

Långtidsplan 2020-2022

Remissversion fastställd av förbundsledningen 2018-12-13

Långtidsplan 2020 – 2022

Remissversion

Innehåll:

1. Inledning	3
2. Kommunalförbundets planeringsprocess	4
3. Övergripande mål och delmål för kollektivtrafiken	6
3.1 Resenär: Kollektivtrafiken är attraktiv och modern och utgår ifrån resenärens behov.....	8
3.2 Hållbarhet: Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle	12
3.3 Tillväxt: Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner	15
3.4 Medarbetarna: Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång	18
4. Ekonomi	20
4.1 Indexuppräknningar	20
4.2 Budgetförutsättningar/antaganden	20
4.3 Fördelning av medlemsbidrag	21
4.4 Kostnader för åtgärder	21
4.5 Fördelning av medlemsbidrag efter behovsframställan	23
4.6 Resultatbudget	23
BILAGOR	24
A. Omvärldsfaktorer	24
B. Planeringsprocess för Långtidsplan 2020-2022	30
C. Sammanställning behovsframställan	31

Långtidsplan 2020 – 2022

Remissversion

1. Inledning

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

Den lag som kom 2010 innebär en regionalisering av kollektivtrafiken. Det grundläggande styrdokumentet för landets kollektivtrafikmyndigheter är de politiskt beslutade regionala trafikförsörjningsprogrammen. I juni 2018 antogs ett nytt trafikförsörjningsprogram för Västernorrland. Programmet innehåller vision och mål för länets kollektivtrafik. 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.

De övergripande målen om resenärer, hållbarhet, tillväxt och medarbetare är nedbrutna i delmål. För att konkretisera trafikförsörjningsprogrammet bryts det ner i treåriga långtidsplaner. Detta dokument utgör remissversionen för Långtidsplan 2020-2022.

Att planera insatser för att realisera de politiska målen i trafikförsörjningsprogrammet är en omfattande process där kommunalförbundets alla medlemmar medverkar. Arbetet inleds med en behovsframställan och avslutas med att förbundsdirektionen fastställer budget. Kostnaderna för kollektivtrafiken fördelas enligt en finansieringsmodell som i huvudsak innebär att kommunerna finansierar inomkommunal busstrafik och Region Västernorrland finansierar tågtrafik, busstrafik mellan kommuncentra och förvaltningskostnader.

I behovsframställan tydliggör Region Västernorrland att nya behov främst måste tillgodoses genom effektiviseringar och omdisponeringar. I regionplanen för 2019-2021 är den beslutade uppräkningsen 2,8 procent. Då den årliga uppräkningsen för indexkostnaden i trafikavtalen bedöms till 3 procent och uppräkningsen för särskild persontrafik till 4,3 procent innebär en uppräkning på 2,8 procent att åtgärder, investeringar och trafik måste prioriteras inför kommande år.

Utifrån genomförd linjenätsanalys, resvaneundersökning och tillgänglighetsanalys inom ramen för det gemensamma projektet Koll2020 genomförs en rad åtgärder för att öka kvalitet och resurseffektivitet i länets kollektivtrafik. Arbetet utgår från definitionerna i trafikförsörjningsprogrammet avseende prioriterade stråk och trafikområden.

Kramfors 28 november 2018

Folke Nyström

Ordförande

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten Västernorrlands län

2. Kommunalförbundets planeringsprocess

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

För att konkretisera trafikförsörjningsprogrammet bryts det ner till en treårig långtidsplan. Planen beskriver de politiska prioriteringarna för de kommande tre åren och prioriteringarnas ekonomiska konsekvenser. Efter beslut i förbundsdirektionen ligger långtidsplanen till grund för budgetdialoger med medlemmarna.



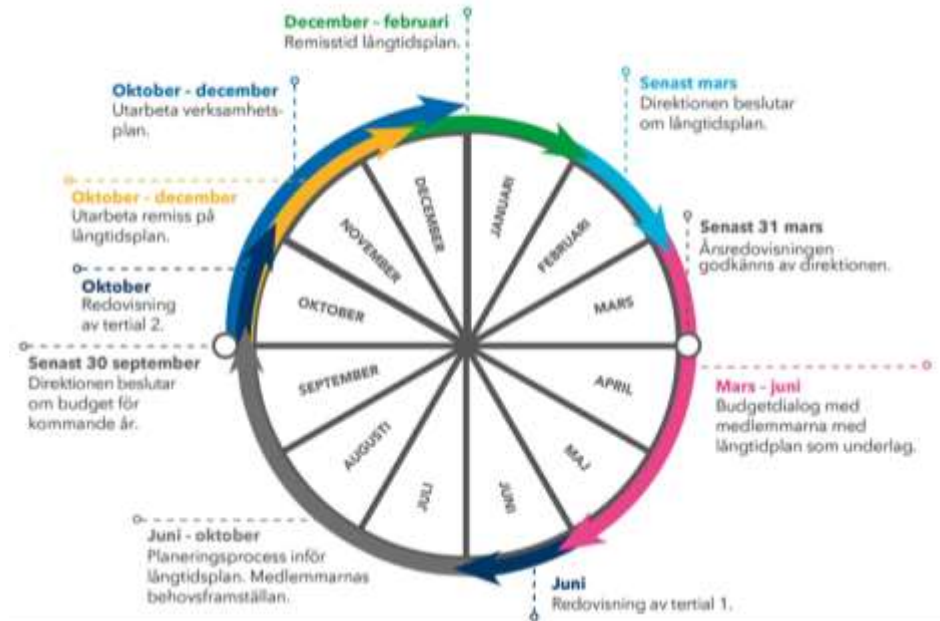
Figur 1: Beskrivning av styrdokumentens relation till varandra

Beslut om budget tas av direktionen senast 30 september. Budgeten fördelas per medlem enligt beslutad finansieringsmodell som innebär att Region Västernorrland finansierar myndighetens administrativa kostnader, regional tågtrafik och busstrafik mellan kommuner samt att kommunerna finansierar den busstrafik som bedrivs inom kommungräns. Finansieringsmodellen utgör grund för debitering av medlemsbidraget fyra gånger per år. Budgeten bryts ner till en verksamhetsplan som

Långtidsplan 2020 – 2022

Remissversion

beslutas av förbundsdirektören. Planeringsprocessen beskrivs i årshjulet nedan.



Figur 2: Kommunalförbundets planeringsprocess som årshjul

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

I Västernorrland består transportsystemet av busstrafik, tågtrafik, särskilda persontransporter och upphandlad samt kommersiell trafik. Vi har 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 3: Kollektivtrafikens planeringsförutsättningar

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.

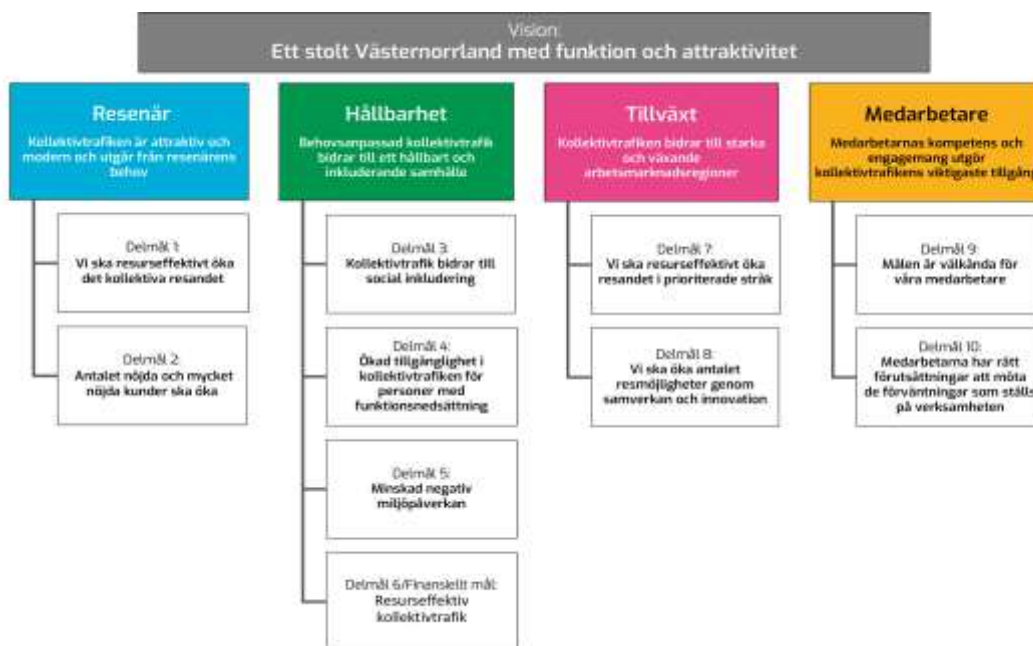
Kollektivtrafiken är en förutsättning för att uppnå ett funktionellt och attraktivt län. Kollektivtrafiken skapar möjligheter för invånarna att kunna arbeta och studera utanför boendeorten. Det leder till en bättre matchad arbetsmarknad och bättre förutsättningar för individer och organisationer att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

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

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

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

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



Figur 4: Kommunalförbundets vision och mål

Långtidsplan 2020 – 2022

Remissversion

Dokumentets struktur

I avsnitt 3.1 – 3.4 redovisas planerade åtgärder för att nå målen uppdelat på åren 2020 – 2022 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 2020 – 2022.

Begreppsförklaring:

- 0,0 åtgärden genomförs inom budget.
- 0,25 åtgärden genomförs med utökade medel om 250 000 kr.
- inget arbete genomförs med åtgärden.

Långtidsplan 2020 – 2022

Remissversion

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

Delmål 1: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet

Planerade åtgärder för att uppnå målet	2020	2021	2022
Ökad kostnad av fortsatt trafikering linje 40 (Örnsköldsvik – Östersund via Sollefteå) i dialog med kollektivtrafikmyndigheten i Jämtland och Trafikverket (RKM)	0,0	0,25	0,0
<u>Beskrivning:</u> De befintliga trafikavtal som reglerar linje 40 sträcker sig fram till 2020. Idag finansieras den trafiken av kollektivtrafikmyndigheterna i Jämtland och Västernorrland med stöd från Trafikverket. Anger RKM:s upphandlingskostnad av linje 40 från och med trafikstart 2021			
Uppföljning av linje 219 (Kramfors – Frånö) (Kramfors)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Utvärdering av omfattande omläggning. Ingår i kommunalförbundets ordinarie verksamhet.			
Framtagande av underlag och planer inför kommande trafikupphandlingar (RKM)	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Kommande trafikupphandlingar planläggs och genomförs i dialog och samverkan med kommunalförbundets medlemmar. RKM ansvarar för att nödvändiga underlag utarbetas. Exempel på planer har framförts från medlemmar och redovisas under respektive delmål i bilaga C			
Översyn av linje 201 Härnösand-Sundsvall (Regionen)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Översyn av turer och hållplatslägen för att linjen mer attraktiv. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för regionen			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2020	2021	2022
Översyn av dagens linjenät i Härnösands tätortstrafik inklusive översyn Ålandsbrotrafiken och delar av landsbygdstrafiken (Härnösand)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Utförs i samverkan mellan Härnösands kommun och RKM. Resurser från RKM Trafik och Information. Utgångspunkt Härnösands kommuns pågående linjenätsanalys.			
Utreda utökning av anropsstyrd trafik i Härnösands kommun (Härnösand)	-	0,0	-
<u>Beskrivning:</u> Mer trafik i norra delen av kommunen. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen			
Analys och översyn av hela landsortstrafiken inom Ånge kommun. (Ånge)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Mål för översynen är att utan ökad insats av resurser skapa en mer väl fungerande kollektivtrafik som bidrar till att resurseffektivt öka både det totala kollektiva resandet samt antalet nöjda kunder. Genom en utveckla landsortstrafik blir Mittbanan mer attraktiv, arbetspendling mer tillgänglig och regionen förstoras. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen			
Inleda dialog för översyn av Sollefteå kommuns tätortstrafik och landsbygdstrafik (Sollefteå)	0,0	-	-

Långtidsplan 2020 – 2022

Remissversion

<p><u>Beskrivning:</u> Översyn, prioritering och utveckling av tätorts- och landsbygdstrafiken i Sollefteå kommun. Där ska alternativa lösningar för kollektivtrafik i glesbygd hanteras. Översyn av trafik till nytt hyreshus Badhustomten, ny eller utbyggd skola Gymnasieskolan Gudlav Bilder (Sollefteå) Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen</p>			
Söka resealternativ för utökad trafik norrut och österut från Junsele (Sollefteå)	0,0	-	-
<p><u>Beskrivning:</u> Utredda förutsättningarna för trafik till Åsele i norr och Örnsköldsvik i öster baserad på pendling och befolkningsutveckling. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen</p>			
Utredda förutsättningar för anropsstyrd trafik från Sollefteå till Kramfors resecentrum (Sollefteå)	0,0	-	-
<p><u>Beskrivning:</u> Möjliggöra och underlätta för tågresenärer till och från kommunen. Anropsstyrd trafik till och från Kramfors resecentrum för att underlätta resor med tåg under helg. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen</p>			
Utredda ökad turtäthet på sträckan Långsele-Sollefteå för att öka möjligheten till kollektivt resande på sträckan (Sollefteå)	0,0	-	-
<p><u>Beskrivning:</u> Marknadsföring av förbättrad tillgänglighet. Förstärkt marknadsföring riktad till utlandsfödda. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen</p>			
Producera ett tryckt informationsmaterial till kommunens hållplatslägen (Kramfors)	0,0	-	-
<p><u>Beskrivning:</u> Tryckt informationsmaterial innehållandes exempelvis kontaktuppgifter till Din turs reserådgivning, reseinformation samt information om biljetter och priser samt digitala kanaler.</p>			
Utredda förutsättningar och utformning av en framtida tätortssammanbindande fossilfri kollektivtrafik. (Kramfors)	0,0	-	-
<p><u>Beskrivning:</u> Resvaneundersökning och linjenätsanalys inom Koll 2020 kommer under 2019 ge vägledning och stöd till utveckling av kollektivtrafiken i länet. Eventuella förändringar av trafikutbudet i enlighet med utredningens förslag.</p>			
Översyn av upphandlad skolskjuts med buss (Örnsköldsvik)	-	0,0	-
<p><u>Beskrivning:</u> Ökad tillgänglighet för boende på landsbygden, förbättrade synergieffekter med skolskjuts. Eventuell anskaffning av biljettmaskiner på skolbussar förutsätter finansiering. Kostnadsfördelningsmodellen för skoltrafik behöver ses över med anledning av eventuell ny lagstiftning - Särskilda transporter för ökad samordning (SOU 2018:58)</p>			
Eventuella justeringar gällande tätortstrafiken utifrån RKM:s utvärdering 2019 (Örnsköldsvik)	0,0	-	-
<p><u>Beskrivning:</u> Utredda tätortstrafiken utifrån nytt linjenät. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen</p>			
Utredda förutsättningar för trafik över Svedjeholmen inom tätortstrafiken (Örnsköldsvik)	-	0,0	-
<p><u>Beskrivning:</u> Eventuellt planerad trafikstart över Svedjeholmen inom tätortstrafiken 2022. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen</p>			
Trafikplanering av Njurundatrafik i förhållande till ny tågstation i Njurundabommen (Sundsvall)	0,0	-	-

Långtidsplan 2020 – 2022

Remissversion

<p>Beskrivning: Tidtabellerna och trafiken i Njurunda utöver linje 120, ses över avseende restidskvoter mot Sundsvalls centrum, avgångstider, antal turer och sträckning inför kommande tågstopp i Njurundabommen. Bedömning av vilka delar som bör vara anropsstyr. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen</p>			
Förslag till tidtabell och planering av trafik längs E14 samt Töva-Bergsåker (Sundsvall)	0,0	-	-
<p>Beskrivning: Hantering av linjesträckning Töva-Bergsåker samt övriga mindre befolkade områden som påverkas av vägombyggnaden. Målet är kortare restider mellan Matfors och Sundsvall, bättre tidhållning, trygga och tillgängliga hållplatser och ökat resande. Hanteras inför ordinarie tidtabellsarbete med trafikstart december 2020. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen</p>			
Översyn av busslinjer och turer (Timrå)	0,0	-	-
<p>Beskrivning: Syftar till att optimera turer, avgångstider och byten där de verkligen behövs för arbetspendling och skolans behov. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen</p>			

Delmål 2: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka

Planerade åtgärder för att nå målen	2020	2021	2022
Upphandling av applikationsleverantör (RKM)	0,2 Koll 2020	-	-
<p>Beskrivning: För att ha en upphandlad leverantör av mobila produkter</p>			
Digitalisering av våra produkter och möjlighet till köp av biljetter via mobiltelefon (RKM)	0,0	0,0	0,0
<p>Beskrivning: Genom Samtrafiken har en biljett- och betalstandard (BoB) tagits fram. Standarden ska ligga till grund för framtida upphandlingar av biljettmaskinlösningar. Fram till dess är det viktigt att vi fortsätter att utveckla teknik som underlättar resande mellan trafikslag och länsgränser. Investeringskostnaderna är relativt låga men innebär att de årliga driftskostnaderna ökar.</p>			
Utveckla system för att leverera realtidsinformation (RKM)	0,0	0,0	0,0
<p>Beskrivning: Uppgradering av 270 bussars inre tekniska utrustning för att kunna ta emot styrsignaler för utrop och skyltinformation.</p>			
Kvalitetssäkra kollektivtrafiken genom kontinuerlig (vart tredje år) resvaneundersökning (RKM)	-	-	1,5
<p>Beskrivning: Vi får löpande statistik genom Kolbar som upphandlats av Svensk Kollektivtrafik. Genom Kolbar kan vi jämföra oss med likvärdiga län. Däremot finns det ett behov av mer fördjupade resvaneundersökningar. För att säkerställa att vi får jämförbar statistik behöver vi upphandla en långsiktig resvaneundersökning som genomförs var tredje år och som vi kan följa utvecklingen på. En resvaneundersökning genomförs under 2019 av Koll2020.</p>			

Långtidsplan 2020 – 2022

Remissversion

Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2020	2021	2022
Riktad marknadsföring till boende och verksamma i tätorter, småorter och på landsbygd (Sollefteå)	0,0	-	-
Beskrivning: Resvaneundersökning, marknadsföring av Din Tur och kollektivtrafikens möjligheter både i stad och på landsbygd. Resvaneundersökningen genom Koll 2020 och utfallet trafikbokslutet ger vägledning för både trafikdimensionering och riktade marknadsföringsinsatser.			

Långtidsplan 2020 – 2022

Remissversion

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

Delmål 3: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering

Planerade åtgärder för att nå målen	2020	2021	2022
Utarbeta en handlingsplan för hur kollektivtrafiken ska främja social inkludering (RKM)	0,3 Koll 2020	-	-
<p><u>Beskrivning:</u> 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>			
Översyn och utvärdering av nuvarande produktutbud (RKM)	-	0,3	-
<p><u>Beskrivning:</u> En översyn bör ske i samarbete med övriga norrlandslän så att produktutvecklingen harmoniseras med det gemensamma biljett- och betalsystemet. Att förändra produktutbudet kräver konsultstöd. Genomförs av RKM för politisk beredning i direktionen.</p> <p>Följande ambitioner från Trafikförsörjningsprogrammet ska beaktas i samband med översyn av produktutbudet.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alla barn upp till 19 år erbjuds ett gemensamt och kraftigt reducerat periodkort som är giltigt i hela länet på buss och tåg och därmed avvecklas nuvarande kommunalt initierade produkter för denna grupp. - Resenärer över 80 år reser avgiftsfritt i den linjelagda busstrafiken i hela länet - Resenärer med färdtjänstillstånd reser avgiftsfritt i den linjelagda busstrafiken i hela länet - Resenärer med barn i vagn reser avgiftsfritt i den linjelagda busstrafiken i hela länet 			
Erbjudande om sommarlovskort (RKM)	0,0	-	-
<p><u>Beskrivning:</u> Att i enlighet med förordning 2018:349, erbjuda skolungdomar avgiftsfritt resande i buss och tågtrafik i hela länet under sommarlovet 2020.</p>			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2020	2021	2022
Utreda förutsättningar för trygga avstigningar i kvälls- och nattrafik efter kl 21.00 i likhet med modell i Kalmartrafiken. (Sundsvall)	0,0	-	-
<p><u>Beskrivning:</u> Nattstopp är en möjlighet för de som reser ensamma att få stiga av mellan två ordinarie hållplatser längs bussens linjesträckning för ökad trygghet.</p>			
Utredning av lämplig försäljningsorganisation för köp av kort och biljetter (Sundsvall) (Timrå)	0,0	-	-
<p><u>Beskrivning:</u> Utredning av lämplig försäljningsställesorganisation utifrån den digitala ambitionsnivån i Trafikförsörjningsprogrammet</p>			
Översyn av busslinjer i samband med att nya simhallen på arenaområdet färdigställs hösten 2021 (Timrå)	0,0	-	-

Långtidsplan 2020 – 2022

Remissversion

<u>Beskrivning:</u> Det kan behöva göra om vissa lokala linjer eller slå samman linjer. Det kan bli utökat antal turer. Ändring av buslinjer hanteras i arbetsgruppen för trafik och infrastruktur i Timrå kommun. Eventuellt införande tidtabellsskiftet december 2021.			
Underlag för implementeringsplan – ökad trafiksäkerhet för barn och unga (Regionen)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> För den grundläggande trafiken ska särskilt beaktas trafiksäkerheten på busshållplatser som används av skolbarn och inte prioriteras genom tillgänglighetsanpassningar. För dessa hållplatser ska en särskild kartläggning och prioritering genomföras med fokus på förbättringar av trafiksäkerhet. Regionala medel avsätts för trafiksäkerhetsanpassningar av hållplatser. Regionen bör vara ansvarig för utarbetandet av implementeringsplanen.			

Delmål 4: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

Planerade åtgärder för att nå målen	2020	2021	2022
Tillgänglighetsanpassning av hållplatser (RKM)	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Infrastrukturanpassning av hållplatser är kommunens finansiella ansvar. Tillgänglighetsanalysen och förslag till anpassning sker inom ramen för Koll 2020 till och med 2020. RKM har ansvar för tillgänglighetsanpassning av information till resenärer.			
Ta fram förslag på åtgärder för bytespunkter på statliga vägar och kommunala vägar (RKM)	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> För att konkretisera specifika åtgärder behöver en åtgärdsplan för upprustning av bytespunkter på statliga vägar tas fram. Kommuniceras i Trafik- och Infrastruktursamverkansgruppen.			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2020	2021	2022
Inga inkomna förslag till åtgärder			

Delmål 5: Minskad negativ miljöpåverkan

Planerade åtgärder för att nå målen	2020	2021	2022
Utveckla dialogen med trafikföretagen inom den särskilda persontrafiken för att öka användningen av fossilfria drivmedel (RKM)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Arbetet har påbörjats och kommer att prioriteras under de kommande tre åren. Vi kommer att föra dialog med trafikföretagen och se hur vi succesivt kan genomföra en hållbar omställning. 2021 gäller nya trafikavtal för den särskilda persontrafiken. Ambitionen gällande miljökrav utformas i samråd med medlemmarna.			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2020	2021	2022
Inga inkomna förslag till åtgärder			

Långtidsplan 2020 – 2022

Remissversion

Delmål 6 / Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik

Planerade åtgärder för att nå målen	2020	2021	2022
Identifiera externa finansieringsmöjligheter i syfte att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar (RKM)	0,0	0,8	0,0
<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.			
Revidering av Regionalt trafikförsörjningsprogram (RKM)	0,3 Koll 2020	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> I enlighet med beslutat trafikförsörjningsprogram anges tidpunkter och orsak till revidering av trafikförsörjningsprogram. Där anges att efter allmänt val där det bildas nya majoriteter/eller när det blivit stor omsättning av ledamöter i förbundsdirektionen, inför upphandling av linjelagd trafik samt förändringar som i väsentlig grad påverkar förbundsdirektionens styrning bör programmet revideras.			
Översyn av trafikutbud (RKM)	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Utifrån genomförd linjenätsanalys, resvaneundersökning och tillgänglighetsanalys inom ramen för det gemensamma projektet Koll2020 planeras en rad åtgärder för att öka kvalitet och resurseffektivitet i länets kollektivtrafik. Arbetet utgår från definitionerna i trafikförsörjningsprogrammet avseende prioriterade stråk och trafikområden.			
Prioritering av trafikutbud (RKM)	-2,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Utifrån översyn av trafikutbud vidta åtgärder för att öka resurseffektiviteten i länets upphandlade busstrafik genom t ex: Förändra linjedragning Omprioritera trafik från ett område till ett annat Avveckla trafik med lågt resande Beräknad kostnadsreducering 2020 2,0 mnkr			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2020	2021	2022
Fortsatt utveckling av sjukresor och särskild kollektivtrafik (Regionen)	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Underlag om och eventuellt införande av ytterligare sjukreselinjer Införandet av en centralbedömningsfunktion är beslutad budget 2019. Syftet är att fler sjukresor ska ske i allmän kollektivtrafik med lägre kostnader som följd. RKM:s erbjudande ska vara så attraktivt att fler medlemmar väljer att överlåta färdtjänsthandläggning och upphandling till myndigheten. Test och implementering av Trygga resor konceptet genomförs lämpligen inom ramen för Koll 2020.			

Långtidsplan 2020 – 2022

Remissversion

3.3 Tillväxt: Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner

Delmål 7: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk

Planerade åtgärder för att nå målen	2020	2021	2022
Utreda fortsatt förstärkning eller ökad turtäthet på linje 120 (Njurundabommen-Sundsvall-Timrå/Sörberge) (Timrå)	0,0	0,0	-
<i>Beskrivning:</i> 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 (Sundsvall)	0,0	0,0	-
<i>Beskrivning:</i> Byggnad 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 (RKM)	0,0	0,0	0,0
<i>Beskrivning:</i> 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.			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2020	2021	2022
Förbättra anslutningsmöjligheter för linje 201 till/från Sundsvalls C (Härnösand)	0,0	-	-
<i>Beskrivning:</i> Fler turer till/från Sundsvalls. Prioriterat stråk, viktigt arbetsmarknadsområde, målpunkter Birsta köpcenter och bytesmöjlighet till Sundsvalls sjukhus. Måndag-fredag alternativt måndag-söndag. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för regionen.			
Regional tågstation i Kvissleby (Sundsvall)	-	-	0,0
<i>Beskrivning:</i> Är den del av den regionala transportplanen. Om planerna på en tågstation realiserar så kommer RKM att ta fram en trafikeringsplan. RKM verkar för att eventuellt stationsläge trafikeras. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen.			
Framtida tågstation i Vattjom (Sundsvall)	-	-	0,0
<i>Beskrivning:</i> Projekt Mittstråket utreder stationslägen längs Mittbanan. Om planerna på en tågstation realiserar enligt projekt Mittstråkets studie så kommer RKM att ta fram en trafikeringsplan. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen.			
Färjetrafik Alnö (Sundsvall)	0,0	0,5	0,0
<i>Beskrivning:</i> En förstudie för färjetrafik genomförs för närvarande i Sundsvall. Studien kan komma att innebära olika förslag på åtgärder som berör perioden 2020-2022. Om planerna på färjetrafik realiserar så kommer RKM att ta fram en trafikeringsplan. Upphandling av färjetrafik kräver konsultstöd. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen.			

Långtidsplan 2020 – 2022

Remissversion

Utreda vilken busstrafik som har hög parallellitet med den regionala tågtrafiken och tar fram förslag till beslut (Regionen)	0,0	0,0	-
<p><u>Beskrivning:</u> Region Västernorrland ser ett ökat behov av att utgå från planeringen av de nationella och regionala tågtiderna och att komplettera med den regionala busstrafiken. Ekonomin begränsar möjlighet till parallellitet mellan olika trafikslag och linjer samtidigt ska det inte vara för stora tidsluckor mellan avgångarna. En förtätad tidtabell för den regionala tågtrafiken kräver fler tågset och finansiering.</p>			
Inledande arbete för att öppna upp för persontransporter på järnväg till Sollefteå kommuncentra samt för sträckan Östersund-Umeå (Sollefteå)	-	-	0,0
<p><u>Beskrivning:</u> Är upptaget som en ambition i Trafikförsörjningsprogrammet 2030. Vid revidering av nationell transportplan kommer detta att lyftas vid tid för remissyttrande.</p>			
Översyn av turer i tidtabellerna som inte är helt anpassat efter skolans start- och stopptider, utan ska vara anpassade för arbetstider (Timrå)	0,0	-	-
<p><u>Beskrivning:</u> Nya turer på en del av de i Timrå lokala busslinjerna, mest sannolikt anropsstyrda, som ska matchas mot de prioriterade stråkens stomlinjer för att möjliggöra arbetspendling. Ändring av busslinjer hanteras i arbetsgruppen för trafik och infrastruktur i Timrå kommun. Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för kommunen.</p>			

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

Planerade åtgärder för att nå målen	2020	2021	2022
Utreda förutsättningar för bättre restidskvot för busstrafik på sträckan Sundsvall-Matfors (Sundsvall)	0,0	-	-
<p><u>Beskrivning:</u> Utreda snabbare busstrafik i och med att E14 Sundsvall-Blåberget blir 4-filig väg med hastighetshöjning till 100 km/h</p>			
Implementera planen för nästa generations biljett- och betalsystem i samverkan med de fyra nordligaste länen (RKM)	0,5 Koll 2020	0,0	0,0
<p><u>Beskrivning:</u> Åtgärden syftar till att skapa förutsättningar för ökad digitalisering och öppna vårt system för fler leverantörer samt på sikt sänkta kostnader.</p>			
Investera i nya biljettmaskiner (RKM)	0,8	0,0	0,0
<p><u>Beskrivning:</u> Behov av att köpa in biljettmaskiner för att säkerställa tillgång i linjelagdtrafik. Nuvarande maskinpark har nått <i>end of life</i>.</p>			
Utveckla samverkan med X-trafik avseende biljetter och trafik (RKM)	-	0,2	0,2
<p><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. Nytt samverkansavtal tecknas för perioden 2019-2020. Ny station i Njurunda stärker möjligheterna till in- och utpendling i länet som förutsätter utvecklad biljettsamverkan.</p>			

Långtidsplan 2020 – 2022

Remissversion

Utveckla biljettsamverkan med kommersiella aktörer (RKM)	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> RKM inleder dialog med kommersiella aktörer som etablerar sig i länet. Norrtåg ansvarar för dialog om biljettsamverkan med SJ.			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2020	2021	2022
Behov av stöd/ideer/vägledning för en utveckling av kollektivtrafiken på landsbygden (Sollefteå)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Resvaneundersökning och linjenätsanalys inom Koll 2020 kommer under 2019 ge vägledning och stöd till utveckling av kollektivtrafiken i länet. Planering inför trafikdialog med samtliga kommuner i länet. RKM tar fram nödvändiga beslutsunderlag			
Återinföra den dubbeltur på sträckan Sundsvall-Örnsköldsvik som upphör vid Norrtågs tidtabellsskifte 2018 (Kramfors)	0,0	-	-
<u>Beskrivning:</u> Beslut fattas av Norrtågs styrelse. Som delägare verkar RKM för trafik i enlighet med ambitionerna i Trafikförsörjningsprogrammet för prioriterade stråk. RKM verkar för att turer införs igen			
Utveckla samarbete avseende marknadsföring av färdmedelsbevis och kollektivtrafik tillsammans med Z-trafik och kollektivtrafiken i Norge (Sundsvall)	-	0,0	-
<u>Beskrivning:</u> RKM gör bedömningen att det framförallt är tågtrafiken som blir förstahandsval för resenärer. Sträckan Sundsvall-Trondheim har idag två dubbelturer på vardagar. Beslut om elektrifiering på den norska sidan är taget och trafiken väntas starta 2021. I samband med det är det lämpligt att Norrtåg AB intensifierar marknadsföringen av trafiken.			

Långtidsplan 2020 – 2022

Remissversion

3.4 Medarbetarna: Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång

Delmål 9: Målen är välkända för våra medarbetare

Planerade åtgärder för att nå målet	2020	2021	2022
Utveckla verkssamhetsplanprocessen med fokus på ökad målstyrning och engagemang (RKM)	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Ökad kännedom om myndighetens mål med koppling till egna arbetsuppgifter.			
Genomföra enhetsdagar i syfte att stärka leveransen till medlemmarna. (RKM)	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Förbättrad målstyrning			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2020	2021	2022
Inga inkomna förslag till åtgärder			

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

Planerade åtgärder för att nå målet	2020	2021	2022
Medarbetarenkät (RKM)	0,1	-	0,1
<u>Beskrivning:</u> Medarbetarundersökning görs vartannat år.			
Trafikplanerare (RKM)	0,6	-	-
<u>Beskrivning:</u> Prioritera och utöka trafikplaneringen för att möta behovet av åtgärder och insatser i långtidsplanen.			
Tillse att myndigheten har rätt resurser för utökade externa uppdrag som t ex samordnad sjukrehantering och beställningscentral för Region Jämtland/Härjedalen (RKM)	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> God arbetsmiljö och rätt arbetsbelastning. Uppdragsfinansieras (RKM)			
Nyttja specialistkunskap hos medlemmar inom olika områden för workshops och föreläsningar. T ex policyarbete, upphandling och kommunikation (RKM)	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Kunskapsöverföring och samsyn			
Utifrån kompetensutvecklingsbehov identifierade i individuella utvecklingsplaner realisera kompetensutvecklingsinsatser (RKM)	0,0	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Ökad måluppfyllelse			

Långtidsplan 2020 – 2022

Remissversion

Utökad informationsresurs med anledning av strukturförändringar i Sundsvall (RKM)	0,6	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> De omfattande insatserna i Sundsvall kräver utökade resurser inom informationsområdet.			
Projektledare IT (RKM)	0,7	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Behovet av systemutveckling är omfattande. Ambitionsnivån för kollektivtrafikens digitalisering är hög. Utökade uppdrag för bland annat Din Tur Kundcenter kräver redundans för våra system.			
Trafikanalytiker (RKM)	-	0,6	0,0
<u>Beskrivning:</u> Projekt Koll2020 avslutas i november 2020. Behovet av trafikanalytiker kvarstår.			
Anskaffning av stödsystem för budget och uppföljning	0,5	0,0	0,0
<u>Beskrivning:</u> Det finns ett stort behov av att anskaffa system för att säkerställa kvaliteten i budget- och uppföljningsarbete.			
Digitalisering av personakter (RKM)	-	-	0,1
<u>Beskrivning:</u> Investering i digitala personakter för ökad säkerhet och minskad administration.			
Föreslagna åtgärder i behovsframställan	2020	2021	2022
Inga inkomna förslag till åtgärder			

4. Ekonomi

4.1 Indexuppräknningar

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

Tågtrafiken uppräknas med 2,8 procent.

Den särskilda persontrafiken justeras årligen med Taxiindex enligt avtal. Prognosen för 2020-2022 baseras på förändringen mellan oktober 2017 och oktober 2018 vilken är 4,3 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.

Övriga kostnader uppräknas utifrån KPI. Prognosen för 2020 baseras på förändringen mellan oktober 2017 och oktober 2018 vilken är 2,3 procent.

Enligt förbundsdirectionens beslut i februari 2015 justeras biljettintäkterna enligt KPI. Inför 2020 föreslås en justerad indexkorg för biljettintäkter. Uppräknningen 2020 bedöms till 2,3 procent.

Uppräkningar	(%)
Trafikkostnader (buss)	3,0
Trafikkostnader (tåg)	2,8
Särskild persontrafik	4,3
Personalkostnader	2,5
Övriga kostnader	2,3
Biljettintäkter	2,3
Skolkortsintäkter	2,3

4.2 Budgetförutsättningar/antaganden

Kostnaderna för kollektivtrafiken fördelas enligt en finansieringsmodell som i huvudsak innebär att kommunerna finansierar inomkommunal busstrafik och Region Västernorrland finansierar tågtrafik, busstrafik mellan kommuncentra och förvaltningskostnader.

I behovsframställan tydliggör Region Västernorrland att nya behov främst måste tillgodoses genom effektiviseringar och omdisponeringar. I regionplanen för 2019-2021 är den beslutade uppräknningen 2,8 procent. Då den årliga uppräknningen för indexkostnaden i de linjelagda trafikavtalen bedöms till 3 procent och uppräknningen för särskild persontrafik till 4,3 procent innebär en uppräknning på 2,8 procent att åtgärder, investeringar och trafik måste prioriteras inför kommande år. Utgångspunkten för budget 2020 är att uppräknningen för Kollektivtrafikmyndigheten uppgår till 2,8 procent.

Långtidsplan 2020 – 2022

Remissversion

4.3 Fördelning av medlemsbidrag

I tabellen nedan fördelas medlemsbidraget utifrån ovan angivna indexuppräknings. Eventuella kostnader kopplade till behovsframställan är inte beaktade. Poster där det är större avvikelser mellan budget 2019 och senaste årsprognos 2018, har dessa även justerats utöver indexuppräknings i plan 2020. Det gäller exempelvis särskild persontrafik där budgeterad uppräknings för 2019 är 2,0 procent medan utfallet för uppräknings 2019 uppgår till 4,3 procent. Då justeras posten inför plan 2020. Det kan även gälla till exempel kompletteringstrafik och förstärkningstrafik där det skett förändringar som inte är budgeterade under 2019. Då tas hänsyn till detta i plan 2020.

Medlemsbidrag (mnkr)	Resultat 2016	Resultat 2017	Budget 2018	Årsprognos 2018 T2	Budget 2019	Plan 2020	Förändring 2019 - 2020	Förändring 2019 - 2020 (%)
Kramfors	-24,9	-24,9	-26,2	-26,2	-26,2	-27,1	-0,9	3%
Sollefteå	-16,6	-18,5	-17,1	-17,0	-14,0	-14,2	-0,2	1%
Örnsköldsvik	-48,1	-28,6	-36,0	-38,0	-39,2	-43,0	-3,8	10%
Ånge	-10,1	-10,5	-10,5	-10,3	-10,9	-10,9	0,0	-
Härnösand	-26,5	-28,6	-28,9	-12,2	0,0	0,0	0,0	-
Timrå	-16,7	-18,0	-19,0	-18,2	-4,6	-5,7	-1,1	24%
Sundsvall	-45,0	-66,6	-80,3	-68,6	-71,2	-73,3	-2,1	3%
Region Västernorrland	-194,1	-200,5	-220,6	-219,4	-227,2	-234,8	-7,6	3%

4.4 Kostnader för åtgärder

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet bryts ner till en treårig långtidsplan. Planen beskriver åtgärder för de kommande tre åren och åtgärdernas ekonomiska konsekvenser. Nedan redovisas en sammanställning av kostnader/kostnadsreduceringar åtgärder för 2020 som inte ligger inom den uppräknade budgetramen i tabellen ovan.

Planerade åtgärder samt föreslagna åtgärder i behovsframställan för 2020	Mnkr
Upphandling av applikationsleverantör (konsultkostnad)	0,2
Utarbeta en handlingsplan för hur kollektivtrafiken ska främja social inkludering (konsultkostnad)	0,3
Revidering av Regionalt trafikförsörjningsprogram (konsultkostnad)	0,3
Implementera plan för nästa generations biljett- och betalssystem	0,5
Investera i nya biljettmaskiner (fördelas på alla medlemmar utifrån produktionskm)	0,8
Medarbetarenkät	0,1
Trafikplanerare	0,6
Projektledare IT	0,7
Anskaffa stödsystem för budget och uppföljning	0,5
Utökad informationsresurs med anledning av strukturförändringar i Sundsvall	0,6
Prioritering av trafikutbud (beräknad kostnadsreducering)	-2,0
Summa kostnader	2,6

Region Västernorrland, Kollektivtrafikmyndigheten, Trafikverket och länets kommuner bedriver tillsammans ett treårigt projekt finansierat av EUs strukturfonder, Koll 2020. Projektet har fokus på att underlätta, möjliggöra och stimulera till att fler resor kan utföras med kollektivtrafik.

Långtidsplan 2020 – 2022

Remissversion

Projektet är uppdelat i fyra arbetsområden:

1. utredningar
2. information
3. investeringar
4. innovativ kollektivtrafik i glesbygd

Projektets mål är att:

- Fler resor utförs med den allmänna regionala kollektivtrafiken 2019 jämfört med 2015.
- En större andel resor utförs med den allmänna kollektivtrafiken 2019 jämfört med 2015.
- Personer med funktionshinder upplever sig ha fler och bättre möjligheter att resa med den regionala buss- och tågtrafiken 2020 jämfört med 2015.
- Optimerad kollektivtrafik med fler resenärer i befintlig trafik, dvs.intäkterna från kollektivtrafiken stiger mer än utgifterna.
- Minskat beroende av taxi för den särskilda kollektivtrafiken (färdtjänst och skolskjuts)

Projektet pågår från och med den 1 augusti 2017 och avslutas 30 november 2020. Av den totala projektbudgeten på 58,8 miljoner kronor står EU för 26,1 miljoner kronor. Projektet kan innebära möjligheter till kompletterande finansiering vilket föreslås i tabellen nedan.

Åtgärder 2020 som föreslås finansieras genom Koll 2020	Mnkr
Upphandling av applikationsleverantör (konsultkostnad)	0,2
Utarbeta en handlingsplan för hur kollektivtrafiken ska främja social inkludering (konsultkostnad)	0,3
Revidering av Regionalt trafikförsörjningsprogram (konsultkostnad)	0,3
Implementera plan för nästa generations biljett- och betalsystem	0,5
Summa	1,3

Långtidsplan 2020 – 2022

Remissversion

4.5 Fördelning av medlemsbidrag efter behovsframställan

Tabellen nedan redovisar medlemsbidraget där planerade åtgärder samt föreslagna åtgärder från behovsframställan är inkluderade. Det som även kan komma att påverka medlemsbidraget är om föreslagna översyner av trafik genererar utbudsökningar vilket medför högre kostnader för respektive medlem.

Medlemsbidrag (mnkr)	Resultat 2016	Resultat 2017	Budget 2018	Årsprognos 2018 T2	Budget 2019	Plan 2020	Förändring 2019 - 2020	Förändring 2019 - 2020 (%)
Kramfors	-24,9	-24,9	-26,2	-26,2	-26,2	-27,1	-0,9	3%
Sollefteå	-16,6	-18,5	-17,1	-17,0	-14,0	-14,2	-0,2	1%
Örnsköldsvik	-48,1	-28,6	-36,0	-38,0	-39,2	-43,1	-3,9	10%
Ånge	-10,1	-10,5	-10,5	-10,3	-10,9	-10,9	0,0	-
Härnösand	-26,5	-28,6	-28,9	-12,2	0,0	0,0	0,0	-
Timrå	-16,7	-18,0	-19,0	-18,2	-4,6	-5,7	-1,1	26%
Sundsvall	-45,0	-66,6	-80,3	-68,6	-71,2	-73,6	-2,4	3%
Region Västernorrland	-194,1	-200,5	-220,6	-219,4	-227,2	-235,5	-8,3	4%

Enligt Region Västernorrlands behovsframställan ska medlemsbidraget räknas upp 2,8 procent. Det innebär ett medlemsbidrag om 233,5 mnkr för 2020 efter uppräknings av budgeterat medlemsbidrag för 2019. Utifrån tidigare angivna indexuppräknings för kommunalförbundet och med kostnader kopplade till behovsframställan inkluderade uppgår Region Västernorrlands medlemsbidrag till 235,5 mnkr. Skillnaden är således 2,0 mnkr.

Medlemsbidrag (mnkr)	Med uppräknings 2,8 %	Enligt plan 2020	Avvikelse
Region Västernorrland	-233,5	-235,5	-2,0

4.6 Resultatbudget

Resultatbudget för 2020-2022 kompletteras senare.

Resultaträkning (mnkr)	Budget 2017	Utfall 2017	Budget 2018	Budget 2019
Verksamhetens intäkter	128,6	139,7	129,3	140,9
Verksamhetens kostnader	-623,1	-629,0	-653,6	-694,4
Jämförelsestörande poster	0,0	8,1	0,0	0,0
Avskrivningar	-5,0	-4,0	-1,6	-3,8
Verksamhetens nettokostnader	-499,5	-485,3	-525,9	-557,2
Kommunal biljettsubvention	111,8	89,2	87,3	163,9
Medlemsbidrag	387,7	396,1	438,6	393,3
Resultat	0,0	0,0	0,0	0,0

BILAGOR

A. Omvärldsfaktorer

Finansiering

Kostnaderna för kollektivtrafik är höga men enligt Svensk Kollektivtrafiks rapport¹ bidrar kollektivtrafiken till samhällsnytta för betydligt mer än de 14 miljarder kronor som investeras varje år.

Enligt SKL:s rapport om kollektivtrafikens kostnadsutveckling² har kommunernas och landstingens kollektivtrafikkostnader ökat dubbelt så snabbt som alla övriga verksamheter inom kommunsektorn på senare år. Den kraftiga kostnadsökningen är gemensam för hela Sverige och beror främst på ökade personalkostnader och höjda fordons- och bränslepriser. Regionala skillnader kan förklaras med att satsningar på tågtrafik är betydligt kostsammare än busstrafik. Kostnaderna för tågtrafik har ökat med 50 procent och tätortstrafik med 100 procent mellan åren 2011 – 2015. De ökade kostnaderna ökar pressen på offentliga resurser och ställer krav på högre effektivisering och alternativa finansieringslösningar.

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

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

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

Regionalisering

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

Förbättrad samverkan bör också utvecklas söderut. Arbetsmarknadsregionen mellan Sundsvall och Gävleborgs län kan stärkas genom biljettsamverkan och välutvecklade förbindelser. Ett

¹ *Kollektivtrafikens samhällsnytta – rapport åt Svensk Kollektivtrafik*, WSP Analys & Strategi, 2017

² *Kollektivtrafikens kostnadsutveckling – en överblick*, SKL, 2017

Långtidsplan 2020 – 2022

Remissversion

samverkansavtal mellan X-trafik och Din Tur erbjuder numera ett utökat trafikutbud med tåg och buss över länsgränsen.

Samverkan sker också bland de fyra nordligaste länen för att utveckla en gemensam betal- och biljettsystem.

Att utveckla biljettsamverkan för att förenkla för resenärerna och samtidigt erbjuda fler avgångar och resealternativ är ett viktigt utvecklingsområde som behöver prioriteras de kommande åren.

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 transportplan³ 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 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.

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.

³ Regional transportplan för Västernorrlands län 2018-2029, remissversion, Landstinget Västernorrland, 2017.

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 prognos⁴ 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 ständigt med hjälp av förbättrade analyser och trafikbokslut med att effektivisera kollektivtrafiken. Vi ska ha en planeringsprocess som är lyhörd för långsiktiga strukturella förändringar i samhället.

Särskilda persontransporter

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

Vi ser med stöd av erfarenheter från andra delar av landet stora möjligheter till effektivisering och kostnadsbesparingar om fler av våra medlemmar ger oss i uppdrag att handlägga färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor. Din Tur Kundcenter i Ånge utför tjänster åt övriga kollektivtrafikmyndigheter i de nordligaste länen, exempelvis har Dalatrafik överfört kvälls- och helgjour till Din Tur Kundcenter. Arbetet pågår för att inrätta en central bedömningsfunktion för sjukresor med placering på Kundcenter. Förändringen bedöms frigöra tid från vården, mer enhetliga bedömningar och ett ökat nyttjande av den linjelagda busstrafiken istället för taxi.

Upphandling

Bus Nordic är ett samarbete mellan de nationella branschorganisationerna för kollektivtrafik och huvudstadsregionerna i de nordiska länderna. Syftet är att ta fram en gemensam uppsättning funktionskrav för bussar som ger en rekommenderad standard för bussar inom Norden. Samarbetet påbörjades i maj 2017 och den första versionen av den gemensamma standarden är klar att

⁴ Rapport: Prognos för personresor 2030, Trafikverket, 2015

Långtidsplan 2020 – 2022

Remissversion

implementeras under hösten 2018. Rekommendationen gäller bussar tagna i trafik första gången 1/6 2019 i trafikavtal som upphandlas med Bus Nordic som kravbilaga.

Förenklingsutredningen har på regeringens uppdrag lämnat ett slutbetänkande ”Möjligt, tillåtet och tillgängligt – förslag till enklare och flexibla upphandlingsregler samt vissa regler om överprövningsmål” (SOU 2018:44). Syftet är att ge enklare och flexibla regler kring offentlig upphandling. Upphandlande myndighet ska själv få bestämma hur varje upphandling ska genomföras, så länge information om upplägget är tydligt. Lagstiftningen ska ange ramarna för myndigheternas handlingsutrymme och det ska finnas skyddsregler för leverantörer som vill delta i upphandlingar. Det ska dessutom bli lättare för leverantörer att rätta fel och brister i ett inlämnat anbud.

För att minska antalet överprövningsmål i domstol föreslår utredningen att den som begär överprövning ska betala en ansökningsavgift om 7 500 kr och att den part som förlorar målet ska betala den vinnande partens processkostnader. Detta kan enligt utredningen stimulera leverantörer att använda andra alternativ än överprövning, t.ex. att vända sig till den upphandlande myndigheten innan tilldelningsbeslut har meddelats för att påtala fel och brister. Lagen föreslås träda i kraft 1 juli 2019. Flera statliga utredningar har pekat på problemen med att de statliga myndigheterna har olika geografiska indelningar och att det leder till samordnings- och samverkansproblem. Problemen uppstår dels mellan myndigheter och dels med kommuner och landsting/regioner.

Indelningskommittén har med anledning av det i sitt slutbetänkande föreslagit en gemensam regionalindelning av tio statliga myndigheter. Däribland Trafikverket i syfte att främja samverkan och samordning mellan de statliga myndigheterna på regional nivå och med kommuner och landsting. Den myndighetsgemensamma indelningen föreslås träda ikraft den 1 januari 2021.

Utredningen om samordning av särskilda persontransporter har utrett eventuellt krav på samordning av persontransporter. Utredningen föreslår dock att det även i fortsättningen ska vara frivilligt att lämna över huvudmannaskapet för särskilda persontransporter från kommuner till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. För att stärka samordningen föreslår utredningen istället att det bör skapas forum för regelbundna samråd för samtliga intressenter.

I Västernorrland kommer upphandlingsarbetet av särskild persontransport påbörjas under 2019. Upphandling kommer att genomföras gemensam för de medlemmar i kommunalförbundet som önskar medverka i en samordning av de särskilda persontransporterna. Utöver detta planeras för en samlad bedömningsfunktion för sjukresor med placering vid kundcenter. Denna förändring syftar till att ge en enhetlig bedömning av sjukresebehovet och lämpligt färd sätt.

Hållbarhet

Kollektivtrafiken är ett viktigt medel för minskade klimatutsläpp. Det visar en ny rapport om kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål som konsultföretaget WSP tagit fram på uppdrag av Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik. Bakgrunden till rapporten är riksdagens och regeringens beslut om att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (utom flyget) ska minska med minst 70 procent till år 2030 jämfört med 2010. Det är ett mycket ambitiöst mål. De åtgärder som redan genomförts och beslutats räcker inte ens halvvägs mot målet. Kollektivtrafiken, som i rapporten omfattar all persontrafik med buss, tåg, spårväg, tunnelbana, taxi samt skärgårdstrafik, står i dag för bara fyra procent av koldioxidutsläppen, en andel som har minskat kraftigt sedan 2010. Kollektivtrafiken har kommit långt i arbetet mot fossilfrihet. Den

Långtidsplan 2020 – 2022

Remissversion

upphandlade busstrafiken drivs i dag till 86 procent av förnyelsebara drivmedel. Läger man till spårtrafiken stiger andelen ytterligare.

Kollektivtrafiken bidrar inte bara till minskade klimatutsläpp genom att reducera sina egna utsläpp, utan även genom att ta marknadsandelar från biltrafiken. En ökad andel transporter med låga utsläpp av växthusgaser är, enligt regering och riksdag, en förutsättning för att Sverige ska klara klimatmålet för transportsektorn till år 2030.

Regeringen har beslutat att ge myndigheten Trafikanalys ett uppdrag att ta fram kunskapsunderlag som belyser utmaningar och möjligheter med uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, farkoster och system.

Trafikanalys ska utreda självkörande fordons effekter på de transportpolitiska målen, klimat- och miljöpåverkan, kapacitetsutnyttjande av infrastruktur. Dessutom ska myndigheten analysera om och hur transportsystemet skulle kunna användas mer effektivt med fler uppkopplade, samverkande, automatiserade, delade och fossilfria fordon och system utan att äventyra bl.a. integritet, datasäkerhet och samhällets sårbarhet. Uppdraget ska redovisas senast den 15 juni 2019.

Utredningen ”Vägen till självkörande fordon – introduktion” (SOU 2018:16) som presenterades i början av 2018 pekade på att den traditionella kollektivtrafiken enligt alla bedömare kommer att fortsätta vara den viktigaste delen av transportsystemet i städerna. I stora och mellanstora städer är stomlinjerna med buss, spårvagn och tunnelbana väsentliga för att klara stadens persontransportbehov på ett hållbart sätt. Däremot kan automatiseringen av transportsystemet, bli en pusselbit för att förbättra systemet. Under förutsättning att de självkörande fordonen inte leder till utglesning av städerna och det inte sker en överflyttning från kollektivtrafik till de självkörande fordonen kan de självkörande fordonen enligt utredningen leda till ökad tillgänglighet med kollektivtrafik.

Regeringen har tillsatt en utredning som ska kartlägga hur biogasens nytta som resurs kan tas till vara på bästa sätt och ge förslag på hur biogas kan ges konkurrenskraftiga villkor genom långsiktigt stabila spelregler. Utredaren ska bland annat analysera biogasens konkurrensvillkor utifrån utvecklingen i transportsektorn och hur biogas kan användas för att kostnadseffektivt nå de energi- och klimatpolitiska målen. Utredningen ska redovisas senast den 3 juni 2019. Svensk Kollektivtrafik har tillsammans med Sveriges Bussföretag skrivit en debattartikel om att omställning till fossilfria bussar kräver stabila regler. De senaste årens gröna omställning av busstrafiken riskerar att stanna av om kollektivtrafiken inte får ett genomtänkt, hållbart och långsiktigt regelverk om beskattning av biobränslen som gynnar en fortsatt grön omställning.

Den 1 juli 2018 trädde regeringens förordning om reduktionsplikt i kraft. Förordningen kompletterar lagen om reduktionsplikt som beslutades av riksdagen 2017. Lagen och förordningen reglerar hur drivmedelsleverantörerna ska minska utsläppen av växthusgaser från bensin och diesel genom att blanda in biodrivmedel. Förslag har lagts fram till regeringen om ändringar i förordningen om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande bränsle. En övergångsregering beslutade den 15 november 2018 att förslaget ska träda i kraft 1 juli 2019. Föreslagna ändringar innebär att råvaran PFAD inte längre ska betraktas som restprodukt. PFAD har varit en viktig råvara till biodrivmedel i Sverige. Uppskattningsvis 40-50% procent av all HVO tillverkades av PFAD år 2017. De förändrade hållbarhetskriterierna minskar utbudet på HVO samtidigt som reduktionsplikten leder till ökad efterfrågan.

Långtidsplan 2020 – 2022

Remissversion

I Västernorrland utgör HVO en mycket hög andel av bussarnas drivmedel. Ökande efterfrågan och minskad tillgång till följd av ändring av reduktionsplikt och hållbarhetskriterier för biodrivmedel riskerar ge prisökningar på drivmedlet. Beräkningar från Svensk kollektivtrafik ger en bedömd prisökning fram till december 2019 motsvarande i snitt 2% i månaden. Det skulle det innebära 36 % prisökning jämfört med dagens priser. Utöver prisökning ger det minskade utbudet sämre förutsättningarna att uppfylla de långsiktiga klimatmålen. Att skapa goda förutsättningar till en hållbar och energieffektiv kollektivtrafik är angeläget. Det kommer därför vara viktigt att avsätta tillräckliga upphandlingsresurser inför kommande trafikupphandling. Allt för att säkerställa en fordonsflotta som harmoniserar med de långsiktiga hållbarhetsmålen.

Organisation

Under perioden 2022-2024 löper avtalen om linjelagd kollektivtrafik ut. 2021 löper avtalen för de särskilda persontransporterna ut. Upphandling av särskilda persontransporter påbörjas under 2019. Det är stora och komplexa upphandlingar som kommer att kräva resurser både internt och externt. I länet råder svag konkurrens inom buss- och taxibranschen vilket innebär att kostnadsläget kan bli högt vid nästa upphandling. Det är därför viktigt att kommunalförbundet och våra medlemmar verkar för att fler aktörer inom branschen etablerar sig i Västernorrland. Kommunalförbundet behöver även innan de nya trafikupphandlingarna påbörjas utreda förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik i egen regi.

Under 2019 fusioneras Bussgods i Västernorrland AB med bussgodsorganisationerna i Västerbotten och Norrbotten vilket skapar förutsättningar för effektivisering, samordning och högre marknadsandel av godsmarknaden. Det nya bolaget kommer att heta Bussgods i Norr AB.

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

Långtidsplan 2020 – 2022

Remissversion

B. Planeringsprocess för Långtidsplan 2020-2022

19/6 2018	Samverkansgrupp Information till samverkansgruppen om behovsframställan och tidplan
26/6 2018	Utskick av instruktion och underlag för behovsframställan till medlemmarna
31/10 2018	Behovsframställan Sista dag för medlemmar att inkomma med behovsframställan.
30/11 2018	Arbetsutskott, Kramfors Förslag till remissutkast Långtidsplan 2020-2022.
13/12 2018	Direktionsmöte, Härnösand Direktionen fattar beslut om remissutkast Långtidsplan 2020-2022.
19/12 2018	Samverkansgruppsmöte, Kramfors Genomgång av remissutkast Långtidsplan 2020-2022.
19/12 2017	Utskick remissutkast Långtidsplan 2020-2022 Remissutkast skickas på remiss till medlemmarna.
15/2 2019	Långtidsplan 2020-2022 Sista dag för remissynpunkter på Långtidsplan 2020-2022.
mars 2019	Beslut om Långtidsplan 2020-2022 Direktionen fattar beslut om att Långtidsplan 2020-2022 ska ligga till grund för budgetdialoger med medlemmarna.

C. Sammanställning behovsframställan

Bilaga C: Sammanställning behovsframställan remissversion Långtidsplan 2020 – 2022 (Dnr 18/00362)

Bilaga C är en sammanställning av medlemmarnas behovsframställan. De åtgärder som föreslås hanteras inom ramen för långtidsplanen är sorterade under trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål och delmål så som det har inkommit från medlemmarna. I bilagan finns också en sammanställning av de åtgärder som inte bedöms kunna hanteras inom ramen för långtidsplanen.

RESENÄR						
R1 = Vi ska resurseffektivt öka det kollektiva resandet						
Nr	Åtgärd	Ev följdåtgärder	Önskade effektmål	Budgetram	Inriktningsår LP2020-2022	Kommentar kommunalförbundet
1	Översyn av dagens linjenät i Härnösands tätortstrafik inklusive översyn Ålandsbrotrafiken (Härnösand)	Härnösands kommuns pågående linjenätsanalys kan ligga till grund för förändringar av dagens linjenät och turutbud	Effektivare trafik		2020	Utförs i samverkan mellan Härnösands kommun och RKM. Resurser från RKM Trafik och Information
2	Översyn av delar i Härnösands landsbygdstrafik (Härnösand)				2021	Klargörande om vilken trafik som avses. Stigsjö, Viksjö, Häggdånger, Ytterfälle/Svartvik, Högsjö, Solumshamn
3	Utökning av anropsstyrd trafik i Härnösands kommun (Härnösand)	Mer trafik i norra delen av kommunen	Ökat resande	Utökad budgetram för Härnösands kommun	2021	Klargörande om vilken trafik som avses
4	Behov finns att under 2020 genomföra analys och översyn av hela landsortstrafiken inom Ånge kommun. (Ånge)		Mål för översynen är att utan ökad insats av resurser skapa en mer väl fungerande kollektivtrafik som bidrar till att resurseffektivt öka både det totala kollektiva resandet samt antalet nöjda kunder. Genom en utveckla landsortstrafik blir Mittbanan mer attraktiv, arbetspendling mer tillgänglig och regionen förstoras.	Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för Ånge kommun	2020	Linjenätsanalys kommer att genomföras under 2019 inom ramen för Koll 2020. Linjenätsanalysen ligger till grund för översyn av Ånges landsortstrafik.
5	Inleda dialog för översyn av Sollefteå kommuns tätortstrafik. Översyn, prioritering och utveckling av tätorts- och landsbygdstrafiken i Sollefteå kommun. Där ska alternativa lösningar för kollektivtrafik i glesbygd hanteras. (Sollefteå) Söka resealternativ för utökad trafik norrut och österut från Junsele. (Sollefteå)	Översyn i samverkan KTM och kommunen	Kommunen vill se en planeringsprocess som ger dialog, vägledning och lösningar och därmed en snabbare hantering för att möjliggöra kontinuerliga förbättringar av kollektivtrafiken i kommunen. Kommunen vill se en utveckling av kollektivtrafiken i både staden, i tätorterna och mellan dessa samt på landsbygden. Fler resenärer både i tätort och på landsbygd		2020	Dialog inleds 2020 som ger underlag för arbetets planläggning.
6	Översyn av trafik till nytt hyreshus Badhustomten, ny eller utbyggd skola Gymnasieskolan Gudlav Bilder (Sollefteå)		Fler resenärer i tätort och på landsbygd		2020	Se punkt X. Hanteras som en del av tätortstrafiken
7	Utred förutsättningar att möjliggöra och underlätta för tågresenärer till och från kommunen. (Sollefteå)		Anropsstyrd trafik till och från Kramfors resecentrum för att underlätta resor med tåg under helg.		2020	
8	Utreda ökad turtäthet på sträckan Långsele-Sollefteå för att öka möjligheten till kollektivt resande på sträckan. Föreslå nya turer		Marknadsföring av förbättrad tillgänglighet. Förstärkt marknadsföring riktad till utlandsfödda.		2020	Se punkt 5 och 6. Marknadsföringsinsatser blir aktuella när ny trafikplanering är gjord.
9	Producera ett tryckt informationsmaterial till kommunens hållplatslägen, innehållandes exempelvis kontaktuppgifter till Din turs reserådgivning, reseinformation samt information om biljetter och priser. (Kramfors)		Underlätta användningen av busstrafiken, i synnerhet för sällanresenärer.		2020	De resurser som är tillgängliga ska prioriteras till en digital informationsutveckling. Tryckt information om kontaktuppgifter, rese- och biljettinformation och digitala kanaler utarbetas för placering på hållplatser. Ingen återgång till tryckta tidtabeller på hållplatser
10	Arbeta för en enhetlig subventionering av produkter på länsnivå. (Kramfors)		Liktydiga produkter skapas för regionens kollektivtrafikresenärer.		2021	Överensstämmer med ambitionerna i trafikförsörjningsprogrammet 2030. Översyn och utvärdering av nuvarande produktutbud.
11						
12	Översyn av upphandlad skolskjuts med buss. (Ömsköldsvik)	Förbättring av landsbygdstrafiken.	Ökad tillgänglighet för boende på landsbygden, förbättrade synergieffekter med skolskjuts.		2021	Eventuell anskaffning av biljettmaskiner på skolbussar förutsätter finansiering. Kostnadsfördelningsmodellen för skoltrafik

Bilaga C: Sammanställning behovsframställan remissversion Långtidsplan 2020 – 2022 (Dnr 18/00362)

						behöver ses över med anledning av eventuell ny lagstiftning Särskilda transporter för ökad samordning (SOU 2018:58)
13	Eventuella justeringar gällande tätortstrafiken utifrån KTM:s utvärdering 2019. (Örnsköldsvik)		Ökat resande, ökad tillgänglighet, nöjda resenärer, hållbar tidtabell.	Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för Örnsköldsvik kommun	2020	Enligt budget 2019 ska Örnsköldsviks kommun genomföra utvärderingen. Dialog om ansvarsfördelning mellan kommun och RKM
14	Utreda förutsättningar för trafik över Svedjeholmen inom tätortstrafiken. (Örnsköldsvik)		Fler resande ska ha tillgång till kollektivtrafiken.		2021	
15	Eventuellt planerad trafikstart över Svedjeholmen inom tätortstrafiken. (Örnsköldsvik)		Fler resande ska ha tillgång till kollektivtrafiken.	Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för Örnsköldsvik kommun	2022	
16	Tillgänglighetsanpassning av hållplatser enligt plan. (Örnsköldsvik)		Fler resande ska ha tillgång till kollektivtrafiken.		2020,2021 och 2022	Infrastrukturanpassning av hållplatser är kommunens finansiella ansvar. Tillgänglighetsanalysen och förslag till anpassning sker inom ramen för Koll 2020 till och med 2020. RKM har ansvar för tillgänglighetsanpassning av information till resenärer.
17	Implementera Ungdomskortet i Din Turs ordinarie produktutbud. (Örnsköldsvik)		Ökat användningsområde geografiskt. Samordning av produktbudet för barn och ungdom. Ökat resande med kollektivtrafiken.		2021	Överensstämmer med ambitionerna i trafikförsörjningsprogrammet 2030. Översyn och utvärdering av nuvarande produktutbud.
18	Trafikplanering av Njurundatrafik i förhållande till ny tågstation i Njurundabommen (Sundsvall)	I övrigt bör Tidtabellerna och trafiken i Njurunda utöver linje 120, bör ses över vad gäller restidskvoter mot Sundsvalls centrum, avgångstider, antal turer och sträckning inför kommande tågstopp i Njurundabommen. Det behöver även göras en bedömning från RKM om vilka delar i utbudet som ska vara beställningsstyrta.	Ökat resande, nöjda resenärer, förbättrade pendlingsmöjligheter, regionförstoring		2020	Anpassning av busstrafiken inför ny tågstation.
19	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.	Målet är kortare restider mellan Matfors och Sundsvall, bättre tidhållning, trygga och tillgängliga hållplatser och ökat resande. Effektmålet är ökad andel hållbara resor och förbättrad pendling till och från Matfors och i sin förlängning en bättre fungerande arbetsmarknad där arbetssökande och arbetsgivare lättare kan matchas.		2020	Hanteras inför ordinarie tidtabellsarbete med trafikstart december 2020.
20	Värdering av utbud i förhållande till befolkningsunderlag och resande som underlag för reviderat trafikförsörjningsprogram (Sundsvall)	Utifrån den linjenätsanalys och den resvaneundersökning som ska göras inom KOLL 2020 Bör det vara möjligt att pröva om det trafikutbud som finns i länet står i proportion till befolkningsunderlaget på olika orter. Någon form av brist- eller nyttoanalys bör göras som grund för RKMs dialog mellan medlemmar och RKM om trafikeringsbehov. I Sundsvall har framförallt befolkningen inom kommundelarna Stöde och Kovland fört fram önskemål	En kollektivtrafik som utgår från en grundnivå för utbud utifrån orters storlek och där medlemmarna kan välja om utbudet skall utökas av något skäl. Det blir även en grund i arbetet med fortsatt utveckling av organisation och finansiering av kollektivtrafiken i länet. och inför kommande trafikupphandlingar och reviderat trafikförsörjningsprogram.	Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för Sundsvalls kommun	2020	Överensstämmer med ambitionerna i Trafikförsörjningsprogrammet om resurseffektiv kollektivtrafik. Trafikförsörjningsprogrammet är planerat revideras 2020 där resvaneundersökning och linjenätsanalys kommer att vara viktiga underlag.

Bilaga C: Sammanställning behovsframställan remissversion Långtidsplan 2020 – 2022 (Dnr 18/00362)

		om mer trafik. I Stöde är det trafik på kvällar och helger och i Kovland handlar det om helgtrafik. Stöde saknar idag nattbuss på helgerna.				
21	Behov av underlag till, samt framtagande av planer och strategier inför kommande trafikupphandlingar. För att öka andelen invånare som åker buss och tåg behöver den regionala kollektivtrafiken göras ännu mer attraktiv. Det handlar om flera utvecklingsområden så som trafikering, produktutveckling, service och värdskap samt digitalisering. (Regionen)	-Trafikeringsstrategi -Produkt- och prissättningsstrategi -Kundnöjdhetsstrategi - Digitaliserings- och teknikstrategi	Som regional aktör prioriterar vi i första hand kollektivtrafik som är avsedd och anpassad för personer som pendlar till och från arbete eller högre studier (universitet, högskola eller motsvarande), tjänsteresenärer och sjukresenärer (främst till och från de tre sjukhusen samt Norrlands universitetssjukhus) Det är ett mervärde om den trafik vi finansierar också är relevant i samband med andra resor, exempelvis nöjesresor, för turister och besökare samt om kommunala behov och uppdrag kan tillgodose delvis (exempelvis skolskjuts för grundskole- och gymnasieelever).		2020	Trafikförsörjningsprogrammet anger strategi och riktning för länets kollektivtrafik. Ambitionerna i Trafikförsörjningsprogrammet inarbetas succesivt i långtidsplanerna fram till målet 2030. Kommande trafikupphandlingar planläggs och genomförs i dialog och samverkan med kommunalförbundets medlemmar. RKM ansvarar för att nödvändiga underlag utarbetas. I enlighet med beslutat trafikförsörjningsprogram anges tidpunkter och orsak till revidering av trafikförsörjningsprogram. Där anges att efter allmänt val där det bildas nya majoriteter/eller när det blivit stor omsättning av ledamöter i förbundsstyrelsen, inför upphandling av linjelagd trafik samt förändringar som i väsentlig grad påverkar förbundsstyrelsens styrning bör programmet revideras.
22	Se över Timrås lokala busslinjer och turer för att optimera turer, avgångstider och byten där de verkligen behövs för arbetspendling och skolans behov. (Timrå)	Ändring av avgångstider.	Mindre väntan vid byten. Göra hela resan mer tidseffektiv och med det upplevas mer positiv.	Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för Timrå kommun	2020	Överensstämmer med ambitionerna i Trafikförsörjningsprogrammet om resurseffektiv kollektivtrafik.
23	Använda Sörberge Norra som pendlingsstation för buss 201 (Timrå)				2020	Utreda förutsättningarna i översyn av linje 201.
R2 = Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka						
Åtgärd		Ev följdåtgärder	Önskade effektmål	Budgetram	LP2020-2022	Kommentar kommunalförbundet
1	Resvaneundersökning, marknadsföring av Din Tur och kollektivtrafikens möjligheter både i stad och på landsbygd, trygga och synliga hållplatser, Skyltning, Resenärsinformation, Testresenärskampanjer, Bussens dag, Hållplatsinformation (Sollefteå)		Fler resenärer både i tätort och på landsbygd. Alla ska förstå hur kollektivtrafiken fungerar. Var och hur köper jag biljett/betalar, var kliver jag på och när. Information speciellt riktad till äldre.		2020	Infrastrukturanpassning av hållplatser är kommunens finansiella ansvar. Tillgänglighetsanalysen och förslag till anpassning sker inom ramen för Koll 2020 till och med 2020. RKM har ansvar för tillgänglighetsanpassning av information till resenärer samt övrig kommunikation och marknadsföring.
2	Riktad marknadsföring till boende och verksamheter i tätorter, småorter och på landsbygd (Sollefteå)	Specialinformation till äldre, guidade provturer	Marknadsföring av landsbygdstrafiken inklusive den anropsstyrda trafiken		2020	Resvaneundersökningen genom Koll 2020 och utfallet trafikbokslutet ger vägledning för både trafikdimensionering och riktade marknadsföringsinsatser. Finansieras genom lokal marknadsplan (Mittbuss) RKM:s marknadsplan beslutas politiskt under 2019 avseende marknadsföringsinsatser 2020. De lokala marknadsföringsplanerna förstärker beslutade insatser inom respektive trafikområde.
HÅLLBARHET						
H3 = Kollektivtrafik bidrar till social inkludering						
Åtgärd		Ev följdåtgärder	Önskade effektmål	Budgetram	LP2020-2022	Kommentar kommunalförbundet
1	Införa trygga avstigningar i kvälls- och natttrafik efter kl 21.00 som i Kalmartrafiken. (Sundsvall)	Information på hemsida, i app, pressmeddelanden och i bussar.	Tryggare resa. Kvinnor upplever ofta större risk för att utsättas för hot och våld än män samtidigt som män oftast är den grupp som utsätts för hot och våld. Med trygg hemresa kan en resenär få lämna bussen utan en efterföljande hotfull, eller upplevd hotfull grupp samtidigt kliver av. Det ökar den upplevda tryggheten och är		2020	Undersöka möjligheten att införa Nattstopp i likhet med den tjänst som finns i Kalmar Länstrafik. Nattstopp är en möjlighet för de som reser ensamma att få stiga av mellan två ordinarie hållplatser längs bussens linjesträckning för ökad trygghet.

Bilaga C: Sammanställning behovsframställan remissversion Långtidsplan 2020 – 2022 (Dnr 18/00362)

			positivt för resandeutveckling och kundhöjdhet.			
2	Fler försäljningsställen för köp av kort och biljetter. Problemet med fördröjning av laddning till kort från internet innebär att många laddar och köper sina kort på bussen. Det bör genom i första hand styras bort med positiva åtgärder som t ex att erbjuda fler försäljningsställen. Avtal bör tecknas så att det finns minst ett försäljningsställe i varje kommundelscentrum. I Sundsvall behövs i första hand försäljningsställen i Stöde, Liden, Indal, Kovland, Lucksta, Ljustadalen/Sundsbruk, Bergsåker, Skönsmon, Sidsjö. behovet av att ladda kort på bussen behöver sjunka innan det kan tas bort helt.	Det pågår redan investeringar i tekniska lösningar, rabattsystem för kortladdning via nätet. Buskort i mobilen osv men vanliga buskort kommer inte att upphöra än på ett tag.	Snabbare trafik, bättre tidhållning, minskad stress för förare. Enklare för resenärer att köpa olika typer av kort.		2020	Utredning av lämplig försäljningsställes organisation utifrån den digitala ambitionsnivån i Trafikförsörjningsprogrammet
3	Att öppna två nya försäljningsställen för buskort i Söråker och Sörberge/Talnäs. (Timrå)		Att möta resenärens behov att göra det lättare att köpa reskort samt enklare biljetthantering på bussen.		2020	Identifiera strategiskt lämpliga försäljningsställen utifrån den digitala ambitionsnivån i Trafikförsörjningsprogrammet
4	Implementeringsplan – ökad trafiksäkerhet för barn och unga (Regionen)			Åtgärderna finansieras genom anslag i den Regionala transportplanen.	2020	För den grundläggande trafiken ska särskilt beaktas trafiksäkerheten på busshållplatser som används av skolbarn och inte prioriteras genom tillgänglighetsanpassningar. För dessa hållplatser ska en särskild kartläggning och prioritering genomföras med fokus på förbättringar av trafiksäkerhet. Regionala medel avsätts för trafiksäkerhetsanpassningar av hållplatser.
5	Ändring av busslinjer i samband med att nya simhallen på arenaområdet färdigställs hösten 2021. (Timrå)	Det kan behöva göra om vissa lokala linjer eller slå samman linjer. Det kan bli utökat antal turer.	Att arenaområdet, med simhall och övriga aktiviteter, blir ännu mer och lättare tillgängligt för alla att åka kollektivtrafik.	Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för Timrå kommun	2021	Ändring av busslinjer hanteras i arbetsgruppen för trafik och infrastruktur i Timrå kommun. Hanteras inför tidtabellsskiftet december 2021
6	Översyn och utvärdering av nuvarande produktutbud. (RKM)	En översyn bör ske i samarbete med övriga Norrlands län så att produktutvecklingen harmoniseras med det gemensamma biljett- och betalsystemet. Att förändra produktutbudet kräver konsultstöd.	Ett tydligt och enkelt produktutbud bidrar till social inkludering och ökat resande.	0,3	2021	Genomförs av RKM för politisk beredning i direktionen. Följande ambitioner från Trafikförsörjningsprogrammet ska beaktas i samband med översyn av produktutbudet. <ul style="list-style-type: none"> - Alla barn upp till 19 år erbjuds ett gemensamt och kraftigt reducerat periodkort som är giltigt i hela länet på buss och tåg och därmed avvecklas nuvarande kommunalt initierade produkter för denna grupp. - Resenärer över 80 år reser avgiftsfritt i den linjelagda busstrafiken i hela länet - Resenärer med färdtjänstillstånd reser avgiftsfritt i den linjelagda busstrafiken i hela länet - Resenärer med barn i vagn reser avgiftsfritt i den linjelagda busstrafiken i hela länet
H4 = Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning						
	Åtgärd	Ev följdåtgärder	Önskade effektmål	Budgetram	LP2020-2022	Kommentar kommunalförbundet
1	Behov av underlag till, samt framtagande av planer och strategier inför kommande trafikupphandlingar (Regionen)	Implementeringsplan för tillgänglighetsanpassningar	Kommunalförbundet bör fortsätta verka för att den regionala kollektivtrafiken ska vara hållbar samt bidra till hela Västernorrlands hållbarhet. För detta behövs åtgärder som stärker tillgänglighetsnivån, trygghetsaspekten.		2020	Trafikförsörjningsprogrammet anger strategi och riktning för länets kollektivtrafik. Ambitionerna i Trafikförsörjningsprogrammet inarbetas succesivt i långtidsplanerna fram till målåret 2030. Kommande trafikupphandlingar planläggs och genomförs i dialog och samverkan med

Bilaga C: Sammanställning behovsframställan remissversion Långtidsplan 2020 – 2022 (Dnr 18/00362)

						kommunalförbundets medlemmar. RKM ansvarar för att nödvändiga underlag utarbetas.
H5 = Minskad negativ miljöpåverkan						
	Åtgärd	Ev följdåtgärder	Önskade effektmål	Budgetram	LP2020-2022	Kommentar kommunalförbundet
1	En handlingsplan för minskad negativ miljöpåverkan från kollektivtrafiken bör tas fram inför kommande trafikupphandlingar. Hur ska fordonskrav och miljökrav formuleras för olika slag av trafik. (Sundsvall)				2020	Genomförs av RKM för politisk beredning i direktionen. Trafikförsörjningsprogrammet anger strategi och riktning för länets kollektivtrafik. Ambitionerna i Trafikförsörjningsprogrammet inarbetas succesivt i långtidsplanerna fram till måläret 2030. Kommande trafikupphandlingar planläggs och genomförs i dialog och samverkan med kommunalförbundets medlemmar. RKM ansvarar för att nödvändiga underlag utarbetas. I enlighet med beslutat trafikförsörjningsprogram anges tidpunkter och orsak till revidering av trafikförsörjningsprogram. Där anges att efter allmänt val där det bildas nya majoriteter/eller när det blivit stor omsättning av ledamöter i förbundsdirektionen, inför upphandling av linjelagd trafik samt förändringar som i väsentlig grad påverkar förbundsdirektionens styrning bör programmet revideras.
2	Behov av underlag till, samt framtagande av planer och strategier inför kommande trafikupphandlingar (Regionen)	Plan för fossilfri kollektivtrafik	Kommunalförbundet bör fortsätta verka för att den regionala kollektivtrafiken ska vara hållbar samt bidra till hela Västernorrlands hållbarhet. För detta behövs åtgärder som stärker klimatnyttan,		2020	Genomförs av RKM för politisk beredning i direktionen. Trafikförsörjningsprogrammet anger strategi och riktning för länets kollektivtrafik. Ambitionerna i Trafikförsörjningsprogrammet inarbetas succesivt i långtidsplanerna fram till måläret 2030. Kommande trafikupphandlingar planläggs och genomförs i dialog och samverkan med kommunalförbundets medlemmar. RKM ansvarar för att nödvändiga underlag utarbetas. I enlighet med beslutat trafikförsörjningsprogram anges tidpunkter och orsak till revidering av trafikförsörjningsprogram. Där anges att efter allmänt val där det bildas nya majoriteter/eller när det blivit stor omsättning av ledamöter i förbundsdirektionen, inför upphandling av linjelagd trafik samt förändringar som i väsentlig grad påverkar förbundsdirektionens styrning bör programmet revideras.
3	Utreda förutsättningar och utformning av en framtida tätortssammanbindande fossilfri kollektivtrafik. (Kramfors)	Eventuella förändringar av trafikutbudet i enlighet med utredningens förslag.			2020	Resvaneundersökning och linjenätsanalys inom Koll 2020 kommer under 2019 ge vägledning och stöd till utveckling av kollektivtrafiken i länet. Planering för att införa trafikdialog med samtliga kommuner i länet
H6 = Resurseffektiv kollektivtrafik						
	Åtgärd	Ev följdåtgärder	Önskade effektmål	Budgetram	LP2020-2022	Kommentar kommunalförbundet
1	Behov av underlag till, samt framtagande av planer och strategier inför kommande trafikupphandlingar (Regionen)	- Finansieringsstrategi	Kommunalförbundet bör fortsätta verka för att den regionala kollektivtrafiken ska vara hållbar samt bidra till hela Västernorrlands hållbarhet. För detta behövs åtgärder som ökar självfinansieringsgraden.		2020	Genomförs av RKM för politisk beredning i direktionen. Trafikförsörjningsprogrammet anger strategi och riktning för länets kollektivtrafik. Ambitionerna i Trafikförsörjningsprogrammet inarbetas succesivt i långtidsplanerna fram till måläret 2030.

Bilaga C: Sammanställning behovsframställan remissversion Långtidsplan 2020 – 2022 (Dnr 18/00362)

						Kommande trafikupphandlingar planläggs och genomförs i dialog och samverkan med kommunalförbundets medlemmar. RKM ansvarar för att nödvändiga underlag utarbetas.
2	Fortsatt utveckling av trafikförsörjningsprogrammet (Regionen)		Det nyligen fastställda trafikförsörjningsprogrammet är ett stort steg i rätt riktning. Vi anser dock att det fortfarande finns mycket att utveckla för att dokumentet ska bli ett fullödigt måldokument för länets kollektivtrafik	0,3	2020	I enlighet med beslutat trafikförsörjningsprogram anges tidpunkter och orsak till revidering av trafikförsörjningsprogram. Där anges att efter allmänt val där det bildas nya majoriteter/eller när det blivit stor omsättning av ledamöter i förbundsdirektionen, inför upphandling av linjelagd trafik samt förändringar som i väsentlig grad påverkar förbundsdirektionens styrning bör programmet revideras.
3	Fortsatt utveckling av sjukresor och särskild kollektivtrafik (Regionen)	Underlag om och eventuellt införande av ytterligare sjukreselinjer Test och implementering av Trygga-resor-koncept (främst för äldre och personer med funktionsnedsättningar)	Region Västernorrland har behov av att löpande utveckla befintliga sjukresor, med tyngdpunkt på att möjliggöra för fler att åka buss och tåg vid sjukresa istället för med taxi. En del i detta arbete är att se över kopplingar mellan linjer och trafikslag enligt föreslagen trafikeringstrategi. Vi ser även behovet av att fortsatt verka för att samla all upphandling av trafik samt all bedömning av färdtjänst och sjukresor i en regional funktion för maximal samordning och resursnyttjande.		2020	Införandet av en centralbedömningsfunktion är beslutad budget 2019. Syftet är att fler sjukresor ska ske i allmän kollektivtrafik med lägre kostnader som följd. RKM:s erbjudande ska vara så attraktivt att fler väljer att överlåta färdtjänsthandläggning och upphandling till myndigheten. Test och implementering av Trygga resor konceptet genomförs lämpligen inom ramen för Koll 2020.
TILLVÄXT						
T7 = Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk						
	Åtgärd	Ev följdåtgärder	Önskade effektmål	Budgetram	LP2020-2022	Kommentar kommunalförbundet
1	Förbättra anslutningsmöjligheter för linje 201 till/från Sundsvalls C (Härnösand)	Fler turer till/från Sundsvalls C	Nöjdare resenärer	Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för Regionen	2020	Prioriterat stråk, viktigt arbetsmarknadsområde, målpunkter Birsta köpcenter och bytesmöjlighet till Sundsvalls sjukhus. Måndag-fredag alternativt måndag-söndag
2	Trafikverkets utbyggnad av Dubbelspår till Dingersjö öppnar för möjlighet med en regional tågstation i Kvissleby i enlighet med Sundsvalls kommuns översiktsplan. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten bör därför arbeta för att Trafikverket i sin planering gör det möjligt att lägga ett tredje spår i Kvissleby så att ett tåg kan stå vid stationen utan att belasta dubbelspår. Det gör det även möjligt att låta Norrtåg vända i Kvissleby istället för vid Sundsvalls C. Tyvärr saknas ett tredje spår i Njurundabommen. (Sundsvall)	Agera för att det blir ett tågstopp i Kvissleby för Norrtåg, Lyfta in behovet av station i Kvissleby i yttranden över utredningar och planer från Trafikverket för sträckan. Vid åtgärdens förverkligande behöver en översyn av trafiken göras.	Med en utbyggd Ådalsbana kommer arbetspendling mellan Kvissleby och Härnösand /Kramfors att bli möjlig med rimlig restid. En vidgad arbetsmarknad genom ett ökat hållbar resande kan uppnås.		2022	Är den del av den regionala transportplanen. Om planerna på en tågstation realiserar så kommer RKM att ta fram en trafikeringstrategi. RKM verkar för att eventuellt stationsläge trafikeras.
3	Projekt Mittstråket studerar stationslägen längs Mittbanan. I Sundsvall finns förslag på framtida station i Vattjom. (Sundsvall)	Förslag på hur angöring till en framtida tågstation i Vattjom behöver tas fram under åren 2020-2022.	Ett preciserat förslag av hur en koppling mellan tåg- och buss kan se ut i Vattjom ger underlag för budgetarbete och genomförande om projektet med tågstation förverkligas.	Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för Sundsvalls kommun	2022	Om planerna på en tågstation realiserar enligt projekt Mittstråkets studie så kommer RKM att ta fram en trafikeringstrategi.
4	Färjetrafik Alnö. En förstudie för färjetrafik genomförs för närvarande i Sundsvall. Studien kan komma att innebära olika förslag på åtgärder som berör perioden 2020-2022 och kommande trafikupphandling. (Sundsvall)	Upphandling, trafikförändringar på Alnö, information och marknadsföring	Skapa förutsättningar för befolknings- och bebyggelseutveckling på Alnö.	0,5 Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för Sundsvalls kommun	2021	Om planerna på färjetrafik realiserar så kommer RKM att ta fram en trafikeringstrategi. Upphandling av färjetrafik kräver konsultstöd.

Bilaga C: Sammanställning behovsframställan remissversion Långtidsplan 2020 – 2022 (Dnr 18/00362)

5	Behov av underlag till, samt framtagande av planer och strategier inför kommande trafikupphandlingar (Regionen)	-Trafikeringsstrategi -Produkt- och prissättningsstrategi - Finansieringsstrategi	De regionala resurserna räcker inte till för att tillfredsställa alla önskemål och behov av regional kollektiv och måste därför prioriteras noggrant. Region Västernorrland ser ett ökat behov av att utgå från planeringen av de nationella och regionala tågtiderna och att komplettera med den regionala busstrafiken. Vi har inte råd att ha en hög grad av parallellitet mellan olika trafikslag och linjer men vi har heller inte råd att ha för stora tidsluckor mellan avgångarna mellan våra kommuncentra.	Eventuell utbudsökning av tågtrafik medför högre kostnader för Regionen	2020	Trafikförsörjningsprogrammet anger strategi och riktning för länets kollektivtrafik. Ambitionerna i Trafikförsörjningsprogrammet inarbetas succesivt i långtidsplanerna fram till målåret 2030. Kommande trafikupphandlingar planläggs och genomförs i dialog och samverkan med kommunalförbundets medlemmar. RKM ansvarar för att nödvändiga underlag utarbetas. RKM utreder vilken busstrafik som har hög parallellitet med den regionala tågtrafiken och tar fram förslag till beslut. En förtätad tidtabell för den regionala tågtrafiken kräver fler tågset och finansiering.
6	Inledande arbete för att öppna upp för persontransporter på järnväg till Sollefteå kommuncentra samt för sträckan Östersund-Umeå (Sollefteå)				2022	Är upptaget som en ambition i Trafikförsörjningsprogrammet 2030. Vid revidering av nationell transportplan kommer detta att lyftas vid tid för remissyttrande.
7	Se över möjligheter att göra det lättare att arbetspendla, d.v.s. att det behövs turer i tidtabellerna som inte är helt anpassat efter skolans start- och stopptider, utan ska vara anpassade för arbetstider. (Timrå)	Nya turer på en del av de i Timrå lokala busslinjerna, mest sannolikt anropsstyrda, som ska matchas mot de prioriterade stråkens stomlinjer för att möjliggöra arbetspendling.	Fler resande som väljer kollektivtrafik istället för bil.	Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för Timrå kommun	2020	Ändring av busslinjer hanteras i arbetsgruppen för trafik och infrastruktur i Timrå kommun.
T8 = Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation						
Åtgärd						
Ev följdåtgärder						
Önskade effektmål						
Budgetram						
LP2020-2022						
Kommentar kommunalförbundet						
1	Kommunens behov av stöd/ideer/vägledning för en utveckling av kollektivtrafiken på landsbygden. (Sollefteå)			Eventuell utbudsökning medför högre kostnader för Sollefteå kommun	2020	Resvaneundersökning och linjenätsanalys inom Koll 2020 kommer under 2019 ge vägledning och stöd till utveckling av kollektivtrafiken i länet. Planering inför trafikdialog med samtliga kommuner i länet. RKM tar fram nödvändiga beslutsunderlag
2	Återinföra den dubbeltur på sträckan Sundsvall-Örnsköldsvik som upphör vid Norrtågs tidtabellsskifte 2018 (Kramfors)				2020	Beslut fattas av Norrtågs styrelse. Som delägare verkar RKM för trafik i enlighet med ambitionerna i Trafikförsörjningsprogrammet för prioriterade stråk RKM verkar för att turer införs igen
3	Följa utvecklingen för besöksnäringen vad gäller Pilgrimscenter i Selånger och pilgrimsvandringarna. (Sundsvall)	Antalet vandrare längs Pilgrimsleden mellan Sundsvall och Trondheim ökar årligen. Ofta går man bara en del av sträckan eller delar och behöver transportera sig till och från den valda delen av vandringsleden. Här kan Z- trafik, Din Tur och kollektivtrafiken i Norge försöka utveckla sitt samarbete ytterligare vad gäller marknadsföring av färdmedelsbevis och kollektivtrafik.	Positiva upplevelser för besökare i Mittnorden av en samordnad och fungerande kollektivtrafik.		2021	RKM gör bedömningen att det framförallt är tågtrafiken som blir förstahandsval för resenärer. Sträckan Sundsvall-Trondheim har idag två dubbelturer på vardagar. Beslut om elektrifiering på den norska sidan är taget och trafiken väntas starta 2021. I samband med det är det lämpligt att Norrtåg AB intensifierar marknadsföringen av trafiken.

Sammanställning av föreslagna åtgärder som inte hanteras Långtidsplan 2020-2022						
	Åtgärd	Ev följdåtgärder	Önskade effektmål	Budgetram		Kommentar kommunalförbundet
1	Utveckla anropsstyrd trafik i samarbete med Bybergs Trafik satsning på ny app (Härnösand)		Bättre trafik på helger o kvällar			Inarbetas ej då det är kommersiell trafik. Härnösands kommun ansöker om att bedriva kommersielltrafik hos RKM
2	Öppna skolskjutstrafiken för allmän kollektivtrafik (Härnösand)	Behov av nya biljettmaskiner	Ökat resande och bättre tillgänglighet i glesbefolkade områden.	Finansieras via Härnösands kommun		Kommunerna har ansvar för skolresor enligt skollagen. Investeringar i biljettmaskiner för skoltrafik är inte prioriterat. Åtgärden saknar stöd i trafikavtalen.
3	Följa/delta i wp 4 i länsprojektet Koll2020 och införa i del av eller hela kommunen vid positiva resultat (Sollefteå)		Förbättra möjligheterna till kollektivtrafik på landsbygd/glesbygd.			Det är inte möjligt att samordna den särskilda persontrafiken i Sollefteå kommun förrän nuvarande trafikavtal löper ut sommaren 2021.
4	Behov av större hållplatskurer i Långsele centrum					Kommunen ansvarar för själv för underhåll och anläggning av hållplatskurer. Vägledning i trafikförsörjningsprogrammet om tillgänglighetsnivåer samt stöd och dialog med RKM.
	Utvecklingen i Sundsvalls kommun ger behov av förändrat trafikupplägg för busstrafiken. Kommunen har handlat upp en linjenätsanalys under 2017 som bearbetats vidare under 2018. Analysen bedöms ge resultat i såväl mindre justeringar 2018 och 2019 som större förändring från 2020 då Resecentrum Sundsvall C invigs. RKM behöver planera och kostnadsberäkna förslagen så att underlag till budgetbeslut 2019 kan ske. (Sundsvall)	Investeringar i nya hållplatser, ändrade hållplatslägen, vändplaner, mm påverkar Din Turs trafikplanering och information till resenärer mm.	Ökat resande, bättre restidskvoter i de längre reseavstånden, Fastlagd långsiktig struktur. Attraktiv trafik med nöjda kunder.	Inarbetas utifrån kommunens budgetramar.	Aktiviteter före planperiod 2020-2022. Separat aktivitetsplan i samverkan och dialog med Sundsvalls kommun	Budgetbeslut 2019 är fastställt och beslutad
5	Modell för att efter KOLL 2020 fortsätta ta fram förslag och få till stånd upprustning av hållplatser för statliga vägar i såväl på landsbygd som i tätort. (Sundsvall)	Utifrån KOLL2020 ta fram, och använda en modell där Din Tur fortsätter samla medlemmarna för framställningar till den regionala transportplanen för kollektivtrafikinvesteringar inom Trafikverkets väg och järnvägsnät i länet.	Syfte successivt fortsatt upprustning av hållplatser vid de vägar och järnvägar som ligger inom länet och som Trafikverket ansvarar för. Detta leder i sin tur till fler resenärer. Kostnaderna för skolkskjuts med Taxi pga trafikfarliga skolvägar kan minska.			RVN har ansvaret för Regionaltransportplan. RKM har som ambition att identifiera möjligheten till extern finansiering som främjar utvecklingen av länets kollektivtrafik. Kommunerna och Trafikverket ansvarar för hållplatser.
6	Nytt resecentrum Sundsvall C (Sundsvall) 2020. RKM behöver beräkna kostnaderna av trafikförändringarna för de olika avtalen så att budgetunderlag finns för trafikavtalen för del av 2020 och därefter på helår. (Sundsvall)	Din turs arbetsinsatser ligger fram till 2020 precis som för kommunen. Det behövs planering av trafikomläggning för alla trafikavtal med regional trafik som har sin ändhållplats vid nuvarande Sundsvalls busstation. Interregional trafik bör placeras på resecentrum Sundsvall C. Din Tur ska medverka i ansökningarna om statlig medfinansiering och utbetalning av medel från Trafikverket till projektet. Stationsavtalen behöver uppdateras, ledsagning bör ordnas inom stationsområdet, gärna redan innan det är färdigställt då det kommer att bli svårt att hitta under byggtiden. Se gärna samtrafikens modell	Förbättrad tillgänglighet till regionens arbetsmarknader när tåg och buss utgår och ankommer till samma plats i Sundsvall. Ökat resande, fler nöjda resenärer, Full tillgänglighet för funktionshindrade, Såväl ökad upplevd- som faktisk trygghet och säkerhet för resenärer.	Kräver att Din Tur gjort en beräkning av hur kostnaderna i gällande trafikavtal påverkas av linjeförändringarna. Obs gäller alla avtal med ankomst i Sundsvalls busstation.	Aktiviteter före planperiod 2020-2022. Separat aktivitetsplan i samverkan och dialog med Sundsvalls kommun	Arbetsinsatser som leder fram till insatser 2020 skall vara definierade i beslutad budget 2019. Arbetet genomförs i den löpande verksamheten i dialog med Sundsvalls kommun

Bilaga C: Sammanställning behovsframställan remissversion Långtidsplan 2020 – 2022 (Dnr 18/00362)

		som används av Jernhusen. Från kommunens sida önskar vi att Din Tur gör sin egen arbetsplanering fram till färdigställt resecentrum.				
7	Trafikverkets ombyggnad av plattformar mm på bangården Resecentrum Sundsvall C kommer att påverka tågtrafiken och resenärer till och från stationen. I samband med detta byggs även en passage över järnvägsområdet och hållplatsen Kaptensgatan på Fridhemsgatan blir en del i resecentrum. (Sundsvall)	Ombyggnaden kommer att påverka tågtrafiken på olika sätt. Sundsvalls kommun antar att även databaser för tidtabell- och hållplatsinformation behöver uppdateras så att man får med angränsande hållplatser till Resecentrum Sundsvall C vid en sökning.	Ökat resande, fler nöjda resenärer, Full tillgänglighet för funktionshindrade, Såväl ökad upplevd- som faktisk trygghet och säkerhet för resenärer.	Åtgärden finansieras av Trafikverket		Arbetsinsatser som leder fram till insatser 2020 skall vara definierade i beslutad budget 2019. Arbetet genomförs i den löpande verksamheten i dialog med Sundsvalls kommun
8	Hållplatser väg 562 (gamla E4 – Njurunda) (Sundsvall). Detta är ett Trafikverksprojekt i Sundsvalls kommun som påverkar såväl kommunen som RKM:s verksamhet och resurser. (Sundsvall)	Förändrade tidtabeller, inläsning av nya hållplatslägen, informationsinsatser mm. Det är Trafikverkets som styr denna tidplan. Sundsvalls kommun utgår från att Din Tur har direkt kontakt med Trafikverket för att få med deras projekt i långtidsplanen.	Attraktiv och effektiv kollektivtrafik. Tillgängligare och tryggare hållplatser	Åtgärden finansieras av Trafikverket		I den löpande verksamheten har RKM dialog och samverkar med Trafikverket och Sundsvalls kommun. Vidtar anpassningar av tidtabeller, uppdaterar hållplatslägen och genomför erforderliga informationsinsatser vid förändringar i trafik och infrastruktur
9	Biljettsamverkan X-trafik och SJ (Sundsvall)	Vid tecknande om avtal om biljettsamverkan bör medlemmar som lämnar medlemsbidrag för underskottstäckning i avtalen kontaktas innan avtalsskrivning. Intäkter bör föras till de avtal som berörs av biljettsamverkan.	Att i Västernorrland kunna nyttja den trafik som finns till hands med regionalt färdmedelsbevis.	Förutsättningarna för inarbetande i budget underlättas om Din Tur informerar berörda medlemmar om pågående samtal innan avtal tecknas.		Åtgärdat. Ska hanteras i gemensam dialog, i den löpande verksamheten. Omfördelning av intäkter och bokföringsmässiga transaktioner hanteras inom ramen för befintlig finansieringsmodell. Alternativ omfördelning beslutas gemensamt av medlemmarna genom beslut i direktionen Inarbetat i budget 2018
10	Trafikplanering av Njurundatrafik i förhållande till ny tågstation i Njurundabommen (Sundsvall)	I närtid bör en hållplats läggas in på sträckan Harabergsbron - Juniskär, t ex Döviksjön i tidtabellerna för linje 123. Nu går det inte av tidtabellen att utläsa att bussen går denna sträckning.	Ökat resande, nöjda resenärer, förbättrade pendlingsmöjligheter, regionförstoring			Gäller åtgärden hållplatskorrigerings ska det genomföras 2019. Frågan hanteras i Sundsvalls trafik- och infragrupp.
11	Nytt resecentrum Sundsvall C (Sundsvall) 2020 Stationsavtalen behöver uppdateras, ledsagning bör ordnas inom stationsområdet, gärna redan innan det är färdigställt då det kommer att bli svårt att hitta under byggtiden. Se gärna samtrafikens modell som används av Jernhusen. Från kommunens sida önskar vi att Din Tur gör sin egen arbetsplanering fram till färdigställt resecentrum. Underlag behöver tas fram inför kommande trafikupphandling (Sundsvall)	Om det inte görs kommer den nya trafikupphandlingen att fördröja utvecklingen av en förbättrad tillgänglighet i kollektivtrafiken för funktionshindrade	Ökade förutsättningar för funktionshindrade att självständigt resa på lika villkor			Vi måste klargöra ansvarsfördelning mellan kommun, RKM och Trafikverket
12	I och med att medlemmar ansöker om finansiering av kollektivtrafikåtgärder genom stadsmiljöavtal så uppstår behov av uppföljning och utvärdering via kommunalförbundets databaser (Sundsvall)	När RKM medverkar i att ta fram utvärderingsplaner för stadsmiljöavtal och därmed anger vilka underlag de kan leverera så förutsätts	Ett uppföljningssystem som mäter hur resandet utvecklas i förhållande till de åtgärder som införs.			RKM följer upp beslutad budget och beslutade åtgärder tre gånger per år samt redovisar trafikbokslut årligen.

Bilaga C: Sammanställning behovsframställan remissversion Långtidsplan 2020 – 2022 (Dnr 18/00362)

		åtagandet genomförs. Det finns stora finansieringsmöjligheter av kollektivtrafik-investeringar via stadsmiljöavtal. Fler ansökningar kan antas komma i regionen. RKM behöver en plan för hur man systematiskt och effektivt kan leverera underlag till uppföljningar och utvärderingar av stadsmiljövtalen till Trafikverket och K2.	För investeringsåtgärder finns 50 % finansiering att söka via stadsmiljöavtal, övriga kostnader som utredningar och projektering finansieras via kommunens eller regionens investeringsbudget. Om RKM inte kan leverera statistik inom ramen för sitt uppdrag så behöver medlemmarna få möjlighet att hämta ut uppgifterna från RKM på annat sätt.			RKM tillhandahåller systemverktyg så att kommunalförbundets medlemmar, självständigt kan bearbeta och analysera trafikdata.
13	Ta upp regler och efterlevnad av dessa vad gäller tomgångskörning i trafikavtalsuppföljningar. (Sundsvall)					Avtalsuppföljningen 2019. Adresseras med fördel till Sundsvalls trafik- och infragrupper
14	Dialog för att stärka länets samarbete och därtill kopplade utvecklingsprocesser inom kollektivtrafiken (Regionen)	Vi ser behov av att utveckla och förtydliga det regionala samarbetet och de regionala utvecklingsprocesser som bedrivs kopplat till länets kollektivtrafik, exempelvis samverkansgruppen, långtidsplan, budgetdialog.				Inarbetas i VP 2019 utifrån ny Förbundsordning och omorganisation. Tillämpa kommunalförbundets Förbundsordning och Samarbetsavtal. Åtgärd: att stärka och strukturera samarbetet med förbundets medlemmar
15	Behov kopplade till översynen av den regionala kollektivtrafiken (Regionen)	Vi har behov av att kommunalförbundet och kommunerna, i nära samverkan med regionen, påbörjar ett förberedelsearbete parallellt med det fortsatta arbetet i översynen.	Våra behov kopplat till arbetet med kostnadsfördelning omfattar bland annat framtagande av underlag, konsekvensbedömningar och bidrag med erfarenhet och expertkompetens. Behoven avseende organisering kan bli omfattande och innebära att uppdrag som idag ligger på kommunalförbundet flyttas. Vidare kan ägarskap av hel- och delägda bolag komma förändras beroende på medlemmarnas ställningstagande senare i år alternativt under 2019.			Åtgärden faller utanför tidsramen för Långtidsplan 2020-2022. RKM har inte resurser för utredningar eller hantering omfattande personalförändringar.
16	Inkludera Pluslinjen (630) i SÄKO bokningssystem. (Timrå)	Informationsåtgärder.	Öka antalet resenärer på Pluslinjen. Det kan också leda till att resenärerna ser att de klarar vissa resor med andra bussar istället för att åka färdtjänst.			Det är inte möjligt att boka resenärer från särskilda persontrafiken i öppen linjelagd trafik.
	Verka för biljettsamarbete med SJ. (Kramfors)					Ligger som en beslutad åtgärd i budget 2019. Överensstämmer med ambitionerna i trafikförsörjningsprogrammet 2030. Beslut fattas av Norrtågs styrelse. Som delägare verkar RKM för en utvecklad samverkan. Vi tar del av erfarenheterna från X-trafiks biljettsamarbete med SJ