identifierats i den bristanalys som tagits fram.
- Säkerställa funktion i system för audiellt och visuellt utrop i mobilen.
- Utvärdera genomförda åtgärder från de tidigare faserna.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Arbetshandling

Tillgänglighet genom förbättringar i infrastrukturen

- Påbörja aktiviteter kring ledsagning.
- Avsluta åtgärder som identifierats i bristanalysen och påbörjats under genomförandefasen.
- Fortsatt dialog med trafik- och infrastrukturgruppen kring åtgärder i de prioriterade stråken.
- Fortsatt dialog med Trafikverket kring åtgärder i de prioriterade stråken.

Tillgängligheten i framtidens fordon

- I dialog med handikappförbunden ta fram en kravbilaga på tillgängligheten i fordonen inför kommande upphandling av den linjelagda trafiken.

Projektorganisation

Projektorganisationen består av medlemmarna, trafikföretag och handikappförbunden.

Styrgrupp

Styrgruppen kommer att bestå av ledande politiker från kommunalförbundets direktion, med representation från alla medlemmar. Styrgruppen leds av förbundsdirektionens ordförande.

Referensgrupp

Referensgrupp utses av styrgruppen men bör bestå av tjänstemän från medlemmarna med kompetens kring tillgänglighet, tjänstemän från kommunalförbundet med sakkunnighet om kollektivtrafik, samt en särskilt sakkunnig inom tillgänglighetsområdet.

Övriga arbetsgrupper

Arbetsgrupperna trafik och infrastruktur samt Marknad och information som finns utpekade i samverkansavtalen kommer att agera projektgrupp i två av tre aktivitetsområden. Den tredje, som handlar om kravställning inför upphandling, kommer att hanteras av särskilt utsedd grupp.

Projektledare

En projektledare kommer att rekryteras särskilt för detta projekt.

Ekonomisk utveckling och finansiering

Likt den nationella utvecklingen ökar kostnaderna för kollektivtrafiken även i Västernorrland och precis som övriga Sverige är det indexutvecklingen bidrar till de största kostnaderna. För busstrafiken i länet bedöms kostnaderna öka med 3 procent varje år och kostnaderna för tågtrafiken beräknas öka med 5 procent varje år.

Intäkterna räknas årligen upp utifrån KPI. När KPI är negativt uteblir prisökning. Det innebär att kostnaderna har en högre budgeterad uppräkningsgrad än vad intäkterna har vilket får som konsekvens att en resandeökning är nödvändig för bibehållen nettokostnad.

Samtidigt minskar andelen betalande resenärer när flera kommuner väljer att subventionera fler grupper.

Kostnadsutveckling av trafik enligt befintliga avtal

Nu gällande avtal för linjelagd busstrafik sträcker sig fram till december 2022 med möjlighet till två års förlängning. Den upphandlade tågtrafiken kom igång i augusti 2016 och avtalet sträcker sig fram till december 2025. Avtalen för den särskilda persontrafiken sträcker sig fram till och med 2021.

Linjelagd busstrafik

Kostnaderna för kollektivtrafiken kommer bedöms fortsätta öka under återstående avtalsperiod. Även om inga trafikförändringar görs i den linjelagda busstrafiken kommer kostnaderna ändå öka på grund av indexförändringar men också på grund av de incitament för miljö och resande som finns i nuvarande avtal.

Trafikförändringar

För att nå målen krävs en del större trafikförändringar. I huvudsak handlar det om att förbättra tätortstrafiken i Sundsvall och Örnsköldsvik där flest människor reser. I Örnsköldsvik finns en grundlig utredning om ett förändrat linjeupplägg för tätortstrafiken. Förändringen innebär en ökad kostnad på närmare 10 mnkr.

I Sundsvall finns behov av en fördjupad analys av linjenätet för att identifiera rätt åtgärder för framtiden. Under 2017 upphandlar Sundsvalls kommun en linjenätsanalys. Linjenätsanalysen kommer sannolikt att föreslå åtgärder som kan innebära en kostnadsökning för tätortstrafiken i Sundsvall.

För att uppnå de politiska målsättningarna om ökat resande krävs att tätortstrafiken i Sollefteå förtätas och det innebär kostnadsökningar. En resandeökning bland betalande resenärer skulle även innebära en intäktsökning på sikt.

Vissa delar i den regionala trafiken, bland annat linje 201 mellan Sundsvall och Härnösand, är i behov av snabbare linjeläggning genom färre stopp. Det innebär inte automatiskt ökade kostnader som följd.

Index

Kostnaderna för kollektivtrafiken justeras årligen utifrån index. De index som påverkar kostnaderna för kollektivtrafiken är personal (AKI), bränsle (PPI el HVO), fordon (Stibor) och KPI. Under hela avtalsperioden beräknas kostnadsökningar bara för indexuppräkningsgraden uppgå till 94,5 mnkr.

Regionalt trafikförsörjningsprogram Arbetshandling

Tabell 40 Linjelagda busstrafikens kostnadsutveckling med avseende index på 3 procent (mnkr)

Område / År	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Sollefteå	16,5	16,4	16,8	17,3	17,8	18,4	18,9	19,5	20,1
Bredbyn	12,2	12,3	12,7	13,1	13,5	13,9	14,3	14,7	15,2
Linje 40 / Tvärflöjten	4,3	9,4	9,9	10,2	10,5	10,8	11,1	11,5	11,8
Ådalen	25,5	26,6	27,7	28,5	29,4	30,3	31,2	32,1	33,1
Höga Kusten	9,7	10,1	10,3	10,6	10,9	11,3	11,6	11,9	12,3
Nordvästra	13,8	14,9	15,5	16,0	16,4	16,9	17,4	18,0	18,5
Timrå/Njurunda	62,8	48,5	48,9	50,4	51,9	53,4	55,0	56,7	58,4
Matfors	13,6	12,6	13,1	13,5	13,9	14,3	14,7	15,2	15,6
Härnösand	22,6	24,4	25,0	25,8	26,5	27,3	28,1	29,0	29,9
Linje 10/L 50	11,6	12,0	11,8	12,2	12,5	12,9	13,3	13,7	14,1
Köpmanholmen	11,6	12,1	12,4	12,8	13,2	13,5	14,0	14,4	14,8
Husum	10,1	9,9	10,1	10,4	10,7	11,0	11,4	11,7	12,1
Ljungandalen	17,9	17,2	17,7	18,2	18,8	19,3	19,9	20,5	21,1
Linje 331	3,5	3,6	3,7	3,8	3,9	4,0	4,2	4,3	4,4
Linje 201	0,0	14,5	14,8	15,2	15,7	16,2	16,7	17,2	17,7
Örnsköldsvik tätort	29,1	32,3	34,4	35,4	36,5	37,6	38,7	39,9	41,1
Sundsvall tätort	118,3	115,9	115,2	118,7	122,2	125,9	129,7	133,5	137,6
Summa	383,1	392,7	400,0	412,0	424,4	437,1	450,2	463,7	477,6

Miljöincitament

Kostnaderna för miljöincitament beräknas till 1,2 mnkr/år under hela avtalsperioden. Kostnaden bedöms inte att minska och det finns heller ingen eftersträvan att minska denna kostnad då den är proportionerlig till användandet av fossilfria drivmedel.

En minskad kostnad skulle innebära ett minskat användande av fossilfria drivmedel.

Resandeincitament

I fem trafikområden finns resandeincitamentsavtal. Det innebär förändringen av antalet resor jämfört med basåret (2015) erhåller trafikföretagen ett resandeincitament. Incitamentet är konstruerat på ett sådant sätt att incitamentet aldrig överstiger de ökade intäkter som resandeökningen innebär. En resandeminskning innebär en minskad ersättning till trafikföretaget. När resandeökningen beror på, av en kommun, kraftigt subventionerade biljetter innebär resandeincitamentet endast kostnader.

Resandeincitamentet finns i Örnsköldsviks tätort, Sundsvalls tätort med omnejd, samt på linje 201 mellan Sundsvall och Härnösand. Samtliga av dessa kommuner har infört eller planerar att införa kraftiga subventioner för olika målgrupper. Det kommer att påverka resandeincitamentet i dessa områden.

Att beräkna effekterna resandeincitamentet är svårt då det är avgörande vad resandeökningen beror på. En resandeökning som är skapad med hjälp av subventionerat resande är beroende på hur subventionerna är utformade och vilken grupp som subventioneras. Ett resandeincitament som bygger på ökat resande genom förbättringar i kollektivtrafiken sker mer succesivt och kan förberedas och följs också med en intäktsökning som överstiger resandeincitamentets kostnader. Exempel på en sådan förändring som kan komma att innebära ett ökat resande på sikt är en linjeomläggning i

Regionalt trafikförsörjningsprogram Arbetshandling

Örnsköldsviks tätort. Däremot har Örnsköldsvik redan nu en kraftig resandeökning som går att härleda till avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar. Resandeincitamentet uppgår idag till ca 4 mnkr/ år för Örnsköldsviks kommun.

I Sundsvalls kommun planeras att alla skolungdomar ska betala 200 kr per 30 dagar. Det bedöms medföra ett mindre ökat resande än i Örnsköldsviks kommun och det kommer att innebära att det finns en intäkt att möta eventuell kostnadsökning för resandeincitamentet. Sedan 2010 finns subventionerat resande för seniorer dessa är undantagna incitamentsavtalet och påverkar därför inte resandeincitamentet. Däremot antas det att många resenärer som reser på seniorkortet som inte är berättigad till detta kort. Under 2017 påbörjas biljettkontroller vilket kan leda till att resenärer som reser med seniorkortet felaktigt, fortsättningsvis reser på korrekt färdmedel. Det leder till ökat resande i den incitamentsgrundande resenärskategorin. Ett sådant scenario skulle innebära att även intäkterna ökar proportionerligt med incitamentskostnaderna.

Härnösands kommun har fattat beslut om att skolungdomar ska erbjudas avgiftsfri kollektivtrafik och kostnaden för övriga 50 kr per 30 dagar. Inom Härnösand är det endast linje 201 som har ett incitamentsavtal. Exakt hur denna förändring kommer att påverka incitamentet är osäkert och kommer är att svår att förutse.

Regional tågtrafik

Kostnaderna för den regionala tågtrafiken kommer att öka och det statliga bidraget kommer att minska.

Trafikförändringar

Det finns i dagsläget inga planerade trafikförändringar som är planerade som kommer att påverka kostnaderna.

Kostnader

De totala kostnaderna för tågtrafiken i Västernorrlands län uppgår till drygt 140 mnkr. Kostnaderna fördelas på samtliga ägare och Västernorrlands län bekostar 34,6 procent av Norrtåg ABs totala kostnader.

Tabell 41 Totala kostnaderna för tågtrafiken utmed Botniabanan och Mittbanan, Norrtåg AB Budget 2018

Kostnad/Sträcka	Mittbanan	Botniabanan
Banavgifter	6 760 513	8 206 236
operatörsersättning	14 180 133	17 525 834
Fordon	25 258 000	39 073 535
FVS	12 704 881	15 303 781
Administration	1 525 216	1 837 212
Totalt	60 428 743	81 946 598

Tågtrafiken beräknas med en årlig kostnadsökning med 5 procent vilket innebär en årlig ökning på ca 2 mnkr per år för Västernorrland.

Tabell 42 Prognostiserad kostnadsutveckling för tågtrafiken till och med 2020

Kostnader	Budget 2016	Budget 2017	Prognos 2018	Prognos 2019	Prognos 2020
Tågtrafik	35 490 000	44 890 000	46 436 700	48 758 535	51 196 462

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Arbetshandling

Kostnadsutvecklingen efter 2020 är svår att förutse med hänsyn till vilken fordonsstrategi som länen gemensamt tar. Det finns en ambition att anskaffa fler ERTMS utrustade fordon för att kunna förtäta trafik i framtiden. Det finns även ett behov av ERTMS utrustade fordon i Norrbotten efter att Malmbanan är anpassad. Nya fordon ska vara i trafik tidigast 2021.

Statligt bidrag

Det statliga bidraget består i tre delar samt fordonsstöd. Botniabanans trafikering, Utvecklad trafik och Befintlig trafik. Totalt uppgick det statliga bidraget tillsammans med fordonsstödet till 78,8 mnkr 2016. För 2018 förväntas bidraget uppgå till 63,2 mnkr.

Efter 2021 ska två av tre avtal omförhandlas och utfallet av dessa förhandlingar är idag svårt att förutse då detta ännu inte är påbörjat.

Särskild persontrafik

Kostnaderna för den särskilda persontrafiken är beroende av hur många färdtjänstillstånd som beviljas samt hur ersättningen ser ut för sjukresor. Även lokaliseringen av länets sjukhus kommer att påverka kostnaderna för sjukresor.

Vid en eventuell överflyttning av bedömningen av sjukresor till kommunalförbundet från landstinget uppskattas kostnader minska med 7 procent per resa. Det är svårt att uppskatta en totalkostnadsförändring då det framförallt är avgörande hur den slutliga organisationsförändringen av vården kommer att sluta.

Administrativa kostnader

Medlemmarnas förväntningar på kommunalförbundet överstiger den kapacitet som idag finns hos kommunalförbundet. Det handlar både om personalresurser men också vad gäller stödsystem för att säkerställa god och snabb leverans av uppgifter.

Personalkostnader

Det finns en tydlig förväntan från medlemmarna att kommunalförbundet ska kunna leverera djupgående analyser över trafikförändringar. Det finns även en förväntan att kommunalförbundet ska arbeta mer strategiskt med kollektivtrafikplaneringen. För att detta ska kunna realiseras krävs det dels en översyn över nuvarande arbetsuppgifter i kommunalförbundet och dels behövs det mer personella resurser för att framförallt arbeta med trafikanalyser.

Den utveckling som önskas av medlemmarna är dessutom en mer kommunalisering av exempelvis produktlösningar. Det ställer högre krav på leverans på ekonomisk analys, planering och uppföljning. För att säkerställa att kommunalförbundet även fortsättningsvis levererar korrekta uppgifter krävs förstärkning med ytterligare personalresurser.

Marknad och information

De allra flesta medel för marknadsinsatser finns knutna i trafikavtalen och regleras årligen i de lokala marknadsföringsplanerna. De lokala marknadsföringsplanerna planeras av trafikföretagen och godkänns av kommunalförbundet.

Det finns i dagsläget inga möjligheter att öka ambitionsnivån inom befintlig budgetram. En ökad ambitionsnivå ställer krav på ökade resurser.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Arbetshandling

Teknisk utveckling

Samtliga stödsystem som används för exempelvis ekonomi, intäktsfördelning och uppföljning är i stort behov av att uppgraderas eller nyanskaffas för att öka kommunalförbundets effektivitet. En uppskattad kostnad för en uppgradering och anskaffning av stödsystem uppgår till ca 2 mnkr.

Nationellt arbetas det för biljett- och betallösningar som är gränsöverskridande med öppen data för att kunna visare varandras biljetter. Det är sannolikt att det kommer finnas behov av upphandling av nytt biljettmaskinsystem innan 2030 för att möta framtidens behov.

Din Tur Kundcenter

Din Tur kundcenter hanterar utöver länts kundservice, beställning av färdtjänst och sjukresor samt samordningen av densamma även andra läns funktioner under kvällar, nätter och helger.

En beräknad kostnad för att ta över hanteringen av sjukresor uppgår till 2,8 mnkr.

Finansiering genom intäkter

Priserna för kommunalförbundets produkter räknas årligen upp enligt KPI vilket ligger på runt en procent. Det innebär att skillnaderna mellan intäkterna och kostnaderna som räknas upp med tre procent ökar varje år under förutsättning att betalande resenärer inte ökar markant.

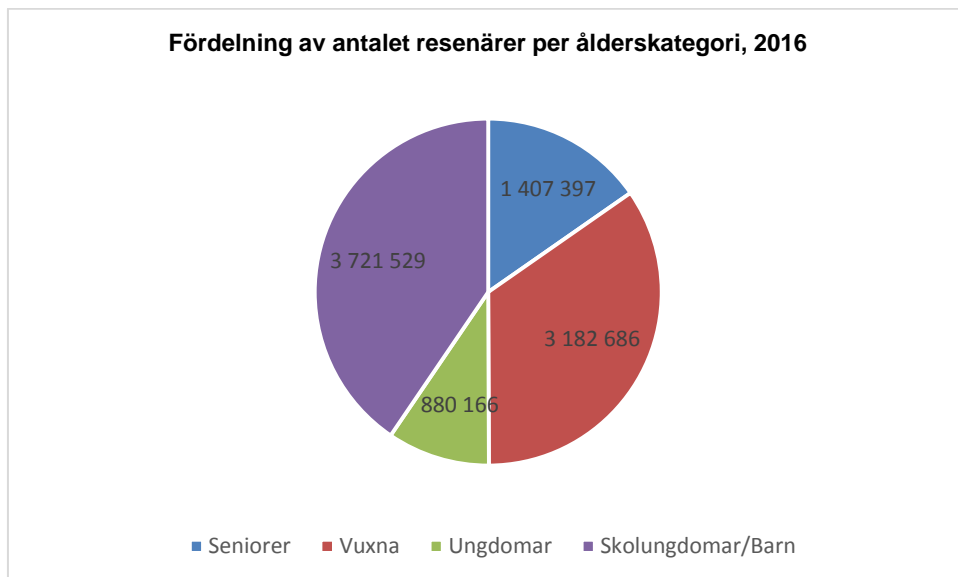
Intäkter i kollektivtrafiken kommer från antingen betalande resenärer, så kallade biljettintäkter, alternativt från samhället i form av skolkort eller subventionerade produkter, så kallade samhällsfinansierade intäkter. Fortsatt beskrivs utvecklingen av intäkter där är samhällsfinansierade intäkter borträknade.

Prognos för intäkter

Den politiska ambitionen är att kraftigt reducera skolungdomars biljettpriser för att minimera tröskeln till kollektivtrafiken och förbättra möjligheter till resande med kollektivtrafik till och från fritidssysselsättningar.

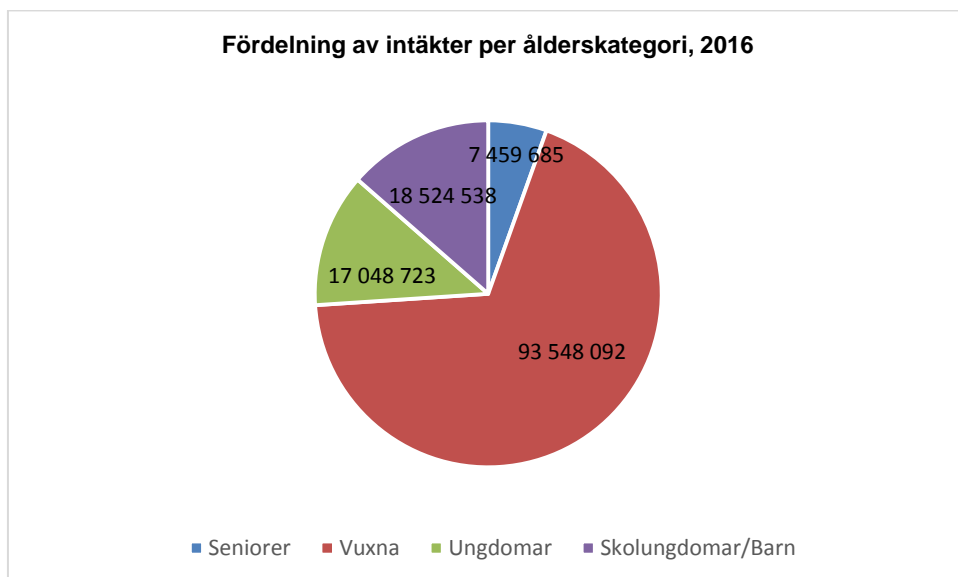
Den största resenärgruppen i transportsystemet är barn och skolungdomar, alltså resenärer mellan 0-19 år. En del av dessa reser med skolkort vilket finansieras av kommunen. Att kraftigt reducera biljettpriset för skolungdom innebär förlorade intäkter från den största resenärgruppen.

Regionalt trafikförsörjningsprogram Arbetshandling



Den största andelen intäkter, 68 procent, kommer från biljettkategorin vuxen som står för 35 procent av resandet. Intäkterna från skolungdomar uppgår till 14 procent av den totala biljettintäkten. Andelen seniorer uppgår till 14 procent av resandet men endast 5 procent av intäkterna. Seniorerna betalar 75 procent av den ordinarie taxan i samtliga biljettkategorier förutom i Sundsvall där seniorerna har ett kraftigt reducerat biljettpris.

En övergång till enhetlig prissättning i hela länet, där skolungdomar erbjuds ett kraftigt reducerat pris och övriga kategorier till ordinarie prissättning, skulle innebära ökade intäkter för resenärgruppen seniorer och ett något minskat resande och kraftigt intäktsbortfall inom kategorin skolungdom och ett kraftigt ökat resande. Bedömningen är att mängden totala intäkter minskar.



När biljettpriserna kraftigt reduceras påverkas resandet och därigenom trafikbehovet och kostnader för resandeincitament. Därför är det svårt att bedöma den totala kostnadsbilden vid reducering av biljettpris för särskilda målgrupper.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Arbetshandling

Finansiering genom medlemsbidrag

En möjlig lösning att minska nettokostnaderna är att öka intäkterna. En stor del av resenärerna subventioneras kraftigt eller planerar att subventioneras det leder till att öka intäkterna genom justering av biljettpriserna är svårt för att möta kostnadsökningarna som är till följd av utvecklingsåtgärder för att målen ska nås. Det innebär att kostnadsökningarna framförallt måste bäras av landstinget under förutsättning att de inte kan finansieras genom projektmedel, eller att fördelningsmodellen omarbetas.

Finansiering genom projekt

En möjlighet för fortsatt utveckling av kollektivtrafiken är att jobba mer strategiskt med projektfinansiering för utvecklingsområden. Det kan handla allt om systemutveckling av biljettmaskiner till alternativa trafikeringslösningar.