



DIN TUR
Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten
i Västernorrlands län

Långtidsplan 2019 – 2021

Remissversion

Datum

2017-12-15

Diariernr

17/00293

TIMRÅ KOMMUN Kommunledningskontoret	
2017 -12- 15	
Dnr.	Dpl.

Långtidsplan 2019-2021

Förslag till förbundsdirektionen 2018-03-28

Långtidsplan 2019 – 2021

Remissversion

Innehåll:

1. Inledning	3
2. Planering och uppföljning	4
3. Övergripande mål och delmål för kollektivtrafiken	5
3.1 Resenär: Kollektivtrafiken är attraktiv och modern och utgår ifrån resenärens behov.....	7
3.2 Hållbarhet: Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle.....	11
3.3 Tillväxt: Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner	16
3.4 Medarbetarna: Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång .	18
4. Ekonomi.....	20
4.1 Indexuppräknningar.....	20
4.2 Fördelning av medlemsbidrag	20
4.3 Resultatbudget	21
4.4 Ekonomisk redovisning åtgärder 2019-2021	21
BILAGOR.....	22
A. Omvärldsfaktorer	22
B. Verksamhet	27
1. Trafik	27
2. Infrastruktur	28
3. Resenärsinformation	28
4. Tekniskt stöd	29
5. Finansiering.....	30
C. Planeringsprocess för Långtidsplan 2019-2021	31
D. Sammanställning behovsframställan.....	32

1. Inledning

Att investera i kollektivtrafik är att investera i samhällsnytta. Kollektivtrafiken gör samhället tillgängligt genom de möjligheter den ger människor att resa till och från arbete, utbildning, fritidsaktiviteter och service. En väl fungerande kollektivtrafik vidgar arbetsmarknadsregioner och gör det lättare för företag och organisationer att rekrytera. Dessutom minskar klimatutsläppen.

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

Den lag som kom 2010 innebär en regionalisering av kollektivtrafiken. Det grundläggande styrdokumentet för landets kollektivtrafikmyndigheter är de politiskt beslutade regionala trafikförsörjningsprogrammen. För att konkretisera trafikförsörjningsprogrammet bryts det ner i treåriga långtidsplaner.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län har beslutat om nya mål för länets kollektivtrafik. De övergripande målen är hållbarhet, resenär, tillväxt och medarbetare och de utgör grunden för det kommande regionala trafikförsörjningsprogrammet med målhorisont år 2030.

Sveriges kollektivtrafik har utvecklats kraftigt under senare år. Stora investeringar har gjorts i regional tågtrafik och trafikavtal. Många kommuner och landsting har ekonomiska utmaningar som innebär en ständig strävan efter ökad resurseffektivitet. Läget är detsamma för oss i Västernorrlands län.

I Västernorrland har vi under några år sett en utveckling med en önskan om ökade subventioner i kollektivtrafiken från våra medlemmar. Subventioner ökar resandet men innebär också att skattesubventioneringsgraden för kollektivtrafiken ökar.

Att finansiera delar av de utvecklingsbehov som finns med externa medel är prioriterat. Under perioden 2017 – 2020 vi ett stort åtagande för och engagemang i projektet Koll2020. Projektet är länsövergripande och syftar till att öka kollektivtrafikens attraktivitet och tillgänglighet. Projektet omfattar kommunikation, ny teknik, förbättrad infrastruktur och nya sätt att bedriva kollektivtrafik och har beviljats medel från Europeiska regionala utvecklingsfonden.

Kramfors xx mars 2018

Camilla Fahlander
Myndighetschef

2. Planering och uppföljning

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (i fortsättningen benämnd kommunalförbundet) är medlemsfinansierad vilket regleras i det samarbetsavtal som beslutades när förbundet bildades. Medlemsfinansieringen innebär att kommunerna finansierar nettokostnaderna¹ för trafiken inom den egna kommunen (vilket regleras i upphandlade trafikavtal) och de egna särskilda persontransporterna. Landstinget Västernorrland² finansierar trafiken mellan kommunerna, övriga enstaka linjer, tågtrafiken, förvaltningskostnader samt kostnader för sjukresor och Din Tur Kundcenters administration.

För att maximera effekten av kollektivtrafiken i Västernorrland samordnas trafik som finansieras av olika medlemmar i samma avtal. Det medför att ingen medlem kan förändra trafik utan att det påverkar en annan medlem. Modellen ställer höga krav på långsiktig planering och finansieringsåtagande hos samtliga medlemmar.

Figur 1: Kommunalförbundets styrdokument



Det Regionala trafikförsörjningsprogrammet visar länets gemensamma politiska ambition för kollektivtrafiken. Här fastställs vision och mål för den regionala kollektivtrafiken.

För att konkretisera trafikförsörjningsprogrammet bryts det ner till en treårig långtidsplan. För att förverkliga trafikförsörjningsprogrammets målsättningar inkommer medlemmarna med en behovsframställan³ som utgör grunden för långtidsplanen. Efter remiss fastställer direktionen långtidsplanen som sedan ligger till grund för budgetdialoger med våra medlemmar.

I budgetdialogerna diskuteras resurstilldelning. Beslut om budget tas av direktionen senast 30 september. Budgeten fördelas per medlem enligt beslutad finansieringsmodell och utgör grund för debitering av medlemsbidraget fyra gånger per år.

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

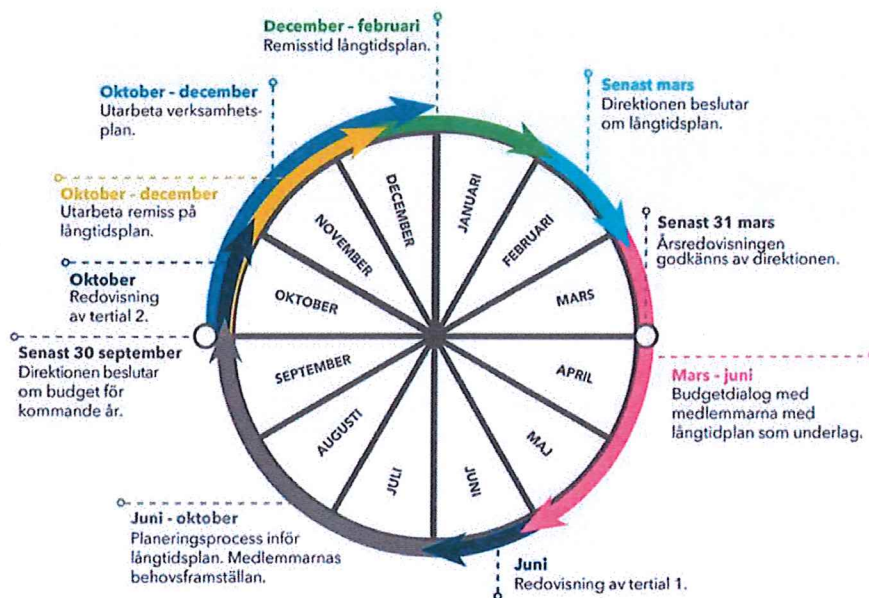
¹ Nettokostnader är kostnader minus intäkter.

² Från 2018-02-01 Region Västernorrland

³ Medlemmarnas önskemål om förändringar (kopplat till övergripande mål och delmål) som Kommunalförbundet ska genomföra.

Långtidsplan 2019 – 2021

Remissversion



Figur 2: Kommunalförbundets planeringsprocess som årshjul

3. Övergripande mål och delmål för kollektivtrafiken

Den vision som kommunalförbundet arbetar mot är den länsgemensamma vision som anges i den regionala utvecklingsstrategin (RUS):

Ett stolt Västernorrland med funktion och attraktivitet.

De strategiska mål som anges i RUS innebär sammanfattningsvis att Västernorrland ska ha en positiv befolkningstillväxt, ökad tillgänglighet och en stärkt innovationsförmåga.

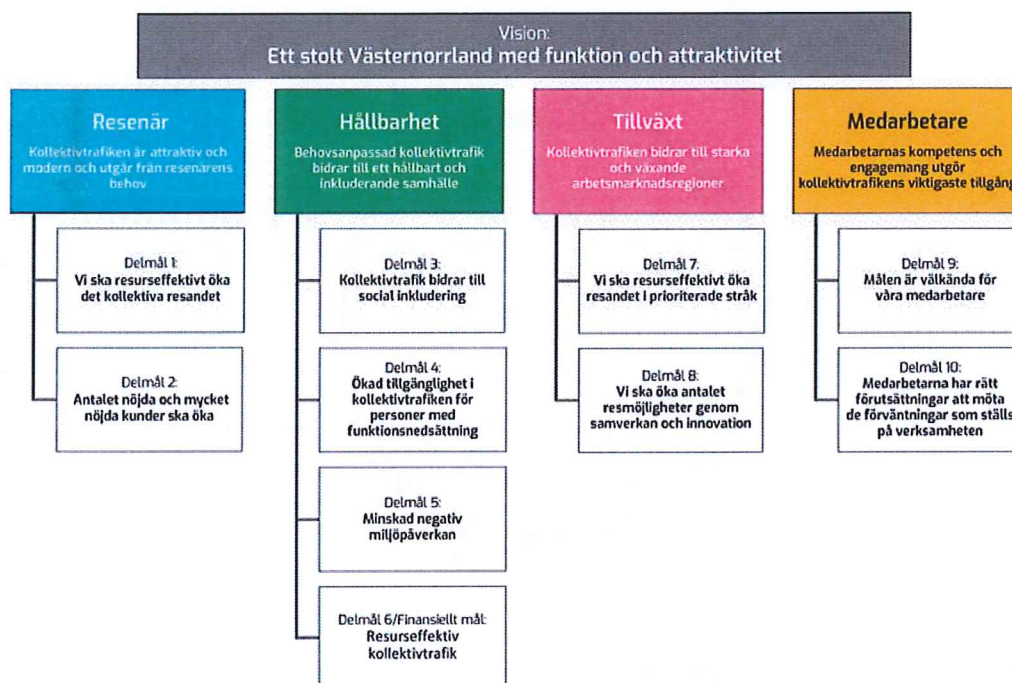
Kollektivtrafiken i Västernorrland ska utgå från resenärens behov och bidra till ett hållbart och inkluderande samhälle med starka arbetsmarknadsregioner. Utifrån RUS vision och strategiska mål har kommunalförbundet arbetat fram fyra övergripande mål för kollektivtrafiken i länet:

- Resenär: Kollektivtrafiken är attraktiv och modern och utgår från resenärens behov.
- Hållbarhet: Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle.
- Tillväxt: Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner.
- Medarbetare: Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång.

De övergripande målen anger ambitionen för kollektivtrafiken år 2030. Ett antal delmål konkretiserar de övergripande målen. Delmålet om resurseffektiv kollektivtrafik utgör även kommunalförbundets finansiella mål. Målen följs upp årligen och indikatorer för uppföljning redovisas under varje delmål.

Långtidsplan 2019 – 2021

Remissversion



Figur 3: Kommunalförbundets vision och mål

Instruktion för läsning

I avsnitt 3.1 – 3.4 redovisas planerade åtgärder för att nå målen uppdelat på åren 2019 – 2021 samt tillkommande förslag på åtgärder som inkommit i behovsframställan från medlemmarna. Under varje delmål (se figur 3 ovan) redovisas föreslagna åtgärder för att uppnå det aktuella delmålet. Åtgärdsförslagen redovisas under det övergripande mål där det främst bedöms bidra till måluppfyllelse. Ett flertal åtgärder bedöms dock kunna bidra till måluppfyllelse även för andra övergripande mål men redovisas alltså bara på ett ställe. De olika åtgärderna har kostnadsuppskattats och fördelats på åren 2019 – 2021.

Begreppsförklaring:

R1:2 = Märkning av medlemmarnas inspel via behovsframställan där exemplet R1:2 står för Resenär delmål 1 punkt 2. (Se *Bilaga D Sammanställning behovsframställan Långtidsplan 2019-2021*)

(kommun) = den medlem som inkommit med inspelet.

0,0 = aktivt arbete inom befintliga medel

0,25 = aktivt arbete med tillsatta medel om 250 000 kr.

- = Inget aktivt arbete med åtgärden.

Långtidsplan 2019 – 2021

Remissversion

3.1 Resenär: Kollektivtrafiken är attraktiv och modern och utgår ifrån resenärens behov

Delmål 1: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet

Planerade åtgärder för att uppnå målet	2019	2020	2021
Planering av fortsatt trafikering linje 40 (Örnsköldsvik – Östersund via Sollefteå) i dialog med kollektivtrafikmyndigheten i Jämtland och Trafikverket.	0,1	0,1	-
<u>Beskrivning:</u> De befintliga trafikavtal som reglerar linje 40 sträcker sig fram till 2020. Idag finansieras den trafiken av kollektivtrafikmyndigheterna i Jämtland och Västernorrland med stöd från Trafikverket. Under 2019 görs en utvärdering och tilldelning av uppdrag. Under 2020 sker arbeten inför trafikstart.			
Planerad trafikstart december 2020	0,0	0,0	0,25
<u>Beskrivning:</u> -			
Delta i utformandet och genomförandet av en linjenätsanalys av landsbygdstrafik.	0,0	0,0	-
<u>Beskrivning:</u> Finansieras genom projekt Koll 2020. I projektet är Landstinget Västernorrland ansvarig, kommunalförbundet medverkar.			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2019	2020	2021
Uppföljning av linje 219 (Kramfors – Frånö)	0,0	0,0	-
<u>Beskrivning:</u> Utvärdering av omfattande omläggning. Ingår i kommunalförbundets ordinarie verksamhet. (R1:2)			
Utvärdering av förändrad tätortstrafik i Örnsköldsvik.	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Baserad på kommunens utvärdering. Ingår i kommunalförbundets ordinarie verksamhet. (R1:4)			
Utreda förutsättningar för tätortstrafik över Svedjeholmen.	-	0,0	-
<u>Beskrivning:</u> Ingår i kommunalförbundets ordinarie verksamhet. Trafikstart beräknad till december 2020 (R1:6)			
Översyn av linje 201(Sundsvall – Härnösand)	0,0	0,0	-
<u>Beskrivning:</u> Ingår i kommunalförbundets ordinarie verksamhet. (R1:8)			
Långsiktig struktur för linjenätet i Sundsvall.	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Behov av förändrat trafikupplägg med grund i den linjenätsanalys som genomförs av Sundsvalls kommun under 2017 och pågående samhällsutveckling i kommunen. Ingår i kommunalförbundets ordinarie verksamhet. (R1:14)			
Trafikomläggning med anledning av nya Sundsvalls resecenter	-	0,1	-
<u>Beskrivning:</u> Planering och extra informationssatsningar påbörjas 2019. Ingår i kommunalförbundets ordinarie			

Långtidsplan 2019 – 2021

Remissversion

verksamhet. (R1:15)			
Översyn av tidtabeller med anledning av ombyggnad av Sundsvalls busstation	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Översyn av tidtabeller i tågtrafik och för koppling till tågtrafik så att regional trafik ankommer till Sundsvall innan avgång av stadstrafik och avgår efter ankomst av stadstrafik till Sundsvalls centrum. Anpassning av stadstrafikens tidtabeller i förhållande till antal hållplatslägen. Ingår i kommunalförbundets ordinarie verksamhet. (R1:16)			
Trafikverkets åtgärder för hållplatser längs väg 562 (gamla E4 – Njurunda) inför kommunens övertagande.	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Hållplatser väg 562. Trafikverket och Sundsvalls kommun är ansvariga, kommunalförbundet medverkar. Ingår i kommunalförbundets ordinarie verksamhet. (R1:17)			
Upprustning av hållplatser i länet.	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> I samverkan med berörda medlemmar och Trafikverket arbeta för en succesiv upprustning av hållplatser med stöd av finansiering via den regionala transportplanen. (R1:18)			
Åtgärder med anledning av ny tågstation Njurundabommen.	-	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Trafikplanering med anledning av ny tågstation Njurundabommen, (R1:22)			
Förslag till tidtabell och planering av trafik längs E14 samt Töva-Bergsåker.	-	-	0,0
<u>Beskrivning:</u> Hantering av linjesträckning Töva-Bergsåker samt övriga mindre befolkade områden som påverkas av vägombyggnaden. (R1:23)			
Utreda sammanslagning linjerna 120 (Njurundabommen-Sundsvall-Timrå/Sörberge) och 610 (Sörberge-Stavreviken) respektive linjerna 120 och 611 (Tynderösundet-Timrå-Sundsvall).	-	0,0	-
<u>Beskrivning:</u> Så långt det är möjligt minska bussbyten på hållplats Sörberge norra mellan linje 120 och linje 610 respektive 611. (R1:24, T7:3)			
Översyn av tätortstrafik i Sollefteå.	-	-	0,0
<u>Beskrivning:</u> Översyn i samverkan med Sollefteå kommun. Samverkan med Landstinget Västernorrland kring förbättrad kollektivtrafik till sjukhusområdet (R2:9, även R1:25)			
Utreda förutsättningar för anropsstyrd trafik från Sollefteå till Kramfors resecentrum.	-	0,0	-
<u>Beskrivning:</u> Möjliggöra och underlätta för tågresenärer till och från kommunen. Anropsstyrd trafik till och från Kramfors resecentrum för att underlätta resor med tåg under helg. Landstinget Västernorrland är finansiär. (Sollefteå) (R1:29)			
Utreda ökad turtäthet på sträckan Långsele – Sollefteå för att öka möjligheten till kollektivt resande på sträckan.	-	0,0	-
<u>Beskrivning:</u> - (R1:30)			

Långtidsplan 2019 – 2021

Remissversion

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

- Kollektivtrafikens marknadsandel i jämförelse med det motoriserade resandet (%)
- Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken
- Antalet påbörjade skolkortsresor⁴
- Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken exklusive skolkort
- Antal resor med företagskort
- Total omsättning av företagskortet (kr)
- Avgångstider (%)⁵
- Hitta information (%)⁶
- Enkelhet (%)⁷
- Trygghet (%)⁸
- Tidhållning (%)⁹
- Information om förändringar (%)¹⁰
- Oförutsedda händelser (%)¹¹
- Köpa biljetter (%)¹²

⁴ De kommunala subventionerna minskar behovet av skolkortsresor.

⁵ Andel i Kollektivtrafikbarometern (Kolbar) som instämmer i påståendet "Avgångstiderna passar mina behov"

⁶ Andel i Kollektivtrafikbarometern (Kolbar) som instämmer i påståendet "Det är enkelt att resa med Din Tur"

⁷ Andel i Kollektivtrafikbarometern (Kolbar) som instämmer i påståendet "Det är enkelt att resa med Din Tur"

⁸ Andel i Kollektivtrafikbarometern (Kolbar) som instämmer i påståendet "Det känns tryggt att resa med Din Tur."

⁹ Andel i Kollektivtrafikbarometern (Kolbar) som instämmer i påståendet "Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med Din Tur".

¹⁰ Andel i Kollektivtrafikbarometern (Kolbar) som instämmer i påståendet "Informationen vid förändringar av tidtabeller och linjer är bra."

¹¹ Andel i Kollektivtrafikbarometern (Kolbar) som instämmer i påståendet "Information vid förseningar och stopp är bra."

¹² Andel i Kollektivtrafikbarometern (Kolbar) som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa bolagets biljetter och kort."

Långtidsplan 2019 – 2021

Remissversion

Delmål 2: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka

Planerade åtgärder för att nå målen	2019	2020	2021
Digitalisering av våra produkter och möjlighet till köp av biljetter via mobiltelefon.	0,6	0,0	0,0
Beskrivning: Genom Samtrafiken har en biljett- och betalstandard (BoB) tagits fram. Standarden ska ligga till grund för framtida upphandlingar av biljettmaskinlösningar. Fram till dess är det viktigt att vi fortsätter att utveckla teknik som underlättar resande mellan trafikslag och länsgränser. Investeringskostnaderna är relativt låga men innebär att de årliga driftskostnaderna ökar. Däremot återstår digitalisering av övriga produkter och en fortsatt driftskostnad om 0,6 mnkr.			
Utveckla system för att leverera realtidsinformation.	0,625	0,0	0,0
Beskrivning: Uppgradering av 250 bussars inre tekniska utrustning för att kunna ta emot styrsignaler för utrop och skyltinformation. Påbörjas under 2018. Total uppgraderingskostnad bedöms till 1,25 mnkr.			
Optiska läsare till samtliga bussar i den upphandlade trafiken.	0,0	0,0	-
Beskrivning: Finansieras genom projekt Koll 2020. Påbörjas under 2018			
Kvalitetssäkra kollektivtrafiken genom kontinuerlig (var tredje år) resvaneundersökning.	-	-	1,5
Beskrivning: Vi får löpande statistik genom Kolbar som upphandlats av Svensk Kollektivtrafik. Genom Kolbar kan vi jämföra oss med likvärdiga län. Däremot finns det ett behov av mer fördjupade resvaneundersökningar. För att säkerställa att vi får jämförbar statistik behöver vi upphandla en långsiktig resvaneundersökning som genomförs var tredje år och som vi kan följa utvecklingen på. En resvaneundersökningen genomförs under 2018.			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2019	2020	2021
-			
Vi följer upp detta mål genom att exempelvis mäta följande indikatorer¹³: → Andelen nöjda och mycket nöjda resenärer (%) → Andel som är nöjda med Din Tur (%) → Andel nöjda med senaste resan (%) → NPS (%)¹⁴			

¹³ Mätvärden hämtas från Kollektivtrafikbarometern (Kolbar)

¹⁴ NPS = Net Promoter Score, dvs andel som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med Din Tur.

Långtidsplan 2019 – 2021

Remissversion

3.2 Hållbarhet: Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle

Delmål 3: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering

Planerade åtgärder för att nå målen	2019	2020	2021
Utarbeta en handlingsplan för hur kollektivtrafiken ska främja social inkludering.	-	0,3	-
Beskrivning: Det är relativt enkelt att beräkna ett ekonomiskt värde för kollektivtrafik genom att titta på antalet resande och de intäkter som kommer in genom resandet i förhållande till kostnaderna för trafiken. Det är betydligt svårare att räkna på de vinster som kollektivtrafiken kan ge i ett bredare perspektiv genom att t ex vara den enda möjligheten för människor att ta sig till serviceorter och kunna ta del av samhällsservice. Kollektivtrafiken kan också vara den enda möjligheten för människor att få en sysselsättning. För att kunna värdera åtgärder utifrån andra än företagsekonomiska parametrar krävs att vi tar fram en handlingsplan för hur det ska gå till. Det arbetet genomförs med konsultstöd.			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2019	2020	2021
-			
Vi följer upp detta mål genom att exempelvis mäta följande indikatorer: → Antalet arbetade timmar i trafiksystemet av resenärsvärddar → Antalet användare av appen Din Tur → Bemötande ombord¹⁵ → Bemötande kring service/information¹⁶ → Information ombord¹⁷ → Information inför resan¹⁸ → Köpa färdhandlingar¹⁹			

¹⁵ Andel i Kollektivtrafikbarometern (Kolbar) som instämt i påståendet "Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande."

¹⁶ Andel i Kollektivtrafikbarometern (Kolbar) som instämt i påståendet "Personalen på kundcenter har ett trevligt bemötande."

¹⁷ Andel i Kollektivtrafikbarometern (Kolbar) som instämt i påståendet "Jag får den information jag behöver ombord."

¹⁸ Andel i Kollektivtrafikbarometern som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser mm)."

¹⁹ Andel i Kollektivtrafikbarometern som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort."

Långtidsplan 2019 – 2021

Remissversion

Delmål 4: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

Planerade åtgärder för att nå målen	2019	2020	2021
Arbeta fram riktlinjer för hållplatser.	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> När det Regionala trafikförsörjningsprogrammet är antaget ska flera riktlinjer tas fram för att realisera programmets intentioner. Högst prioriterat är det att ta fram riktlinjer för placering och utformning av bytespunkter i länet.			
Ta fram förslag på åtgärder för bytespunkter på statliga vägar och kommunala vägar.	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> För att konkretisera specifika åtgärder behöver en åtgärdsplan för upprustning av bytespunkter på statliga vägar tas fram. Kommunikeras i Trafik- och Infrastruktursamverkansgruppen.			
Analysera de förslag till åtgärder som kom fram i den tillgänglighetsanalys som Wilhelm & Partners AB genomfört.	0,0	0,0	-
<u>Beskrivning:</u> Analysen av Wilhelm & Partners AB:s utredning kommer att inarbetas i Regionala trafikförsörjningsprogrammet.			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2019	2020	2021
Inkludera Pluslinjen Timrå (linje 630) i SÄKO:s bokningssystem	-	0,0	-
<u>Beskrivning:</u> Åtgärden kan komma att öka antalet resande på linjen. Åtgärden kan också få som effekt att resenärer ser att de klarar vissa resor med andra bussar istället för att anlita färdtjänst. (H4:1)			
Vi följer upp detta mål genom att exempelvis mäta följande indikatorer: → Andel fordon som kontrolleras (%) → Andel bussar med audiellt utrop (%) → Andel bussar med visuellt utrop (%)			

Långtidsplan 2019 – 2021

Remissversion

Delmål 5: Minskad negativ miljöpåverkan

Planerade åtgärder för att nå målen	2019	2020	2021
Utveckla dialogen med trafikföretagen inom den särskilda persontrafiken för att öka användningen av fossilfria drivmedel.	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Arbetet har påbörjats och kommer att prioriteras under de kommande tre åren. Vi kommer att föra dialog med trafikföretagen och se hur vi succesivt kan genomföra en hållbar omställning.			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2019	2020	2021
Utarbeta en strategi för upphandling av särskild persontrafik.	-	0,0	-
<u>Beskrivning:</u> Trafikstart juni 2021. (H5:1, H5:2, H5:4)			
Vi följer upp detta mål genom att exempelvis mäta följande indikatorer: → Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%) → Utsläpp kväveoxider i linjelagd trafik (g/kWh) → Energianvändning i linjelagd trafik (kWh/km) → Andelen biodrivmedel av den totala förbrukningen i linjelagd trafik (%)			

Långtidsplan 2019 – 2021

Remissversion

Delmål 6 / Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik

Planerade åtgärder för att nå målen	2019	2020	2021
Identifiera externa finansieringsmöjligheter i syfte att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar.	0,0	0,0	0,8
Beskrivning: Idag saknar kommunalförbundet de personella resurser som krävs för att hitta externa finansieringslösningar. Vi ser ett behov av att anställa en person för arbete med projektutveckling för att på sikt bli mer resurseffektiva i hur vi arbetar med projekt.			
Utveckla trafikbokslutet.	0,0	0,0	0,0
Beskrivning: Trafikbokslutet behöver utvecklas ytterligare för att utgöra ett relevant beslutunderlag för kommunalförbundet och dess medlemmar. Trafikbokslutet ligger till grund för bland annat medlemmarnas behovsframställan.			
Förstärka ekonomistyrning och intäktsanalys.	1,5	0,0	-
Beskrivning: Det finns ett stort behov av att ersätta och uppdatera eftersatta system för att säkerställa kvalitet i budget- och uppföljningsarbete. Vi behöver säkerställa intäktsfördelningen gentemot trafikföretag, övriga norrlandslän och medlemmar. Nuvarande system kan ej uppgraderas och saknar support. Förberedelser genomförs under 2018, anskaffning/uppdatering under 2019.			
Systemutveckling för trafiksamordning.	0,3	0,0	
Beskrivning: Uppgradering av Malmators system för trafiksamordning för att säkerställa funktion.			
Systemutveckling för telefoni.	0,3	0,0	
Beskrivning: Utveckling av växelfunktion och telefoni för bättre telefontäckning i länet samt bättre stöd för ledning och uppföljning av kundtjänst.			
Utreda förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik i egen regi	0,2	-	-
Beskrivning: Kommunalförbundet behöver även innan de nya trafikupphandlingarna påbörjas utreda förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik i egen regi.			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2019	2020	2021
Central bedömningsfunktion.	2,8	0,0	0,0
Beskrivning: (H5:3, även R1:12)			
Vi följer upp detta mål genom att exempelvis mäta följande indikatorer: → Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till motoriserat resande (%) → Jämförelse mellan verksamhetens nettokostnader och budget → Nettokostnad per resa (kr) → Nettokostnad per invånare (kr)²⁰			

²⁰ Nettokostnad per invånare beräknas utifrån den totala nettokostnaden, exklusive tågtrafik, särskilda persontransporter, Din Tur Kundcenter och subventioner, genom befolkningsmängden 31 mars.

Långtidsplan 2019 – 2021

Remissversion

- Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad (%)²¹
- Andel trafik kostnad som finansieras av skolkortsintäkt (%)
- Kostnad/sjukresa (kr per resa)
- Kostnad/färdtjänstresa (kr), totalt Västernorrland
- Kostnad/färdtjänstresa (kr), Ånge kommun
- Andel samordnade sjukresor (%)
- Andel samordnade färdtjänstresor (%), totalt Västernorrland
- Andel samordnade färdtjänstresor (%), Ånge kommun
- Besparing samordnade sjukresor (%)
- Besparing samordnade sjukresor (%), totalt Västernorrland
- Besparing samordnade sjukresor (%), Ånge kommun
- Kostnad per produktionskm (kr)
- Antalet anropsstyrda linjer
- Kassalikviditet (90%)

²¹ Självfinansieringsgrad är andelen av trafik kostnader, exklusive särskilda persontransporter, som täcks av externa biljettintäkter. Skattefinansierade intäkter som skolkort, skattesubvention kommunkort och medlemsbidrag inräknas ej.

Långtidsplan 2019 – 2021

Remissversion

3.3 Tillväxt: Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner

Delmål 7: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk

Planerade åtgärder för att nå målen	2019	2020	2021
Utreda fortsatt förstärkning eller ökad turtäthet på linje 120 (Njurundabommen-Sundsvall-Timrå/Sörberge).	0,0	0,0	-
<u>Beskrivning:</u> Linje 120 är en prioriterad linje med många resenärer och vi behöver särskilt se över den med fokus på att ha god turtäthet och bra restider. Åtgärden kan innebära ökade kostnader på sikt.			
Delta i utredning av ny station i Njurunda.	0,0	0,0	-
<u>Beskrivning:</u> Byggnad av en ny station i Njurunda planeras. X-trafik har för avsikt att stanna där med sina regionala tåg för av- och påstigning. För att maximera upptagningsområdet för stationen är det viktigt att busstrafiken planeras så att den kan fungera som matartrafik till tåget.			
Utreda den regionala trafiken i de prioriterade stråken för att eventuellt förstärka vid behov	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Vi ska påbörja översyn med utgångspunkt i de prioriterade stråken. Med trafikboksutslut som utgångspunkt ska vi följa upp och identifiera behov av förändringar i ett tidigt skede. Arbetet sker tillsammans med trafikföretagen och i dialog med kommunerna och Trafikverket.			
Utökad biljettsamverkan med X-trafik.	-	0,2	0,2
<u>Beskrivning:</u> I och med tillkomsten av ny station i Njurunda behöver samverkan med X-trafik utökas för att stärka möjligheterna för in- och utpendling i länet.			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2019	2020	2021
Översyn av tidtabeller.	-	-	0,0
<u>Beskrivning:</u> Med syftet att dels öka resande, dels öka intäkterna t ex genom helgtrafik. (T7:1)			
Vi följer upp detta mål genom att exempelvis mäta följande indikatorer: → Antalet resor i de prioriterade stråken			

Långtidsplan 2019 – 2021

Remissversion

Delmål 8: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation

Planerade åtgärder för att nå målen	2019	2020	2021
Utreda snabbare busstrafik på sträckan Sundsvall-Matfors.	-	0,0	-
Beskrivning: Utreda snabbare busstrafik i och med att E14 Sundsvall-Blåberget blir 4-filig väg med hastighetshöjning till 100 km/h			
Ta fram en plan för nästa generations biljett- och betalsystem i samverkan med de fyra nordligaste länen.	0,0	0,0	1,0
Beskrivning: Åtgärden kan innebära en investerings- och driftskostnad på sikt. Kostnadsbilden är dock osäker, vidare utredning kommer att minska osäkerheten.			
Investera i nya biljetmaskiner.	0,2	0,1	0,0
Beskrivning: Behov av att köpa in ytterligare biljetmaskiner för att utrusta de bussar som idag saknar biljetmaskiner (t ex skolbussar). Åtgärden gör det möjligt att använda skoltrafiken för den allmänna linjelagda trafiken.			
Utveckla samverkan med X-trafik avseende biljetter och trafik. Aktiviteten påbörjas redan under 2017	0,5	0,2	0,2
Beskrivning: I dag trafikerar X-trafik med både buss- och tågtrafik till Sundsvall. Det ekonomiska värdet för Västernorrland för trafiken uppgår till ca 2,0 mnkr. Samverkansavtal som sträcker sig till och med utgången av 2018 har tecknats med X-trafik. Ny station i Njurunda stärker möjligheterna till in- och utpendling i länet som förutsätter utvecklad biljettsamverkan.			
Utveckla biljettsamverkan med kommersiella aktörer	0,0	0,0	0,0
Beskrivning: Norrtåg kommer att inleda en dialog om biljettsamverkan med SJ.			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2019	2020	2021
Utreda förändrad kompletteringstrafik.	-	0,0	0,0
Beskrivning: Utreda förändrad kompletteringstrafik på så sätt att det blir ett utbud i förhållande till befolkning och med syftet att minska behovet av färdtjänst (T8:1)			
Vi följer upp detta mål genom att exempelvis mäta följande indikatorer: → Utbudsförändring genom biljettsamverkan → Andel bussar med installerade optiska läsare → Andel produkter som är digitaliserade (%) → Antalet användare av appen Din Tur			

Långtidsplan 2019 – 2021

Remissversion

3.4 Medarbetarna: Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång

Delmål 9: Målen är välkända för våra medarbetare

Planerade åtgärder för att nå målet	2019	2020	2021
Personaldag all personal.	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Årlig personaldag med fokus på mål och verksamhetsstyrning.			
Utvecklingsdagar enhetsvis.	0,2	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Enhetsvis utvecklingsdagar för att diskutera mål och verksamhetsutveckling			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2019	2020	2021
-			
Vi följer upp detta mål genom att exempelvis mäta följande indikatorer ²² :			
→ Andelen medarbetare som upplever att målen genomsyrar hela myndigheten (%)			
→ Andelen medarbetare som upplever att de har mål kopplat till sitt arbete (%)			

²² Mäts genom medarbetarindex (MI) i medarbetarundersökningar.

Långtidsplan 2019 – 2021

Remissversion

Delmål 10: Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten

Planerade åtgärder för att nå målet	2019	2020	2021
Medarbetarindex (MI).	-	0,1	-
<u>Beskrivning:</u> Medarbetarundersökning görs vartannat år.			
Följa upp den handlingsplan som har utarbetats med resultaten av 2019 års medarbetarenkät som grund.	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> De av medarbetarna identifierade förbättringsområden och åtgärder inom ledarskap, arbetsmiljö, organisation och vision och mål ska kommuniceras på skyddskommittémöten, enhetsmöten och personalmöten för avstämning att uppföljningar av åtgärder blir utförda.			
Verksamhetsanpassning av lokaler.	0,4	0,0	0,0
Hyresjustering för verksamhetsanpassning av lokaler i Kramfors på grund av arbetsmiljöskäl. Ej justerat sedan 2016.			
Vi följer upp detta mål genom att exempelvis mäta följande indikatorer: → Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (MI) → Sjuktal (%) → Antalet friskvårdstimmar registrerade i Agda²³ → Andelen av medarbetare som utnyttjar friskvårdspengen (%)			

²³ Antalet friskvårdstimmar kan mätas för medarbetare som arbetar dagtid vardagar. Medarbetare som arbetar skift kan inte utöva friskvård under arbetstid. Agda är det system för bland annat tidredovisning som kommunalförbundet använder.

4. Ekonomi

4.1 Indexuppräknningar

Trafikavtalen, vilka utgör grunden för majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen utifrån en avtalad indexmodell. En prognos för indexuppräknningen görs inför budgetåret och tas med i budgeten. Indexmodellen består främst av: AKI (arbetskostnadsindex), KPI (konsumentprisindex), ITPI 29-30 (prisindex för inhemsk tillgång), samt PPI (oljeprisindex) alternativt HVO (index för hydrerad vegetabilisk olja). Procentfördelningen mellan olika index i indexmodellen varierar mellan trafikavtalen.

Den särskilda persontrafiken justeras årligen med Taxiindex enligt avtal. Prognosen för 2019-2021 baseras på förändringen mellan oktober 2016 och oktober 2017 vilken är 2,0 procent.

Övriga kostnader uppräknas utifrån KPI. Prognosen för 2019 baseras på förändringen mellan april 2016 och april 2017 vilken är 1,9 procent. Personalkostnader räknas upp med 2,5 procent för att täcka en avtalsenlig individuell lönerrevision inom Kommunala företagens samorganisation, KFS samt ökade kostnader för kompetensutveckling och rekrytering. Enligt förbundsdirektionens beslut i februari 2015 justeras biljettintäkterna enligt KPI och för 2019 -2021 uppräknas intäkterna med 1,9 procent.

Uppräkningar	(%)
Trafikkostnader	3,0
Särskild persontrafik	2,0
Personalkostnader	2,5
Övriga kostnader	1,9
Biljettintäkter	1,9

4.2 Fördelning av medlemsbidrag

Fördelning av medlemsbidrag kompletteras inför förbundsdirektionens sammanträde 28 mars 2018.

Medlemsbidrag (mnkr)	Utfall 2016	Budget 2017	Budget 2018
Kramfors kommun	24,9	27,5	26,2
Sollefteå kommun	16,6	19,4	17,1
Örnsköldsviks kommun	48,1	25,0	36,0
Ånge kommun	10,1	10,7	10,5
Härnösands kommun	26,5	27,9	28,9
Timrå kommun	16,7	17,9	19,0
Sundsvalls kommun	45,0	54,4	80,3
Region Västernorrland	194,1	204,9	220,6
Totalt medlemsbidrag	382,0	387,7	438,6

Långtidsplan 2019 – 2021

Remissversion

4.3 Resultatbudget

Resultatbudget kompletteras inför förbundsdirektionens sammanträde 28 mars 2018.

Resultaträkning (mnkr)	Utfall 2016	Budget 2017	Budget 2018
Verksamhetens intäkter	107,1	106,1	106,5
Verksamhetens kostnader	-587,9	-623,1	-653,6
Avskrivningar	-5,0	-5,0	-1,6
Verksamhetens nettokostnader	-485,8	-522,0	-548,7
Skolkortsintäkter	27,0	22,5	22,8
Kommunal biljettsubvention	76,8	111,8	87,3
Medlemsbidrag	388,0	387,7	438,6
Resultat	0,0	0,0	0,0

4.4 Ekonomisk redovisning åtgärder 2019-2021

Ekonomisk redovisning av åtgärder 2019-2021 kompletteras inför förbundsdirektionens sammanträde 28 mars 2018.

BILAGOR

A. Omvärldsfaktorer

Finansiering

Kostnaderna för kollektivtrafik är höga men enligt Svensk Kollektivtrafiks rapport²⁴ bidrar kollektivtrafiken till samhällsnytta för betydligt mer än de 14 miljarder kronor som investeras varje år.

Under 2016 inledde Norrtåg AB en tioårig trafikavtalsperiod med en ny operatör. Avtalet är en tjänstekoncession där operatören står risken och äger intäkterna. Det har fördelen att den kostnadsmassa som finansieras av de regionala parterna blir relativt förutsägbar under avtalsperioden. Förhandlingar om stärkt fortsatt statlig finansiering pågår. Om den statliga finansieringen minskar måste kommunalförbundet skjuta till ytterligare medel alternativt anpassa Norrtågs verksamhet.

Regeringen har tillsatt en utredning för att se över systemet för kostnadsutjämning för kommuner och landsting (Dir 2016:91). Utredaren ska analysera om större samhällsförändringar, som påverkar kostnaderna för kommuner och landsting i tillräckligt hög grad fångas upp i det nuvarande systemet. Kostnadsutjämningen består av tretton delmodeller varav en avser kollektivtrafik. Uppdraget ska redovisas senast den 1 juni 2018.

Enligt SKL:s rapport om kollektivtrafikens kostnadsutveckling²⁵ 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 åren 2011 – 2015. De ökade kostnaderna ökar pressen på offentliga resurser och ställer krav på högre effektivisering och alternativa finansieringslösningar.

Många kommuner och landsting har ekonomiska utmaningar som innebär behov av ökad resurseffektivitet. Läget är detsamma för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län. Betydelsen av att få externa medel för utvecklingsarbete kommer att öka. Det treåriga projektet Koll2020 (som startas upp 2017) finansieras delvis av medel ur Europeiska regionala utvecklingsfonden och är ett exempel på hur utvecklingsarbete kan finansieras.

Signalsystemet ERTMS kommer med investeringar och uppdateringar att kosta Norrtåg AB flera 100 miljoner kronor innan det är infört i hela landet. Företrädare för den regionala trafiken har till Trafikverket, Näringsdepartementet och Trafikutskottet framfört att de anser att Sverige precis som Danmark ska ta ett större statligt ansvar för systemets utvecklingskostnader. För att underlätta

²⁴ Kollektivtrafikens samhällsnytta – rapport åt Svensk Kollektivtrafik, WSP Analys & Strategi, 2017

²⁵ Kollektivtrafikens kostnadsutveckling – en överblick, SKL, 2017

Långtidsplan 2019 – 2021

Remissversion

införandet av ERTMS föreslås att Trafikverket utreder möjligheterna till medfinansiering för ombordutrustning som tillägg till befintligt EU-bidrag.

I vårändringsbudgeten 2017 föreslog regeringen att *Klimatklivet* stärks med ytterligare 500 miljoner kronor under 2017 för att öka takten i omställningen till ett fossilfritt Sverige. Klimatklivet ska stärka lokalt och regionalt arbete genom stöd till klimatinvesteringar, exempelvis i en stad, kommun, på ett företag, i en skola eller i ett län.

Regeringen gör i sin budgetproposition för 2018 en hela Sverige-satsning som totalt omfattar 1,2 miljarder kronor. Satsningen är delad på fyra områden varav infrastruktur med bättre vägar och kollektivtrafik i hela landet är en. 235 miljoner kronor satsas vikt i propositionen till att förbättra vägar och kollektivtrafik i hela landet.

Regionalisering

Regionombildningen i norra Sverige avbröts under 2016 men ambitionen om ökad samverkan i norr lever vidare. Det gör den bland annat genom Norrtåg AB som är en viktig del i att skapa en väl fungerande regional kollektivtrafik.

Förbättrad samverkan bör också utvecklas söderut. Arbetsmarknadsregionen mellan Sundsvall och norra Hälsingland kan stärkas genom biljettsamverkan och välutvecklade förbindelser. Under 2017 väntas avtal slutas med Gävleborg om ersättning för X-trafiks trafikering i länet. Genom att underlätta resandet ges möjligheter till ökat resande.

Infrastruktur

I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 framgår att Norrbottenbanan mellan Umeå och Skellefteå planeras för byggstart i början av planperioden. I förslaget finns också investeringar i dubbelspår på Ostkustbanan på drygt 6 miljarder med fokus på Sundsvall-Dingersjö och Gävle-Kringlan. Utöver dessa satsningar planeras för en upprustning av Ådalsbanan med syftet att stärka godstransporterna. De investeringar som föreslås i den nationella planen är viktiga men fortfarande återstår många satsningar i Västernorrland för att vi fullt ut ska kunna nyttja tågets möjligheter.

Inom projekt Mittstråket ryms satsningar på en snabbare järnväg sträckan Sundsvall – Trondheim. Satsningen kan leda till kortare restider och ökat resande. Särskilt viktigt för Sundsvall är ett möjligt stationsläge i Vattjom/Matfors som kan ge nya resmöjligheter.

Ett förslag till ny regional transportplan²⁶ för Västernorrlands län för perioden 2018-2029 har tagits fram och ska lämnas till regeringen i början på 2018. Jämfört med den föregående regionala transportplanen (för åren 2014-2025) föreslås en ännu större satsning på förbättrad tillgänglighet för persontransporter som kollektivtrafikåtgärder, cykelinfrastruktur, vägförbättringar i utpekade prioriterade pendlingsstråk och åtgärder på Mittbanan. Insatserna i planen syftar till att stödja möjligheten att välja klimatsmarta transporter för personer och gods. Planen utgår från de nationella

²⁶ Regional transportplan för Västernorrlands län 2018-2029, remissversion, Landstinget Västernorrland, 2017.

Långtidsplan 2019 – 2021

Remissversion

transportpolitiska målen, infrastrukturpropositionen och regeringens planeringsdirektiv. En skillnad mot föregående planperiod är att Landstinget Västernorrland nu har tagit över det statliga regionala utvecklingsansvaret som bland annat omfattar att ta fram och leda genomförandet av infrastrukturplanering, den regionala utvecklingsstrategin och att fördela statliga tillväxtmedel.

Utbyggnad av infrastruktur medför kostnader för samhället men samtidigt leder investeringar i infrastruktur till bättre tillgänglighet och ökade fastighetsvärden. I en proposition²⁷ föreslog därför regeringen ändringar i plan- och bygglagen och i lagen om vissa kommunala befogenheter. Förslaget antogs och lagändringarna började gälla från april 2017.

Att arbeta för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken är en viktig och omfattande uppgift. I arbetet är vi flera huvudmän som delar på ansvaret och åtgärder som görs måste samverka. Tillsammans med Trafikverket planerar vi för en fortsatt upprustning av bytespunkter och hållplatser inom ramen för projekt Koll2020.

Regeringen fattade i början av 2017 beslut som innebär att järnvägsunderhållet återigen förstärks. Beslutet innebär att Trafikverket själva kommer att genomföra kontroller för att upptäcka behov av underhållsinsatser i järnvägen samt att Trafikverket också i egen regi kommer att kontrollera att entreprenörerna lever upp till krav i kontrakt.

Digitalisering

Digitalisering kan på många sätt bidra till att det blir enklare och mer effektivt att resa kollektivt. Genom digitalisering skapas nya möjligheter kring biljetthantering och kommunikation. Ett led i digitaliseringen är kommunalförbundets planering för att samtliga produkter ska finnas tillgängliga för våra resenärer via appen Din Tur. I samverkan mellan kollektivtrafikens huvudmän i Norrbotten, Västerbotten, Jämtland och Västernorrland sker en gemensam utveckling av teknik och produkter som skapar goda möjligheter för att kunna pendla över länsgränserna.

Begreppet kombinerad mobilitet bygger på tanken att människors resande kan innehålla ett flertal olika transportslag. Swedish Mobility Program är kollektivtrafikbranschens gemensamma bidrag i det arbetet. Tanken är att möjliggöra framväxten av den nya tidens kombinerade mobilitetstjänster med digitala lösningar som underlättar för resenären att med olika transportsätt ta sig från en plats till en annan.

Trafikutveckling

Trafikverkets prognos²⁸ visar att behovet av persontransporter beräknas öka betydligt fram till år 2030. Behovet kommer att vara störst i storstadsregionerna och bilen kommer fortsatt att dominera. Urbaniseringen innebär att storstäderna växer samtidigt som de mindre kommunerna långsiktigt tappas befolkning vilket leder till en obalans mellan storstadsregionerna och de mindre kommunerna.

²⁷ *Värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur*, Prop 2016/17:45, Näringsdepartementet

²⁸ *Rapport: Prognos för personresor 2030*, Trafikverket, 2015

Långtidsplan 2019 – 2021

Remissversion

Kommunalförbundet arbetar ständigt med hjälp av förbättrade analyser och trafikboksut med att effektivisera kollektivtrafiken. Vi ska ha en planeringsprocess som är lyhörd för långsiktiga strukturella förändringar i samhället.

Särskilda persontransporter

Regeringen tillsatte 2016 en utredning som ska analysera reglerna för särskilda persontransporter. Syftet är att identifiera hinder för kommunala och regionala myndigheter att åstadkomma en effektiv samordning samt föreslå ändrade eller nya regler för att undanröja dessa hinder. Uppdraget redovisas i slutet av 2017.

Omorganisation av länets vårdinrättningar innebär förändrade resmönster. Sjukresekostnaderna kommer sannolikt att öka i och med en förändrad organisation, längre avstånd till specialiserad vård och en åldrande befolkning med ökat vårdbehov.

Vi ser med stöd av erfarenheter från andra delar av landet stora möjligheter till effektivisering och kostnadsbesparingar om fler av våra medlemmar ger oss i uppdrag att handlägga färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor. Din Tur Kundcenter i Ånge utför tjänster åt övriga kollektivtrafikmyndigheter i de nordligaste länen, exempelvis har Dalatrafik sedan sommaren 2017 överfört kvälls- och helgjour till Din Tur Kundcenter.

Regeringen fortsätter reformarbetet på upphandlingsområdet och har tillsatt en särskild utredare som ska se över de nationella bestämmelserna om upphandling, dvs. de bestämmelser som inte styrs av EU-direktiven. Utredaren ska också se över frågor som rör överprövning av upphandlingar. Samtidigt får Upphandlingsmyndigheten i uppdrag att – i samverkan med Konkurrensverket – kartlägga och analysera mål om överprövning i domstol. Den särskilda utredaren ska överväga åtgärder som kan bidra till att minska antalet överprövningsmål. Omkring 8 procent av alla upphandlingar begärs överprövade i Sverige och det är avsevärt fler än i nästan samtliga övriga EU-länder. Att så många överprövningar begärs innebär svårigheter inte bara för upphandlande myndigheter och leverantörer, utan riskerar också att leda till att medborgarna inte får den samhällsservice de har rätt till. I Västernorrland har vi haft många överprövningar av upphandlingar inom särskild persontrafik vilket tar stora resurser i anspråk. Den särskilda utredaren ska redovisa sitt uppdrag senast den 15 juni 2018. Upphandlingsmyndighetens uppdrag ska redovisas senast den 15 december 2017.

Miljö

Energimyndigheten har tillsammans med Boverket, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen tagit fram en strategisk plan för omställning till en fossilfri transportsektor²⁹. Planen ska bidra till att målet om minst 70 procents minskning av växthusgasutsläppen mellan 2010 och 2030 samt målet om klimatneutralitet 2045 nås. Planen omfattar en rad förslag för kollektivtrafiken. Dit hör till exempel att reseavdraget bör avskaffas eller göras avstånds-baserat, att stadsmiljöavtalen bör utvecklas samt att kollektivtrafiken bör göras mer attraktiv och effektiv.

²⁹ Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet, ER2017:07

Långtidsplan 2019 – 2021

Remissversion

Riksdagen antog i juni 2017 ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige. Ramverket består av nya klimatmål, en klimatlag och ett klimatpolitiskt råd. Ramverket ger långsiktiga förutsättningar för näringsliv och samhälle att genomföra den omställning som krävs för att kunna lösa klimatutmaningen och är en central del i arbetet för att Sverige ska leva upp till Parisavtalet. Klimatlagen träder i kraft 1 januari 2018.

Under sommaren 2018 träder det takdirektiv som EU:s ministerråd fattade beslut om 2016 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.

I Västernorrland körs samtliga bussar på det fossilfria drivmedlet HVO (hydrerad vegetabilisk olja) och kommunalförbundet försätter att arbeta för minskad energianvändning.

Organisation

I början på 2020-talet löper avtalen om linjelagd kollektivtrafik och de särskilda persontransporterna ut. Upphandling om ny trafik kommer att påbörjas under 2019. Det är stora och komplexa upphandlingar som kommer att kräva resurser både internt och externt. I länet råder svag konkurrens inom buss- och taxibranschen vilket innebär att kostnadsläget kan bli högt vid nästa upphandling. Det är därför viktigt att kommunalförbundet och våra medlemmar verkar för att fler aktörer inom branschen etablerar sig i Västernorrland. Kommunalförbundet behöver även innan de nya trafikupphandlingarna påbörjas utreda förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik i egen regi.

Under 2017 likvideras Bussgods AB och tillsammans med de övriga nordliga länen pågår en process med syftet att kunna bilda ett gemensamt bussgodsbolag. Ett gemensamt bolag kan förväntas leda både till förbättrad kundnytta och ökad lönsamhet.

Inom myndigheten innebär våra medlemmars förväntningar på förstärkt dialog och uppföljning samt införande av subventionerat resande i kommunerna ett behov av att tillföra vår organisation ytterligare resurser.

B. Verksamhet

1. Trafik

Utgångspunkten för trafikplaneringen är att tillgodose behov som rör arbets- och studiependling samt skolskjuts. En ökad arbetspendling ska göra resandet mer miljövänligt och ger en överflyttning från bil till kollektivtrafik. Skolskjuts regleras i skollagen och är därför ett krav för trafikplanering. Resurser på trafiken läggs primärt på resande under morgon och eftermiddag med ambitionen att tillgodose arbets- och studiependling samt skolskjuts. Utöver det finns det möjlighet att planera annan trafik med hänsyn till givna ekonomiska ramar.

I Västernorrland består transportsystemet av busstrafik, tågtrafik, särskilda persontransporter och upphandlad och kommersiell trafik. Dagligen har vi trafik mellan länets kommuner som gör arbets- och studiependling mellan och inom kommunerna möjlig. Vi bedriver även tätortstrafik i Sundsvall, Örnsköldsvik, Härnösand och Sollefteå.

Hela Europas transportsystem hänger ihop och därför finns det tydliga hålltider i planeringsåret som vi måste förhålla oss till. Först planeras det europeiska stomlinjenätet för tågtrafik och därefter planeras det nationella stomlinjenätet. Utifrån det nationella stomlinjenätet får den regionala tågtrafiken tider på järnvägen vilket sedan är grunden för planeringen av den regionala busstrafiken. Den regionala busstrafiken planeras även utifrån de kommunala och regionala transportbehoven inom länet. Det handlar främst om arbets- och studiependling.



Figur 4: Kollektivtrafikens planeringsförfaranden

I april lämnar tågoperatörerna, både de kommersiella och de upphandlade, in en tågplaneansökan till Trafikverket. Ansökan har föregåtts av ett samråd med bland annat berörda kollektivtrafikmyndigheter.

Under våren skickar Trafikverket ut den preliminära tågplanen på remiss till bland annat kollektivtrafikmyndigheterna. Den fastställda tågplanen får vi ta del av 90 dagar innan tidtabellskiftet i december. När vi tagit del av tågplanen kan vi göra den sista planeringen av busstrafiken. Ungefär en månad efter att vi tagit del av tågplanen rapporterar vi in de tidtabeller som vi avser att använda under nästkommande år till Samtrafiken. För arbetspendlingen läggs trafiken i prioriterade stråk.

Din Tur är det varumärke som all allmän kollektivtrafik och särskild persontrafik går under i Västernorrlands län. Trafiken är upphandlad av kommunalförbundet och vi följer upp de avtal som finns med olika trafikutförare i länet.

Tåg

Den regionala trafiken upphandlas i ett tjänstekoncessionsavtal med särskilda krav på avgångstider och biljettgiltigheter. Norrtåg AB (som ägs av de fyra nordligaste kollektivtrafikmyndigheterna) är det bolag som upphandlar den regionala trafiken i de fyra nordligaste länen.

Långtidsplan 2019 – 2021

Remissversion

Idag trafikeras länet med två regionala linjer: en mellan Sundsvall – Östersund och en mellan Sundsvall – Umeå. Dagligen handlar det om totalt 15 turer varav nio av dessa går genom hela länet. Resterande sex turer trafikerar endast sträckan Örnsköldsvik – Umeå.

Mittbanan trafikeras med tio turer per dag från Sundsvall. En av turerna stannar i Ånge och två turer går ända till Trondheim.

Utöver den upphandlade trafiken kör även SJ fyra turer per dag mellan Stockholm – Umeå. SJ har även intentionen att köra kommersiell trafik på Mittbanan i framtiden.

Buss

Totalt i länet är det ungefär 280 bussar som täcker behovet av den upphandlade busstrafiken på länets linjer. Mer än hälften av all busstrafik utförs i Sundsvalls kommun.

Under 2016 genomfördes närmare 10 miljoner resor med den upphandlade busstrafiken.

I Västernorrland sker viss busstrafik kommersiellt. Ybuss kör en buss mellan Stockholm – Umeå och Stockholm – Sollefteå. Vi har biljettsamverkan med Ybuss och samtliga resenärer med din Din Turs reskort kan även resa med Ybuss inom länet.

Särskilda persontransporter

Med särskilda persontransporter avses färdtjänst, sjukresor och övriga kommunresor som kan vara skolresor eller resor till kommunal daglig verksamhet.

Kommunalförbundet bedriver även anropsstyrd trafik. Det är ett komplement till den allmänna persontrafiken och förbeställs genom vårt kundcenter utifrån tidtabell.

Tre sjukreselinjer är tidtabellagda. De går mellan Ånge - Sundsvall och mellan Veda – Härnösand samt mellan Timrå – Sundsvalls sjukhus.

Vi handlägger färdtjänstfrågor (dvs hanterar ansökningar om färdtjänst och riksfärdtjänst) för boende i Ånge kommun.

2. Infrastruktur

Ansaret för den regionala planeringen av infrastruktur ligger på planupprättaren d.v.s. Landstinget Västernorrland. De har ansvaret för att ta fram en regional transportplan som prioriterar de regionala medlen till infrastrukturåtgärder. De åtgärder som rör kollektivtrafiken i den regionala transportplanen ska utgå ifrån de prioriteringar som görs i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Vi deltar i den regionala transportgruppen som är rådande när det gäller prioriteringar av infrastrukturen. Regionala transportgruppen leds av Landstinget Västernorrland och består av tjänstemän från kommunerna, Trafikverket, kommunalförbundet och Handelskammaren.

Som regional kollektivtrafikmyndighet kan vi ansöka om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar (enligt förordning 2009:237) då infrastrukturansvarig medlem tillhandahåller underlag för projektet.

3. Resenärsinformation

Vi behöver utveckla hur vi kommunicerar med våra resenärer både i direkta möten och i digitala kanaler. Det gäller både i den planerade kommunikationen (som till exempel rör planerade

Långtidsplan 2019 – 2021

Remissversion

trafikförändringar och förändringar i vårt utbud eller av funktioner i appen Din Tur) och i den oplanerade kommunikationen (som rör trafikstörningar och andra oförutsedda händelser). Resenärerna förväntar sig lättillgänglig och korrekt information. Vi förbättrar därför våra plattformar och breddar våra kanaler för att kunna tillgodose våra resenärers behov.

I en fortsatt utveckling av appen Din Tur ligger stora möjligheter till ett förenklat resande. Utvecklingsarbetet sker i samverkan med 13 andra län och är ständigt pågående. Antalet som använder appen Din Tur fortsätter att öka. Siffran för augusti 2017 är 24371 vilket kan jämföras med 21420 vid samma period året innan³⁰. I appen kan resenären idag se tidtabeller, söka resa, köpa biljetter och få information om störningar i trafiken på förvalda linjer.

Kommunalförbundets övergripande informations- och marknadsföringsarbete beskrivs i marknadsplanen. Med marknadsplanen som grund arbetar de upphandlade trafikföretagen tillsammans med kommunalförbundet fram lokala marknadsföringsplaner. Ekonomiska medel för trafikföretagens informations- och marknadsföringsinsatser enligt de lokala marknadsföringsplanerna regleras i upprättade trafikavtal.

Din Tur Kundcenter

Din Tur Kundcenter har öppet dygnet runt och hanterar beställningar av färdtjänst, sjukresor och övriga kommunresor. Kundcentret hanterar frågor från resenärer via telefon, e-post och chatt. Utöver länets egen service stödjer vi Dalarna, Jämtland, Norrbotten och Västerbotten under kvällar, nätter och helger enligt upprättade avtal.

Din Tur Kundcenter finns i Ånge och där arbetar omkring 30 personer med att ta emot ca 600 000 samtal om året.

Respons/kundsynpunkter

Kundsynpunkter och resenärsersättningar hanteras av responsgruppen. Via telefon, e-post eller webbformulär har resenärerna möjlighet att framföra synpunkter och få information om eller ansöka om ersättningar.

I och med den lagstiftning som började gälla från våren 2016 ges resenärerna mer generösa ersättningar vid störningar i planerade och pågående resor. Begreppet force majeure kan inte längre åberopas som skäl för att inte betala ut ersättning. Enligt den nya lagstiftningen har kommunalförbundet det ekonomiska ansvaret för ersättningarna. Vår bedömning är att kostnaden för ersättningarna kommer att öka de kommande åren, dels med anledning av lagstiftningen, dels beroende på de senaste årens väderförändringar som lett till stora problem med halka och därmed ett stort antal inställda turer.

4. Tekniskt stöd

Kollektivtrafiken är beroende av avancerad teknisk utrustning för att kunna ge resenärerna bästa möjliga service och för att göra det möjligt att inhämta statistik. Den tekniska utvecklingen går snabbt och allmänhetens tekniska kunskap är hög. För att länets kollektivtrafik ska vara relevant för resenärerna behöver vi använda oss av aktuell teknik.

Alla bussar och tåg i den allmänna kollektivtrafiken är utrustade med biljettmaskiner. Maskinerna

³⁰ Statistik från InfoSpread.

Långtidsplan 2019 – 2021

Remissversion

ger oss resandestatistik och säkerställer korrekta intäkter till kollektivtrafiken. Idag har vi ca 280 biljettmaskiner ute i systemet. Huvuddelen av biljettmaskinerna är på väg mot sin tekniska livslängds slut och bör inom planeringsperioden förberedas för att bytas ut mot nästa generations biljettmaskiner.

Kommunalförbundet bedömer att under 2017 ha en fungerande teknisk lösning för realtid. Det omfattar också hållplatsutrop ombord på bussarna samt fungerande teknik för hållplatsskyltning på resecentra och hållplatser.

Medlemskommunerna ansvarar för anskaffning av hållplatsskyltar som visar realtidsinformation.

5. Finansiering

Ansvar för finansieringen av länets kollektivtrafik delas av kommunalförbundets medlemmar. Fördelningen beslutades i och med att förbundsordningen beslutades hos medlemmarnas fullmäktige och utgår ifrån utredningen *Mål och visioner för länets kollektivtrafik* daterad 2002-08-15.

Kommunerna finansierar nettokostnaderna för den inomkommunala busstrafiken samt kostnaderna för de särskilda persontransporterna för personer skrivna i den egna kommunen.

Landstinget Västernorrland finansierar nettokostnaderna av all buss- och tågtrafik som trafikerar mellan kommunerna. De finansierar även linje 202 mellan Kramfors – Ullånger samt linje 39 mellan Sollefteå-Hoting. Utöver den linjelagda persontrafiken finansierar regionen samtliga sjukresor.

Landstinget Västernorrland finansierar även alla förvaltningskostnader samt kostnaderna för Din Tur Kundcenter i Ånge.

Långtidsplan 2019 – 2021

Remissversion

C. Planeringsprocess för Långtidsplan 2019-2021

28/6 2017	Uppstartsmöte samverkansgruppen, Hallstaberget Sollefteå Beskrivning av processen för Långtidsplan 2019-2021 <u>Närvarande:</u> Andreas Pettersson (Sundsvalls kommun), Kjell Yngvér (Örnsköldsviks kommun), Ulla Ullstein (Sollefteå kommun), Roger Wetterstrand (Landstinget Västernorrland), Mikael Andersson (Kommunalförbundet), Maria Thid (Kommunalförbundet), Christina Viklund (Kommunalförbundet), Erik Hedlund (Kommunalförbundet), Pernilla Löfstrand (Kommunalförbundet), Camilla Fahlander (Kommunalförbundet), Hans Fälldin (Kommunalförbundet), Marika Bystedt Gaulitz (Kommunalförbundet)
24-25/8 2017	Planeringsdagar kommunalförbundet Beskrivning och genomgång av processen för Långtidsplan 2019-2021 samt genomgång av utkast. <u>Närvarande:</u> Personal från trafikenheten, administrativa enheten och ekonomienheten.
28/9 2017	Samverkansgruppsmöte, Kramfors Genomgång av utkast till Långtidsplan 2019-2021. <u>Närvarande:</u> Kjell Yngvér (Örnsköldsviks kommun), Helen Lundahl (Sundsvalls kommun), Stefan Välijeesiö (Kramfors kommun), Caroline Frank (Landstinget Västernorrland), Ulla Ullstein (Sollefteå kommun), Ingrid Hassel (Timrå kommun), Roger Wetterstrand (Landstinget Västernorrland), Erik Hedlund (Kommunalförbundet), Hans Fälldin, (Kommunalförbundet), Christina Viklund (Kommunalförbundet), Pernilla Löfstrand (Kommunalförbundet)
31/10 2017	Behovsframställan Sista dag för medlemmar att inkomma med behovsframställan.
15/12 2017	Direktionsmöte, Härnösand Direktionen fattar beslut om remissutkast Långtidsplan 2019-2021.
19/12 2017	Utskick remissutkast Långtidsplan 2019-2021 Remissutkast skickas på remiss till medlemmarna.
19/12 2017	Samverkansgruppsmöte, Kramfors Genomgång av remissutkast Långtidsplan 2019-2021. <u>Närvarande:</u> <i>Kompletteras i slutversion.</i>
16/2 2018	Långtidsplan 2019-2021 Sista dag för remissynpunkter på Långtidsplan 2019-2021.
28/3 2018	Beslut om Långtidsplan 2019-2021 Direktionen fattar beslut om att Långtidsplan 2019-2021 ska ligga till grund för budgetdialoger med medlemmarna.

D. Sammanställning behovsframställan

- se separat dokument.