

# Långtidsplan 2019-2021

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i  
Västernorrlands län**

*Beslutad av förbundsledningen 2018-03-28*

# Långtidsplan 2019 – 2021

Innehåll:

<b>1. Inledning</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Planering och uppföljning</b> .....	<b>4</b>
<b>3. Övergripande mål och delmål för kollektivtrafiken</b> .....	<b>5</b>
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
<b>4. Ekonomi</b> .....	<b>20</b>
4.1 Indexuppräknningar .....	20
4.2 Fördelning av medlemsbidrag .....	20
4.3 Kostnader för planerade åtgärder 2019-2021 .....	21
<b>BILAGOR</b> .....	<b>23</b>
A. Omvärldsfaktorer .....	23
B. Verksamhet .....	28
C. Planeringsprocess för Långtidsplan 2019-2021 .....	32
D. Sammanställning behovsframställan .....	33
E. Sammanställning remissynpunkter .....	34

## 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.**

**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.**

Lag (2010:1065) innebär en politisk styrning till 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 ökad subventioneringsgrad av kollektivtrafiken från våra medlemmar. Enskilda medlemsubventioner ökar resandet lokalt men inte till en regionalisering. Det innebär också att skattefinansieringsgraden ökar och resenärintäkterna minskar för kollektivtrafiken.

Att finansiera delar av de utvecklingsbehov som finns med externa medel är prioriterat. Under perioden 2017 – 2020 har 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 den 9 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 kommunalförbundet bildades. Medlemsfinansieringen innebär att kommunerna finansierar nettokostnaderna<sup>1</sup> för trafiken inom den egna kommunen (vilket regleras i upphandlade trafikavtal) och de egna särskilda persontransporterna. Region Västernorrland 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 behovsframställan<sup>2</sup> som utgör grunden för långtidsplanen. Efter remiss beslutar direktionen att långtidsplanen ligger till grund för budgetdialoger med våra medlemmar.

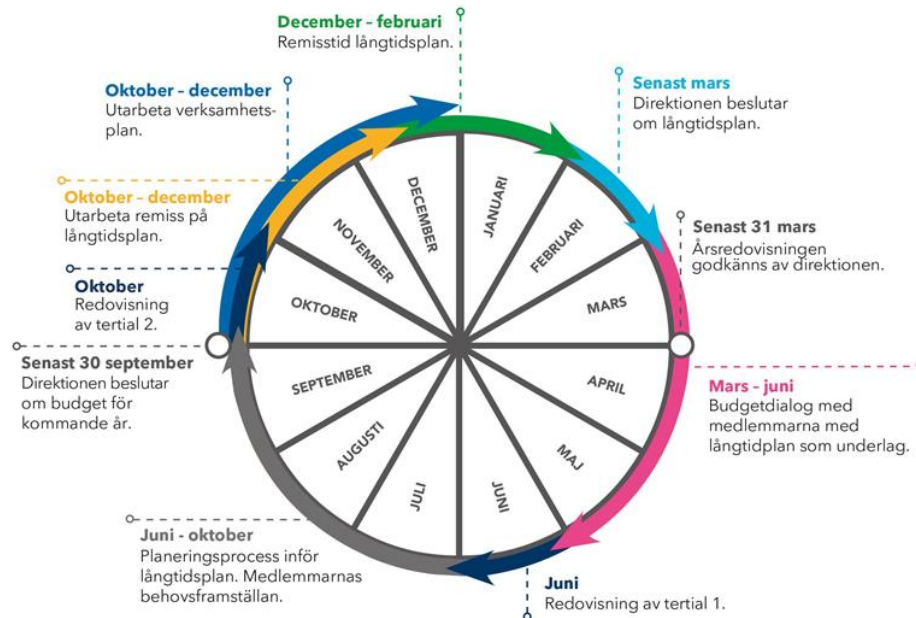
I budgetdialogerna diskuteras resurstilldelning med utgångspunkt i de i långtidsplanen definierade åtgärderna. Åtgärderna i Långtidsplanen kan endast genomföras om deras finansiering kan bekräftas med budgetbeslut hos både medlem och kommunalförbundet. Beslut om budget tas av direktionen senast 30 september. 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.

<sup>1</sup> Nettokostnader är kostnader minus intäkter.

<sup>2</sup> Medlemmarnas önskemål om åtgärder som kompletterar tidigare lagd planering för de kommande tre åren.

## Långtidsplan 2019 – 2021



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.*

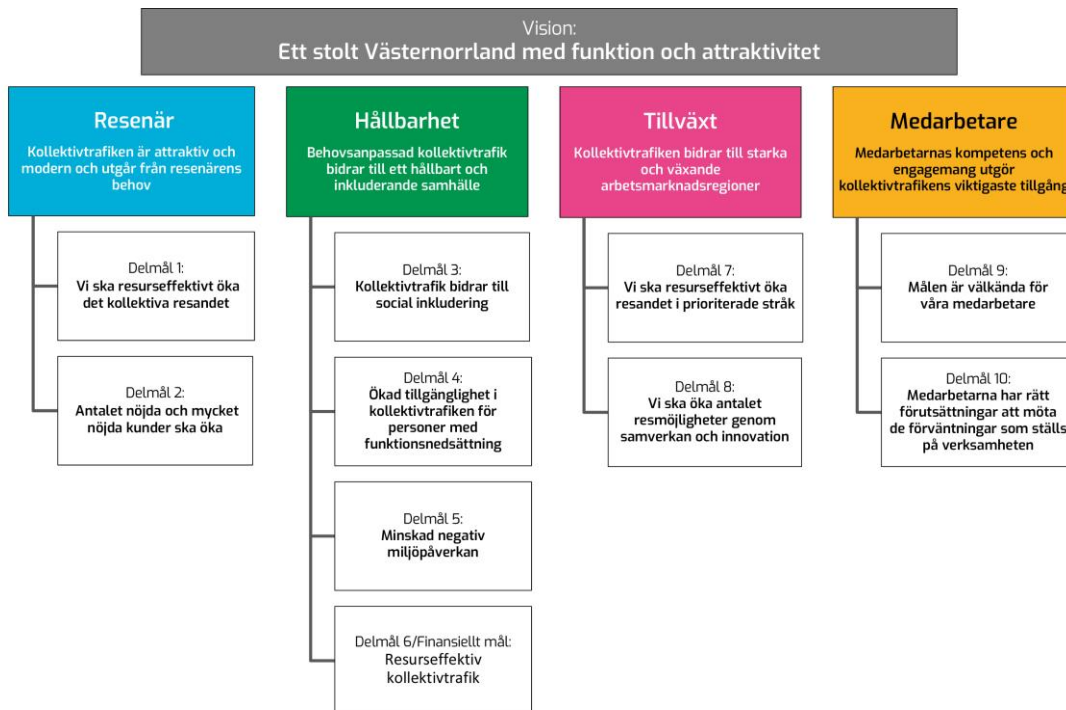
De strategiska mål som anges i RUS innebär sammanfattningsvis att Västernorrland ska ha en positiv befolkningstillväxt, ökad tillgänglighet och en stärkt innovationsförmåga.

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



Figur 3: Kommunalförbundets vision och mål

## Vägledning 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. Åtgärdernas fördelning över de tre åren har utgått från resurstillgång, pågående utvecklingsarbeten, tidigare utförda åtgärder inom området samt möjlighet till ansvarsfull finansiering.

### 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.

### 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	-
<b>Beskrivning:</b> 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 av ny upphandlad trafik linje 40	0,0	0,0	0,25
<b>Beskrivning:</b> -			
Delta i utformandet och genomförandet av en linjenätsanalys av landsbygdstrafik.	0,0	0,0	-
<b>Beskrivning:</b> Finansieras genom projekt Koll 2020. I projektet är Region Västernorrland ansvarig, kommunalförbundet medverkar.			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2019	2020	2021
Uppföljning av linje 219 (Kramfors – Frånö)	0,0	0,0	-
<b>Beskrivning:</b> Utvärdering av omfattande omläggning. Ingår i kommunalförbundets ordinarie verksamhet. (R1:2)			
Utvärdering av förändrad tätortstrafik i Örnsköldsvik.	0,0	-	-
<b>Beskrivning:</b> Baserad på kommunens utvärdering. Ingår i kommunalförbundets ordinarie verksamhet. (R1:4)			
Utreda förutsättningar för tätortstrafik över Svedjeholmen.	-	0,0	-
<b>Beskrivning:</b> Ingår i kommunalförbundets ordinarie verksamhet. Trafikstart beräknad till december 2020 (R1:6)			
Översyn av linje 201(Sundsvall – Härnösand)	0,0	0,0	-
<b>Beskrivning:</b> Ingår i kommunalförbundets ordinarie verksamhet. (R1:8)			
Långsiktig struktur för linjenätet i Sundsvall.	0,0	0,0	0,0
<b>Beskrivning:</b> 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	-

## Långtidsplan 2019 – 2021

<b>Beskrivning:</b> Planering och extra informationssatsningar påbörjas 2019. Ingår i kommunalförbundets ordinarie verksamhet. (R1:15)			
Översyn av tidtabeller med anledning av ombyggnad av Sundsvalls busstation	0,0	-	-
<b>Beskrivning:</b> 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
<b>Beskrivning:</b> 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
<b>Beskrivning:</b> 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
<b>Beskrivning:</b> Trafikplanering med anledning av ny tågstation Njurundabommen, (R1:22)			
Förslag till tidtabell och planering av trafik längs E14 samt Töva-Bergsåker.	-	-	0,0
<b>Beskrivning:</b> 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	-
<b>Beskrivning:</b> 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
<b>Beskrivning:</b> Översyn i samverkan med Sollefteå kommun. Samverkan med Region Västernorrland kring förbättrad kollektivtrafik till sjukhusområdet (R2:9, även R1:25)			
Utreda förutsättningar för anropsstyrd trafik från Sollefteå till Kramfors resecentrum.	-	0,0	-
<b>Beskrivning:</b> Möjliggöra och underlätta för tågresenärer till och från kommunen. Anropsstyrd trafik till och från Kramfors resecentrum för att underlätta resor med tåg under helg. Region Västernorrland är finansiär. (Sollefteå) (R1:29)			
Utreda ökad turtäthet på sträckan Långsele – Sollefteå för att öka möjligheten till kollektivt resande på sträckan.	-	0,0	-



## Långtidsplan 2019 – 2021

Beskrivning: - (R1:30)

**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 skolkortsresor<sup>3</sup>
- Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken exklusive skolkort
- Antal resor med företagskort
- Total omsättning av företagskortet (kr)
- Avgångstider (%)<sup>4</sup>
- Hitta information (%)<sup>5</sup>
- Enkelhet (%)<sup>6</sup>
- Trygghet (%)<sup>7</sup>
- Tidhållning (%)<sup>8</sup>
- Information om förändringar (%)<sup>9</sup>
- Oförutsedda händelser (%)<sup>10</sup>
- Köpa biljetter (%)<sup>11</sup>

---

<sup>3</sup> De kommunala subventionerna minskar behovet av skolkortsresor.

<sup>4</sup> Andel i Kollektivtrafikbarometern (Kolbar) som instämmer i påståendet "Avgångstiderna passar mina behov"

<sup>5</sup> Andel i Kollektivtrafikbarometern (Kolbar) som instämmer i påståendet "Det är enkelt att resa med Din Tur"

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

<sup>7</sup> Andel i Kollektivtrafikbarometern (Kolbar) som instämmer i påståendet "Det känns tryggt att resa med Din Tur."

<sup>8</sup> Andel i Kollektivtrafikbarometern (Kolbar) som instämmer i påståendet "Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med Din Tur".

<sup>9</sup> Andel i Kollektivtrafikbarometern (Kolbar) som instämmer i påståendet "Informationen vid förändringar av tidtabeller och linjer är bra."

<sup>10</sup> Andel i Kollektivtrafikbarometern (Kolbar) som instämmer i påståendet "Information vid förseningar och stopp är bra."

<sup>11</sup> Andel i Kollektivtrafikbarometern (Kolbar) som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa bolagets biljetter och kort."

## Långtidsplan 2019 – 2021

### 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
<p><u>Beskrivning:</u> 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.</p>			
Utveckla system för att leverera realtidsinformation.	0,625	0,0	0,0
<p><u>Beskrivning:</u> 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.</p>			
Optiska läsare till samtliga bussar i den upphandlade trafiken.	0,0	0,0	-
<p><u>Beskrivning:</u> Finansieras genom projekt Koll 2020. Påbörjas under 2018</p>			
Kvalitetssäkra kollektivtrafiken genom kontinuerlig (vart tredje år) resvaneundersökning.	-	-	1,5
<p><u>Beskrivning:</u> 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 resvaneundersökning genomförs under 2018.</p>			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2019	2020	2021
-			
<p><b>Vi följer upp detta mål genom att exempelvis mäta följande indikatorer<sup>12</sup>:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Andelen nöjda och mycket nöjda resenärer (%)</li> <li>→ Andel som är nöjda med Din Tur (%)</li> <li>→ Andel nöjda med senaste resan (%)</li> <li>→ NPS (%)<sup>13</sup></li> </ul>			

<sup>12</sup> Mätvärden hämtas från Kollektivtrafikbarometern (Kolbar)

<sup>13</sup> NPS = *Net Promoter Score*, dvs andel som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med Din Tur.

## 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	-
<p><b>Beskrivning:</b> 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.</p>			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2019	2020	2021
-			
<p><b>Vi följer upp detta mål genom att exempelvis mäta följande indikatorer:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Antalet arbetade timmar i trafiksystemet av resenärsvårdar</li> <li>→ Antalet användare av appen Din Tur</li> <li>→ Bemötande ombord<sup>14</sup></li> <li>→ Bemötande kring service/information<sup>15</sup></li> <li>→ Information ombord<sup>16</sup></li> <li>→ Information inför resan<sup>17</sup></li> <li>→ Köpa färdhandlingar<sup>18</sup></li> </ul>			

<sup>14</sup> Andel i Kollektivtrafikbarometern (Kolbar) som instämt i påståendet "Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande."

<sup>15</sup> Andel i Kollektivtrafikbarometern (Kolbar) som instämt i påståendet "Personalen på kundcenter har ett trevligt bemötande."

<sup>16</sup> Andel i Kollektivtrafikbarometern (Kolbar) som instämt i påståendet "Jag får den information jag behöver ombord."

<sup>17</sup> Andel i Kollektivtrafikbarometern som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpreiser mm)."

<sup>18</sup> Andel i Kollektivtrafikbarometern som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort."

**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	-	-
<b>Beskrivning:</b> 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
<b>Beskrivning:</b> För att konkretisera specifika åtgärder behöver en åtgärdsplan för upprustning av bytespunkter på statliga vägar tas fram. Kommuniceras i Trafik- och Infrastruktursamverkansgruppen.			
Analysera de förslag till åtgärder som kom fram i genomförd tillgänglighetsanalys.	0,0	0,0	-
<b>Beskrivning:</b> Tillgänglighetsambition och definition kommer att inarbetas i Regionala trafikförsörjningsprogrammet.			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2019	2020	2021
Inkludera Pluslinjen Timrå (linje 630) i SÄKO:s bokningssystem	0,0	-	-
<b>Beskrivning:</b> 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)			
<b>Vi följer upp detta mål genom att exempelvis mäta följande indikatorer:</b>			
→ Andel fordon som kontrolleras (%)			
→ Andel bussar med audiellt utrop (%)			
→ Andel bussar med visuellt utrop (%)			

## Långtidsplan 2019 – 2021

### 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
<b>Beskrivning:</b> 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	-
<b>Beskrivning:</b> Trafikstart juni 2021. (H5:1, H5:2, H5:4)			
<b>Vi följer upp detta mål genom att exempelvis mäta följande indikatorer:</b>			
→ 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

### 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
<u>Beskrivning:</u> 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
<u>Beskrivning:</u> 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	-
<u>Beskrivning:</u> Det finns ett stort behov av att ersätta och uppdatera eftersatta system för att säkerställa kvaliteten 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	
<u>Beskrivning:</u> Uppgradering av Malmators system för trafiksamordning för att säkerställa funktion.			
Systemutveckling för telefoni.	0,3	0,0	
<u>Beskrivning:</u> 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	-	-
<u>Beskrivning:</u> 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
<u>Beskrivning:</u> (H5:3, även R1:12)			
<b>Vi följer upp detta mål genom att exempelvis mäta följande indikatorer:</b>			
→ Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till motoriserat resande (%)			
→ Jämförelse mellan verksamhetens nettokostnader och budget			
→ Nettokostnad per resa (kr)			
→ Nettokostnad per invånare (kr) <sup>19</sup>			

<sup>19</sup> Nettokostnad per invånare beräknas utifrån den totala nettokostnaden, exklusive tågtrafik, särskilda persontransporter, Din Tur Kundcenter och subventioner, genom befolkningens mängden 31 mars.

## Långtidsplan 2019 – 2021

- Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad (%)<sup>20</sup>
- 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%)

---

<sup>20</sup> Självfinansieringsgrad är andelen av trafik kostnader, exklusive särskilda persontransporter, som täcks av externa biljettintäkter. Skattefinansierade intäkter som skolkort, skattesubvention kommunkort och medlemsbidrag inräknas ej.

### 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> Byggande av en ny station i Njurunda planeras. X-trafik har för avsikt att stanna där med sina regionaltåg för av- och påstigande. 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 trafikbokslut 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)			
<b>Vi följer upp detta mål genom att exempelvis mäta följande indikatorer:</b>			
→ Antalet resor i de prioriterade stråken			



**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	-
<u>Beskrivning:</u> 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
<u>Beskrivning:</u> Åtgärden kan innebära en investerings- och driftskostnad på sikt. Kostnadsbilden är dock osäker, vidare utredning kommer att minska osäkerheten.			
Investera i nya biljettmaskiner.	0,2	0,1	0,0
<u>Beskrivning:</u> Behov av att köpa in ytterligare biljettmaskiner för att utrusta de bussar som idag saknar biljettmaskiner (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
<u>Beskrivning:</u> 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
<u>Beskrivning:</u> Norrtåg kommer att inleda en dialog om biljettsamverkan med SJ.			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2019	2020	2021
Utreda förändrad kompletteringstrafik.	-	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> 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)			
<b>Vi följer upp detta mål genom att exempelvis mäta följande indikatorer:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Utbudsförändring genom biljettsamverkan</li> <li>→ Andel bussar med installerade optiska läsare</li> <li>→ Andel produkter som är digitaliserade (%)</li> <li>→ Antalet användare av appen Din Tur</li> </ul>			

### 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
-			
<p><b>Vi följer upp detta mål genom att exempelvis mäta följande indikatorer<sup>21</sup>:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Andelen medarbetare som upplever att målen genomsyrar hela myndigheten (%)</li> <li>→ Andelen medarbetare som upplever att de har mål kopplat till sitt arbete (%)</li> </ul>			

<sup>21</sup> Mäts genom medarbetarindex (MI) i medarbetarundersökningar.

## Långtidsplan 2019 – 2021

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

Planerade åtgärder för att nå målet	2019	2020	2021
Medarbetarundersökning.	-	0,1	-
<b>Beskrivning:</b> 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
<b>Beskrivning:</b> 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.			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2019	2020	2021
-			
<p><b>Vi följer upp detta mål genom att exempelvis mäta följande indikatorer:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (MI)</li> <li>→ Sjuktal (%)</li> <li>→ Antalet friskvårdstimmar registrerade i Agda<sup>22</sup></li> <li>→ Andelen av medarbetare som utnyttjar friskvårdspengen (%)</li> </ul>			

<sup>22</sup> 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 större delen 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

Medlemsbidrag (mnkr)	Utfall 2016	Budget 2017	Utfall 2017	Budget 2018	Plan 2019	Förändring 2018-2019
Kramfors kommun	24,9	27,5	24,9	26,2	27,1	0,9
Sollefteå kommun	16,6	19,4	18,5	17,1	17,6	0,5
Örnsköldsviks kommun	48,1	25,0	28,6	36,0	39,9	3,9
Ånge kommun	10,1	10,7	10,5	10,5	11,0	0,5
Härnösands kommun	26,5	27,9	28,6	28,9	34,4	5,5
Timrå kommun	16,7	17,9	18,0	19,0	19,9	0,9
Sundsvalls kommun	45,0	54,4	66,6	80,3	90,3	10,0
Region Västernorrland	194,1	204,9	200,5	220,6	234,8	14,2
<b>Summa</b>	<b>382,0</b>	<b>387,7</b>	<b>396,1</b>	<b>438,6</b>	<b>475,0</b>	<b>36,4</b>

### 4.3 Kostnader för planerade åtgärder 2019-2021

Summering kostnader	2019	2020	2021
Planerade åtgärder 2019-2021	7,7	1,1	2,2

Varav kostnader enligt fördelningsprincip:			
RVN	6,9	1,0	2,2
Alla medlemmar	0,8	0,1	0,0

#### Delmål 1: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet

Planerade åtgärder för att uppnå målet	2019	2020	2021	Fördelning
Planering av fortsatt trafikering linje 40 (Örnsköldsvik – Östersund via Sollefteå) i dialog med kollektivtrafikmyndigheten i Jämtland och Trafikverket	0,1	0,1	-	RVN
Trafikomläggning med anledning av nya Sundsvalls resecenter	-	0,1	-	RVN
Planerad trafikstart december 2020 av ny upphandlad trafik linje 40	0	0	0,3	RVN

#### Delmål 2: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka

Planerade åtgärder för att uppnå målet	2019	2020	2021	Fördelning
Digitalisering av våra produkter och möjlighet till köp av biljetter via mobiltelefon	0,6	0	0	RVN
Utveckla system för att leverera realtidsinformation	0,6	0	0	Fördelas alla medlemmar
Kvalitetssäkra kollektivtrafiken genom kontinuerlig (vart tredje år) resvaneundersökning	-	-	1,5	RVN

#### Delmål 3: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering

Planerade åtgärder för att nå målen	2019	2020	2021	Fördelning
Utarbeta en handlingsplan för hur kollektivtrafiken ska främja social inkludering	-	0,3	-	RVN

#### Delmål 6 / Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik

Planerade åtgärder för att nå målen	2019	2020	2021	Fördelning
Förstärka ekonomistyrning och intäktsanalys	1,5	0	-	RVN
Systemutveckling för trafiksamordning	0,3	0	-	RVN
Systemutveckling för telefoni	0,3	0	-	RVN
Utreda förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik i egen regi	0,2	-	-	RVN
Central bedömningsfunktion	2,8	0	0	RVN

## Långtidsplan 2019 – 2021

### Delmål 7: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk

Planerade åtgärder för att nå målen	2019	2020	2021	Fördelning
Utökad biljettsamverkan med X-trafik	-	0,2	0,2	RVN

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

Planerade åtgärder för att nå målen	2019	2020	2021	Fördelning
Investera i nya biljettmaskiner	0,2	0,1	0	Fördelas alla medlemmar
Utveckla samverkan med X-trafik avseende biljetter och trafik. Aktiviteten påbörjas redan under 2017	0,5	0,2	0,2	RVN

### Delmål 9: Målen är välkända för våra medarbetare

Planerade åtgärder för att nå målet	2019	2020	2021	Fördelning
Utvecklingsdagar enhetsvis	0,2	0	0	RVN

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

Planerade åtgärder för att nå målet	2019	2020	2021	Fördelning
Medarbetarundersökning	-	0,1	-	RVN
Verksamhetsanpassning av lokaler	0,4	0	0	RVN

## BILAGOR

### A. Omvärldsfaktorer

#### Finansiering

Kostnaderna för kollektivtrafik är höga men enligt Svensk Kollektivtrafiks rapport<sup>23</sup> 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 kostnadsutveckling<sup>24</sup> 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 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

---

<sup>23</sup> *Kollektivtrafikens samhällsnytta – rapport åt Svensk Kollektivtrafik, WSP Analys & Strategi, 2017*

<sup>24</sup> *Kollektivtrafikens kostnadsutveckling – en överblick, SKL, 2017*

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 utvecklas söderut. Arbetsmarknadsregionen mellan Sundsvall och norra Hälsingland kan stärkas genom biljettsamverkan och välutvecklade förbindelser. Under 2017 slöts med Gävleborg om ersättning för X-trafiks trafikering i länet.

### Infrastruktur

I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 framgår att Norrbotniabanan 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 transportplan<sup>25</sup> 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 transportpolitiska målen, infrastrukturpropositionen och regeringens planeringsdirektiv. En skillnad

---

<sup>25</sup> Regional transportplan för Västernorrlands län 2018-2029, remissversion, Region Västernorrland, 2017.



mot föregående planperiod är att Region 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 proposition<sup>26</sup> 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.

### 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 prognos<sup>27</sup> 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.

Kommunalförbundet arbetar med stöd av förbättrade analyser och trafikbokslut för att effektivisera den regionala kollektivtrafiken. Kommunalförbundet ska ha en planeringsprocess som är lyhörd för långsiktiga strukturella förändringar i samhället.

---

<sup>26</sup> *Värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur*, Prop 2016/17:45, Näringsdepartementet

<sup>27</sup> *Rapport: Prognos för personresor 2030*, Trafikverket, 2015

### 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 juni 2018.

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 kommunalförbundet 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.

### Miljö

Energimyndigheten har tillsammans med Boverket, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen tagit fram en strategisk plan för omställning till en fossilfri transportsektor<sup>28</sup>. 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 avståndsbaserat, att stadsmiljöavtalen bör utvecklas samt att kollektivtrafiken bör göras mer attraktiv och effektiv.

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

---

<sup>28</sup> Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet, ER2017:07

## Långtidsplan 2019 – 2021

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 takt direktiv 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 negativ miljöpåverkande 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 kan påverka kostnadsläget 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.

Likvidering av Bussgods AB pågår och tillsammans med de övriga nordliga länen, utom Region Jämtland/Härjedalen, 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 kommunalförbundet 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 tågtrafik, särskilda persontransporter och upphandlad och kommersiell busstrafik. 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 planeringsförutsättningar

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.

### 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.

## Långtidsplan 2019 – 2021

Region 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.

Region Västernorrland finansierar även alla förvaltningskostnader samt kostnaderna för Din Tur kundcenter i Ånge.

### 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.

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.

### Allmänna persontransporter

De allmänna persontransporterna omfattar både den linjelagda och den anropsstyrda kollektivtrafik som är tillgänglig för allmänheten. Den anropsstyrda kollektivtrafiken är ett komplement till de allmänna persontransporterna. Den körs via tidtabell men bara efter anrop vilket innebär att turen körs endast då kunden förbeställt resan via vårt kundcenter.

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.

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

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

### 2. Infrastruktur

Ansvar för den regionala planeringen av infrastruktur ligger på planupprättaren d.v.s. Region Västernorrland. De har ansvar 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 där samverkan om prioriteringar av infrastrukturens satsningar sker. Regionala transportgruppen leds av Region 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 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. I appen Din Tur 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, Västerbotten och Gävleborg 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.

Enligt Lag (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter som började gälla våren 2016 ges resenärerna 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 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 fortsätter att utveckla och införa system för realtidsinformation. Det omfattar hållplatsutrop ombord på bussarna, fungerande teknik för hållplatsskyltning på resecentra och hållplatser samt realtidsinformation om bussarnas geografiska position i appen Din Tur.

## C. Planeringsprocess för Långtidsplan 2019-2021

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



## **D. Sammanställning behovsframställan**

- se separat dokument.

## **E. Sammanställning remissynpunkter**

- se separat dokument.

## Sammanställning av remissvar Långtidsplan 2019-2021

I följande sammanställning med en flik per medlem redovisas inkomna remissynpunkter på Långtidsplan 2019-2021 och kommunalförbundets kommentarer på dessa.

## Region Västernorrland

Remissypunkt	Kommunalförbundets kommentar
<p>Utvecklingsarbetet kan stärkas genom färre antal målområden och delmål: Det finns fyra målområden angivna i utkastet till plan (resenär, hållbarhet, tillväxt och medarbetare). Varje målområde innehåller mellan två till fyra delmål (totalt tio stycken). Varje delmål innehåller i sin tur cirka 2 till 15 prioriterade åtgärder. Planen kan stärkas genom att minska ned på antalet delmål och åtgärder. Förslagsvis skulle medarbetarperspektivet kunna lyftas ut ur planen.</p>	<p>Målområdena är utarbetade av en arbetsgrupp bestående av ledamöter i förbundsdirektionen och förbundsdirektionen tog beslut om målen i juni 2015. Beslut om målområden är en fråga som avgörs inom utarbetandet av det regionala trafikförsörjningsprogrammet.</p>
<p>Risk för målkonflikter i avsaknad av prioriteringar mellan målen och föreslagna åtgärder: Planen skulle stärkas ytterligare om målområdena, delmålen och de föreslagna åtgärderna analyserades i sin helhet, med fokus på eventuella konflikter. Exempelvis kan konflikter uppstå vid åtgärder för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv (snabbare) samtidigt som tillgängligheten för alla ska stärkas. Vilket perspektiv eller nytta ska då prioriteras?</p>	<p>Beslut om målområden är en fråga som avgörs inom utarbetandet av det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Det vore önskvärt om synpunktslämnaren också redovisade förslag på lösning inom det problemområde som synpunkten visar på.</p>
<p>Prioritera föreslagna åtgärder och förklara prioriteringsgrunderna: Långtidsplanen kan fortfarande utvecklas ytterligare för att bli ett ännu bättre verktyg i kommunalförbundets arbete med att utveckla och bedriva effektiv kollektivtrafik i regionen. Framtida planer kan stärkas genom att de föreslagna åtgärderna kompletteras med en kvalificerad uppskattning om förväntat resultat och när resultatet förväntas vara uppfyllt (på kortare eller längre sikt). Det förväntade resultatet kan kombineras med den uppskattade kostnaden för den planerade åtgärden, vilka beskrivs i utkastet till föreslagen plan. På så sätt kan det bli tydligare och lättare för förbundet och dess medlemmar att prioritera vilka åtgärder som ska prioriteras och i vilken ordning. Det blir dessutom lättare att följa upp och utvärdera genomförda åtgärder.</p>	<p>Synpunkten pekar på behovet av att ständigt försöka utveckla metoden och träffsäkerheten i hur långtidsplanen utarbetas. I utarbetandet av Långtidsplan 2020-22 finns möjlighet att utveckla planen enligt synpunktens intention genom alla medlemmars aktiva medverkan. Ambitionen behöver ställas mot behovet av kvalificerade resurser för att uppnå önskat läge. Det finns anledning att se över hur den samlade resursen av trafikplanerare hos alla kommunalförbundets medlemmar kan samordna sitt arbete för att uppnå de högt ställda förväntningarna på kollektivtrafikens planeringsunderlag. Det vore önskvärt om synpunktslämnaren också redovisade förslag på lösning inom det problemområde som synpunkten visar på.</p>
<p>Förslag till nya åtgärder kan finansieras på fler sätt än via medlemsbidrag: Planen är till stora delar uppbyggd kring föreslagna ambitionsökningar. I de flesta fallen föreslås ambitionsökningarna finansieras genom ökade medlemsbidrag och i några fall genom extern finansiering, exempelvis strukturfondsmedel. Om en åtgärd skulle kunna finansieras på ett eller flera andra sätt, än genom ökat medlemsbidrag, vore det bra om det kunde beskrivas i framtida planer. Hur en åtgärd kan finansieras kan vara information som påverkar prioriteringen av åtgärder. Det vore också en styrka om kommunalförbundet kunde beskriva hur medlemmarnas totala kostnader, intäkter kan komma att påverkas, om åtgärderna i planen genomförs. Exempelvis kan en åtgärd uppskattas leda till stora intäktsökningar och på så sätt kanske leda till en nettovinst på kort eller lång sikt.</p>	<p>???</p>

<p>Långtidsplanen bör vara ett diskussionsunderlag i budgetdialogen mellan kommunalförbundet och medlemmarna: I utkastet till långtidsplan står det på sidan 4 att: <i>"Efter remiss fastställer direktionen långtidsplanen som sedan ligger till grund för budgetdialoger med våra medlemmar."</i></p> <p>Vi anser att skrivningen i utkastet till planen bör förtydligas och omformuleras enligt följande: <i>"Efter remiss fastställer direktionen långtidsplanen som ett diskussionsunderlag i budgetdialogen mellan kommunalförbundet och dess medlemmar."</i></p>	<p>Enligt direktionens beslut om långtidsplanen juni 2017 "att föreslagna åtgärder i Långtidsplan 2018 – 2020 realiserar under förutsättning att kommunalförbundets medlemmar tillskjuter erforderliga medel" ska dialogen föras så att långtidsplanen har förutsättningar att realiserar. Dialogen inleds i juni och avslutas genom budgetbeslut året därpå. Tid för dialog och påverkan finns beskriven i det planeringshjul som framgår av långtidsplanen. Efter direktionen i mars är huvuddelen av diskussionen redan genomförd, och det som återstår är den detaljgranskning som sker under vårens budgetdialoger. Om långtidsplanen i skedet efter remissvarsomgången blir ett diskussionsunderlag faller betydelsen av den inledande behovsframställan och värdet av remissomgången.</p>
<p>I utkastet (s.22) beskriver kommunalförbundet att kostnaderna för tågtrafiken har ökat med 50 procent och att kostnaderna för busstrafiken har ökat med 100 procent mellan 2011 – 2015. Utvecklingen är oroande, särskilt då intäkterna inte ökat i samma takt under samma tidsperiod. Det är intressant för oss, och kanske även för de andra medlemmarna, att kommunalförbundet återkommer med en analys och förslag till åtgärder för att bromsa upp, stoppa eller vända utvecklingen.</p>	<p>Kostnaden för kollektivtrafiken i hela Sverige har ökat under perioden 2011-2015. I det fallet är inte kostnadsutvecklingen i Västernorrland avvikande. I Trafikboks slutet 2016 redovisas kostnadsutvecklingen för kollektivtrafiken i Västernorrland. Kostnadsökningar på grund av indexuppräknningar utgör över 93 procent av den årliga kostnadsökningen här i Västernorrland. I de upphandlingar som görs av buss- och tågtrafik är det viktigt att det finns en fungerande konkurrens för att upphandlingsmetoden ska ge en kostnadsdämpande effekt. Skattefinansieringen av kollektivtrafiken i Västernorrland ökar med anledning av aktiva politiska beslut om ökad subventionering. Genom att acceptera branchstandard, till exempel nu gällande Buss 2014, så minskar kostnadsökningstakten. Genom utveckling av nästa generations biljett- och betalstandard kan kostnadsökningstakten minska. Kommunalförbundets analysresurser behöver förstärkas för att möta förväntningarna i synpunkten. Förväntningar på tillgänglighet bidrar till ökade kostnader.</p>
<p>Det är mycket positivt att kommunalförbundet fortsätter med och har för avsikt att intensifiera den ömsesidiga trafiksamverkan med Region Gävleborg och Xtrafik (s.23).</p>	<p>Noteras.</p>
<p>Kommunalförbundet beskriver att vissa medlemmars förväntningar och önskemål om bland annat förstärkt dialog, uppföljning samt införande av enskilda subventioner medför behov av resursförstärkning. Det vore bra om kommunalförbundet kunde återkomma till medlemmarna med en mer detaljerad sammanställning av föreslagna åtgärder, uppskattade kostnader samt förslag till finansiering av dessa under året (s. 26)</p>	<p>Den process som leder fram till en balanserad dialog om förväntningar och resurser ska genomföras i arbetet med långtidsplanen. Då finns det en möjlighet att dimensionera resurser mot medlemmarnas förväntningar.</p>

Din Tur Kundcenter i Ånge utför, utöver sitt regionala uppdrag, även tjänster åt Dalarna, Jämtland, Norrbotten och Västerbotten i enlighet med upprättade avtal. Vi tar gärna del av en sammanställning av de kostnader och intäkter som avtalen medför landstinget, som ensam finansiär av verksamheten i Ånge (s.29).	Detta är inte en del av långtidplanen.
Kapitel 5 i utkastet (s.30) kan med fördel strykas från långtidsplanen 2019 – 2021.	Kommunalförbundet instämmer. Justeras i slutversion av dokumentet.

# Örnsköldsviks kommun

## Remissypunkt

## Kommunalförbundets kommentar

I sammanställningen av långtidsplanen bilaga D med Dnr 17/00293 punkt 3 har Örnsköldsviks kommun angivit en behovsframställan av att göra en översyn gällande landsbygdstrafiken inom (O7, O8, O9) kommunen. Syftet med översynen är att öka tillgängligheten för de boende på landsbygden samt förbättra samordningen mellan skolskjutstrafiken och fasta linjenätet. Örnsköldsviks kommun ser översynen som en högt prioriterad fråga då 16 st av kommunens 29 grundskolor till stora delar berörs av landsbygdstrafiken. Örnsköldsviks kommun har för avsikt att genomföra översynen i projektform där kommunen står som projektägare samt ansvarig för bemanning av projektet (projektledare).

I remissupplagan finns inte ovan nämnda behovsframställan gällande översynen inte medtagen. Örnsköldsviks kommun anser frågan prioriterad och begär att Kollektivtrafikmyndigheten lägger in översynen i långtidsplanen för att genomföras under perioden 2019-2020 samt tillsätter erforderliga resurser för projektet.

Sker inom ramen för projekt Koll2020.

## Sollefteå kommun

Remissypunkt	Beskrivning	Kommunalförbundets kommentar
	Beskriv hur de <i>Planerade åtgärderna för att uppnå målet</i> under ett delmål är de strategiska åtgärder som krävs/behövs för att nå målen. Det bör tydliggöras varför dessa åtgärder är de som främst krävs för att uppnå målet.	De planerade åtgärderna är slutsatser av allt förberedande arbete som gjorts och det som bäst beskriver det vi bedömer vara önskvärt och möjligt att göra för att nå måluppfyllelse.
	Det finns ett behov av att kommunalförbundet i Långtidsplanen även ger de övergripande förslagen på hur delmålen strategiskt ska nås. Kommunalförbundet bör också erbjuda ett känt grundutbud till medlemmarna omfattande kontinuerlig analys av kollektivtrafiken samt kontinuerliga förslag på förbättringar/förändringar.	Nuvarande planeringsmodell för framtagande av Långtidsplan ger möjlighet att utveckla nästa långtidsplan genom aktiv medverkan från medlemmarna i kommunalförbundet.
	De <i>föreslagna åtgärderna i behovsframställan</i> kommer från medlemmarnas behov men kommunalförbundet bör ange hur prioriteringen för tidssättningen skett.	Prioritering av åtgärder fördelat på år 2019-2021 har utgått från resurstillgång, pågående utvecklingsarbeten, tidigare utförda åtgärder inom området samt möjlighet till ansvarsfull finansiering.
	Enkla ej resurskrävande behov/önskemål som att utreda utökad turtäthet på sträckan Långsele - Sollefteå för att öka möjligheten till kollektivt resande på sträckan har tidssatts till 2020. En utredning som enbart består i att kostnadsätta turen och lägga in den i tidtabellen då både kommunen och bussbolaget lämnar detta förslag. Detsamma gäller för Utreda förutsättningar för anropsstyrd trafik från Sollefteå till Kramfors resecentrum som också tidsatts till 2020.	Detta beror på att ytterligare kunskap och erfarenhet inhämtas genom åtgärder inom projekt Koll2020.
	Svårt att se långtidsplanen som ett aktivt verktyg för utveckling av kollektivtrafiken i hela länet/kommunen och speciellt för de mindre medlemmarna som Sollefteå kommun: Kollektivtrafiken kan bli/ är i många fall det hållbara resealternativet, ekonomiskt, socialt - och miljömässigt. Ett viktigt utvecklingsområde blir att kombinera olika färdstätt smartare och kanske utveckla nya. Åtgärder ska anpassas utifrån lokala förutsättningar och behov, geografiskt och hos olika grupper av resenärer, för såväl vardagens resor till och från arbete och studier som resor för service, fritid och besöksnäring. Det innebär fortsatt hög prioritet för samverkansprojekt och för utveckling av nya tjänster för att underlätta för samåkning, bilpooler, cykelpooler osv. Det innebär också att bättre samordna egna trafikslag för att på så sätt knyta städerna, tätorterna och landsbygden närmare varandra.	Långtidsplanen ska beskriva hur det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska genomföras. Ett nytt trafikförsörjningsprogram är under utarbetande med beslut i direktionen juni 2018. Nästa långtidsplan för åren 2020-2022 ska ta sitt avstamp i det nya trafikförsörjningsprogrammet.
	Sollefteå kommun vill se mer av utveckling av förbättrad och "ny" kollektivtrafik i både städer, tätorter och på landsbygd.	Begreppet en "ny kollektivtrafik" behöver definieras. Fortsatt dialog i kommande långtidsplan. I Koll 2020 är detta en fråga som till del kommer att utredas.



<p>Anser att de mindre tätorterna och landsbygdens möjligheter till kollektivtrafik måste förstärkas i Långtidsplanen. Kollektivtrafiken och de mindre tätorterna och landsbygden måste synliggöras i en utveckling av kollektivtrafiken. Det kan finnas behov av att utarbeta speciella mål för landsbygdstrafiken och trafiken i och mellan mindre tätorter i kommunen/ hela länet. Det finns inga mål för vilket utbud eller vilka syften landsbygdstrafiken ska uppfylla utöver skolskjutstrafik för grundskolan. Långtidsplanen skulle kunna tydliggöra vilket trafikutbud som kan förväntas på landsbygden under de kommande tre åren. Långtidsplanen skulle kunna erbjuda ett grundläggande utbud av resmöjligheter på landsbygd och i och mellan mindre tätorter. Uppgiften för KTM är att utveckla en effektiv och kostnadseffektiv trafik med smarta lösningar</p>	<p>Fortsatt dialog i kommande långtidsplan om möjligheterna att uppfylla önskemålet i synpunkten.</p>
<p>Anser att utpekande av prioriterade stråk inte får ge konsekvensen att de vägar/linjer som ej pekas ut får sämre utvecklingsmöjligheter. I en ytstor kommun är alla järnvägar och vägar egentligen prioriterade stråk för utveckling. I kommunen är de främst prioriterade stråken Riksväg 90 samt länsväg 331 till Timrå och Ramsele och länsväg 335 mot Sidensjö och Ömsköldsvik samt riksväg 87 mot Bispgården i kombination med en NY framtida trafik på landsbygden. Den NYA trafiken samordnar befintliga system med nya innovativa lösningar. Det ska vara möjligt att en eller flera personer ska kunna åka till och ansluta sig till större system för kollektivtrafik. Det är inte rationellt att bedriva kollektivtrafik på samma sätt överallt. Det är inte effektivt att ha fyra olika isolerade kollektivtrafiksystem på landsbygden.</p>	<p>En fråga för trafikförsörjningsprogrammets utformning.</p>
<p>Anser allmänt att Långtidsplanen ytterligare behöver utvecklas så att det tydliggörs vilka effekter som planen kan ha för kollektivtrafiken i kommunen/hos medlemmarna.</p>	<p>Långtidsplanens innehåll formas av medlemmarnas behovsframställan. Myndighetens perspektiv är regional kollektivtrafik, där den kommunala och interregionala kollektivtrafiken bildar en helhet. Kommunalförbundets finansieringsmodell utgår från ett delat ansvar för länets kollektivtrafik mellan länets kommuner och Region Västernorrland.</p>
<p>Sollefteå kommun vill se en Långtidsplan med mer fokus på trafik.</p>	<p>Kommunalförbundets kärnverksamhet är utförande av regional kollektivtrafik. Direktionens fastställda mål utgör grund för långtidsplanens utformning.</p>

<p>Anser att en bilaga med beskrivning av dagens trafik samt en kostnadsfördelning bör komplettera dokumentet vid varje process för Långtidsplan.</p>	<p>Trafikbokslutet, årsredovisningen samt tertialrapporter är det dokument som i dag redovisar utförd trafik och kostnadsfördelning. Utöver de underlagen kan det finnas ett behov av ett trafikområdesvis nedbrutet underlag. Formerna för detta bör dialogiseras mellan medlem och myndighet.</p>
<p>Ser ett behov av att diskutera hur kommunalförbundet ska verka för mesta möjliga trafik för insatta ekonomiska medel. Anser det tveksamt att under delmål 6 Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik först ta upp Planerade åtgärder som "Identifiera externa finansieringsmöjligheter i syfte att förbättra kollektivtrafikens möjligheter". Det är även tveksamt om "Förstärka ekonomistyrning och intäktsanalys" samt "Systemutveckling för telefoni" mm är de åtgärder som krävs för att nå målen. De upptagna åtgärderna är mer att hänföra till Kommunalförbundets interna arbete. "Systemutveckling för trafiksamordning" samt "Utveckla trafikbokslut" är mer åtgärder som kan svara på frågor vad vill vi göra. Huvudfrågan är dock kvarstående hur får vi så mycket trafik som möjligt för insatta medel ? För att lösa denna fråga krävs dialog om andra åtgärder. Den viktigaste åtgärden/frågan är vad ingår i de administrativa kostnader som Landstinget/kommande Region Västernorrland finansierar och vad kan medlemmarna i dag förvänta sig för grundutbud av analys, utredning och övrigt exempelvis vägledning förslag på förbättringar.</p>	<p>Synpunkten beaktas i utformning av nästa långtidsplan. Kostnads- och ansvarsfördelning kommer att tydliggöras i och med att nya styrdokument för kommunalförbundet är på väg att beslutas av medlemmarna med mål att gälla från halvårsskiftet 2018.</p>
<p>Ekonomiska konsekvenser och förslag på finansiering: I processen med framtagande av Långtidsplan finns ett behov av tydligare koppling till ekonomi. De i planen föreslagna åtgärderna kan ej kopplas till hur medlemmen/kommunen kan påverkas om de genomförs. I Långtidsplanen anges vid 4.4 att ekonomisk redovisning av åtgärder 2019-2021 kompletteras så sent som inför förbundsdirektionens sammanträde 28 mars 2018.</p>	<p>Synpunkten beaktas i utformning av nästa långtidsplan.</p>
<p>Övergripande målet Medarbetare: Sollefteå kommun anser att detta övergripande mål med delmål ej bör ingå i långtidsplanen utan ingå i kommunalförbundets interna dokument.</p>	<p>Målområdena är utarbetade av en arbetsgrupp bestående av ledamöter i förbundsdirektionen och förbundsdirektionen tog beslut om målen i juni 2015. Beslut om målområden är en fråga som avgörs inom utarbetandet av det regionala trafikförsörjningsprogrammet.</p>

# Kramfors kommun

Remissypunkt	Kommunalförbundets kommentar
<p>Den planeringsprocess som föranleder innehållet i planen bör förtydligas. I långtidsplanens kapitel två framgår att dess innehåll är av karaktären viljeinriktning, d.v.s. åtgärder som kollektivtrafikmyndigheten vill genomföra, bland annat utifrån behov som spelats in från medlemmarna i den så kallade behovsframställan (oktober 2017). Behovsframställans utformning antyder att det är relativt konkreta åtgärder som efterfrågas från kommunerna. Den enda möjligheten för kommunerna att kunna spela in ett detaljerat underlag är att kollektivtrafikmyndigheten inför behovsframställan arbetar med trafiken i området, tillsammans med kommunen. Det är endast myndigheten som har kompetensen och resurserna att beräkna kostnader för exempelvis en idé om trafiklösning.</p>	<p>Behovsframställan under dialogens första fas ger förutsättningar för att kostnadsberäkna åtgärder. Kostnad för utökad trafik baseras på beräknade produktionskilometrar samt kostnad för utökad antal fordon. Kostnader för administrativa förstärkningar kostnadsberäknas i systemkostnader och eventuell utökning av personalkostnader. Samverkan i Trafik- och infrastrukturgruppen ger förutsättningar att belysa trafikbehovet allsidigt.</p>
<p>I kapitel två framgår det att planens innehåll ska ligga till grund för kollektivtrafikmyndighetens budgetprocess som startar mars 2018. Om detta ska vara realistiskt måste åtgärderna i god tid innan dialogen startar konkretiseras till den grad att kostnadskalkyler finns färdiga och förankrade bland kommunerna.</p>	<p><b>Nya inspel i behovsframställan måste ges tid för analys av effekter beredning av kostnadseffekter i långtidsplanen, innan beslut om införandeår fastställs. Inför budgetdialogen görs den slutliga kostnadsbedömningen av utökade eller nya verksamheter.</b></p>
<p>Figur 2 i långtidsplanen, det s.k. planeringshjulet, indikerar att arbetet med att konkretisera åtgärder ska ske under den så kallade "planeringsprocessen inför långtidsplan" under perioden juni – oktober 2017, och att det genom detta ska ges möjlighet för kommunerna att spela in konkreta förslag via behovsframställan i oktober. Kommunen har dock upplevt att det är svårt att genomföra något arbete under denna period, då en stor del av kollektivtrafikmyndighetens resurser är upptagna med planering rörande trafiken vid skolstart i augusti eller inför den tidtabell som ska börja gälla i december samma år. Om inte resurser för planering tillförs vid denna tidsperiod måste planeringsprocessen ses över så att arbetet kan genomföras under perioden november - mars. I och med detta måste också behovsframställans detaljnivå och syfte förtydligas över vad som förväntas spelas in av kommunerna i oktober. Det viktiga i sammanhanget är att eventuella åtgärder som ska införas i december 2018 i stora drag måste vara genomarbetade innan mars 2018 då budgetdialogen med kommunerna startar.</p>	<p>Under perioden juni - oktober förväntas medlemmarna lämna in sina behovsframställningar dvs önskade åtgärder som inte redan ingår i lagd planering för de kommande tre åren. Om medlemmarna har behov av att samtala med myndigheten under denna period är det naturligtvis möjligt, om tid för mötet anmäls i så god tid att det kan planeras in. Om medlemmarna har högre förväntningar på dialog än vad myndigheten disponerar bör medlemmarna framföra detta så att medel för personal tillförs för att balansera myndighetens resurser mot medlemmarnas förväntningar.</p>
<p>Kramfors kommun har i den behovsframställan som insändes den 31 oktober spelat in åtgärden tätortssammanbindande fossilfri kollektivtrafik. Denna åtgärd finns dock inte med i det planförslag som presenterats. Kramfors kommun har målsättningar om att minska de klimatpåverkande utsläppen vilket betyder att kollektivtrafikens kontinuerligt måste ses över. För att förbättra förutsättningarna för hållbart resande och minska kollektivtrafikens klimatpåverkan måste beteendepåverkande åtgärder, drivmedelsanvändning, utbud av kollektivtrafik samt infrastruktur och information ständigt ses över och vid behov förbättras. Kramfors kommun önskar att inför 2019, tillsammans med kollektivtrafikmyndigheten, se över vilka åtgärder som under 2019 är önskvärda och möjliga att genomföra i syfte att öka förutsättningarna för hållbart resande.</p>	<p>Inom ramen för projekt Koll2020. Bl. a. en resvaneundersökning behöver göras för att kartlägga behoven. Under 2019 finns utrymme för att påbörja en analys av önskvärda och möjliga åtgärder för att öka förutsättningarna för hållbart resande.</p>

## Timrå kommun

### Remissypunkt

### Kommunalförbundets kommentar

Begär justering i tidplanen till 2019 vad gäller inkludering av Pluslinjen (linje 630) i SÄKO:s bokningssystem: Tidplanen för åtgärder verkar rimlig förutom när det gäller att inkludera Pluslinjen (linje 630) i SÄKO:s bokningssystem som är satt till år 2020. Det är ingen ny fråga och det krävs ingen utredning varför det bör vara möjligt att genomföra den åtgärden senast 2019.

Åtgärden flyttas till 2019 i Långtidsplan 2019-2021.

# Härnösands kommun

## Remissynpunkt

## Kommunalförbundets kommentar

För det första vill samhällsförvaltningen poängtera vikten av att långtidsplanens första år skall ligga till grund för kommunalförbundets kommande budgetdialoger med medlemmarna. Därför anses att det mer bör framgå sambandet mellan åtgärder i långtidsplanen och den budget som blir aktuell för kommande år.

Texten förtydligas i Långtidsplan 2019-2021.

Sedan tycker samhällsförvaltningen att det är anmärkningsvärt att det inte någonstans i Långtidsplanen omnämns den satsning som kommer att genomföras i Härnösand angående kraftigt subventionerad trafik, samt helt avgiftsfritt för barn mellan 7-19 år. En satsning som kanske är den enskilt största på många år för länets kollektivtrafik och som kan innebära oanade möjligheter för Härnösand att kraftigt utöka det kollektiva resandet. Vi tycker att det bör omnämnas i Långtidsplanen hur man från Kollektivtrafikmyndigheten avser att vara delaktig i en uppföljning av projektet.

Den subventionerade trafiken genomförs under 2018, och en uppföljning kommer att framgå av långtidsplaneunderlaget för åren 2020-2022. En utvärdering av projektet är inte en aktivitet som kommunalförbundet ansvarar för, utan ligger på Härnösands kommun att genomföra. Kommunalförbundet kan medverka med statistikunderlag till utvärderingen. I samverkan får tidpunkt och behov framställas från kommunen.

Vidare ställer vi oss starkt bakom förslaget i delmål 1 att göra en grundlig översyn av linje 201 mellan Härnösand-Sundsvall, som vi också påpekade redan inför planen som skulle antas för perioden 2018-2020. Om vi ska se möjligheter att öka det kollektiva resandet så måste resurser och prioriteringar få ske i starkt prioriterade stråk.

En översyn av linje 201 är planerad under perioden 2019-2020.

Under delmål 2 anges att det under 2019 skall satsas mer på en digitalisering av våra produkter, samt utveckla systemen för realtidsinformation. Vi påpekade även det inför antagandet av planen för 2018-2020, där vi var tydliga med att det måste finnas ett fungerande realtidssystem under 2018.

Realtidssystemets utveckling och implementering pågår. Systemet består av flera delkomponenter som kräver separata utvecklingsspår. Bedömningen är att utrop, skyltar och bussens realtidsposition i appen Din Tur är implementerad 2019 under förutsättning att fortsatt arbete kan löpa vidare enligt plan.

För delmålet som handlar om Hållbarhet, så anges under delmål 3 att kollektivtrafiken skall bidra till social inkludering. Här anser vi att vår satsning på kraftigt subventionerad kollektivtrafik, kan utgöra en bra grund för en utvärdering som kan påvisa andra viktiga parametrar än bara rent företagsekonomiska.

Det zonbaserade kommunkortets subventioneringsgrad skiljer sig åt mellan länets kommuner. Låga kostnader för att resa med kollektivtrafik kan ligga till grund för ökad socialinkludering, om kostnaden för subventioneringen inte innebär att antalet turer minskar eller på annat sätt minskar tillgängligheten eller attraktionen av kollektivtrafik.

<p>Under delmål 6 som handlar om mer resurseffektiv kollektivtrafik, så stödjer vi satsningarna på ekonomistyrning och intäktsanalyser. Vi måste säkra den intäktsfördelning som årligen måste ske idag mellan olika trafikslag och medlemmar. Framförallt när fler och fler olika subventioner presenteras från olika medlemmar, så är det viktigt att varje medlem kan känna att intäktsfördelningen sker på ett korrekt sätt.</p>	<p>Kommunalförbundet instämmer i synpunkten. Ett nytt intäktsfördelningssystem beräknas införas under 2019.</p>
<p>Under delmål 8 som ligger under det övergripande målet Tillväxt, så beskrivs vikten av att öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation. Här tror vi att det är otroligt viktigt att samverkan i första hand sker mellan tågoperatörerna Norrtåg och SJ, för att mer tydligt kunna påvisa vilka förbättrade möjligheter detta skulle innebära för t.ex. pendlare mellan Härnösand-Kramfors.</p>	<p>Kommunalförbundet instämmer i synpunkten. Norrtåg har ansvaret för att etablera samverkan mellan Norrtåg och SJ.</p>
<p>Vidare så anser vi att det finns ett stort behov av att hitta finansiering för att kunna införskaffa fler biljettmaskiner, så att även skolbussar kan utrustas för att både köra skolbuss, men även erbjuda andra än skolelever möjligheter till att kunna resa med.</p>	<p>Kommunalförbundet instämmer i synpunkten. En nyanskaffning av biljettmaskiner är planerad till 2019 bland annat för att utrusta utvalda linjer för skolbuss.</p>
<p>I tabellen under kapitel 4.2 som beskriver fördelning av medlemsbidrag under några år, så måste den kompletteras med år 2019.</p>	<p>Sammanställningen kommer att kompletteras inför förbundsledningens sammanträde 28 mars 2018.</p>
<p>Vi vill även framhålla vårt behov av en linjenätsanalys för framförallt tätortstrafiken eftersom relativt stora förändringar skett under senare år. Förändringar som handlar om nya bostadsområden, flyttningar av stora skolor, förändrad struktur i centrum och stora etableringar av nya arbetsplatser. Vi kommer därför att själva under våren att upphandla en konsult för att genomföra en linjenätsanalys, där vi sedan behöver stöd och resurser från kollektivtrafikmyndigheten för att planera för eventuella trafikförändringar</p>	<p>Kommunalförbundets uppfattning är att en linjenätsanalys upphandlas av Härnösands kommun och att kommunalförbundet ger tillgång till statistikunderlag. Genomförandetidpunkt ej identifierad.</p>
<p>Avslutningsvis vill vi också påpeka att vi är tveksamma till att alla föreslagna åtgärder under 2019 är rimliga att tro att man kommer att kunna genomföra. Risken kan bli att på grund av resursbrist så måste många planerade aktiviteter skjutas på framtiden, vilket kan få till följd att viktiga prioriterade åtgärder inte kommer att genomföras.</p>	<p>Synpunkten noteras.</p>

# Sundsvalls kommun

## Remissypunkt

## Kommunalförbundets kommentar

Det bör tydligt framgå av dokumentet att åtgärder endast kan genomföras om deras finansiering kan bekräftas i efterföljande budgetdialog med budgetbeslut hos såväl medlem som hos kommunalförbund

Kommunalförbundet instämmer i synpunkten.

Angivna beräknade belopp för nya kostnader i långtidsplanen bör sammanställas under avsnitt 4.4 och redovisas så att förbundsdirektionen ser dessa inför sitt beslut och då även så att respektive medlem ser sin andel inför kommande budgetdialog.

Ekonomisk redovisning av åtgärder 2019-2021 samt fördelning av medlemsbidrag och resultatbudget kommer att kompletteras inför förbundsdirektionens sammanträde 28 mars 2018.

De indikatorer som slutligen fastställs i långtidsplanen bör redovisas med startvärde. För delmål 5 Minskad negativ klimatpåverkan kommer föreslagna åtgärder inte att ge något utfall på föreslagna indikatorer då åtgärden avser särskild kollektivtrafik och indikatorerna mäter i den allmänna kollektivtrafiken. Detta bör justeras.

Kommunalförbundet instämmer i att indikatorerna för att mäta måluppfyllelsen för minskad negativ klimatpåverkan behöver utvecklas. Indikatorer kommer att utvecklas i budgetskrivelsen 2019.

För verksamhetsbeskrivningen i bilaga B sid 27-30 föreslås att en uppdelning sker med rubrikerna allmänna persontransporter och särskilda persontransporter samt att texten om anropsstyrd trafik flyttas från särskilda persontransporter till ett eget avsnitt under allmänna persontransporter. Stycket får gärna utvecklas så att det tydligare framgår vad anropsstyrd trafik är.

Kommunalförbundet instämmer i synpunkten, och texten i Långtidsplan 2019-2021 kommer att revideras.

# Ånge kommun

Remissypunkt

Kommunalförbundets kommentar

-



R1= Delmål 1

R2 =Delmål 2

osv se figur över kommunalförbundets vision och mål, sid 6 Långtidsplan 2019-2021 remissversion.

	RESENÄR					
	R1 = Vi ska resurseffektivt öka det kollektiva resandet					
Nr	Åtgärd	Ev följdåtgärder	Önskade effektmål	Budgetram	LP2019-2021	Kommentar kommunalförbundet
1	Tätortssammanbindande fossilfri kollektivtrafik (Kramfors)	Utveckla linjenätet i Kramfors	Kramfors kommun har mål om att öka andelen hållbart resande	Kollektivtrafiken har utökad ram om 1 000 000 kr. Vad åtgärderna kommer att kosta i slutänden framkommer efter att en nulägesbeskrivning och behovsanalys upprättats.	Inarbetas ej	Inom ramen för projekt Koll2020. Bl a en resvaneundersökning behöver göras för att kartlägga behoven.
2	Uppföljning av linje 219 (Kramfors)	-	Linjen har för ett år sedan genomgått en omfattande omläggning. Det är dags att följa upp utvecklingen och därefter se om några förändringar behöver göras för att öka det hållbara resandet samt att öka resurseffektiviteten.	Bör ingå i kommunalförbundets ordinarie verksamhet	Inarbetas	
3	2019-2020 Översyn av landsbygdstrafiken samtliga trafikområden (O7, O8, O9) inför nästa trafikupphandling (Örnsköldsvik)	-	Ökad tillgänglighet för boende på landsbygden, förbättrad samordning med skolskjuts. Ökad trafiksäkerhet gällande hållplatslägen och tillgänglighet.	Tas under budgetarbete inför 2019. Eget projekt genom Örnsköldsviks kommun i samarbete med kommunalförbundet.	Inarbetas ej	Inom ramen för projekt Koll2020.
4	Utvärdering av trafikförändringen inom tätortstrafiken (Örnsköldsvik)	-	Fler resande, fler nöjda resenärer, hålla tidtabellen, ökad tillgänglighet till sjukhuset. Minska busstrafiken inom bostadsområden.	-	Inarbetas	
5	2019-2021 Tillgänglighetsanpassning av hållplatser enligt plan (Örnsköldsvik)	-	Fler resande ska ha tillgång till kollektivtrafiken.	Budgetram Örnsköldsviks kommun.	Inarbetas ej	Kommunens projekt där kommunalförbundet deltar som sakkunnig.
6	Utreda förutsättningar för trafik över Svedjeholmen inom tätortstrafiken (Örnsköldsvik)	-	Fler resande ska ha tillgång till kollektivtrafiken.	I dialog mellan kommunalförbundet och Örnsköldsviks kommun	Inarbetas	
7	Planerad trafikstart över Svedjeholmen. (Örnsköldsvik)	-	Fler resande ska ha tillgång till kollektivtrafiken.	Budgetram Örnsköldsviks kommun.	Inarbetas ej	Framtida hantering beroende av utredningsresultat i punkt R1:6.
8	Tidtabeller, översyn t ex helgtrafik buss 201 (Landstinget Västernorrland)	-	Ökat resande, ökade intäkter.	-	Inarbetas	
9	Kampanjer och biljettsystem wp2 Koll2020 (Landstinget Västernorrland)	-	Ökat resande, ökade intäkter.	-	Inarbetas ej	Inom ramen för projekt Koll2020.
10	Regional tågtrafik och ev fler regionala tågstationer, wp1 (Landstinget Västernorrland)	-	Ökat resande, ökade intäkter.	-	Inarbetas ej	Inom ramen för projekt Koll2020.
11	Landsbygdstrafik wp4 Koll2020 (Landstinget Västernorrland)	-	Ökat resande, ökade intäkter.	-	Inarbetas ej	Inom ramen för projekt Koll2020.
12	Central bedömningsfunktion (Landstinget Västernorrland)	-	Ökat resande, sjukresor med kollektivtrafik istället för taxi, minskade kostnader.	-	Inarbetas	
13	Anpassning av nya tidtabeller till anslutande fjärrtåg i fas med fjärrtågens tidtabellsskiften. Möjliggör resplusbiljettbeställningar över tidtabellsskiften. (Landstinget Västernorrland)	-	Ökat resande, nöjdare kunder.	-	Inarbetas ej	Ingår i det normala löpande arbetet vid trafikplanering.
14	Pågående samhällsutveckling i Sundsvalls kommun ger behov av förändrat trafikupplägg för busstrafiken. Därför genomför kommunen en linjenätsanalys 2017 så att trafikförändringar kan planeras och budgeteras inför införande. Analysen bedöms ge resultat i såväl mindre justeringar 2018 och 2019 som större förändring från 2020 då resecentrum invigs. (Sundsvall)	Trafikantinformation, marknadsföring, investeringsåtgärder, tidtabeller i Rebus, justeringar av enstaka linjer och hållplatser. T ex bör prövas om hållplatsen på Paviljongvägen ska finnas kvar.	Ökat resande, långsiktig struktur för linjenätet. Attraktiv trafik med nöjda kunder.	Åtgärder kommer att anpassas till i kommunens budget tilldelade medel.	Inarbetas	Långsiktig struktur för linjenätet i Sundsvall.
15	Nytt resecentrum Sundsvall C (Sundsvall)	Trafikomläggning utifrån förslag framtagna efter linjenätsanalys och för den	-	Åtgärderna måste kostnadsberäknas av kommunalförbundet som har	Inarbetas	

**Bilaga D: Sammanställning behovsframställan remissversion Långtidsplan 2019 – 2021** (Dnr 17/00293)

		trafik som ska ha resecentrum som start- och målpunkt. Införa ledsagning vid resecentrum Sundsvall C. Kommunalförbundet redovisar sina krav på bytespunkter för att de ska uppfylla lagens krav om tillgänglighet för funktionshindrade.		trafikavtalen för den trafik som påverkas.		
16	Ombyggnad Navet förändringar i tidtabeller (Sundsvall)	Översyn av tidtabeller 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.	Kostnadseffektivare trafik i och med att hålltid i centrum kan justeras samt bättre tidtabellhållning. Gemensam avgångstid för all trafik kommer inte att fungera. Även idag finns brister pga förseningar.	Inom gällande budgetram.	Inarbetas	
17	Hållplatser väg 562 (gamla E4 – Njurunda) (Sundsvall)	Förändrade tidtabeller, inläsning av nya hållplatslägen, informationsinsatser mm.	Attraktiv och effektiv kollektivtrafik.	Inom gällande budgetram	Inarbetas	Hållplatser väg 562
18	Fortsatt utredning av och ta fram förslag för upprustning av hållplatser för statliga vägar i länet (Sundsvall)	I samverkan med berörda medlemmar och Trafikverket arbeta för en succesiv upprustning av hållplatser med stöd av finansiering via den regionala transportplanen.	Trygga, säkra och tillgängliga hållplatser som ökar attraktiviteten och resandet.	Arbeta för att använda medel i den regionala transportplanen för investeringar	Inarbetas	Arbeta för att använda medel i den regionala transportplanen för investeringar.
19	Fler platser att köpa biljetter på. Arbeta aktivt för att med positiva åtgärder styra bort kortladdningar från bussarna. Snabbare biljettviseringssystem. (Sundsvall)	Investeringar i tekniska lösningar, rabattsystem för kortladdning via nätet.	Snabbare trafik, ger ökat resande utan att öka körtider, bättre tidhållning och om det faller väl ut, möjlighet att korta körtiderna vilket kan ge besparingar i fordon.	Beräkning av investeringskostnader mm bör göras av kommunalförbundet. Kan finansieringen ske till viss del via Koll2020?	Inarbetas	Ingår i redan definierade åtgärder.
20	Biljettsamverkan med SJ (Sundsvall)	Konsekvenser för Norrtåg?	Att i Västernorrland kunna nyttja den trafik som finns till hands med regionalt färdmedelsbevis.	Kostnader bör utredas av kommunalförbundet.	Inarbetas	Norrtåg kommer att inleda en dialog om biljettsamverkan med SJ.
21	Följa upp införandet av rabatterat barnkort i Sundsvall juni 2018 (Sundsvall)	En uppföljning bör resultera i att man värderar införd åtgärd och ev behov av justeringar.	Kunna se effekter på resandeutveckling, intäkter, kostnader mm.	Inom gällande budgetram.	Inarbetas	Uppföljning subventionerat ungdomskort i Sundsvall (2019)
22	Trafikplanering Njurundatrafik i förhållande till ny tågstation i Njurundabommen (Sundsvall)	Tidtabelljusteringar, informationsinsatser.	Ökat resande, nöjda resenärer, förbättrade pendlingsmöjligheter, regionförstoring	Inom gällande budgetram.	Inarbetas	Se punkt R1:15 + R1:16
23	Förslag till tidtabell och planering av trafik längs E14 samt Töva-Bergsåker (Sundsvall)	Hantering av linjesträckning Töva-Bergsåker samt övriga mindre befolkade områden som påverkas av vägombyggnaden.	Kortare restider, bättre tidhållning, trygga och tillgängliga hållplatser.	Inom gällande budgetram.	Inarbetas	
24	Så långt det är möjligt minska bussbyten på hållplats Sörberge norra mellan linje 120 och linje 610 respektive 611. (Timrå)	Om det visar sig att åtgärden blir kostnadsdrivande för att det krävs fler fordon måste kostnadsökningen vägas mot en beräknad resandeökning innan förändringen genomförs.	Ökat resande	Svårt att sätta en budgetram utan att veta vad kostnaden blir. Kan påverka kostnaden för flera parter.	Inarbetas	Förlänga linje 120
25	Kommunen vill se en utveckling av kollektivtrafiken i både staden, i tätorterna och mellan dessa samt på landsbygden. Översyn, prioritering och utveckling av tätorts- och landsbygdstrafiken där alternativa lösningar för kollektivtrafik i glesbygd hanteras. (Sollefteå)	Översyn i samverkan mellan kommunalförbundet och kommunen.	Fler resenärer både i tätort och på landsbygd.	Förslag kostnadsberäknas varefter dialog sker med kommunen.	Inarbetas	Inarbetas vad gäller översyn av tätortstrafik. Övrigt inom ramen för projekt Koll2020. (Även R2:9)
26	Förbättra möjligheterna till kollektivtrafik på	Test av idéer.	Fler möjligheter till kollektivt resande.	Projektmedel i Koll2020 samt	Inarbetas ej	Inom ramen för projekt Koll2020.

**Bilaga D: Sammanställning behovsframställan remissversion Långtidsplan 2019 – 2021** (Dnr 17/00293)

	landsbygd/i glesbygd: Följa/delta i wp4 i Koll2020 och införa i del av eller hela kommunen vid positiva resultat. (Sollefteå)			möjlig extra finansiering efter dialog med kommunen.		Kommunalförbundet kommer att delta aktivt i projektet men äger ej processen.
27	<u>Analys av linjer avseende utnyttjandegrad mm:</u> Vid behov göra om vissa linjer till linjelagda anropsstyrda turer om de har få resande. (OBS att den anropsstyrda befintliga trafiken upphandlas inom särskild persontrafik direkt av kommunen.) (Sollefteå)	Ersätta dagens bussturer med alternativ.	Fortsatt tillgänglighet.	-	Inarbetas ej	Linjenätsanalys för landsbygdstrafiken ska genomföras inom ramen för projekt Koll2020.
28	Översyn av trafik till nytt hyreshus Badhustomten, ny eller utbyggd skola gymnasieskolan Gudlav Bilder 2018 (Sollefteå)	Översyn i samverkan mellan kommunalförbundet och kommunen.	Fler resenärer i tätort och på landsbygd.	Mindre översyn inom ordinarie budget.	Inarbetas ej	Täcks av nuvarande trafik.
29	Anropsstyrd trafik till och från Kramfors resecentrum för att underlätta resor med tåg under helg och möjliggöra och underlätta för tågresenärer till och från kommunen. (Sollefteå)	Restriktioner för anropsstyrda resor kopplad till ankomst och avgångstider tåg mm.	Utökad resande med tåg till och från kommunen.	-	Inarbetas	
30	Förslag till nya turer Långsele – Sollefteå – Långsele: Fler bussresor mellan Sollefteå och Långsele. Befolkningsprognos med fortsatt befolkningsutveckling, många utlandsfödda (förslag från Mittbuss) (Sollefteå)	Marknadsföring av förbättrad tillgänglighet. Förstärkt marknadsföring riktad till utlandsfödda.	-	Ökad turtäthet kostnadsberäknas. Marknadsföring ses som del av ordinarie marknadsföringsinsatser.	Inarbetas	Utreda ny tidtabell
31	Följa beslut om möjligt statligt stöd: Införa gratis resor inom hela kommunen för målgruppen skolungdomar i åk 6-9 i grundskolan samt åk 1-2 i gymnasiet om förslaget avgiftsfri kollektivtrafik under sommarloven beslutas nationellt. Förslaget innebär att alla skolungdomar ska kunna ta sig till sommarjobb och friluftaktiviteter. Kommunen saknar idag stadstrafik under alla lördagar samt under alla dagar i juli månad. Även en del av landsbygdstrafiken är kopplad till dagar med skola. Det föreslagna statliga stödets möjligheter bör uppmärksammas och om möjligt användas. (Sollefteå)	Komplettera övriga resenärers reseutbud.	-	Statligt stöd + kommunal insats	Inarbetas ej	Eftersom regeringen ännu inte satt ramarna är det för tidigt att beakta detta i Långtidsplan 2019-2021.
<b>R2 = Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka</b>						
<b>Åtgärd</b>						
	<b>Ev följdåtgärder</b>	<b>Önskade effektmål</b>	<b>Budgetram</b>	<b>LP1921</b>	<b>Kommentar kommunalförbundet</b>	
1	Öppna två nya försäljningsställen förslagsvis OK/Q8 i Söråker och i Sörberge eller Tallnäs. (Timrå)	-	Enklare biljetthantering på bussen. Kan också ge fler resenärer när det blir enklare att köpa reskort.	-	Inarbetas ej	Försäljningsställesorganisationen ses ständigt över för att vara utformad efter behovet.
2	Tillgänglig information, app etc, wp2 Koll2020. (Landstinget Västernorrland)	-	Fler och nöjdare resenärer	-	Inarbetas ej	Inom ramen för projekt Koll2020.
3	Tydligt märkta hållplatser, förenkla första steget att byta till kollektivtrafik, wp2 Koll2020 (Landstinget Västernorrland)	Linjenummer och slutstation på hållplatsskylt samt namn på hållplats.	Fler och nöjdare resenärer.	-	Inarbetas ej	Inom ramen för projekt Koll2020
4	Hållplatsutrop och text i bussar, namn på hållplatser (Landstinget Västernorrland)	-	Fler och nöjdare resenärer	-	Inarbetas	Ingår i redan definierade insatser.
5	Enkla biljettsystem tydliga regler wp2 Koll2020 (Landstinget Västernorrland)	-	Fler och nöjdare resenärer.	-	Inarbetas	Inom ramen för projekt Koll2020. Ingår även i redan definierade insatser.
6	Resvaneundersökning, marknadsföring av Din Tur och kollektivtrafikens möjligheter både i stad och på landsbygd, trygga och synliga hållplatser, skyltning, resenärsinformation, testresenärskampanjer, Bussens dag, hållplatsinformation. Alla ska förstå hur kollektivtrafik fungerar, var och hur köper jag biljett och betalar, var kliver jag på och när, information särskilt riktad till äldre. (Sollefteå)	Samverkan mellan kommunalförbundet och kommunen.	Fler resenärer både i tätort och på landsbygden.	Ses som del av ordinarie marknadsföringsinsatser.	Inarbetas	Ingår i redan definierade insatser. Riktas till prioriterade grupper enl TFP.
7	Riktad marknadsföring till boende och verksamma i staden: Marknadsföring av tätortstrafiken. Ökad kännedom om de sk stadsbussarna för att få ett bättre utnyttjande av befintlig trafik. Riktad till potentiella resenärer. (Sollefteå)	Specialinformation till äldre, guidade provturer.	Bättre utnyttjande av befintlig trafik.	Ses som del av ordinarie marknadsföringsinsatser.	Inarbetas ej	Syftet inarbetas i kommande marknadsplaner. Riktas till prioriterade målgrupper enl TFP.

**Bilaga D: Sammanställning behovsframställan remissversion Långtidsplan 2019 – 2021** (Dnr 17/00293)

8	Riktad marknadsföring till boende och verksamma i tätorter, småorter och på landsbygd: Marknadsföring av landsbygdstrafiken inkl den anropsstyrda trafiken. (Sollefteå)	Specialinformation till äldre, guidade provturer?	Fler resenärer med fokus på äldre	Ser som del av ordinarie marknadsföringsinsatser. Den anropsstyrda trafiken upphandlad direkt av kommunen.	Inarbetas ej	Syftet inarbetas i kommande marknadsplaner. Riktas till prioriterade målgrupper enl TFP.
9	Delta i Landstingets arbete: Delta och följa förbättring av möjligheterna till kollektivtrafik invid sjukhuset enl konsultrapport från Landstinget Västernorrland. (Sollefteå)	-	Lättare att med kollektivtrafik besöka sjukhus, apotek och hälsocentral.	-	Inarbetas	År 2020 som del av översynen i punkt R1:25.
10	Samverkan för att ge ett trivsammare resande, behov av större hållplatskur i Långsele centrum invid den väg som nu är statlig (efter byte med Trafikverket) (Sollefteå)	-	-	Samarbete	Inarbetas ej	Frågan är Sollefteå kommuns ansvar.
<b>HÅLLBARHET</b>						
<b>H3 = Kollektivtrafik bidrar till social inkludering</b>						
	<b>Åtgärd</b>	<b>Ev följdåtgärder</b>	<b>Önskade effektmål</b>	<b>Budgetram</b>	<b>LP1921</b>	<b>Kommentar kommunalförbundet</b>
1	Bättre tillgänglighet i landsbygdstrafiken, Koll2020 wp4 (Landstinget Västernorrland)	-	Ökat resande	-	Inarbetas ej	Inom ramen för projekt Koll2020.
2	Asylbiljetter i någon lättanvänd form för sjuk- och tandvård (Landstinget Västernorrland)	-	Mindre arbetstid förlorad för vårdpersonal: uteblivna besök och tid för att hjälpa till med transporter	-	Inarbetas ej	Produkt ej framtagen, planeras ej.
3	Hållplatsutrop (Timrå)	Installation och underhåll.	Förenklar bussresandet och ger personer med synnedsättningar och hörselnedsättningar möjlighet att klara bussresan. Ger bra information som alla har nytta av.	-	Inarbetas	Se punkt R2:4
4	Hållplatsnamn på digital skylt i bussen (Timrå)	Installation och underhåll	-	-	Inarbetas	Se punkt R2:4
<b>H4 = Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning</b>						
	<b>Åtgärd</b>	<b>Ev följdåtgärder</b>	<b>Önskade effektmål</b>	<b>Budgetram</b>	<b>LP1921</b>	<b>Kommentar kommunalförbundet</b>
1	Inkludera Pluslinjen i SÄKO:s bokningssystem (Timrå)	Informationsåtgärder.	Fler resenärer på Pluslinjen. Kan också leda till att resenärerna ser att de klarar vissa resor med andra bussar istället för att åka färdtjänst.	Besparing på färdtjänstkostnaderna.	Inarbetas	
2	Hållplatsåtgärder Koll2020 wp3 (Landstinget Västernorrland)	-	Ökad tillgänglighet	-	Inarbetas ej	Inom ramen för projekt Koll2020
3	Utredning stationslägen Koll2020 wp2 (Landstinget Västernorrland)	-	Ökad tillgänglighet	-	Inarbetas ej	Inom ramen för projekt Koll2020
4	Förbättrad reseinformation Koll2020 wp1 (Landstinget Västernorrland)	-	Ökad tillgänglighet	-	Inarbetas ej	Inom ramen för projekt Koll2020
5	Utredning tillgänglighet TFP och Koll2020 (Landstinget Västernorrland)	-	Ökad tillgänglighet	-	Inarbetas ej	Inarbetas i TFP våren 2018
6	Användbarhetsundersökning (Landstinget Västernorrland)	-	Ökad tillgänglighet	-	Inarbetas ej	Inarbetas i TFP våren 2018
<b>H5 = Minskad negativ miljöpåverkan</b>						
	<b>Åtgärd</b>	<b>Ev följdåtgärder</b>	<b>Önskade effektmål</b>	<b>Budgetram</b>	<b>LP1921</b>	<b>Kommentar kommunalförbundet</b>
1	Utsläppskrav CO2 i särskild kollektivtrafik (Landstinget Västernorrland)	-	Minskade CO2-utsläpp	-	Inarbetas	Strategi för upphandling av särskilda persontransporter
2	Utöka med krav på andra utsläpp t ex partiklar och buller i all kollektivtrafik.(Landstinget Västernorrland)	-	Bättre stadsmiljö	-	Inarbetas	Strategi för upphandling av särskilda persontransporter.
3	Central bedömningsfunktion (Landstinget Västernorrland)	-	Minskade CO2-utsläpp	-	Inarbetas	Se punkt R1:12
4	Utredning och tidplan: Hållbarhetsaspekter med önskemål om förminskad energiåtgång och prioritering av förnyelsebara drivmedel (Sollefteå)	Dialog om utredningens resultat i samverkan mellan kommunalförbundet och kommunen.	Bidrag till ett hållbart samhälle.	Kostnadsförslag diskuteras i samverkan mellan kommunalförbundet och kommunen.	Inarbetas	Ingår i strategi för upphandling av särskilda persontransporter (se punkt H5:1) samt i strategin för stora trafikupphandlingen.
<b>H6 = Resurseffektiv kollektivtrafik</b>						

**Bilaga D: Sammanställning behovsframställan remissversion Långtidsplan 2019 – 2021** (Dnr 17/00293)

	Åtgärd	Ev följdåtgärder	Önskade effektmål	Budgetram	LP1921	Kommentar kommunalförbundet
1	Nya glesbygdssatsningar inom wp4 Koll2020 (Landstinget Västernorrland)	-	Ökat resande.	-	Inarbetas ej	Inom ramen för projekt Koll 2020.
	<b>TILLVÄXT</b>					
	<b>T7 = Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk</b>					
	Åtgärd	Ev följdåtgärder	Önskade effektmål	Budgetram	LP1921	Kommentar kommunalförbundet
1	Tidtabeller översyn t ex helgtrafik (Landstinget Västernorrland)	-	Ökat resande, ökade intäkter.	-	Inarbetas	
2	Genomförande av utrullningsplan för kollektivtrafikanläggningar samt införande av förslag till åtgärder som har identifierats i kartläggningen från 2016. (Landstinget Västernorrland)	-	Ökat resande, ökade intäkter, bättre tillgänglighet	-	Inarbetas ej	Oklar innebörd.
3	Satsningar på linje 120 och 611 (Timrå)	-	-	-	Inarbetas	Se punkt R1:24
	<b>T8 = Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation</b>					
	Åtgärd	Ev följdåtgärder	Önskade effektmål	Budgetram	LP1921	Kommentar kommunalförbundet
1	Förändra kompletteringstrafiken på så sätt att det blir utbud i förhållande till befolkning. Förebilden är Närtrafik som finns i bl a Västtrafiks trafikområden (Timrå)	Krävs inte följdåtgärder men förberedelser och informationsåtgärder.	Ge fler möjlighet att åka kollektivt istället för egen bil. Kan även minska behovet av färdtjänst.	-	Inarbetas	
2	Nya glesbygdssatsningar inom wp4 Koll2020 (Landstinget Västernorrland)	-	Bättre tillgänglighet och minskade kostnader för landsortstrafik.	-	Inarbetas ej	Inom ramen för projekt Koll2020.
3	Företagssatsning, tjänsteresor, företagskort etc, fortsättning på initiativet från Hållbara resor (Landstinget Västernorrland)	-	Nya resenärsgupper, företagens tjänsteresor ökar.	-	Inarbetas	Ingår i digitalisering av produkter.
4	Söka resealternativ för utökad trafik norrut och österut från Junsele: Öka tillgängligheten och resandet för arbetspendling, regionförstoring av arbetsmarknad med fokus på persontransporter norrut och nordost (Sollefteå)	-	Ökad tillgänglighet	Förslag kostnadsberäknas varefter dialog sker med kommunen.	Inarbetas ej	Det behöver göras resvaneundersökning mm för att klargöra hur behovet ser ut.
5	Inledande arbete för att öppna upp för persontransporter på järnväg till Sollefteå kommuncentra samt för sträckan Östersund – Umeå: Kommunen ser behov av ett fortsatt arbete i samverkan med Trafikverket, kommunalförbundet, Kramfors kommun och näringslivet utifrån genomförd åtgärdsvalsstudie. Trafikverket har lämnat ett förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2018-2029. Där föreslår bl a Trafikverket en reinvestering på 450 – 550 miljoner kronor på Ådalsbanan sträckan Väster Aspby – Långsele. Förslaget handlar om en upprustning för att klara av godstrafiken och sker på spår och kontaktledning. Enligt Trafikverkets förslag ska investeringarna ske under perioden 2021-2023. Åtgärderna kan öppna för persontrafik till Sollefteå och Långsele och även få betydelse för persontransporterna Östersund-Umeå. (Sollefteå)	Dialog med möjliga operatörer för framtida persontrafik	Möjlighet för kommuninvånare att resa med tåg	-	Inarbetas ej	Kommunalförbundet deltar i det inledande arbetet men frågan bör läggas till Regionala trafikförsörjningsprogrammet 2030 och inte i Långtidsplan 2019-2021 i det här skedet.
	<b>MEDARBETARE</b>					
	<b>M9 = Målen är välkända för våra medarbetare</b>					
	Åtgärd	Ev följdåtgärder	Önskade effektmål	Budgetram	LP1921	Kommentar kommunalförbundet
1	-					
	<b>M10 = Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på</b>					

**Bilaga D: Sammanställning behovsframställan remissversion Långtidsplan 2019 – 2021** (Dnr 17/00293)

	<b>verksamheten</b>					
	<b>Åtgärd</b>	<b>Ev följdåtgärder</b>	<b>Önskade effektmål</b>	<b>Budgetram</b>	<b>LP1921</b>	<b>Kommentar kommunalförbundet</b>
1	-					