

**Datum**

2019-06-11

**Diari nr**

19/00383

# **Tertialrapport april 2019**

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i  
Västernorrlands län**

**1 januari – 30 april 2019**

**Fastställd av förbundsledningen 2019-06-18**

## Innehåll

Ordförande har ordet.....	3
Vårt uppdrag .....	4
Beslutat i förbundsdirektionen.....	5
Årets första fyra månader .....	8
Förvaltningsberättelse.....	10
Omvärldsanalys och förväntad utveckling.....	10
Medarbetare .....	12
Kommunalförbundets måluppföljning.....	13
Vision och mål.....	13
Övergripande målområden .....	13
God ekonomisk hushållning .....	14
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet .....	15
Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka .....	18
Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering .....	20
Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning .....	21
Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan.....	23
Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik.....	24
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk.....	27
Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation .....	28
Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare.....	30
Delmål: Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten .....	30
Ekonomisk analys.....	32
Periodens resultat.....	32
Prognos 2019 .....	39
Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning .....	47

## Ordförande har ordet

Årets första månader har präglats av dialog med medlemmarna och besök i olika delar av verksamheten. Jag har gjort verksamhetsbesök på trafikföretag, Din Tur kundcenter, åkt sjukresetransport och också följt med vid biljettkontroll i Sundsvall. Verksamhetsbesöken ger värdefulla insikter och förbundsdirektionen avser att avsätta tid för fortsatta besök under de kommande åren.

Jag har haft en konstruktiv dialog med medlemmarnas politiska ledning med anledning av att en andel av skolkorten 2017 och 2018 ej kunnat faktureras. Efter en omfattande utredning finns nu säkerställda underlag där utställda kort är kopplade till rätt skola och resenär.

Länet står inför två stora trafikupphandlingar. Just nu pågår en utvärdering av den linjelagda busstrafiken. Utvärderingen ska ligga till grund för beslut gällande tidpunkt för upphandling och eventuell förhandling om optionsår. När det gäller upphandling av särskild persontrafik, färdtjänst och sjukresor, är det önskvärt att alla medlemmar väljer att överlåta upphandling till kommunalförbundet. En överlåtelse möjliggör samordning mellan de olika trafikslagen och bidra till lägre kostnader. I skrivande stund har alla medlemmar utom Sundsvall, som ännu inte lämnat besked, beslutat att överlåta upphandlingen till kommunalförbundet. Region Västernorrland och Sundsvalls kommun fortsätter dialogen om förutsättningar för en gemensam upphandling.

Förbundsdirektionen har bildat en politisk arbetsgrupp som arbetar med att se över kommunalförbundets planeringsprocess. Långtidsplanens funktion och förankring kommer att förändras i syfte att öka förbundsdirektionens inflytande och möjlighet att prioritera åtgärder för att ytterligare öka resandet.

Min och förbundsdirektionens inriktning och ambition är att mandatperioden ska präglas av dialog tillit och samverkan och att vi på så sätt stärker och utvecklar länets kollektivtrafik.

Per Wahlberg

Ordförande

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

## Vårt uppdrag

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

Kommunalförbundet uppdrag och arbetsformer beslutas av medlemmarna i styrdokumentet *Förbundsordning för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län*, *Samarbetsavtal för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län*, *Reglemente för förbundsdirektionen samt Reglemente för revisorerna*.

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

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

Direktionen ansvarar även för att:

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

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

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

Kommunalförbundet är delägare av Norrtåg AB som upphandlar den regionala tågtrafiken. Övriga bolag i koncernen är Bussgods Västernorrland AB, AB Transitio och Samtrafiken i Sverige AB. Vilande bolag är Västernorrlands läns Trafik AB (VLTAB). Samtrans AB är under likvidation som slutförs under 2019.

## Beslutat i förbundsdirektionen

Under 2019 har två ordinarie förbundsdirektionsmöten hållits, den 11 januari och den 22 mars. Nedan redovisas ett urval av förbundsdirektionens beslut.

### § 7. Val av presidium

**att** välja Per Wahlberg till ordförande,

**att** välja Henrik Sendelbach till vice ordförande.

### § 10. Arvodesregler för förtroendevalda 2019-2022

**att** fastställa *Region Västernorrlands arvodesregler för förtroendevalda samt regler för partistöd 2019-2022* att gälla för förbundsdirektionens ledamöter och ersättare samt våra revisorer för mandatperioden 2019-2022.

### § 12. Styrgruppsrepresentant KOLL2020

**att** utse Per Wahlberg till styrgruppsrepresentant i KOLL2020,

**att** utse Henrik Sendelbach till ersättande styrgruppsrepresentant i KOLL2020.

### § 29. Trafikbokslut 2018

**att** anse informationen delgiven.

### § 33. Årsredovisning 2018

**att** fastställa Årsredovisning 2018.

### § 34. Internkontroll 2018

**att** godkänna rapport av internkontroll 2018 på hur myndighetens förvaltningsverksamhet är uppbyggd, genomgång policy och instruktioner, och vilka driftsavtal som löper för myndighetens verksamhetssystem och applikationer,

**att** godkänna rapport av internkontroll 2018 på hur myndigheten följer upprättade riktlinjer och instruktioner kring inköpsrutiner, direktupphandling och upphandling enligt LOU samt LUF.

### § 35. Sommarlovskortet 2019

**att** införa ett länsövergripande digitalt sommarlovskort för skolungdom i åk 6-9 i grundskolan och år 1-2 på gymnasiet 2019 och 2020,

**att** det digitala sommarlovskortet kompletteras med ett kortämne för de som inte har tillgång till en smartphone,

**att** sommarlovskortet är giltigt under sommarloven 2019 och 2020,

**att** länskortet utgör produktgrund för sommarlovskortet,

**att** länskortet för denna insats inte får ett värde,

**att** resande med färdtjänst inte omfattas av sommarlovskortet,

**att** ledsagare till personer med färdtjänstkort i ovan nämnda målgrupp reser med utan kostnad i den regionala tågtrafiken,

**att** uppdra till förbundsdirektören att bedöma de ekonomiska förutsättningarna för genomförande när och om bidraget tillkännages,

**att** eventuella nettokostnader som inte täcks av bidraget fördelas enligt gällande finansieringsmodell samt

**att** insatsen genomförs om bidraget får stöd i Sveriges riksdag.

### § 36. Datum för verksamhetsmöten 2019

att byta sammanträdestid för direktion mötet från 26 juni till 18 juni samt  
att godkänna planering för verksamhetsdagar och beräknad kostnad.

### § 37. Extrainsatt direktionssammanträde för stämmoinstruktioner

att hålla ett extrainsatt möte den 10 maj 2019 för att besluta om stämmoinstruktioner inför kommande bolagsstämmor samt  
att till detta möte kalla ordinarie ledamöter i förbundsdirektionen.

### § 38. Långtidsplan 2020-2022

att fastställa Långtidsplan 2020-2022 som grund för budgetdialoger,  
att föreslagna åtgärder i Långtidsplan 2020-2022 realiserar under förutsättning att kommunalförbundets medlemmar tillskjuter erforderliga medel,  
att resultatet av budgetdialogerna återredovisas till förbundsdirektionen i juni 2019,  
att se över Långtidsplan som styrande dokument,  
att inrätta en arbetsgrupp som gör översynen av den långsiktiga planeringsprocessen för att realisera målen i Trafikförsörjningsprogrammet,  
att utse Per Wahlberg (M), Malin Svanholm (S), Hans Forsberg (C) och Jan Filipsson (S) med Per Wahlberg som sammankallande till styrgrupp för översynen samt  
att återrapportera arbetsläget för översynen till förbundsdirektionens sammanträde 18 juni.

### § 39. Marknadsplan 2020

att fastställa marknadsplan 2020,  
att ge myndigheten i uppdrag att ta fram en varumärkes- och kommunikationsplan 2019-2021 som ligger till grund för utarbetande av Din Turs marknadsplan,  
att ge förbundsdirektören i uppdrag att återkomma med reviderade versioner av marknadsplan 2019 och 2020 till direktionen för beslut samt  
att Marknadsplan 2021 inarbetas i politiskt styrdokument.

### § 40. Reviderad delegationsordning

att godkänna förslaget på reviderad delegationsordning för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

### § 41. Policy Deltagande i sammanträden på distans

att godkänna policyn Deltagande i sammanträden på distans.

### § 42. Reviderad Bolagspolicy

att fastställa bolagspolicy för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län samt  
att beslutet direktjusteras.

### § 43. Reviderad Bolagsordning för Bussgods i Västernorrland AB

att godkänna förslaget till ny bolagsordning samt,  
att ovanstående beslut direktjusteras.

### § 44. Nominering styrelseledamöter för Bussgods i Västernorrland AB

att i enlighet med Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndighetens bolagspolicy nominera direktionens ordinarie ledamöter till styrelse; Per Wahlberg, Henrik Sendelbach, Malin Svanholm, Mikael Malmén, Hans Forsberg, Paul Höglund, Knapp Britta Thyr, Stefan Dalin

och Jan Filipsson,  
**att** föreslå Henrik Sendelbach till styrelseordförande samt  
**att** ovanstående beslut direktjusteras.

#### **§ 47. Reviderad Bolagsordning för Västernorrlands läns Trafik AB**

**att** godkänna förslaget till ny bolagsordning samt  
**att** ovanstående beslut direktjusteras.

#### **§ 53. Val av ägarrådsrepresentant Norrtåg AB**

**att** utse Glenn Nordlund och Henrik Sendelbach som representanter i ägarrådet för Norrtåg AB.

#### **§ 54. Val av stämмоombud Norrtåg AB**

**att** utse Per Wahlberg till stämмоombud.

#### **§ 55. Val av stämмоombud Bussgods i Västernorrland AB**

**att** utse Sara Nylund till stämмоombud för Bussgods i Västernorrland AB.

#### **§ 56. Val av stämмоombud Västernorrlands läns Trafik AB**

**att** utse Sara Nylund till stämмоombud för Västernorrlands läns Trafik AB.

#### **§ 57. Val av stämмоombud AB Transitio**

**att** utse Per Wahlberg till stämмоombud för AB Transitios stämma.

#### **§ 58. Val av stämмоombud Sobona**

**att** utse Per Wahlberg till stämмоombud för Sobonas stämma och att till ersättare utse Camilla Fahlander.

#### **§ 59. Val av stämмоombud Svensk Kollektivtrafik**

**att** utse Per Wahlberg till stämмоombud för Svensk Kollektivtrafiks stämma.

#### **§ 60. Politisk dialog angående kommunala subventioner**

**att** uppdra till förbundsdirektören att utreda en förändrad prissättning för kommunalt subventionerade produkter,

**att** utredningens inriktning är att priset på den subventionerade produkten är den faktiska intäkten som fördelas inom kommunalförbundet samt

**att** uppdraget återredovisas vid direktionsmötet i juni.

## Årets första fyra månader

Från och med årsskiftet har förbundsdirektionen en ny organisation med nio ordinarie ledamöter med ersättare från samma medlemskommun. I den nya direktionsorganisationen ersätts arbetsutskott med beredningsmöte inför kommande direktionsmöten med direktionsens ledamöter.

Den 9 februari drabbades Sundsvall och Timrå av blixthalka och all trafik ställdes in under lördagskvällen. Genomslaget i media blev stort men vi kunde konstatera att vi behövde tydligare rutiner för hur denna typ av trafikstörningar kommuniceras i våra egna kanaler så som skyltar vid större bytespunkter. En handlingsplan upprättades och när Örnsköldsvik drabbades av halka och inställd trafik den 14 februari hade informationen på skyltar, webb, app, tidningar och radio rätt nivå. Vi har arbetat proaktivt vid ett antal tillfällen under vintern genom att kommunicera kommande vädersituationer och varningar från SMHI och dess eventuella påverkan på kollektivtrafiken till våra resenärer.

Ett tvådagars internat med den nytillträdda förbundsdirektionen fokuserade på att utveckla kunskapen om kollektivtrafik ur ett nationellt och regionalt perspektiv samt föra en dialog om ambitioner för kommande mandatperiod.

Det norrländska samarbetet för att skapa framtidens biljett- och betalssystem tog ytterligare några steg under två intensiva dagar i februari. En workshop ledd av SWECO resulterade i en plan för vårens och höstens arbete.

I bokslutsarbetet 2017 upptäckte vi att intäkter från skolkorten låg betydligt lägre än föregående år. Intäkterna kunde säkerställas och därmed bokas upp i bokslutet som en förväntad intäkt, vilket redovisades i bokslutsbilaga. Vi kunde konstatera att korten använts men i det läget kunde vi inte koppla korten till respektive skola och därför inte fakturera ut kostnaden. Med anledning av detta startade vi en utredning under våren 2018. Målsättningen var att felet snabbt skulle kunna identifieras i systemet och att skolorna skulle kunna faktureras under våren 2018. Det visade sig att denna felsökning var betydligt mer omfattande än vad vi först antagit och krävde handpåläggning med att identifiera och koppla varje utfärdat skolkort mot respektive skola. I slutet av 2018 var vi klara med felsökningen och kunde identifiera två huvudsakliga orsaker. Skolkorten hanteras genom en systemmodul till vårt biljettsystem. Systemleverantören hade genom systemuppdateringar bytt ID för skolorna i länet utan vår kännedom. Konsekvensen blev att vi inte längre kunde koppla skolorna mot skolkorten och utförda resor. En annan felkälla var att skolkort inte avslutas på ett korrekt sätt på skolorna. Sammantaget uppgår kostnaden för de ej fakturerade skolkorten till 11 mnkr. Kostnaderna är fördelade på ett 80-tal skolor, friskolor och kommunala skolor. Medlemmarna har dock tagit del av intäkten för skolkorten i medlemsbidraget för 2017 och 2018. Den försenade faktureringen skapar problem hos våra medlemmar, därför har vi kommunicerat bakgrund, ekonomiska konsekvenser och åtgärder samt lämnat underlag och förslag på fortsatt hantering av dessa kostnader.

Beslut har tagits av alla delägare för att påbörja en fusionsprocess att bilda en ny läns gemensam organisation, Bussgods i Norr, under 2019. I början av året inleddes en översyn av Bussgods i Norrbotten AB och bildandet av Bussgods Norr har avstannat i avvaktan på att förutsättningarna för Norrbottens deltagande utreds ytterligare.

Medlemmarna har lämnat besked om de önskar delta i myndighetens upphandling av särskild persontrafik. Processen har inletts med så kallade tidiga samråd där tjänstemän från medlemmarna samt trafikföretag fört dialog om erfarenheter från nuvarande avtal och förutsättningar så som trafikområden, fordon, prismodell och miljökrav för kommande upphandling.

Arbetet inför kommande upphandling av den linjelagda busstrafiken i länet har inletts med en utvärdering av nuvarande trafikavtal. Utvärderingen sker i samverkan med medlemmarnas tjänstemän och ska ligga till grund för beslut om myndigheten ska inleda förhandling om optionsår eller ej.

Region Västernorrland har uppdragit till myndigheten att inrätta en central bedömningsfunktion för sjukresor. Syftet är att patienterna ska få en mer jämlik bedömning, att beställningen av sjukresor ska underlättas, att personalresurser ska frigöras i vården samt att kostnaderna för sjukresor i taxi ska



minska. Myndigheten har rekryterat fem sjukrehandläggare som påbörjar sin introduktion under juni och juli. Funktionen bedöms kunna öppna den 2 september vid Din Tur kundcenter.

Elektronisk fakturahantering infördes under april och alla leverantörsfakturor hanteras nu i systemet Ascendo Invoice, vilket sparar tid och stärker våra rutiner.

Myndigheten har upphandlat en ny webblösning som underlättar förändringar och dialog med resenärer. Kundsynpunkter och resenärsersättningar handläggs nu av Din Tur kundcenter.

# Förvaltningsberättelse

## Omvärldsanalys och förväntad utveckling

### Hållbarhet

Analysen visar att de mest effektiva åtgärderna för att öka kollektivtrafikens marknadsandel och minska bilresandet är att höja drivmedelsskatterna och öka utbudet av kollektivtrafik. Rapporten *Fördubblad marknadsandel för kollektivtrafik till år 2030. Hur kan vi nå dit och vad blir konsekvenserna?* innehåller tre paket av åtgärder som leder till att Partnersamverkans fördubblingsmål uppfylls. I rapporten *Kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål* analyseras klimateffekterna av flera av åtgärderna i paketen ytterligare. Båda rapporterna har tagits fram av WSP på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik och de övriga branschorganisationerna i Partnersamverkan. Andra viktiga åtgärder är att införa ett avståndsbaserat och färdmedelsneutralt reseavdrag, ta bort subventionen av förmånsbil, att kommunerna genomför framkomlighetsåtgärder för busstrafiken och punktlighetsåtgärder inom järnvägen.

Det är viktigt att minska väntetiderna, förbättra informationen vid byten och på andra sätt göra det enklare att byta mellan olika tåg och mellan buss och tåg. Det är även mycket viktigt att införa taktidtabell för att människor enklare ska minnas när tåget och bussen går. Fokus måste ligga på arbetspendlingen och den regionala och lokala kollektivtrafiken med tåg och buss. Utöver minskade utsläpp av växthusgaser kommer detta att få andra positiva effekter.

Ekonomiska styrmedel räcker inte för att nå transportsektorns klimatmål. Trafikanalys pekar i en färsk rapport på att dagens nivåer på skatter och avgifter inte räcker för att målet om att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter ska minska med 70 procent till år 2030 jämfört med år 2010. Reseavdragets nuvarande utformning motverkar dessutom effekten. Det skriver Trafikanalys i slutredovisningen av regeringsuppdraget om *Skatter, avgifter och stöd inom transportområdet*. Transportstyrelsens och Trafikverkets analyser visar att dagens beslutade åtgärder och styrmedel bara kommer att nå halvvägs till målet.

Trafikanalys framhåller att det även krävs goda alternativ till att köra bil för att klimatmålet ska kunna nås, vilket innebär att investeringar i och stöd till såväl lokal som regional och nationell kollektivtrafik samt lokal gång- och cykelinfrastruktur är ett viktigt komplement till ökade kostnader för fossil biltrafik. För Västernorrland krävs det stora investeringar för att minska det privata resandet till förmån för kollektivt resande. De största behoven ligger på investeringar för att minska restiderna och att öka utbudet.

Regeringen gav under hösten 2018 Energimyndigheten i uppdrag utreda och lämna förslag på kommande nivåer i den så kallade reduktionsplikten. Energimyndigheten ska bland annat utreda och lämna förslag på reduktionsnivåer för åren 2021 till 2030 som ska bidra till att nå målet om 70 procent minskat utsläpp från inrikes transporter, utom luftfart, fram till år 2030, jämfört med 2010.

Höginblandade och rena biodrivmedel, som t.ex. HVO100 och ren biogas, omfattas i dag inte av reduktionsplikten. Inriktningen är, enligt regeringens direktiv till uppdraget, att samtliga flytande biodrivmedel bör omfattas av reduktionsplikten så snart som möjligt, men utan att försämra dessa bränslens konkurrenskraft. Energimyndigheten ska därför utreda och lämna förslag om flytande höginblandade och rena biodrivmedel bör omfattas av reduktionsplikten eller fortsatt främjas med skattebefrielse.

Enligt Januariavtalet ska reduktionsplikten vara utformad så att den bidrar till att nå det nationella målet om minskade växthusgasutsläpp från inrikes transporter med 70 procent år 2030. Vid en kontrollstation som genomförs 2019 ska successivt ökade kvotnivåer skärpas för tiden efter 2020. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 4 juni 2019.

För att tydliggöra kollektivtrafikens behov av fortsatt skattebefrielse har Svensk Kollektivtrafik uppvakttat Energimyndigheten om reduktionsplikten, skattebefrielsen på rena biodrivmedel och behovet av att öka produktionen av HVO i Sverige. Om skattebefrielsen av de rena biodrivmedel som

används i kollektivtrafiken med buss tas bort kommer kostnaden för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att stiga med ca 1 miljard kr per år, enligt Energimyndigheten.

### **Upphandling**

Hälften av alla bussar i Sveriges kollektivtrafik kommer att upphandlas mellan åren 2019 och 2022 och minst 60 upphandlingar är på gång. Det framgår av det senaste upphandlingsschemat som Svensk Kollektivtrafik tagit fram.

Utredningen om samordning av särskilda persontransporter föreslår att det även i fortsättningen ska vara frivilligt att lämna över huvudmannskapet 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 alla intressenter, att samordningsarbetet ska redovisas i kommunernas och de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafikförsörjningsprogram och att de kommuner som inte överlämnat ansvaret till den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska skicka sitt senaste trafikförsörjningsprogram till den regionala kollektivtrafikmyndigheten för offentliggörande.

I Västernorrland har upphandlingsarbetet av särskilda persontransporter att påbörjas under 2018. 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 i Ånge. Denna förändring syftar till att ge en enhetlig bedömning av sjukresebehovet och lämpligt färd sätt.

### **Resenär**

Nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik ska införas. Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige ska införas enligt Januariöverenskommelsen. Frågan kommer att utredas år 2020 och införas från 1 januari 2022.

Svensk Kollektivtrafik har drivit frågan om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik under många år för att underlätta kollektivtrafikresande över länsgränserna och dessutom göra det enklare för människor att välja kollektivtrafiken när de är ute och reser och kommer till en ny plats i Sverige. Inför utredningen har Svensk Kollektivtrafik samlat en arbetsgrupp och blivit inbjudna till rundabordsamtal på Regeringskansliet inför skrivandet av direktiven till utredningen.

Transportstyrelsen har haft regeringens uppdrag att utreda vad som behövs för att öka användningen bälte i buss och hitta nya tekniska lösningar för att förmå fler att använda bälten. Från den 1 oktober 2018 gäller därför nya regler om bältesanvändning i buss. De nya bestämmelserna innebär att det blir obligatoriskt att informera om skyldigheten att använda bälte i buss. Informationen ska inte ges hela tiden, utan det är möjligt att göra lokala anpassningar.

### **Kostnadsutveckling genom förändrat bränsleindex**

Ökade drivmedelskostnader bedöms leda till att bränsleindex kommer att stiga kraftigt jämfört med trafikavtalets inledande år. Vi ser att andra kollektivtrafikmyndigheter i Sverige vidtar kraftiga åtgärder för att kunna möta de ökade kostnader som ett stigande bränsleindex innebär. Vi bedömer att kommunalförbundet ska planera för kraftigt ökade trafik kostnader. Åtgärder för att minska trafik kostnader och att öka intäkterna bör övervägas för 2020 och de följande åren för att möta medlemmarnas möjligheter att finansiera de bedömda kostnadsökningarna för länets kollektivtrafik.

## Medarbetare

### Hälsa och sjukfrånvaro

Vid rapporteringen per april redovisas endast den totala sjukfrånvaron.

Sjukfrånvaro (%)	2019 per april	2018	2017	2016
<b>Total sjukfrånvaro</b>	3,9	4,8	4,8	5,7

### Löne- och medarbetarsamtal

Kollektivtrafikmyndigheten tillämpar individuell lönesättning. Lönesamtalen för alla utom tre medarbetare var färdigställda innan lönerevisionen fastställdes av arbetstagarorganisationen Vision den 9 maj. Medarbetarsamtalen utförs under hösten 2019. Sju medarbetare har valt att byta semestertillägg mot extra lediga dagar.

### Systematiskt arbetsmiljöarbete

Syftet med det systematiska arbetsmiljöarbetet är att främja hälsa, förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet och se till att arbetsmiljön är god.

Vid direktionsmötet den 22 mars beslutades om en ny delegationsordning som möjliggör en tydligare uppgiftsfördelning inom det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Myndigheten har genomfört en medarbetarenkät i slutet av förra året som redovisats i början av 2019. Arbetet med att ta fram handlingsplaner har inletts med workshops i både Ånge och Kramfors.

### Jämställdhet och mångfald

Jämställdhetsplan är under utarbetande och beräknas vara klar under året.

Av de 48 tillsvidareanställda är 57 procent kvinnor och 43 procent män i Kramfors, på Din Tur kundcenter är 76 procent kvinnor och 24 procent män. Av visstidsanställda är det en jämn könsfördelning 50 procent kvinnor och 50 procent män.

Inom kollektivtrafikmyndigheten är det fler kvinnor än män anställda. I ledningsgruppen är fördelningen män/kvinnor lika.

Vid rekrytering eftersträvas jämlikhet och mångfald.

### Kompetensutveckling

Utifrån medarbetarsamtalen 2018 sammanställs en samlad bedömning om behovet av kompetensutveckling som berör ett flertal medarbetare.

Utbildning med fokus på lönebildning planeras under hösten 2019 som utförs gemensamt med arbetsgivarorganisationen Sobona och arbetstagarorganisationen Vision.

### Personalstruktur

Utifrån beslutad budget 2019 har myndigheten avvecklat två tjänster. Tabellen visar tillsvidare- och visstidsanställda

Antal	2019 per april	2018	2017	2016
<b>Kvinnor</b>	38	35	32	30
varav tillsvidareanställda	32	33	30	-
<b>Män</b>	22	20	16	15
varav tillsvidareanställda	16	17	14	-
<b>Summa</b>	60	55	48	45
varav tillsvidareanställda	48	50	44	-

## Kommunalförbundets måluppföljning

### Vision och mål

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

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

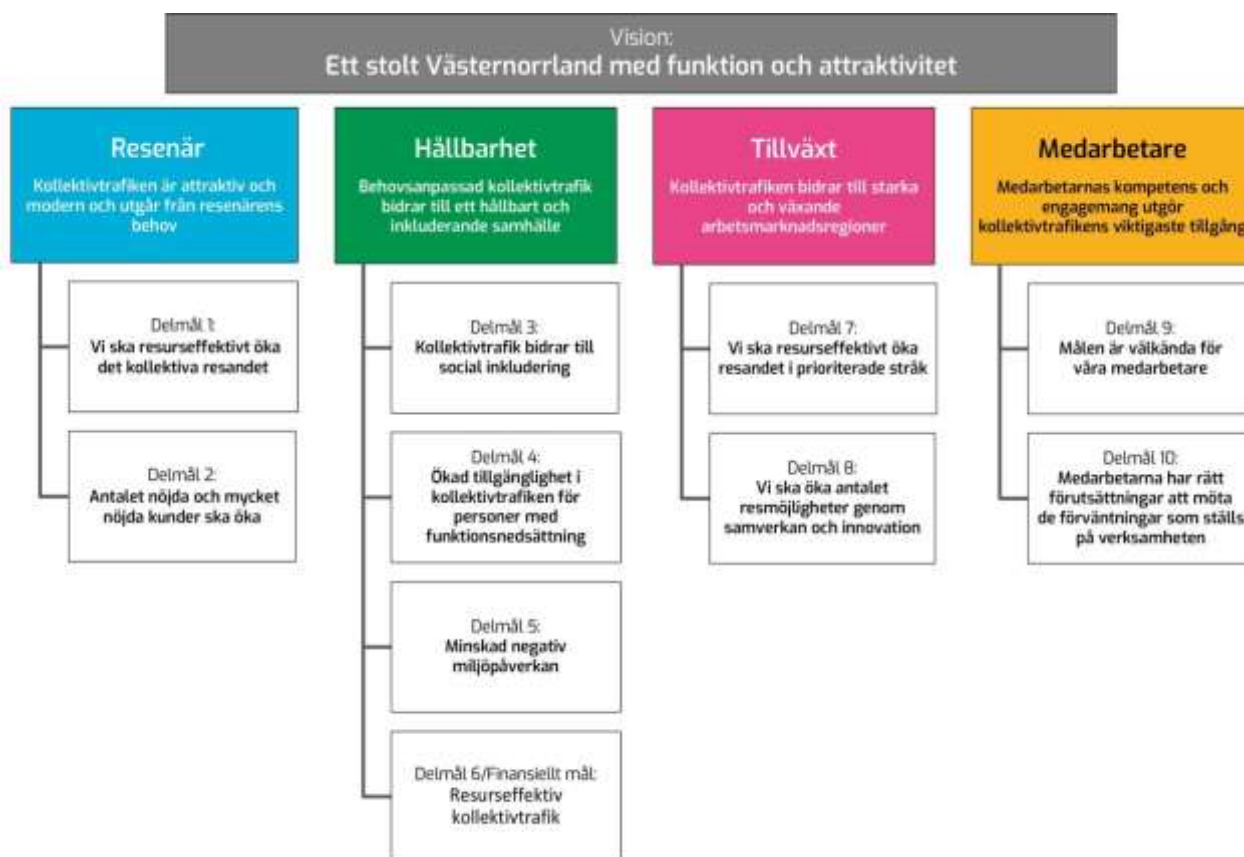
Kollektivtrafiken är en förutsättning för att uppnå ett funktionellt och attraktivt län. Kollektivtrafiken skapar möjligheter för invånarna att kunna arbeta och studera utanför boendeorten. Det leder till en bättre matchad arbetsmarknad och bättre förutsättningar för individer och organisationer att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

### Övergripande målområden

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

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

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



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

## God ekonomisk hushållning

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

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

Genom delårsbokslut och årsredovisning följs utvecklingen kontinuerligt upp för såväl verksamhet som ekonomi.

### Riktlinjer för god ekonomisk hushållning

Riktlinjer för god ekonomisk hushållning beslutades i och med att *Budget 2019* antogs av förbundsdirektionen.

1. I samband med att kommunalförbundet bereder budget ska analys genomföras av vilka faktorer som kan komma att påverka myndighetens verksamhet och ekonomi på kort och lång sikt. Dessa faktorer betydelse och påverkansbarhet ska värderas för att skapa handlingsberedskap och främja möjligheter för att erhålla god kollektivtrafikförsörjning för vardagsresande.
2. Kommunalförbundets budget ska innehålla delmål och finansiella mål och som är av betydelse för god ekonomisk hushållning
3. Långtidsplan ska resultera i ett budgetförslag som beskriver vilken verksamhet som ska bedrivas och hur den ska finansieras.
4. Alla ärenden som föreläggs direktionen för beslut ska anvisa hur ärendet ska finansieras.

### Metod

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

Definition av måluppfyllnad:

- ↑ = mål uppfylls
- ➡ = mål uppfylls med vissa brister
- ↓ = mål uppfylls ej

Under respektive målområde beskrivs de åtgärder som ska genomföras under 2019. Åtgärderna är förankrade med medlemmarna i Långtidsplan och budgetdialog. Uppföljning åtgärder beslutade i budget sker tertialvis efter april, augusti och december månad. Respektive åtgärd erhåller då en status:

Definition av status åtgärder:

- ✓ = Genomförd
- ✗ = Ej genomförd

## Resenär: Kollektivtrafiken utgår från resenärens behov genom att vara attraktiv och modern

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

En attraktiv och modern kollektivtrafik leder till fler resenärer. Vi ska därför erbjuda kollektivtrafik med god komfort anpassad för arbets- och studiependling.

Vi strävar mot hög turtäthet i tätortstrafiken för att den ska vara "tidtabellslös" och inte behöva anpassas efter den regionala trafiken. Den regionala trafiken ska i så hög grad som möjligt kunna konkurrera tidsmässigt med bilen. Det är viktigt att vi identifierar och vidtar de åtgärder som får bilresenärer att välja kollektivtrafik.

	<b>Årsprognos T1</b>		
<b>Måluppfyllnad</b>	↑		
<b>Analys</b>			
Bedömningen är att målet kommer att uppfyllas.			
Resandet ökar totalt med 6 procent jämfört samma period 2018. Ökningen drivs primärt på av subventioner för barn och unga. Resandet bland vuxna i länet sjunker generellt men lyfts av resandet i Härnösand där vuxna reser för 50 kr i månaden. Ökningen av vuxenresandet i Härnösand gör att länet sammantaget i kategorin vuxna är oförändrat. Kollbars mätningar visar sammantaget ett oförändrat läge jämfört samma period 2018.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2019	Utfall april 2018	Utfall april 2017	Riktvärde 2019	Utfall 2018
Kollektivtrafikens marknadsandel i jämförelse med det motoriserade resandet (%)	12	12	-	12	12
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken <sup>1</sup>	4 068 575	3 831 043	3 876 246	-	10 956 114
<i>varav buss (Din Tur)</i>	3 893 304	3 677 730	3 693 673	-	10 459 298
<i>varav tåg (Norrtåg)</i>	175 271	153 313	182 573	-	496 816
Antalet påbörjade skolkortsresor <sup>2</sup>	441 484	565 536	632 741	-	1 307 071
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken exklusive skolkort	3 451 820	3 112 194	3 060 932	8 722 452	9 152 227
<i>varav landsbygdstrafik</i>	826 464	739 930	724 376	2 166 013	2 332 776
<i>varav tätortstrafik</i>	2 625 356	2 372 264	2 336 556	6 556 439	6 819 451
Antal resor med företagskort	61 174	64 433	61 169	181 320	186 450
<i>varav resor med buss</i>	52 844	59 811	57 003	157 856	162 428
<i>varav resor med tåg</i>	8 330	4 622	4 166	23 463	24 022
Total omsättning av företagskortet (kr)	2 843 867	2 953 837	2 541 370	10 000 000	9 005 022

<sup>1</sup> Resandestatistiken är justerad för 2018 och 2017 efter avläsning i databas 2019-05-13

<sup>2</sup> De kommunala subventionerna minskar behovet av skolkortsresor

Avgångstider: Andelen som instämmer i påståendet ”Avgångstiderna passar mina behov” (%)	57/35 <sup>4</sup>	62/37	59/36	63/40 <sup>5</sup>	59/35
<i>Nationellt snitt</i> <sup>3</sup>	70/55	68/54	66/50		68/54
Hitta information: Andelen som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att få information om resan (avgångstider, biljettpreiser mm) (%)	66/55	66/67	63/63	76/70	65/65
<i>Nationellt snitt</i>	77/76	76/75	76/75		77/76
Enkelhet: Andelen som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att resa med Din Tur” (%)	69/45	65/43	69/48	70/50	65/44
<i>Nationellt snitt</i>	74/63	74/61	74/59		74/62
Trygghet: Andelen som instämmer i påståendet ”Det känns tryggt att resa med Din Tur” (%)	72/61	67/57	68/62	70/60	67/58
<i>Nationellt snitt</i>	72/67	72/67	73/67		72/67
Tidhållning: Andelen som instämmer i påståendet ”Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med Din Tur” (%)	51/45	46/40	49/44	55/47	45/42
<i>Nationellt snitt</i>	46/45	48/45	52/48		46/45
Information om förändringar: Andelen som instämmer i påståendet ”Informationen vid förändringar av tidtabeller och linjer är bra” (%)	40/36	40/41	41/40	54/52	35/33
<i>Nationellt snitt</i>	52/52	55/54	55/53		53/52
Oförutsedda händelser: Andelen som instämmer i påståendet ”Informationen vid förseningar och stopp är bra” (%)	23/25	28/28	21/21	42/30	25/26
<i>Nationellt snitt</i>	43/42	43/42	44/43		43/42
Köpa biljetter och kort: Andelen som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att köpa bolagets biljetter och kort” (%)	73/70	76/75	71/69	70/50	73/72
<i>Nationellt snitt</i>	79/78	77/75	71/69		78/76

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2019	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys
<b>Planerad trafikstart december 2020 av ny upphandlad trafik linje 40</b>	0,0	Trafik-chef	X	Pågående. Bedöms färdigställas under hösten 2019.
<b>Beskrivning:</b> Vår del av upphandlingskostnad av linje 40 från och med trafikstart 2021.				
<b>Delta i utformandet och genomförandet av en linjenätsanalys av landsbygdstrafik</b>	0,0	Trafik-chef	X	Ej påbörjad åtgärd inom projektet KOLL 2020.

<sup>3</sup> Nationellt snitt är medelvärden i Kolbars nationella undersökning av alla medverkande aktörer inom kollektivtrafikområdet

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

<sup>5</sup> Värdena xx/yy beskriver resenärer/allmänhet



<b>Beskrivning:</b> Finansieras genom projekt Koll 2020. I projektet är Region Västernorrland ansvarig och kommunalförbundet medverkar.				
<b>Uppföljning av linje 219 (Kramfors – Frånö)</b>	0,0	Trafik- chef	X	Pågående. Bedöms färdigställas under hösten 2019.
<b>Beskrivning:</b> Utvärdering av omfattande omläggning. Ingår i kommunalförbundets ordinarie verksamhet.				
<b>Utvärdering av förändrad tätortstrafik i Örnsköldsvik</b>	0,0	Trafik- chef	X	Pågående. Resandestatistik sammanställs under hösten och rapport görs innan årsskiftet 2019/2020.
<b>Beskrivning:</b> Baserad på kommunens utvärdering. Ingår i kommunalförbundets ordinarie verksamhet.				
<b>Översyn av linje 201 (Sundsvall – Härnösand)</b>	0,0 Koll 2020	Trafik- chef	X	Ej påbörjad då åtgärden är beroende av linjenätsanalysen i KOLL 2020.
<b>Beskrivning:</b> Ingår i kommunalförbundets ordinarie verksamhet. Stöds av personella resurser från Koll 2020.				
<b>Långsiktig struktur för linjenätet i Sundsvall.</b>	0,0	Trafik- chef	X	Färdigställs under året.
<b>Beskrivning:</b> Behov av förändrat trafikupplägg med grund i den linjenätsanalys som genomfördes av Sundsvalls kommun 2017 och pågående samhällsutveckling i kommunen. Ingår i kommunalförbundets ordinarie verksamhet.				
<b>Översyn av tidtabeller med anledning av ombyggnad av Sundsvalls busstation</b>	0,0	Trafik- chef	X	Färdigställs under året.
<b>Beskrivning:</b> Översyn av tidtabeller i tågtrafik och för koppling till tågtrafik så att regional trafik ankommer till Sundsvall innan avgång av stadstrafik och avgår efter ankomst av stadstrafik till Sundsvalls centrum. Anpassning av stadstrafikens tidtabeller i förhållande till antal hållplatslägen. Ingår i kommunalförbundets ordinarie verksamhet.				
<b>Trafikverkets åtgärder för hållplatser längs väg 562 (gamla E4 – Njurunda) inför kommunens övertagande</b>	0,0	Trafik- chef	✓	Genomförd
<b>Beskrivning:</b> Hållplatser väg 562. Trafikverket och Sundsvalls kommun är ansvariga, kommunalförbundet medverkar. Ingår i kommunalförbundets ordinarie verksamhet.				
<b>Upprustning av hållplatser i länet</b>	0,0	Trafik- chef	X	Pågående. GIS-kartläggning genomförd för analys rörande säkerhet för hållplatser för barn.
<b>Beskrivning:</b> I samverkan med berörda medlemmar och Trafikverket arbeta för en succesiv upprustning av hållplatser med stöd av finansiering via den regionala transportplanen. Utöver detta upprustas hållplatser i prioriterade stråk genom Koll2020.				

## Antal påstigande i den linjelagda kollektivtrafiken<sup>6</sup>

Tabellen nedan visar antalet påstigande, inklusive skolkort, i de olika trafikområdena. De största ökningarna ser vi i Härnösand. I Örnsköldsviks tätort ser vi en fortsatt resandeökning. Resandet i alla trafikområden i Sundsvall ökar. De områden som tappar flest resenärer är Höga Kusten, linjen mellan Sollefteå-Kramfors till Härnösand, Örnsköldsviks landsbygd. Vid tidtabellskiftet 2019 avvecklades helgtrafiken på linje 50 vilket påverkar resandet negativt.

Trafikområde	Trafikering	April 2019	April 2018	April 2017	April 2016	Förändring 2019 - 2018
O2	Höga Kusten	22 920	26 749	32 233	35 593	-14%
O3	Sollefteå tätort	36 463	31 313	31 021	28 637	16%
O45	Sollefteå landsbygd	47 088	47 559	47 486	50 689	-2%
O6	Örnsköldsviks tätort	500 403	470 218	448 586	305 718	6%
O7	Örnsköldsvik – Husum, Gideå och Trehörningsjö	33 607	39 176	43 087	39 734	-14%
O8	Örnsköldsvik – Solberg, Mellansel och Bredbyn	55 171	54 525	54 040	51 143	1%
O9	Örnsköldsvik – Skorped och Köpmanholmen	57 465	53 028	57 591	51 866	8%
O10	Härnösands tätort	289 049	196 245	185 154	172 600	47%
O1415	Sundsvalls tätort	1 970 244	1 881 120	1 921 306	1 835 263	5%
O16	Sundsvall – Holm och Liden	49 787	45 350	44 680	46 461	10%
O1721	Njurunda – Sundsvall – Timrå	423 372	415 285	409 494	385 440	2%
O18	Sundsvall – Matfors	81 588	75 797	70 293	65 152	8%
O20	Sollefteå – Kramfors - Härnösand	117 841	128 505	143 382	137 460	-8%
O22	Härnösand landsbygd	47 599	40 678	37 429	37 638	17%
O23	Ånge landsbygd	55 535	60 840	61 661	66 466	-9%
S3	Tvärflöjten, Örnsköldsvik - Sollefteå – Östersund	9 448	8 557	8 599	15 365	10%
S4	Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	4 563	6 858	6 523	5 621	-28%
S5	Linje 201 Härnösand – Timrå – Sundsvall	78 692	79 819	77 183	69 174	-1%
S6	Linje 50 Härnösand-Örnsköldsvik	12 469	16 108	13 925	-	-23%
	<b>Totalt (ej tåg)</b>	<b>3 893 304</b>	<b>3 677 730</b>	<b>3 693 673</b>		<b>6%</b>
Tågtrafik	Mittbanan och Botniabanan	175 271	153 313	182 573	86 584	

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

För att stödja våra resenärer med svar på deras frågor har vi ett dygnet runt-öppet kundcenter. Vid oförutsedda händelser ska vi kommunicera genom hemsida och mobil-app. Genom realtidssystemet ska resenären kunna följa trafiken och se om förseningar har uppstått.

Vårt produktutbud ska vara enkelt och anpassat utifrån resenärens behov och göra resande över länsgränsen möjlig. Genom dialog med kommunerna och Trafikverket ska vi verka för att bytestpunkterna upplevs som trygga och bekväma.

<sup>6</sup> Resandestatistiken är justerad för 2018 och 2017 efter avläsning i databas 2019-05-13

	<b>Årsprognos T1</b>		
<b>Måluppfyllnad</b>	↑		
<p><b>Analys</b></p> <p>Bedömningen är att målet kommer att uppfyllas.</p> <p>Utfallet av indikatorvärdena i april ligger nära riktvärdet för 2019. Utvärderingarna av trafikavtalen för perioden januari-april visar på en mycket positiv trend för antal inlämnade resenärssynpunkter vilket kan tyda på ett trendbrott i positiv riktning. En bedömning är att införandet av det nya trafikstörningssystemet har gett resenären en betydligt bättre information om störningar på den linje och tur de planerat att resa med. Ett konsekvent arbete utfört av trafikbolagen för att komma tillrätta med attityder och bemötande bedöms även det bidra till förbättrade utfall på antal resenärssynpunkter.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet <sup>7</sup>	Utfall april 2019	Utfall april 2018	Utfall april 2017	Riktvärde 2019	Utfall 2018
Nöjdhet med bolaget (andelen av svarande som är nöjda med Din Tur) (%)	54/40	50/39	53/40	55/40	53/42
<i>Nationellt snitt</i>	<i>59/53</i>	<i>60/53</i>	<i>59/51</i>		<i>59/53</i>
Nöjdhet med senaste resan (andelen av svarande som är nöjda med sin senaste resa med Din Tur) (%)	75/75	74/75	71/72	76/70	76/76
<i>Nationellt snitt</i>	<i>79/79</i>	<i>80/80</i>	<i>76/76</i>		<i>79/79</i>
NPS (Net Promoter Score dvs andel som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med Din Tur) (%)	32/19	25/18	25/16	30/20	25/18

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2019	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys
<b>Digitalisering av våra produkter och möjlighet till köp av biljetter via mobiltelefon</b>	0,0 Koll 2020	Adm chef	✘	Förberedelser genomförda under årets inledning för att möjliggöra ett ökat antal digitaliserade produkter under början på kv3 2019.
<b>Beskrivning:</b> Genom Samtrafiken har en biljett- och betalstandard (BoB) tagits fram. Standarden ska ligga till grund för framtida upphandlingar av biljett- och betal lösningar. Fram till dess är det viktigt att vi fortsätter att utveckla teknik som underlättar resande mellan trafikslag och länsgränser. Investeringskostnaderna är relativt låga men innebär att de årliga driftskostnaderna ökar. Däremot återstår digitalisering av övriga produkter och en fortsatt driftskostnad om 0,6 mnkr. Finansieras genom projekt Koll 2020.				
<b>Optiska läsare till samtliga bussar i den upphandlade trafiken</b>	0,0 Koll 2020	Adm chef	✔	Optiska läsare till samtliga bussar i den upphandlade trafiken är upphandlade och levererade. Vid 1 kv. slut var 94 procent av anskaffade optiska läsare installerade. Samtliga installationer bedöms vara genomförda under kv.2.
<b>Beskrivning:</b> Finansieras genom projekt Koll 2020. Leverans klar, installation i bussar påbörjas under 2018.				

<sup>7</sup> Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (- xx = antal procent av resenärer - yy = antal procent av allmänheten)

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

### Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering

Med social inkludering menar vi att människor kan ta del av viktiga samhällsfunktioner oavsett ekonomiska, fysiska eller psykiska förutsättningar.

Kollektivtrafik kan bidra till att överbrygga sociala skillnader. Med en relevant kollektivtrafik har fler människor möjlighet till sysselsättning. Därför går det inte endast att mäta antalet resande och kostnaden för kollektivtrafik för att utvärdera behovet av kollektivtrafik. En busslinje kan ibland vara ekonomiskt försvarbar ur ett samhällsperspektiv trots lågt resande. Däremot är det hela tiden viktigt att värdera alternativa lösningar som kan vara mer kostnadseffektiva men ändå fylla samma behov. I dialogen med våra medlemmar konsekvensbeskriver vi åtgärder ur ett socialt perspektiv.

	Årsprognos T1		
<b>Måluppfyllnad</b>	➔		
<p><b>Analys</b></p> <p>Bedömningen är att målet kommer att uppfyllas men med vissa brister.</p> <p>De kommunalt subventionerade produkterna möjliggör avgiftsfritt eller kraftigt subventionerat resande vilket är åtgärder som påverkar den sociala inkluderingen positivt.</p> <p>Som en konsekvens av beslutad budget 2019 har myndigheten avvecklat timanställd personal som utfört biljettkontroller. Antalet arbetade timmar för genomförande av kontroller har därför sjunkit kraftigt. Personella resurser genom samarbete med trafikföretagen kommer att tillföras vilket innebär att kontroller kan genomföras med högre ambition under resten av året. Ytterligare åtgärder bör vidtas för att förbättra bemötande och information. I avtalsuppföljningen med trafikföretagen ser vi en trend i att antalet resenärssynpunkter minskar och att synpunkter på förarnas bemötande har minskat kraftigt. Vi bedömer att denna positiva utveckling kommer att få ett genomslag vid uppföljningen per augusti.</p> <p>För att stärka resenärens upplevelse av att få den information hen behöver ombord pågår ett utvecklingsarbete som bedöms ge resultat under året. Budget för realtidsutveckling har minskat jämfört med föregående år, vilket anger takten och tillgängliga resurser för arbetet.</p> <p>Användandet av Din Tur app fortsätter att öka.</p> <p>Delmålet kommer att behöva prioriteras upp kommande år för att uppnå riktvärdena. En handlingsplan för att främja kollektivtrafikens bidrag till ökad social inkludering kommer att tas fram under 2020.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet <sup>8</sup>	Utfall april 2019	Utfall april 2018	Utfall april 2017	Målvärde 2019	Utfall 2018
Antalet arbetade timmar i trafiksystemet av resenärsvårdar	28	643	0	500	1 143
Antalet användare av Din Tur-app				295 000	- <sup>9</sup>
<i>Genomsnitt/mån t o m april</i>	<i>31 240</i>	<i>25 667</i>	<i>22 750</i>	<i>24 583</i>	<i>29 201<sup>10</sup></i>

<sup>8</sup> Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (- xx = antal procent av resenärer - yy = antal procent av allmänheten)

<sup>9</sup> Inget mätvärde 2018 på antal användare då statistikunderlag saknas för maj på grund av GDPR-införande maj 2018

<sup>10</sup> Genomsnitt beräknat på 11 månader, då statistikunderlag saknas för maj på grund av GDPR-införande maj 2018

Bemötande ombord: Andel som instämt i påståendet "Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande"	68/70	72/72	-	78/78	72/72
<i>Nationellt snitt</i>	77/78	77/78			77/77
Bemötande kring service/information: Andel som instämt i påståendet "Personalen på kundcenter/kundtjänst/trafikupplysning har ett trevligt bemötande"	66/61	70/71	70/69	73/72	64/66
<i>Nationellt snitt</i>	70/70	71/70	76/75		72/71
Information ombord: Andel som instämt i påståendet "Jag får den information jag behöver ombord"	54/58	63/64	-	74/74	63/62
<i>Nationellt snitt</i>	73/73	72/72			73/73
Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser mm)"	66/55	66/67	63/63	70/67	65/65
<i>Nationellt snitt</i>	77/76	76/75	76/75		77/76
Köpa biljetter och kort: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort"	73/70	76/75	71/69	74/72	73/72
<i>Nationellt snitt</i>	79/78	77/75	71/69		78/76

## Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

Vi satsar på att förbättra tillgängligheten i all trafik genom realtidssystem, audiell och visuell hållplatsinformation. Vi eftersträvar också god information om vilken tillgänglighet resenären kan förvänta sig i vår trafik genom hemsida, kundtjänst och app.

Den särskilda persontrafiken regleras i särskild lagstiftning och gör resande möjligt för de som inte kan ta del av den allmänna kollektivtrafiken.

	Årsprognos T1		
<b>Måluppfyllnad</b>	↓		
<p><b>Analys</b></p> <p>Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas.</p> <p>Utvecklingen av ett väl fungerande realtidssystem som ger resenärerna information om bussarnas ankomsttid till hållplatser och deras position som kan utläsas på hållplatstavlor, i app och i reseplaneraren på Din Tur webbplats är avgörande för att kunna nå målet om god tillgänglighet. Utvecklingsarbete pågår som bedöms ge resultat under året. Budget för realtidsutveckling har minskat jämfört med föregående år, vilket anger takten och tillgängliga resurser för arbetet.</p> <p>Det finns inget uppföljningssystem för att mäta andelen bussar med audiellt och visuellt utrop. Planering för att komplettera systemstöd för att möjliggöra sådan registrering.</p> <p>Väsentliga åtgärder som leder till ökad tillgänglighet på hållplatser och bytespunkter är ej genomförda varför ambitionen för detta område måste justeras ner för året som helhet.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2019	Utfall april 2018	Utfall april 2017	Målvärde 2019	Utfall 2018
Andel fordon som kontrollerats (%)	0 <sup>11</sup>	19 <sup>12</sup>	18	90	90
Andel bussar med audiellt utrop (%)	-	-	-	-	-
Andel bussar med visuellt utrop (%)	-	-	-	-	-
Information ombord: Andel som instämt i påståendet ”Jag får den information jag behöver ombord” <i>Nationellt snitt</i>	54/58 73/73			74/74	-
Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser mm)” <i>Nationellt snitt</i>	66/55 77/76			70/67	-

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2019	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys
<b>Arbeta fram riktlinjer för hållplatser</b> Koll 2020	0,0	Trafik- chef	✘	Ej påbörjad. Åtgärden kommer sannolikt inte genomföras utan ökat resurstöd.
<b>Beskrivning:</b> När det Regionala trafikförsörjningsprogrammet är antaget ska flera riktlinjer tas fram för att realisera programmets intentioner. Högst prioriterat är det att ta fram riktlinjer för placering och utformning av bytespunkter i länet. Stöds av personella resurser från Koll 2020.				
<b>Ta fram förslag på åtgärder för bytespunkter på statliga vägar och kommunala vägar</b> Koll 2020	0,0	Trafik- chef	✘	Ej påbörjad. Åtgärden kommer sannolikt inte genomföras utan ökat resurstöd.
<b>Beskrivning:</b> För att konkretisera specifika åtgärder behöver en åtgärdsplan för upprustning av bytespunkter på statliga vägar tas fram. Kommuniceras i Trafik- och Infrastruktursamverkansgruppen. Stöds av personella resurser från Koll 2020.				
<b>Analysera de förslag till åtgärder som kom fram i genomförd tillgänglighetsanalys</b> Koll 2020	0,0	Trafik- chef	✘	Vi har inlett en dialog med RVN om åtgärder med anledning av genomförd tillgänglighetsanalys.
<b>Beskrivning:</b> Tillgänglighetsambition och definition framgår av Regionala trafikförsörjningsprogrammet. Stöds av personella resurser från Koll 2020.				
<b>Inkludera Pluslinjen Timrå (linje 630) i bokningssystemet för särskild persontrafik</b>	0,0	Trafik- chef	✘	Ej möjlig för nuvarande upphandling.
<b>Beskrivning:</b> Åtgärden kan komma att öka antalet resande på linjen. Åtgärden kan också få som effekt att resenärer ser att de klarar vissa resor med andra bussar istället för att anlita färdtjänst.				

<sup>11</sup> 1 buss av 297 är kontrollerade april 2019

<sup>12</sup> 57 bussar av 297 är kontrollerade april 2018

## Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan

Varje resa som en person gör med kollektivtrafik istället för med bil minskar påverkan på miljön. Sedan 2016 bedrivs all upphandlad linjelagd kollektivtrafik med fossilfria drivmedel. Vi jobbar vidare med att minska miljöpåverkan genom att få fler att resa med kollektivtrafik istället för bilen.

Vi ska fortsätta vårt arbete med att anpassa bussarnas storlek efter transportens behov och därmed minska den totala energianvändningen i den linjelagda kollektivtrafiken.

Vi ser en tendens till att sjukresorna ökar och blir längre. Vi ska verka för att fler har möjlighet att göra sina sjukresor i den linjelagda kollektivtrafiken.

	<b>Årsprognos T1</b>		
<b>Måluppfyllnad</b>	↑		
<b>Analys</b>			
Bedömningen är att målet kommer att uppfyllas.			
Biodrivmedelsandelen är fortsatt mycket hög och ligger på 97,6 procent.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2019	Utfall april 2018	Utfall april 2017	Riktvärde 2019	Utfall 2018
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%)	12	12	-	12	12
Mängden kväveoxider i linjelagd trafik per förbrukad kilowattimma (g/kWh)	1,29	1,29	1,37	1,30	1,30
Energianvändning per produktionskilometer i linjelagd trafik (kWh/km)	3,2	3,2	3,2	3,0	3,2
Biodrivmedelsandel per produktionskilometer (%)	97,6	99,0	95,56	98,0	99,6
Nettoutsläpp koldioxid för all linjelagd busstrafik (ton) <sup>13</sup>	-	-	-	-	2 013

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2019	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys
<b>Utveckla dialogen med trafikföretagen inom den särskilda persontrafiken för att öka användningen av fossilfria drivmedel</b>	0,0	Trafik-chef	X	Pågående. Frågan tas upp vid avtalsuppföljningar.
<b>Beskrivning:</b> Arbetet har påbörjats och kommer att prioriteras under de kommande tre åren. Vi kommer att föra dialog med trafikföretagen och se hur vi succesivt kan genomföra en hållbar omställning.				
<b>Utarbeta en strategi för upphandling av särskild persontrafik</b>	0,0	Trafik-chef	X	Pågående. Upphandlingsdokumenten presenteras för beslut under hösten 2019.
<b>Beskrivning:</b> Trafikstart juni 2021. Upphandlingen färdigställs hösten 2019. Tidpunkten är justerad till 2019 jämfört med LP 2019-2021.				

<sup>13</sup> Redovisas i ÅR 2018

## Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik

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

Vi kommer att följa upp vad varje resa kostar och analysera möjligheter att minska den skattefinansierade delen genom att exempelvis öka intäkterna för varje resa. Det kan stå i konflikt med att skapa kollektivtrafik som ekonomiskt är tillgänglig för alla.

	Årsprognos T1		
<b>Måluppfyllnad</b>	↓		
<p><b>Analys</b></p> <p>Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas.</p> <p>Det regionala trafikförsörjningsprogrammet som antogs juni 2018 ger stöd för arbetet att optimera trafikutbudet utifrån prioriterade stråk och antal påstigande. Ansatsen är att öka resandet i prioriterade stråk samt att identifiera linjer med lågt resande som på sikt kan ersättas med anropsstyrd trafik, alternativt avvecklas. Inom ramen för Koll 2020 genomförs en tillgänglighetsanalys, en resvaneundersökning samt en linjenätsanalys. Dessa underlag förväntas redovisas under 2019, och kan då ligga till grund för vårt arbete för att öka relevansen av planerad trafik och därmed stärka resurseffektiviteten.</p> <p>Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet ligger på 12 procent, vilket är samma nivå jämfört med första tertialen 2018.</p> <p>Verksamhetens nettokostnader är 3,7 mnkr högre än budget, vilket motsvarar en budgetavvikelse om 2 procent. Skolkortsintäkterna har påverkats av de subventionerade produkterna i Härnösand och Timrå som infördes under sommaren 2018. Intäkterna ligger 13,8 mnkr lägre än budget.</p> <p>Kommunala subventioner medför att finansiering via intäkter från resenärer i den linjelagda kollektivtrafiken minskar och därmed minskar självfinansieringsgraden. Vid en jämförelse med föregående år har självfinansieringsgraden minskat från 25,2 procent till 21,7 procent.</p> <p>En viktig uppgift är att öka samordningen av sjukresor och färdtjänstresor. Ökad samordning leder till lägre kostnader för kommunalförbundets medlemmar. Från och med 1 augusti gäller ett nytt trafikavtal för färdtjänst i Sollefteå. Avtalet innebär att sjukresor och färdtjänstresor inte kan samordnas, vilket leder till högre kostnader första tertialen jämfört med tidigare år. Sedan tidigare har Sundsvalls kommun upphandlat färdtjänstresor i eget avtal.</p> <p>Kostnaden per färdtjänst- och sjukresa har ökat totalt sett. Kostnaden per färdtjänstresa för Ånge kommun har minskat. Andelen samordnade sjukresor är lägre än tidigare år.</p> <p>Anropsstyrd trafik är kostnadseffektiv för det behov som finns inom geografiska områden med lågt antal resande. Av de 104 upphandlade anropsstyrda linjerna i länet nyttjas 18 procent.</p> <p>Antalet sjukresor fortsätter att öka i och kostnaden per produktionskilometer är högre under första tertialen jämfört med tidigare år. Det höjda taxi-indexet från 2 till drygt 4 procent har ökat kostnaderna samtidigt som trafikavtalet för sjukresor i Sollefteå har ett högre pris.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2019	Utfall april 2018	Utfall april 2017	Riktvärde 2019	Utfall 2018
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till motoriserade resande (%)	12	12	-	12	12
Jämförelse mellan verksamhetens nettokostnader och budget					
<i>avvikelse i procent</i>	-2%	0,9%	-0,4%	0	-1,1
<i>avvikelse mnkr</i>	-3,7	1,5	-0,4	0	-5,5



Nettokostnad per resa (kr)	35,1	36,1	37,5	42	38,2
varav landsbygdstrafik	90,8	95,3	102,5	102	92,1
varav tätortstrafik	17,6	17,5	16,8	22	19,8
Nettokostnad per invånare (kr) <sup>14</sup>	678	636	601	1 537	1 970
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad <sup>15</sup> (%)	21,7	25,2	27,3	21,3	22,2
varav landsbygdstrafik	15,8	19,5	19,7	16,5	17,2
varav tätortstrafik	29,7	33,1	38,4	27,8	29,1
Andel trafik kostnad som finansieras av skolkortsintäkt(%)	4,7	5,3	6,1	4,3	4,4
varav landsbygdstrafik	6,0	7,1	7,7	5,3	5,7
varav tätortstrafik	3,0	2,9	3,6	2,8	2,7
Antal sjukresor	67 889	65 088 (ink SÅ)	63 938 (ink SÅ)	-	187 660
Antal färdtjänstresor	57 372	65 088 (ink SÅ)	63 938 (ink SÅ)	-	178 727 <sup>16</sup>
Kostnad/sjukresa (kr per resa)	389	359	356	388	378
Kostnad/färdtjänstresa (kr) Totalt Västernorrland	215	196	202	220	211
Kostnad/färdtjänstresa (kr) Ånge kommun	298	302	320	339	312
Kostnad/färdtjänstresa (kr) Timrå kommun <sup>17</sup>	153	-	-	-	-
Andel samordnade sjukresor (%)	59,10	60,31	59,58	58,50	58,29
Andel samordnade färdtjänstresor (%) Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun och Sollefteå eget avtal from 1 augusti 2018	59,76	59,03	59,84	58,50	57,66
Andel samordnade färdtjänstresor (%) Ånge kommun	55,74	56,67	50,33	53,50	54,49
Andel samordnade färdtjänstresor (%) Timrå kommun	69,07	-	-	-	-
Besparing samordnade sjukresor (%)	38,29	38,50	37,90	37,50	37,97
Besparing samordnade färdtjänstresor (%) Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun och Sollefteå eget avtal from 1 augusti 2018	28,44	27,95	28,9	27,50	27,73
Besparing samordnade färdtjänstresor (%) Ånge kommun	46,01	44,87	38,55	38,50	42,88
Besparing samordnade färdtjänstresor (%) Timrå kommun	28,05	-	-	-	-
Kostnad per produktionskilometer (kr)	21,65	20,32	19,91	21,35	20,62
Antalet anropsstyrda linjer i Västernorrland (st)	104	103	103	-	103
Antalet anropsstyrda linjer där resor bokats i Västernorrland (st)	19 (exk SÅ)	74	40 (inkl SÅ)	48	52
Kassalikviditet (%)		-	-	100	92

<sup>14</sup> Nettokostnad per invånare beräknas utifrån den totala nettokostnaden, exklusive tågtrafik, särskild persontrafik, Din Tur kundcenter och subventioner, genom befolkningens mängden 31 mars.

<sup>15</sup> Självfinansieringsgrad är andelen av trafik kostnader, exklusive särskild persontrafik, som täcks av externa biljettintäkter. Skattefinansierade intäkter så som skolkort, skattesubvention kommunkort och medlemsbidrag inräknas ej.

<sup>16</sup> Från och med 1 augusti ansvarar Sollefteå kommun för sin egna färdtjänstresor, som därmed inte kan samordnas med sjukresor.

<sup>17</sup> Timrå överlämnade ansvaret för handläggning till myndigheten från och med 1 juli 2018. Kostnaderna för färdtjänstresor återredovisas 2019.

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2019	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys
<p><b>Identifiera externa finansieringsmöjligheter i syfte att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar</b></p> <p><b>Beskrivning:</b> 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 identifiera söka och erhålla externa projektmedel. Personella resurser från Koll 2020 nyttjas för denna insats.</p>	0,0 Koll 2020	Adm chef	✗	Inga särskilda externa finansieringsmöjligheter har identifierats. Ingen anställning enligt aktivitetens beskrivning har gjorts under perioden och bedöms inte kunna göras under året.
<p><b>Utveckla trafikbokslutet</b></p> <p><b>Beskrivning:</b> Trafikbokslutet behöver utvecklas ytterligare för att utgöra ett relevant beslutsunderlag för kommunalförbundet och dess medlemmar. Trafikbokslutet ligger till grund för bland annat medlemmarnas behovsframställan. Stöds av personella resurser från Koll 2020.</p>	0,0 Koll 2020	Trafik- chef	✓	Genomförd.
<p><b>Förstärka ekonomistyrning och intäktsanalys</b></p> <p><b>Beskrivning:</b> Det finns ett stort behov av att ersätta och uppdatera eftersatta system för att säkerställa kvaliteten i budget- och uppföljningsarbete. Vi behöver säkerställa intäktsfördelningen gentemot trafikföretag, övriga norrlandslän och medlemmar. Nuvarande system kan ej uppgraderas och saknar support. Förberedelser genomförs under 2018, anskaffning/uppdatering under 2019.</p>	1,5	Ekonomi- chef	✗	Ej genomförd. Förberedelser för upphandling påbörjas under andra tertialet 2019. Anskaffning planeras tidigast under slutet av 2019, ev början av 2020.
<p><b>Central bedömningsfunktion</b></p> <p><b>Beskrivning:</b> Etablera en central bedömningsfunktion för sjukresor i Västernorrland, vid Din Tur kundcenter.</p>	2,4	Trafik- chef	✗	Alla förberedelser är klara inför uppstart av central bedömningsfunktion den 2/9 2019.
<p><b>Systemutveckling för trafiksamordning SAM 3001</b></p> <p><b>Beskrivning:</b> Uppgradering av Malmators system för trafiksamordning för att säkerställa funktion.</p>	0,3	Adm chef	✗	Beställningen är genomförd, leverans sker 1/6 2019.
<p><b>Systemutveckling för telefoni</b></p> <p><b>Beskrivning:</b> Inköp och utveckling av växelfunktion.</p>	0,2	Adm chef	✓	Genomförd på Din Tur kundcenter.

## Tillväxt: Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner

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

Prioriterade stråk<sup>18</sup> är de områden i Västernorrland där störst andel av befolkningen är bosatta och arbetar eller studerar i.

För att öka resandet i de prioriterade stråken behöver vi effektivisera den linjelagda busstrafikens ledtider så att kollektivtrafiken kan konkurrera tidsmässigt med bilen. För tågtrafiken ska vi verka för att hålla en hastighet som möjliggör snabbare restider än bilen.

	<b>Årsprognos T1</b>		
<b>Måluppfyllnad</b>	↑		
<b>Analys</b>			
Bedömningen är att målet kommer att uppfyllas.			
Vi ser en resandeökning på 5 procent totalt. Ökningen sker såväl i landsbygdstrafik som i tätort. Antalet resor i regional tågtrafik har återhämtat sig efter förra vinterns nedgång.			
Förändringar av trafikupplägget i delar av tätortstrafiken i Sundsvall och Örnsköldsvik har fått god effekt. Införandet av barnkort i Sundsvall påverkar resandet positivt.			

Indikatorer att följa upp målet <sup>19</sup>	Utfall april 2019	Utfall april 2018	Utfall april 2017	Riktvärde 2019	Utfall 2018
Totalt antal resor i de prioriterade stråken	3 269 390	3 125 227	3 158 374	8 449 536	8 979 874
Landsbygdstrafik (50, 90, 120, 141, 142 191, 201, 611)	623 472	620 576	605 909	-	1 857 721
Tätortstrafik (Sundsvall O14/15)	1 970 244	1 881 120	1 921 306	-	5 403 093
Tätortstrafik (Örnsköldsvik O6)	500 403	470 218	448 586	-	1 222 244
Regional tågtrafik (Norrtåg alla produkter)	175 271	153 313	182 573	-	496 816

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2019	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys
Utreda fortsatt förstärkning eller ökad turtäthet på linje 120 (Njurundabommen-Sundsvall-Timrå/Sörberge)	0,0 Koll 2020	Trafik-chef	X	Pågående.

<sup>18</sup> Prioriterade stråk definieras i det kommande reviderade Regionala trafikförsörjningsprogrammet

<sup>19</sup> Resandestatistiken är justerad för 2018 och 2017 efter avläsning i databas 2019-05-13

<b>Beskrivning:</b> Linje 120 trafikerar ett prioriterat stråk 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. Personella resurser ur Koll 2020 stödjer genomförandet.				
<b>Delta i utredning av ny tågstation i Njurunda</b>	0,0	Trafik- chef	X	Pågående.
<b>Beskrivning:</b> Anläggande av en ny tågstation 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. Inom nuvarande trafikavtal ryms inte utökad trafikering med Norrtåg till Njurundastationen.				
<b>Utreda den regionala trafiken i de prioriterade stråken för att eventuellt förstärka vid behov</b>	0,0	Trafik- chef	X	Pågående.
<b>Beskrivning:</b> Som underlag för omfördelning av transportresurser för ett ökat kollektivt resande.				
<b>Översyn av tidtabeller</b>	0,0	Trafik- chef	X	Pågående.
<b>Beskrivning:</b> Med syftet att dels öka resande, dels öka intäkterna t ex genom helgtrafik.				

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

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

	<b>Årsprognos T1</b>		
<b>Måluppfyllnad</b>	↓		
<p><b>Analys</b></p> <p>Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas.</p> <p>Tågplanerna är lagda och vi har ännu inte etablerat samverkan med SJ. Inga kommersiella aktörer har etablerat sig i länet.</p> <p>Lejonparten av bussarna har nu optiska läsare som möjliggör framtida biljettsamverkan och fortsatt utveckling av digitala produkter.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet

Utfall april 2019	Utfall april 2018	Utfall april 2017	Riktvärde 2019	Utfall 2018
----------------------	----------------------	----------------------	-------------------	----------------

Utbudsförändring genom biljettsamverkan					
<i>SJ Mittbanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	0	0	0	2 <sup>20</sup>	0
<i>SJ Botniabanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	0	0		4	0
<i>X-trafik (antal dubbelturer tåg och buss /må-fre)</i>	25			17	25
Andel bussar med installerade optiska läsare (%)	94	0	0	95	15
Andel produkter som är digitaliserade <sup>21</sup> (%)	20	20	20	80	20
Antalet användare av Din Tur-app				295 000	
<i>Genomsnitt/mån</i>	<i>31 240</i>	<i>25 667</i>		<i>24 583</i>	<i>29 201</i>

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys
<b>Ta fram en plan för nästa generations biljett- och betalsystem i samverkan med de fyra nordligaste länen</b>	0,0	Adm chef	X	Förberedelser pågår för att ta fram beslutsunderlag för de fyra samverkande länens presidium i augusti 2019, som ska ange ambition och färdriktning. Ej genomförd.
<b>Beskrivning:</b> I syfte att minska kostnaderna och göra resan enklare för resenären. Kostnadsbilden är dock osäker, vidare utredning kommer att minska osäkerheten.				
<b>Investera nya biljettmaskiner</b>	0,2	Adm chef	✓	Nya biljettmaskiner med kringutrustning anskaffade under perioden. Skolbussar kommer inte att prioriteras, utan de linjelagda bussarnas behov tillgodoses med denna åtgärd. Genomförd
<b>Beskrivning:</b> Vi ser ett behov av att köpa in ytterligare biljettmaskiner för att utrusta de bussar som idag saknar biljettmaskiner (t ex skolbussar). Åtgärden gör det möjligt att kunna nyttja skoltrafiken till den allmänna linjelagda trafiken.				
<b>Utveckla samverkan med X-trafik avseende biljetter och trafik</b>	0,5	Adm chef	✓	Samverkan med X-trafik är en ständigt pågående aktivitet och begränsas inte till budgetår Genomförd.
<b>Beskrivning:</b> I dag trafikerar X-trafik med både buss- och tågtrafik till Sundsvall. Det ekonomiska värdet för Västernorrland för trafiken uppgår till ca 2,0 mnkr. Samverkansavtal som sträcker sig till och med utgången av 2018 har tecknats med X-trafik.				
<b>Utveckla biljettsamverkan med kommersiella aktörer</b>	0,0	Adm chef	X	Ej genomförd
<b>Beskrivning av aktivitet:</b> Norrtåg kommer att inleda en dialog om biljettsamverkan med SJ.				

<sup>20</sup> I budgetskrivelse uttrycks mätvärdet som 6000 för SJ (9 dubbelturer per dygn=9\*2\*365) och 30 000 för X-trafik avgångar per år. Det bedöms inte vara ett funktionellt indikatorvärde för uppföljning av målet.

<sup>21</sup> Produktutbud: Periodkort/Reskassa, Enkelbiljett, Företagskort, Skolkort, Barnkort (gratis), totalt fem, varav enkelbiljett är digitaliserad T1 18

## Medarbetare: Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång

### Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare

Väl kända mål som genomsyrar hela verksamheten bidrar till medarbetarnas engagemang.

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↑		
<p><b>Analys</b></p> <p>Bedömningen är att målet kommer att uppfyllas.</p> <p>I utfallet från medarbetarenkäten i december 2018 uppnås inte riktvärdena och under 2019 genomförs ingen medarbetarenkät. Nästa medarbetarenkät planeras till 2020.</p> <p>Arbetet med att göra målen välkända för våra medarbetare fortsätter under 2019 med åtgärder i verksamhetsplan och i höstens medarbetarsamtal.</p> <p>Uppföljningen av målet har kompletterats med en indikator om hur stor andel av personalen som känner till myndighetens mål. Denna indikator är möjlig att följa upp årligen.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2019	Utfall april 2018	Utfall april 2017	Riktvärde 2019	Utfall 2018	Utfall 2017
Andelen medarbetare som upplever att målen genomsyrar hela myndigheten (%) <i>Benchmark<sup>22</sup></i>	-	-	-	62	54	42
Andelen medarbetare som upplever att de har mål kopplat till sitt arbete (%) <i>Benchmark myndigheter</i>	-	-	-	100	68	72
					73	74
Andel som vid medarbetarsamtal uppgett att de känner till myndighetens mål (%)	-	-	-	80-100	-	-

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2019	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys
<b>Personaldag all personal</b>	0,0	HR chef	X	Beslut har tagits att ingen gemensam personaldag för arbetsplatserna genomförs under 2019. Personaldag med fokus på personalcoaching har identifierats i medarbetarenkäten 2018 och planeras genomföras under 2020.
<b>Beskrivning av aktivitet:</b> Årlig personaldag med fokus på mål och verksamhetsstyrning.				

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

För att nå satta mål måste mål och medel harmonisera med varandra. Genom en tydlig planeringsprocess ges medarbetarna förutsättningar att på ett effektivt sätt prioritera sitt arbete för att

<sup>22</sup> Benchmarking mäts i eNPS (Employee Net Promotor Score) som är ett mätverktyg som utvärderar alla branscher i Sverige

bidra till måluppfyllelsen. Uppdraget till myndigheten utgår från kommunalförbundets styrdokument och direktionens beslutade ambitionsnivå.

	<b>Årsprognos T1</b>		
<b>Måluppfyllnad</b>	↑		
<p><b>Analys</b></p> <p>Bedömningen är att målet kommer att uppfyllas.</p> <p>Under 2019 genomförs ingen medarbetarenkät, varför indikator om medarbetarindex kommer att sakna värde.</p> <p>Sjuktalet har minskat jämfört med 2018 års utfall och bedömningen är att riktvärdet på 3,7 procent kommer att uppnås vid årets slut. Antalet utnyttjade friskvårdstimmar ökar succesivt men bedöms inte uppnå 1400 timmar. Andelen medarbetare som utnyttjar friskvårdsbidraget har ökat kraftigt i förhållande till samma period 2018.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2019	Utfall april 2018	Utfall april 2017	Riktvärde 2019	Utfall 2018	Utfall 2017
Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (MI) (%)		-	-	62	56	56
Sjuktalet (%)	3,9	8,1	-	3,7	4,8	4,8
Antalet friskvårdstimmar registrerade i Agda (h)	104	71	-	1400	192	-
Andelen av medarbetare som utnyttjar friskvårdsbidrag (%)	46	18	16	50	52	16

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2019	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys
<b>Följa upp handlingsplan som har utarbetats från resultaten av medarbetarenkäten</b>	0,0	HR chef	✘	Utkast till handlingsplaner för bättre arbetsmiljö har upprättats vardera för arbetsplatserna Kramfors och Din Tur kundcenter. Handlingsplanerna fastställs på skyddskommitténs möte i maj 2019 och finns därefter tillgängliga på intranätet.
<b>Beskrivning:</b> De av medarbetarna identifierade förbättringsområden och åtgärder inom ledarskap, arbetsmiljö, organisation och vision och mål ska kommuniceras på skyddskommittémöten, enhetsmöten och personalmöten för avstämning och uppföljningar av åtgärder blir utförda.				
<b>Verksamhetsanpassning av lokaler</b>	0,0	Adm chef	✔	Genomförd
<b>Beskrivning:</b> Hyresjustering för verksamhetsanpassning av lokaler i Kramfors på grund av arbetsmiljöskäl. Anpassning till gällande hyresnivåer.				

## Ekonomisk analys

### Periodens resultat

Årets första fyra månader visar nettokostnader om 184,7 mnkr. Vid en jämförelse med föregående år är verksamhetens nettokostnader 16,1 mnkr högre. De två huvudsakliga orsakerna är högre kostnader för avtalsenlig indexjustering samt lägre biljettintäkter. Att biljettintäkterna minskar beror bland annat på införandet av kommunala subventionerade produkter.

Intäkterna för de kommunala biljettsubventionerna uppgår till 60,6 mnkr. I jämförelse med föregående år har subventionerna ökat med 25,0 mnkr då kommunala biljettsubventioner uppgick till 35,6 mnkr. Det motsvarar en ökning med 70 procent och beror främst på att flera subventionerade produkter infördes under sommaren 2018. Det har även skett en ökning av intäkter från subventioner gällande Örnsköldsviks kommuns ungdomskort i jämförelse med föregående år. Antal sålda ungdomskort har ökat med 600 vid en jämförelse med 2018. Intäkterna från seniorkortet i Sundvall har dock minskat vid en jämförelse med föregående år.

Periodens medlemsbidrag uppgår till 124,1 mnkr och är 8,9 mnkr lägre än föregående år.

Belopp, mnkr	Utfall april 2019	Utfall april 2018	Förändring mellan åren	Förändring mellan åren (%)
Verksamhetens intäkter	47,4	51,4	-4,0	-8%
Verksamhetens kostnader	-231,2	-219,0	-12,3	6%
Jämförelsestörande poster	0,5	0,0	0,5	995%
Avskrivningar	-1,4	-1,1	-0,3	26%
<b>Verksamhetens nettokostnad</b>	<b>-184,7</b>	<b>-168,6</b>	<b>-16,1</b>	<b>10%</b>
Kommunala biljettsubventioner	60,6	35,6	25,0	70%
Medlemsbidrag	124,1	133,0	-8,9	-7%
<b>Årets resultat</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-</b>

### Budgetföljsamhet

Vid en jämförelse med budget är avvikelserna 3,7 mnkr motsvarande 2 procent. Budgetavvikelsen beror främst på lägre intäkter än vad som budgeterats. Budgetavvikelsen för verksamhetens intäkter uppgår till 3,5 mnkr, vilket motsvarar sju procent lägre intäkter än budget. Främsta orsaken är lägre biljettintäkter. Kostnaderna uppgår till 231,2 mnkr och ligger i paritet med budget med en avvikelse om 0,5 mnkr.

Kommunal biljettsubvention är 6,0 mnkr högre än budget, motsvarande elva procent. Periodens medlemsbidrag är 2,3 mnkr lägre än budget.

Belopp, mnkr	Utfall april	Budget april	Budgetavvikelse	Avvikelse (%)
Verksamhetens intäkter	47,4	50,9	-3,5	-7%
Verksamhetens kostnader	-231,2	-230,7	-0,5	0%
Jämförelsestörande poster	0,5	0,0	0,5	-
Avskrivningar	-1,4	-1,3	-0,1	17%
<b>Verksamhetens nettokostnad</b>	<b>-184,7</b>	<b>-181,0</b>	<b>-3,7</b>	<b>2%</b>
Kommunala biljettsubventioner	60,6	54,6	6,0	11%
Medlemsbidrag	124,1	126,5	-2,4	-2%
<b>Årets resultat</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-</b>

### Verksamhetens intäkter

Verksamhetens totala intäkter uppgår till 47,4 mnkr och är 3,5 mnkr lägre än budget, motsvarande sju procent. Budgetavvikelsen beror främst på lägre biljettintäkter än vad som budgeterats. Biljettintäkterna uppgår till 36,2 mnkr och är sex procent lägre än budget. En orsak till de minskade



biljettintäkterna är införandet av de subventionerade produkterna i fyra av länets kommuner. Det har varit vissa svårigheter att budgetera för de kommunala biljettsubventionerna vid införandet samt att förutse vilken effekt dessa produkter skulle ha på biljettintäkterna. Det framgår av de stora avvikelserna mellan utfall och budget för biljettintäkter. För Sundsvalls kommun budgeterades biljettintäkter från tätortstrafiken till 17,5 mnkr för första tertialen, vilket kan jämföras med utfallet på 14,4 mnkr för samma period. Det motsvarar 3,1 mnkr lägre intäkter än budget. Även för Region Västernorrland är de budgeterade intäkterna högre än utfallet, motsvarande 0,5 mnkr.

Skolkortsintäkterna är 0,3 mnkr lägre än budget för perioden, motsvarande 4 procent. Det beror främst på de subventionerade barnkortet i Örnsköldsvik, Timrå och Härnösand som ersätter skolkortet.

Intäkterna från EU-bidrag är 0,4 mnkr lägre än budget för perioden. Via det länsgemensamma projektet Koll 2020 har kommunalförbundet möjlighet att söka bidrag från Tillväxtverket för att täcka kostnader som uppstår i samband med projektet. Under det första tertialet är dessa kostnader lägre än vad som har budgeterats för perioden.

I jämförelse med föregående år har biljettintäkterna minskat med 3,3 mnkr. En orsak är införandet av fler subventionerade produkter under sommaren 2018. I första tertialet föregående år var endast två subventionerade produkter införda, dels barnkortet i Sundsvalls kommun och dels ungdomskortet i Örnsköldsviks kommun. Under sommaren 2018 tillkom fem subventionerade produkter vilket påverkar biljettintäkterna under första tertialet 2019. Intäkterna för skolkort uppgår till 7,3 mnkr, och har minskat med 9 procent från föregående år. Detta på grund av de helt subventionerade barnkortet i Timrå och Härnösand som infördes under andra delen av 2018 och ersätter skolkortet.

Intäkter från EU-bidrag är 0,2 mnkr lägre än föregående år, vilket främst beror på att projektet Hållbara Resor avslutades under hösten 2018.

Övertagande av färdtjänsthandläggningen för Timrå kommun och nytt avtal om färdtjänstsamordning med Sollefteå kommun bidrar till högre intäkter om 0,4 mnkr i jämförelse med föregående år.

Intäkter från biljettkontrollavgifter har minskat med 0,1 mnkr mellan åren, motsvarande 88 procent. Under andra delen av 2018 avslutades två timanställningar, vilket resulterade i färre antal kontroller och har skapat intäktsbortfall även under första tertialet 2019.

Verksamhetens intäkter, mnkr	Utfall april	Budget april	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall april 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Biljettintäkter	36,2	38,6	-2,4	-6%	39,5	-3,3	-8%
Skolkortsintäkter	7,3	7,6	-0,3	-4%	8,0	-0,7	-9%
Resplusintäkter	1,0	0,9	0,1	13%	0,9	0,1	11%
Bussgodsintäkter	0,2	0,3	-0,1	-25%	0,2	0,0	-18%
Bidrag, samverkande system	0,9	1,1	-0,2	-17%	1,2	-0,3	-22%
Bidrag, sommarlovskortet	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	-
EU-bidrag	0,4	0,8	-0,4	-52%	0,6	-0,2	-35%
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,0	0,1	0,0	-71%	0,1	-0,1	-88%
Avgift för kortämne	0,0	0,1	0,0	-60%	0,0	0,0	-
Reklam på buss	0,2	0,3	-0,1	-30%	0,2	0,0	-18%
Kundservice och anropsstyrtrafik	0,5	0,5	0,0	4%	0,4	0,1	28%
Färdtjänsthandläggning	0,2	0,2	0,0	-1%	0,1	0,2	200%
Färdtjänstsamordning	0,2	0,2	0,0	0%	0,0	0,2	-
Persontransporter	0,2	0,1	0,0	36%	0,1	0,1	110%
Utdebiterad tid	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	-
Intäkter taxametertömning	0,0	0,0	0,0	-100%	0,0	0,0	-100%
Övriga intäkter	0,0	0,1	-0,1	-71%	0,0	0,0	-9%
<b>Summa</b>	<b>47,4</b>	<b>50,9</b>	<b>-3,5</b>	<b>-7%</b>	<b>51,4</b>	<b>-4,0</b>	<b>-8%</b>

## Verksamhetens kostnader

### Trafikkostnader

Trafikkostnaderna uppgår till 169,7 mnkr för det första tertialet och den budgeterade kostnaden till 171,4 mnkr. Avvikelsen är 1,7 mnkr lägre kostnader än budget och härrör främst från lägre kostnader för trafik, förstärkningstrafik samt kostnader för indexjustering. Kostnader för resandeincitament är dock högre än budget under det första tertialet.

Kostnaden för försäljningsprovision är densamma som budget. För bankkostnader är utfallet 0,1 mnkr högre än budget. I bankkostnader ingår bland annat avgifter för bank- och plusgiro, avgifter för värdehantering, servicebox samt olika transaktionsavgifter för betalning, till exempel biljettköp via app, swish eller med kreditkort via hemsidan.

Kostnaden för driftsbidrag till Norrtåg AB, följer budget för första tertialet. Stationsavgifterna visar ett lägre utfall med 0,5 mnkr, vilket är en följd av att kostnaden för första kvartalet 2019 inte periodiserades utan ingår i utfallet 2018.

I jämförelse föregående år har kostnaderna ökat med 8,7 mnkr. Avvikelsen med 4,6 mnkr för tätortstrafiken och 4,0 mnkr för landsbygdstrafiken, hänför sig dels på resandeutvecklingen och de ökade kostnaderna för resandeincitamenten och dels på kostnader för indexutvecklingen då indexkorgarna ligger med ett snittindex på 15 procent jämfört med föregående år med 12 procent från basåret.

Kostnaderna för provision till försäljningsställen har minskat med 0,2 mnkr i jämförelse med föregående år till följd av en stagnerad försäljning via försäljningsställena. För bankkostnader är ökningen 0,1 mnkr och även det till följd av fortsatt ökad försäljning och nedladdning av våra reseprodukter.

Kostnadsökningen för driftsbidrag till Norrtåg AB med 0,5 mnkr, är till följd av kostnadsindexering av pris enligt avtal. Effekten av den felaktigt periodiserade kvartalsfakturan för stationsavgifter påvisas även vid jämförelse med föregående år.

Kostnadsslag, mnkr	Utfall april	Budget april	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall april 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Tätortstrafik	-65,0	-66,2	1,2	-2%	-60,4	-4,6	7%
Landsbygdstrafik	-87,0	-87,1	0,1	0%	-82,5	-4,1	5%
Försäljningsprovision	-0,7	-0,7	0,0	0%	-0,9	0,2	-29%
Bankkostnader m m	-0,8	-0,7	-0,1	13%	-0,7	-0,1	13%
Driftsbidrag Norrtåg	-16,0	-16,0	0,0	0%	-15,5	-0,5	3%
Stationsavgifter	-0,2	-0,7	0,5	-250%	-0,6	0,4	-200%
<b>Summa</b>	<b>-169,7</b>	<b>-171,4</b>	<b>1,7</b>	<b>-1%</b>	<b>-161,0</b>	<b>-8,7</b>	<b>5%</b>

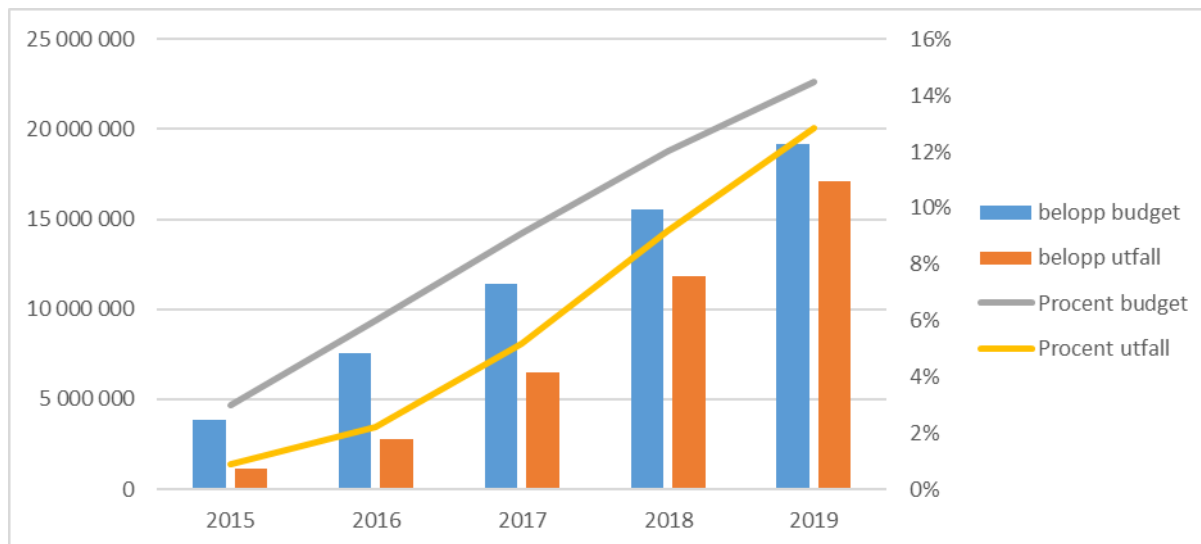
### Index

Trafikavtalen, vilka utgör lejonparten för majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen utifrån en avtalad indexmodell. Indexmodellen består främst av: AKI (arbetskostnadsindex), KPI (konsumentprisindex), ITPI 29-30 (prisindex för inhemsk tillgång), samt PPI (oljepreisindex) alternativt HVO (index för hydrerad vegetabilisk olja). Procentfördelningen mellan olika index i indexkorgarna varierar mellan trafikavtalen. Trafikkostnaderna uppräknas årligen med tre procent. För budget 2019 är indexuppräknningen femton procent från trafik start 2014, tillika basår för indexberäkningen.

Diskrepansen mellan budgeterad indexnivå och utfall har under året minskat betydligt. För den indexkorg som till största del regleras utifrån tätortstrafiken uppgår index från basåret till 12,7 procent. Motsvarande indexkorg som till största del återfinns inom landsbygdstrafiken är index 14,4 procent. Det sammanlagda snittindexet första tertialet 2019, är från basåret är 13 procent, att jämföra med budget på 15 procent.

Föregående års första tertial låg utfallet av snittindex på 9 procent från basåret 2014. Av komponenterna i respektive indexkorg är ökningen störst för perioden december 2018 till april 2019 på HVO index med 4,92 procent.

Kostnaden för index är 17,1 mnkr för första tertialet, vilken kan jämföras med föregående år då kostnaden uppgick till 11,9 mnkr. Det är en ökning med 5,3 mnkr.



### Tätortstrafik

Den totala kostnaden för tätortstrafiken under första tertialet uppgår till 65,0 mnkr. I förhållande till budgeterade kostnader om 66,2 mnkr är avvikelserna 1,2 mnkr, motsvarande 2,0 procent lägre kostnader.

Trafikkostnaden uppgår till 53,4 mnkr och ligger i paritet med budget. Främsta orsaken till budgetavvikelsen är att kostnaderna för trafik inom Sundsvalls tätort är 0,2 mnkr högre och för Sollefteå tätort 0,1 mnkr högre än vad som budgeterats samtidigt som Härnösands tätort har lägre kostnader om 0,3 mnkr. Kostnaden för index uppgår till 6,8 mnkr och i förhållande till budget om 8,1 mnkr är avvikelserna 1,3 mnkr lägre kostnader.

Två trafikområden i tätorten, Örnsköldsvik och Sundsvall, har ett så kallat incitamentsavtal med en fast och en rörlig del där den rörliga delen påverkas av antal resande. Kostnaderna uppgår till 3,9 mnkr vilka kan jämföras med budget om 2,8 mnkr. Det är en ökning med 27 procent. Resandet har fortsatt öka inom båda tätorterna under första tertialen jämfört med basåret 2015.

Förstärkningstrafik avser sådan trafik som utförs för att möta tillkommande behov inom tidtabellslagd trafik inom Trafikuppdraget. Förstärkningstrafiken syftar till att få med alla kunder och kan utföras tillfälligt eller mer långsiktigt samt på hel linje eller del av linje. Förstärkningstrafik förekommer både i form av oplanerad förstärkningstrafik och av planerad förstärkningstrafik. Planerad förstärkningstrafik kan uppstå vid trafikomläggning till följd av ombyggnad av vägnät.

Kostnaden för förstärkningstrafiken är 1,0 mnkr lägre än budgeterad. Det beror främst på ett mindre behov av förstärkningstrafik i Sundsvalls tätort än befarat efter införandet av barnkort. För övriga trafikområden ligger utfallet i samma nivå som budget.

Vid en jämförelse med första tertialen föregående år har den totala kostnaden ökat med 4,6 mnkr. Kostnadsökningen beror främst på indexregleringen mellan åren med en ökning på 2,3 mnkr.

Trafikkostnaderna har ökat med 1,3 mnkr i jämförelse med föregående år. Främsta orsaken är trafikförändring inom Sundsvalls tätort med 1,0 mnkr högre kostnader och en utökning av ytterligare fordon. Även inom Örnsköldsviks tätort är kostnaderna högre än föregående år med 0,3 mnkr.

Resandeincitament är 1,1 mnkr högre än föregående år till följd av det ökade resandet. Under föregående år har det tillkommit fler subventionerade produkter som fortsatt stimulerar resandet.

Tätortstrafik, mnkr	Utfall april	Budget april	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall april 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-53,4	-53,4	0,0	0%	-52,1	-1,3	2%
Resandeincitament	-3,9	-2,8	-1,1	28%	-2,8	-1,1	28%
Index	-6,9	-8,1	1,2	-17%	-4,6	-2,3	33%
Miljöincitament	0	0	0,0	0%	0	0	0%
Förstärkningstrafik	-0,3	-1,4	1,1	-367%	-0,4	0,1	-33%
Avskrivning fordon	-0,5	-0,5	0,0	0%	-0,5	0	0%
<b>Summa</b>	<b>-65,0</b>	<b>-66,2</b>	<b>1,2</b>	<b>-2%</b>	<b>-60,4</b>	<b>-4,6</b>	<b>7%</b>

### Landsbygdstrafik

Den totala kostnaden för landsbygdstrafiken under första tertialen uppgår till 87,0 mnkr och ligger i paritet med budgeterade kostnader.

Trafikkostnaden uppgår till 72,6 mnkr jämfört med budget om 73,7 mnkr. Budgetavvikelsen uppgår till 1,1 mnkr, motsvarande 2 procent. För Sollefteå landsbygd är avvikelsen 0,3 mnkr lägre än budget till följd av omfördelning av produktionskilometer mot Sollefteå tätort. Trafikområde Ådalen har 0,1 mnkr lägre kostnad än budget som effekt av indragen heltrafik Linje 202. Landsbygdstrafik inom Sundsvall har 0,2 mnkr lägre kostnad då tidigare budgeterad utökning av trafik ej verkstälts. Linje 50 har indragen heltrafik från tidtabellsskiftet i december 2018 vilket ger 0,2 mnkr lägre kostnad under första tertialen.

Kostnaden för index uppgår till 10,3 mnkr och i förhållande till budget är avvikelsen 0,7 mnkr.

Tre trafikområden inom landsbygd berörs av resandeincitamentsavtal. Sundsvall-Matfors, Timrå-Njurunda samt linje 201 mellan Sundsvall och Härnösand. Kostnaderna uppgår till 2,0 mnkr vilken kan jämföras med budget om 0,7 mnkr, en ökning med 64 procent. Budgeten baserades på resandeutvecklingen från 2017 och 2018. Under 2018 infördes nya produkter vilket ger en effekt på resandeutvecklingen även under första tertialet 2019. För Timrå-Njurunda är budgetavvikelsen 1,0 mnkr, för Sundsvall-Matfors är avvikelsen 0,2 mnkr och för linje 201 uppgår avvikelsen till 0,1 mnkr högre kostnader än budget.

Kostnaden för förstärkningstrafik är 0,4 mnkr högre än budget. Budgetavvikelsen beror främst på ökad förstärkningstrafik inom Timrå-Njurunda med 0,3 mnkr och inom linje 201 med 0,1 mnkr.

Vid en jämförelse med föregående år har den totala kostnaden för landsbygdstrafiken ökat med 4,0 mnkr. Indexutvecklingen har ökat med 3,2 mnkr och är den främsta orsaken till avvikelsen men även utvecklingen av resandeincitamenten med en ökning på 1,3 mnkr påverkar.

Trafikkostnaden har minskat med 0,3 mnkr mellan åren och det beror bland annat på lägre kostnader i samband med trafikneddragningar inom trafikområde linje 50 och med effekt på Höga Kusten.

Kostnad för förstärkningstrafik har minskat med 0,2 mnkr vid en jämförelse mellan åren.

Landsbygdstrafik, mnkr	Utfall april	Budget april	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall april 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-72,6	-73,7	1,1	-2%	-72,9	0,3	0%
Resandeincitament	-2,0	-0,7	-1,3	65%	-0,7	-1,3	65%
Index	-10,3	-11,0	0,7	-7%	-7,0	-3,2	32%
Miljöincitament	-0,4	-0,4	0	0%	-0,4	0	0%
Förstärkningstrafik	-1,2	-0,8	-0,4	33%	-1,4	0,2	-17%
Avskrivning fordon	-0,5	-0,5	0	0%	-0,5	0	0%
<b>Summa</b>	<b>-87,0</b>	<b>-87,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0%</b>	<b>-4,6</b>	<b>-4,0</b>	<b>7%</b>

## Kompletteringstrafik

Kompletteringstrafik är trafik som körs där det inte finns möjlighet att bedriva kollektivtrafik med buss beroende på resandeunderlag och vägar. Den är till största del anropsstyrd och beställs genom Din Tur kundcenter. I länet har vi för närvarande fyra linjelagda kompletteringstrafik med mindre fordon.

Kostnaden för kompletteringstrafiken uppgår totalt till 0,4 mnkr och budgeterade kostnader uppgår till 0,7 mnkr. Budgetavvikelsen är 0,2 mnkr vilken motsvarar 57 procent. Avvikelsen beror främst på att kostnader om 0,2 mnkr för anropsstyrd trafik har budgeterats för Sundsvalls kommun men eftersom de har upphandlat denna trafik uppstår inga kostnader för kommunalförbundet.

I övrigt har Sollefteå kommun 0,1 mnkr lägre kostnader än budget för den anropsstyrda kompletteringstrafiken. Härnösands kommun, Örnsköldsviks kommun och Kramfors kommun har däremot högre kostnader än budget med sammantaget 0,1 mnkr.

För den linjelagda kompletteringstrafiken följer kostnaderna budget för första tertialet.

Kompletteringstrafik, mnkr	Utfall april	Budget april	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall april 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Kompletteringstrafik, anropsstyrd taxi	-0,4	-0,7	0,3	-43%	-0,5	0,1	-20%
Kompletteringstrafik, linjelagd taxi	-0,2	-0,2	0	0%	-0,3	0,1	-33%
<b>Summa</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,9</b>	<b>0,3</b>	<b>-33%</b>	<b>-0,8</b>	<b>0,2</b>	<b>-25%</b>

## Särskild persontrafik

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 39 mnkr per april och budgeten motsvarande period uppgår till 34,9 mnkr. Största avvikelsen finns under sjukresor, med en budgetavvikelse om 2,7 mnkr. Antalet sjukresor har under perioden ökat med 1 513 resor och kostnaden har ökat med 2,5 mnkr jämfört med föregående år. Det nya trafikavtalet från och med 1 augusti 2018 i Sollefteå har dels gett dyrare sjukresor samt en minskad samordning när sjukresor inte kan samordnas med färdtjänst. Taxi-index är budgeterad med en ökning om 1 procent, utfallet blev en höjning med drygt 4 procent vilket är ytterligare en bidragande orsak till ökade kostnader.

Kostnaden för färdtjänst uppgår till 12,3 mnkr jämfört med 13,0 mnkr föregående år, den främsta anledningen till minskade kostnader är att kommunalförbundet inte hanterar Sollefteå kommuns kostnader från och med 1 augusti 2018. Den budgeterade kostnaden för perioden är 10,9 mnkr.

Örnsköldsviks kommun har en budgetavvikelse på 0,6 mnkr vilket motsvarar 19 procent. Antalet resor har ökat med 874 vilket ger en ökad kostnad på 0,5 mnkr jämfört med tidigare år.

Kramfors kommun har en budgetavvikelse på 0,6 mnkr och en kostnadsökning jämfört med tidigare år på 23 procent. Den största delen av ökat antal resande består av skolresor som är 940 fler än föregående år då antalet uppgick till 2 737 resor.

För Ånge kommun är kostnaderna 0,1 mnkr lägre än budget. Antalet resor i Ånge kommun har ökat med 9 procent under perioden, vilket motsvarar 307 fler resor. Det har lett till en kostnadsökning på 0,1 mnkr.

Kostnaden för Timrå och Härnösands kommun ligger i paritet med föregående år.

Särskild persontrafik mnkr	Utfall april	Budget april	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall april 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Region Västernorrland	-26,7	-24,0	-2,7	11%	-24,1	-2,5	10%
Ånge kommun	-1,1	-1,2	0,1	-10%	-1,0	-0,1	8%
Sundsvalls kommun	0,0	0,0	0,0	-20%	0,0	0,0	-18%
Timrå kommun	-1,5	-1,4	-0,2	12%	-1,5	-0,1	5%
Härnösands kommun	-1,8	-1,7	-0,1	7%	-1,8	0,0	0%
Kramfors kommun	-3,9	-3,3	-0,6	18%	-3,2	-0,7	23%

Sollefteå kommun	0,0	0,0	0,0	-	-2,0	1,9	-99%
Örnsköldsviks kommun	-4,0	-3,4	-0,6	19%	-3,5	-0,5	14%
<b>Summa</b>	<b>-39,0</b>	<b>-34,9</b>	<b>-4,1</b>	<b>12%</b>	<b>-37,1</b>	<b>-1,9</b>	<b>5%</b>

### Administrativa kostnader

De administrativa nettokostnaderna uppgår till 17,4 mnkr och kan jämföras med budget om 17,9 mnkr. Budgetavvikelsen uppgår till 0,5 mnkr vilket motsvarar 3 procent lägre kostnader.

För Personal uppgår nettokostnaden till 9,4 mnkr mot budget 9,7 mnkr och beror främst på vakanta tjänster samt sjukskrivning.

Verksamhet för central bedömningsfunktion kommer att starta upp under andra halvan av året. Initialkostnaderna uppgår till 0,3 mnkr i jämförelse med budget 0,2 mnkr.

Externa kostnader med 1,9 mnkr är 0,2 mnkr högre än budget 1,7 mnkr. I externa kostnader ingår bland annat lokalhyra, försäkringskostnader, kostnader för bevakning och larm, föreningsavgifter till Svensk Kollektivtrafik samt konsultkostnader. Befarad kundförlust belastar utfallet med 0,5 mnkr.

Ekonomienheten har 0,2 mnkr i kostnader redovisade under första tertiet mot budget 0,7 mnkr. Elektronisk fakturahantering är införd under april avseende leverantörfakturor och implementering för kundfakturor är senarelagd och planerad till juni.

Förbundsdirektionens kostnader uppgår till 0,3 mnkr mot budget 0,1 mnkr vilket är en budgetavvikelse med 0,2 mnkr. Under första tertialen genomfördes ett internat med den nya förbundsdirektionen som ej var budgeterat. Budgeten är minskad jämfört med föregående år eftersom antalet ledamöter i förbundsdirektionen minskades inför 2019.

Kostnader för Biljettmaskiner uppgår till 2,1 mnkr jämfört med budget 1,7 mnkr, vilket är en budgetavvikelse med 0,4 mnkr. Det har skett en omfördelning av kostnader från enheten IT och telefoni till Biljettmaskiner, detta för att få en samlad bild av driftskostnaderna som härrör biljettmaskiner. Abonnemangskostnader, drift- samt kostnader för serviceavtal, har en högre kostnadsutveckling än budgeterat. Ett utökat underhållsavtal med FARA för ökad funktionalitet enligt kravställan har medfört högre kostnader jämfört med tidigare år och budget.

IT och telefoni redovisar 2,6 mnkr i kostnader mot budget 2,8 mnkr, vilket är 0,2 mnkr i lägre kostnader. Delvis består det av en omfördelning av kostnader till enheten Biljettmaskiner.

Verksamhet, mnkr	Utfall april			Budget april			Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Netto-kostnad 2018
	Intäkt	Kostnad	Netto-kostnad	Intäkt	Kostnad	Netto-kostnad			
Personalkostnader	0,9	-10,3	-9,4	1,0	-10,7	-9,7	0,3	-3%	-28,6
Central bedömningsfunktion	0	-0,3	-0,3	0	-0,2	-0,2	-0,1	33%	0
Externa kostnader	0	-1,9	-1,9	0	-1,7	-1,7	-0,2	10%	-1,5
Biljettkontroll	0	-0,2	-0,2	0,1	-0,2	-0,1	-0,1	50%	-0,2
Ekonomienhet	0	-0,2	-0,2	0	-0,7	-0,7	0,5	-250%	0
Hållbara resor	0	0	0	0	0	0	0	0%	-0,1
Koll 2020	0,4	-0,7	-0,1	0,8	-1,1	-0,3	0	0%	0
Förbundsdirektion	0	-0,3	-0,3	0	-0,1	-0,1	-0,2	67%	-0,2
Utvecklingsenhet	0	0	0	0	-0,1	-0,1	0,1	0%	0
Hållplatsarbete	0	-0,1	-0,1	0	-0,1	-0,1	0	0%	0
Marknad	0,2	-0,2	0	0,3	-0,5	-0,2	0,2	0	-0,2
Biljettmaskiner	0	-2,1	-2,1	0,1	-1,8	-1,7	-0,4	19%	-2,1
IT och telefon	0	-2,6	-2,6	0	-2,8	-2,8	0,2	-8%	-2,6
<b>Summa</b>	<b>1,5</b>	<b>-18,9</b>	<b>-17,4</b>	<b>2,2</b>	<b>-20,0</b>	<b>-17,9</b>	<b>0,5</b>	<b>-3%</b>	<b>-16,4</b>

## Sammanställning medlemsbidrag

Utfallet för medlemsbidraget för perioden är 124,1 mnkr och budget uppgår till 126,5 mnkr. De medlemmarna med störst avvikelse är Härnösands kommun och Timrå kommun. Dessa kommuner införde subventionerade produkter under föregående år.

Medlemsbidrag (mnkr)	Utfall april	Budget april	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall april 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Region Västernorrland	76,3	75,7	0,6	1%	71,0	5,3	8%
Ånge kommun	3,6	3,6	0,0	0%	3,3	0,3	10%
Sundsvalls kommun	19,6	20,8	-1,3	-6%	17,9	1,7	9%
Timrå kommun	5,8	1,4	4,4	323%	6,5	-0,7	-11%
Härnösands kommun	-4,6	0,0	-4,6	-	9,6	-14,2	-148%
Kramfors kommun	9,3	8,4	0,8	10%	8,3	1,0	12%
Sollefteå kommun	4,1	4,6	-0,4	-9%	6,4	-2,2	-35%
Örnsköldsviks kommun	10,0	12,0	-2,0	-17%	10,0	-0,1	-1%
<b>Summa</b>	<b>124,1</b>	<b>126,5</b>	<b>-2,4</b>	<b>-2%</b>	<b>133,0</b>	<b>-8,9</b>	<b>-7%</b>

## Prognos 2019

Vid tertialuppföljning per april görs årets första helårsprognos och vid tertialuppföljning per augusti görs kommunalförbundets andra helårsprognos. Prognossäkerheten är en viktig förutsättning för att kunna korrigera eventuella fluktuationer under året och även inför arbetet med budget kommande år.

Verksamhetens nettokostnad prognostiseras till 575,6 mnkr mot budgeterade 557,3 mnkr. Avvikelsen uppgår till 18,7 mnkr, vilket motsvarar 3 procent högre nettokostnader än budget. Främsta orsaken till avvikelsen är att verksamhetens intäkter prognostiseras 13,8 lägre än budget. Intäkternas lägre prognos beror till största del på lägre biljettintäkter än vad som budgeterats. Verksamhetens kostnader prognostiseras 6,8 mnkr högre än budget, motsvarande 1 procent. Det beror bland annat på att kostnaderna för resandeincitament och sjukresor prognostiseras högre än budget. Ytterligare en orsak är att kostnaderna för avtalsenlig indexjustering prognostiseras högre än vad som budgeterats.

Prognostiserat medlemsbidrag uppgår till 414,0 mnkr och budgeterat medlemsbidrag uppgår till 393,3 mnkr. Budgetavvikelse för medlemsbidraget uppgår till 20,7 mnkr, motsvarande 5 procent.

Belopp, mnkr	Års-prognos	Budget 2019	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 %
Verksamhetens intäkter	127,1	140,9	-13,8	-10%	142,6	-15,5	-11%
Verksamhetens kostnader	-701,1	-694,4	-6,8	1%	-670,8	-30,3	5%
Jämförelsestörande poster	0,5	0,0	0,5	-	0,9	-0,4	-44%
Avskrivningar	-2,1	-3,8	1,7	-45%	-4,1	2,0	-49%
<b>Verksamhetens nettokostnad</b>	<b>-575,6</b>	<b>-557,3</b>	<b>-18,7</b>	<b>3%</b>	<b>-531,4</b>	<b>-44,2</b>	<b>8%</b>
Kommunala biljettsubventioner	161,6	163,9	-2,3	-1%	143,6	18,0	13%
Medlemsbidrag	414,0	393,3	20,7	5%	386,1	27,9	7%
Finansiella intäkter	0	0	0	-	1,7	-1,7	-100%
Finansiella kostnader	0	0	0	-	0	0	-
Jämförelsestörande finansiella poster	0	0	0	-	0	0	-
<b>Årets resultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>

## Verksamhetens intäkter

Årets första helårsprognos för verksamhetens intäkter visar en avvikelse om 13,8 mnkr, vilket motsvarar lägre intäkter med 10 procent. Intäkterna prognostiseras till 127,1 mnkr mot budgeterade 140,9 mnkr.

Biljettintäkterna prognostiseras till 96,6 mnkr, vilket är 10,9 lägre än budget och 9,2 lägre än föregående år. Intäktsnivån mellan åren påverkas av införandet av fler subventionerade produkter, vilket även får en effekt på skolkortsintäkterna som enligt årsprognos förväntas bli lägre än budget.

Intäkter i det EU-finansierade projektet Koll 2020 prognostiseras till 1,5 mnkr, motsvarande 1 mnkr lägre än budget.

Budgeterade intäkter för taxametertömning uppgår till 0,1 mnkr. Denna tjänst har upphört från januari 2019, vilken är anledningen till att årsprognosen för intäkten är noll. Beslutet om att tjänsten skulle upphöra togs under senare delen av hösten 2018 efter att budget för 2019 fastställdes.

Verksamhetens intäkter, mnkr	Års-prognos	Budget 2019	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 %
Biljettintäkter	96,6	107,5	-10,9	-10%	105,9	-9,2	-9%
Skolkortsintäkter	17,9	19,6	-1,7	-9%	19,8	-1,9	-10%
Resplusintäkter	2,9	2,6	0,3	13%	2,8	0,1	3%
Bussgodsintäkter	0,6	0,8	-0,2	-25%	0,3	0,2	79%
Bidrag, samverkande system	3,2	3,4	-0,2	-6%	3,5	-0,3	-8%
Bidrag, sommarlovskortet	0,0	0,0	0,0	0,0	3,7	-3,7	-100%
EU-bidrag	1,5	2,5	-1,0	-40%	2,3	-0,8	-34%
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,2	0,2	0,0	29%	0,3	-0,1	-34%
Reklam på buss	0,7	0,8	-0,1	-15%	0,8	0,1	8%
Avgift kortämne	0,1	0,2	-0,1	-72%	0	0,1	-
Kundservice och anropsstyrtrafik	1,4	1,4	0,0	-1%	1,4	0,1	4%
Färdtjänsthandläggning	0,7	0,7	0,0	-1%	0,5	0,2	39%
Färdtjänstsamordning	0,6	0,6	0,0	0%	0,2	0,3	140%
Persontransporter	0,5	0,4	0,1	37%	0,6	0,0	-8%
Utdebiterad tid	0,0	0,0	0,0	0%	0,2	-0,2	-100%
Intäkter taxametertömning	0,0	0,1	-0,1	-100%	0,1	-0,1	-100%
Övriga intäkter	0,1	0,1	0,0	44%	0,1	0,0	0%
<b>Summa</b>	<b>127,1</b>	<b>140,9</b>	<b>-13,8</b>	<b>-10%</b>	<b>142,6</b>	<b>-15,5</b>	<b>-11%</b>

## Verksamhetens kostnader

### Trafikkostnader

Trafikkostnaderna prognostiseras till 516,2 mnkr. Budget för året uppgår till 514,1 mnkr vilket medför en avvikelse om 2,1 mnkr i högre kostnad.

Kostnaderna för provision till försäljningsställen prognostiseras med 0,2 mnkr lägre kostnader än budget till följd av en stagnerad försäljning via försäljningsställena. För bankkostnader prognostiseras ökningen till 0,2 mnkr till följd av fortsatt ökad försäljning och nedladdning av våra reseprodukter.

Prognosen för kostnaden av driftsbidrag till Norrtåg AB följer budget. Stationsavgifterna visar ett lägre utfall med 0,5 mnkr i prognosen, vilket är till följd av att kostnaden för första kvartalet 2019 inte periodiserades utan ingår i utfallet 2018.

Kostnadsslag, mnkr	Års-prognos	Budget 2019	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 %
Tätortstrafik	-197,4	-198,6	1,2	-1%	-190,2	-7,2	4%
Landsbygdstrafik	-265,0	-261,2	-3,8	1%	-255,8	-9,2	3%
Försäljningsprovision	-2,0	-2,2	0,2	-10%	-1,9	-0,1	5%
Bankkostnader m m	-2,4	-2,2	-0,2	8%	-2,7	0,3	-13%



Driftsbidrag Norrtåg	-47,9	-47,9	0,0	0%	-46,4	-1,5	3%
Stationsavgifter	-1,5	-2,0	0,5	-33%	-2,4	0,9	-60%
<b>Summa</b>	<b>-516,2</b>	<b>-514,1</b>	<b>-2,1</b>	<b>0%</b>	<b>-499,4</b>	<b>-16,8</b>	<b>3%</b>

## Index

Trafikavtalen, vilka utgör lejonparten för majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen utifrån en avtalad indexmodell. 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 indexkorgarna varierar mellan trafikavtalen. Trafikkostnaderna uppräknas årligen med tre procent. För budget 2019 är indexuppräknningen femton procent från trafik start 2014, tillika basår för indexberäkningen.

Diskrepansen mellan budgeterad indexnivå och utfall har under året minskat betydligt jämfört med tidigare år då utfall understigit budget. För den tätortstrafiken prognostiseras index till 15,6 procent. Motsvarande indexkorg som till största del återfinns inom landsbygdstrafiken prognostiseras till 18,0 procent. För linje 40 som trafikerar Örnsköldsvik - Sollefteå – Östersund är prognosen 18,9 procent jämfört med budget om 18 procent. För linje 50 som trafikerar Örnsköldsvik – Härnösand med trafikstart december 2016 är prognosen 17,5 procent mot budget 9 procent.

Kostnaden för indexjusteringen prognostiseras till 59,4 mnkr i jämförelse med budget om 57,5 mnkr. För tätortstrafiken prognostiseras indexkostnaderna till 23,7 mnkr mot budget 24,3 mnkr. Det är lägre kostnader om 0,6 mnkr i förhållande till budget efter ett gynnsamt första tertial som reducerar kostnaden. För landsbygdstrafiken prognostiseras kostnaden för indexjusteringen till 35,7 mnkr mot budget om 33,1 mnkr, vilket är en avvikelse om 2,6 mnkr högre kostnader än budget.

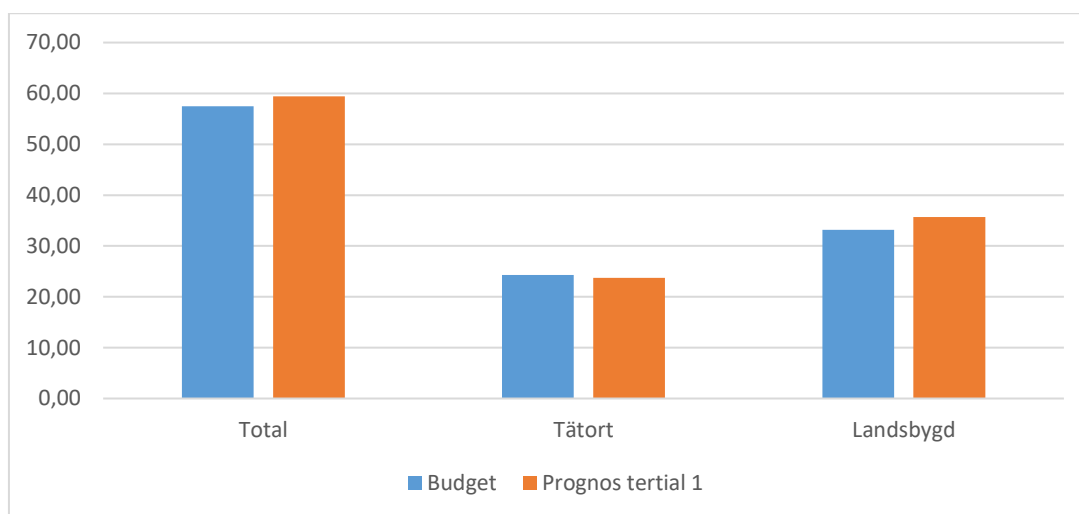


Diagram: Prognostiserade kostnader för avtalsenlig indexjustering, belopp i mnkr.

De olika indexkorgarnas utveckling påverkas framförallt av fortsatt höjda drivmedelspriser under 2019. Kostnadsutvecklingen för drivmedel från trafikstart juni 2014 fram till idag har drivit upp index för trafikavtalen. Arbetskostnadsindex (AKI) driver också kostnadsutvecklingen eftersom den utgör en stor del av viktningen i indexkorgarna. Prognosen för 2019 ger en indexnivå för tätort på 15,6 procent och för landsbygd 18,0 procent. Nivå december 2018 var för tätort 12,5 procent och för landsbygd 14,8 procent.

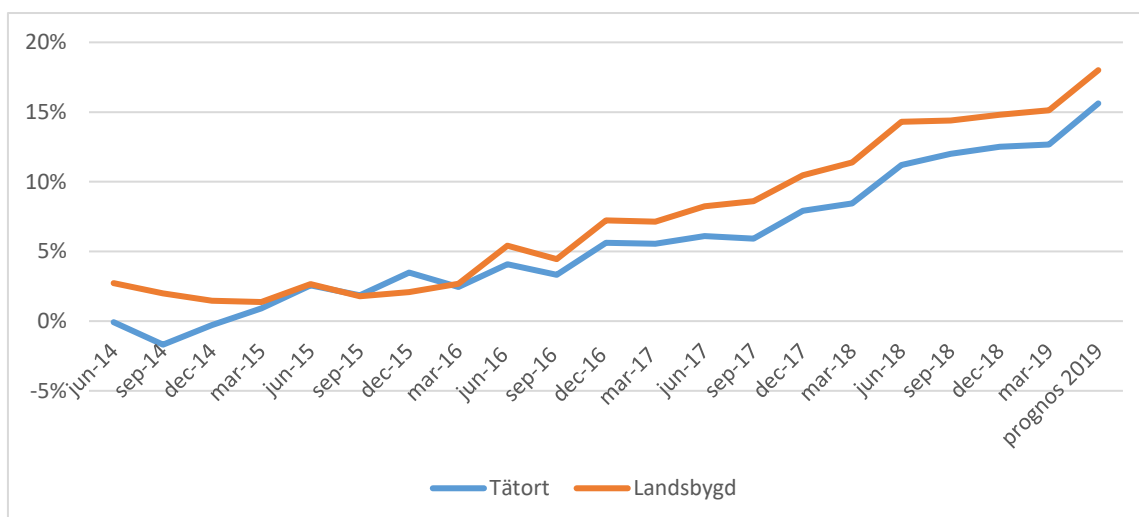


Diagram: Indexutveckling 2014 -2018, med prognos 2019

### Tätortstrafik

Kostnaderna för tätortstrafiken prognostiseras till 197,4 mnkr vilket är 1,2 mnkr lägre än budget om 198,6 mnkr.

Trafikkostnaderna prognostiseras 1,0 mnkr lägre än budget. För Härnösands tätort prognostiseras kostnaderna 1,1 mnkr lägre än budget. Det beror dels på att budgeten utökades med 0,8 mnkr inför införandet av subventionerade produkter och den kommer inte att nyttjas och dels att linje 525 är uppsagd från juni 2019 vilket medför 0,3 mnkr lägre kostnader. För Sollefteå är prognosen 0,1 mnkr högre kostnader eftersom produktionskilometer omfördelats mot Sollefteå landsbygd. Örnsköldsviks tätort prognostiseras 0,3 mnkr högre kostnader och avstämningen av produktionskilometer är inte avslutad. För Sundsvalls tätort är prognosen 0,1 mnkr högre än budget, en justering av kilometerproduktion.

Resandeincitamentet prognostiseras till 4,0 mnkr högre än budget. Miljöincitamentet ligger kvar på samma nivå som budget. Prognosen för förstärkningstrafiken är 2,8 mnkr lägre än budget, dels till följd av att förstärkning inom trafikområde Sundsvall inte når de befarade nivåerna efter införandet av barnkort.

Avskrivning av fordon är färdigavskrivna i juni och prognosen uppgår till 0,7 mnkr att jämföra med budget om 1,5 mnkr.

Tätortstrafik, mnkr	Års-prognos	Budget 2019	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 %
Trafikkostnad	-159,2	-160,2	1,0	-1%	-159,4	0,2	0%
Resandeincitament	-12,5	-8,5	-4,0	32%	-10,2	-2,3	18%
Index	-23,7	-24,3	0,6	-3%	-18,2	-5,5	23%
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0	0%	-0,1	0	0%
Förstärkningstrafik	-1,2	-4,0	2,8	-233%	-0,8	-0,4	33%
Avskrivning fordon	-0,7	-1,5	0,8	-114%	-1,5	0,8	-114%
<b>Summa</b>	<b>-197,4</b>	<b>-198,6</b>	<b>1,2</b>	<b>-1%</b>	<b>-190,2</b>	<b>-7,2</b>	<b>7%</b>

### Landsbygdstrafik

Den totala prognosen för trafikkostnader i landsbygd är 218,9 mnkr vilket är 3,8 mnkr högre än budget 221,0 mnkr.

För landsbygdstrafiken prognostiseras kostnaderna bli 2,1 mnkr lägre än budget. Budgeten för landsbygdstrafiken inom Härnösand utökades med 1,3 mnkr inför införandet av subventionerade produkter, vilken inte kommer att nyttjas. För trafikområde Sundsvall är avvikelserna 0,6 mnkr i lägre kostnad än budget, till följd av en tidigare budgeterad ökning av trafik som inte har verkställts. Till följd av trafikneddragning av heltrafik påverkas trafikområde Ådalen med 0,3 mnkr samt linje 50 med 0,7 mnkr lägre kostnader. För Sollefteå landsbygd är prognosen 0,1 mnkr lägre kostnader då produktionskilometer omfördelats mot Sollefteå tätort.

Resandeincitamentet prognostiseras till 3,2 mnkr högre kostnader än budget. Miljöincitamentet prognostiseras till samma nivå som budget.

Prognosen för förstärkningstrafiken uppgår till 0,9 mnkr högre kostnader än budget och avser främst linje 611 samt 120 inom trafikområde Timrå/Njurunda med både planerad och oplanerad förstärkningstrafik.

Avskrivning av fordon är färdigavskrivna i juni och prognosen uppgår till 0,7 mnkr att jämföra med budget om 1,5 mnkr.

Landsbygdstrafik, mnkr	Års-prognos	Budget 2019	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 %
Trafikkostnad	-218,9	-221,0	2,1	-1%	-218,4	-0,2	0%
Resandeincitament	-5,3	-2,1	-3,2	60%	-4,0	-1,4	25%
Index	-35,7	-33,1	-2,6	7%	-27,6	-4,8	23%
Miljöincitament	-1,1	-1,1	0	0%	-1,1	0	0%
Förstärkningstrafik	-3,3	-2,4	-0,9	27%	-3,2	-0,1	3%
Avskrivning fordon	-0,7	-1,5	0,8	-114%	-1,5	0	-114%
<b>Summa</b>	<b>-265,0</b>	<b>-261,2</b>	<b>-3,8</b>	<b>1%</b>	<b>-255,8</b>	<b>-6,5</b>	<b>3%</b>

### Kompletteringstrafik

Kompletteringstrafik är trafik som körs där det inte finns möjlighet att bedriva kollektivtrafik med buss beroende på resandeunderlag och vägar. Den är till största del anropsstyrd och beställs genom Din Tur kundcenter. I länet har vi för närvarande fyra linjelagda kompletteringstrafik med mindre fordon.

Prognosen för kompletteringstrafiken uppgår totalt till 1,2 mnkr i jämförelse med budgeterad kostnad 2,0 mnkr. Prognosavvikelsen är 0,8 mnkr i lägre kostnad vilket motsvarar 67 procent. Avvikelsen beror främst på att kostnader om 0,6 mnkr för anropsstyrd trafik har budgeterats för Sundsvalls kommun men eftersom de har upphandlat denna trafik uppstår inga kostnader för kommunalförbundet.

I övrigt har Sollefteå kommun vardera 0,1 mnkr lägre kostnader än budget för den anropsstyrda kompletteringstrafiken. Härnösands kommun, Örnsköldsviks kommun och Kramfors kommun har däremot högre kostnader än budget med sammantaget 0,1 mnkr.

För den linjelagda kompletteringstrafiken följer kostnaderna i prognosen budget för året.

Kompletteringstrafik, mnkr	Års-prognos	Budget 2019	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 %
Kompletteringstrafik, anropsstyrd taxi	-1,4	-2,0	0,6	-43%	-1,3	0,1	-7%
Kompletteringstrafik, linjelagd taxi	-0,6	-0,7	0,1	-17%	-0,6	0	0%
<b>Summa</b>	<b>-2,0</b>	<b>-2,7</b>	<b>0,7</b>	<b>-35%</b>	<b>-1,9</b>	<b>0,1</b>	<b>5%</b>

## Särskild persontrafik

Prognosen för särskild persontrafik visar 5,9 mnkr högre kostnader i jämförelse med budget. Största avvikelserna har Regionens sjukresor med 4,9 mnkr högre än budget. Prognosen baseras på taxi-index som är högre än budgeterat, samt det fördyrade trafikavtalet i Sollefteå. Den tidigare ökade resandeutvecklingen bedöms stagnera under senare delen av året när den centrala bedömningsfunktionen är i drift.

I Kramfors kommun är bedömningen att resandet fortsätter att öka, kostnaderna prognostiseras till 0,7 mnkr högre än budget. Samma tendens finns i Örnsköldsviks kommun där prognosen är 0,5 mnkr högre kostnader än budget.

Ånge kommun redovisar prognostiserade kostnader om 3,2 mnkr jämfört med budget om 3,6 mnkr. Prognosen baseras på att resandet i Ånge inte kommer att öka i den grad som är budgeterat.

I Timrå kommun har antalet färdtjänstresor och tillstånd för färdtjänst minskat, antalet skolresor och resor till och från daglig verksamhet tenderar till en resandeökning, kostnaden prognostiseras till 4,6 mnkr jämfört med budget 4,5 mnkr.

För Härnösands kommun prognostiseras en kostnad på 5,3 mnkr jämfört med budget om 5,2 mnkr.

Särskild persontrafik, mnkr	Års-prognos	Budget 2019	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 %
Region Västernorrland	-76,3	-71,4	-4,9	7%	-71,6	-4,7	7%
Ånge kommun	-3,2	-3,6	0,4	-11%	-3,0	-0,2	7%
Sundsvalls kommun	-0,1	-0,1	0,0	-9%	-0,1	0,0	-5%
Timrå kommun	-4,6	-4,5	-0,1	2%	-4,4	-0,2	4%
Härnösands kommun	-5,3	-5,2	-0,2	3%	-5,1	-0,2	5%
Kramfors kommun	-11,2	-10,5	-0,7	6%	-10,3	-0,9	9%
Sollefteå kommun	0,0	0,0	0,0	-	-3,4	3,3	-100%
Örnsköldsviks kommun	-12,3	-11,9	-0,5	4%	-11,7	-0,6	5%
<b>Summa</b>	<b>-113,0</b>	<b>-107,1</b>	<b>-5,9</b>	<b>6%</b>	<b>-109,4</b>	<b>-3,6</b>	<b>3%</b>

## Administrativa intäkter och kostnader

De administrativa nettokostnaderna prognostiseras till 54,3 mnkr, vilket är 1,3 mnkr lägre än budget om 55,6 mnkr.

För Personal prognostiseras nettokostnaden till 28,2 mnkr mot budget 29,1 mnkr. Avvikelsen beror främst på vakanta tjänster samt sjukskrivning.

Kostnaden för central bedömningsfunktion prognostiseras till 1,6 mnkr i jämförelse med budget 2,4 mnkr.

Externa kostnader prognostiseras till 5,6 mnkr och är 0,5 mnkr högre än budget. En befarad kundförlust som belastar utfallet är främsta orsaken till avvikelsen.

Biljettkontroll är prognostiserad i nivå med budget, då fler kontroller kommer att utföras under andra halvåret i samarbete med kontrollpersonal från Nobina AB. Intäkterna är uppräknade med 0,1 mnkr.

Prognosen för Ekonomienheten är 1,0 mnkr i kostnader mot budget 2,2 mnkr. Elektronisk fakturahantering är införd under april avseende leverantörsfakturer och implementering för kundfakturer är senarelagd och planerad till juni. Införandet av nytt intäktsfördelningssystem kommer att påbörjas under hösten och färdigställas under nästa år.

Förbundsdirektionens kostnader prognostiseras till 0,8 mnkr i förhållande till budgeterade kostnader om 0,4 mnkr. Under första tertialen genomfördes ett internat med de nya ledamöterna som inte var

budgeterat och flertalet verksamhetsmöten är inplanerade under året. Arvodena är högre än vad som budgeterats.

För Utvecklingsenheten kommer arbetet med trafikförsörjningsprogram utgå vilket medför att kostnaderna prognostiseras till 0 mnkr.

Marknad prognostiserar nettokostnader i paritet med budgeterade nettokostnader. Viss osäkerhet finns i prognosen till följd av den rörliga ersättningen för reklam på buss.

Kostnader för Biljettmaskiner uppgår till 6,5 mnkr jämfört med budget 5,4 mnkr, vilket är en budgetavvikelse med 1,1 mnkr. Abonnemangskostnader, drift- samt kostnader för serviceavtal, har en högre kostnadsutveckling än budgeterad. Ett utökat underhållsavtal med FARA för ökad funktionalitet enligt kravställan har medfört högre kostnader jämfört med tidigare år och budget.

Inom IT och telefoni prognostiseras kostnaderna till 8,5 mnkr och är i nivå med budget.

Verksamhet, mnkr	Prognos 2019			Budget 2019			Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Netto- kostnad 2018
	Intäkt	Kostnad	Netto- kostnad	Intäkt	Kostnad	Netto- kostnad			
Personalkostnader	2,7	-30,9	-28,2	2,9	-32,0	-29,1	0,9	-3%	-28,6
Central bedömningsfunktion	0	-1,6	-1,6	0	-2,4	-2,4	0,8	-54%	0
Externa kostnader	0,1	-5,6	-5,6	0,1	-5,2	-5,1	-0,5	9%	-5,0
Biljettkontroll	0,2	-0,7	-0,5	0,1	-0,6	-0,5	0	0%	-0,6
Ekonomienhet	0	-1,0	-1,0	0	-2,2	-2,2	1,2	-120%	-0,3
Hållbara resor	0	0	0	0	0	0	0	0%	-0,6
Koll 2020	1,5	-2,2	-0,7	2,5	-3,4	-0,9	0,2	-29%	-0,8
Förbundsdirektion	0	-0,8	-0,8	0	-0,4	-0,4	-0,4	50%	0
Utvecklingsenhet	0	-0,1	-0,1	0	-0,2	-0,2	0,1	-100%	-0,1
Hållplatsarbete	0	-0,1	-0,1	0	-0,1	-0,1	0	0%	-0,1
Marknad	0,7	-1,6	-0,8	0,8	-1,6	-0,8	0	0%	-0,4
Biljettmaskiner	0,1	-6,6	-6,5	0,2	-5,6	-5,4	-1,1	17%	-5,9
IT och telefon	0	-8,5	-8,5	0	-8,5	-8,5	0	0%	-8,5
<b>Summa</b>	<b>5,3</b>	<b>-59,6</b>	<b>-54,3</b>	<b>6,6</b>	<b>-62,3</b>	<b>-55,6</b>	<b>1,3</b>	<b>-3%</b>	<b>-50,9</b>

### Sammanställning medlemsbidrag

Det prognostiserade medlemsbidraget är 20,7 mnkr högre än budget, vilket motsvarar fem procent. Den största avvikelsen mellan prognosen och budgeterat medlemsbidrag har Timrå kommun. Avvikelsen uppgår till 13,9 mnkr och beror till största del på för höga budgeterade subventionerade intäkter. Det budgeterades för fler antal barnkort än vad prognosen visar. I antagandet för budget 2019 uppskattades 2 840 kort per månad men utfallet visar drygt 1 000 kort per månad.

Sundsvalls kommun har en budgetavvikelse på 9,7 mnkr motsvarande 14 procent. Det beror främst på att biljettintäkterna från resenärer prognostiseras 10,1 mnkr lägre än vad som budgeterats.

Medlemsbidraget för Härnösands kommun budgeterades till 0 mnkr eftersom intäkterna uppgick till samma belopp som kostnaderna. Prognosen visar att subventionerade intäkter och biljettintäkter är högre än budget samtidigt som de prognostiserade trafik kostnaderna är lägre än budget. Detta gör att enligt prognosen ska kommunalförbundet återbetala 5,9 mnkr till Härnösands kommun.

För Örnsköldsviks kommun prognostiseras medlemsbidraget 2,4 mnkr lägre än budget. Det beror främst på att biljettintäkterna förväntas öka i jämförelse mot årsbudgeten, vilket baseras på den positiva resandeutveckling som har skett under 2018 i Örnsköldsviks tätort.

Medlemsbidrag (mnkr)	Års-prognos	Budget 2019	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 %
Region Västernorrland	230,5	227,2	3,3	1%	214,0	16,4	8%
Ånge kommun	11,3	10,9	0,3	3%	10,6	0,7	6%
Sundsvalls kommun	80,9	71,2	9,7	14%	56,7	24,2	43%
Timrå kommun	18,5	4,6	13,9	306%	17,3	1,2	7%
Härnösands kommun	-5,9	0,0	-5,9	-	8,4	-14,2	-170%
Kramfors kommun	28,1	26,2	1,8	7%	26,6	1,5	6%
Sollefteå kommun	13,9	14,0	-0,2	-1%	16,6	-2,8	-17%
Örnsköldsviks kommun	36,8	39,2	-2,4	-6%	35,8	1,0	3%
<b>Summa</b>	<b>414,0</b>	<b>393,3</b>	<b>20,7</b>	<b>5%</b>	<b>386,1</b>	<b>28,0</b>	<b>7%</b>

## Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning

En god ekonomisk hushållning innebär inte enbart en budget i balans, utan innefattar även ett krav på att resurserna används till rätt saker och att de utnyttjas på ett effektivt sätt. De delmål som är särskilt betydelsefulla och ska ha uppnått godkänd nivå för att vi ska kunna redovisa att vi uppnått god ekonomisk hushållning är att resurseffektivt öka det kollektiva resandet, minskad miljöpåverkan och målet om resurseffektiv kollektivtrafik.

En första bedömning, utifrån direktionens riktlinjer om god ekonomisk hushållning, är att kommunalförbundet inte uppnår god ekonomisk hushållning 2019. Främsta orsaken är att ett av delmålen som identifierats som särskilt viktiga för bedömningen om god ekonomisk hushållning inte bedöms uppfyllas. Det gäller målet om resurseffektiv kollektivtrafik.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Årsprognos	Måluppfyllelse
<b>Resenär</b>	Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	Ja, målet uppfylls	Under årets inledning har resandet ökat med 6 procent jämfört med samma period förra året. Den största resandeökningen ser vi i Härnösand.
<b>Hållbarhet</b>	Minskad negativ miljöpåverkan	Ja, målet uppfylls	Biomedelsandelen ligger på 97,6 procent och bedöms ligga kvar på den nivån under 2019.
<b>Hållbarhet</b>	Resurseffektiv kollektivtrafik	Nej, målet uppfylls inte	Vi saknar utfallet på den resvaneundersökning som är planerad genomföras inom projekt Koll 2020, som underlag för myndighetens kommande strategiska beslut. Andelen samordnade sjukresor är lägre än samma period förra året. Taxi-index har fördubblats från två till fyra procent.

Av övriga sju delmål bedöms fem uppfyllas under 2019.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Årsprognos	Måluppfyllelse
<b>Resenär</b>	Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	Ja, målet uppfylls	Utfallet för indikatorerna ligger nära riktvärdena. Fortsatt kvalitetsarbete hos trafikbolagen för att förbättra förarnas attityd förväntas ge positiva effekter.
<b>Hållbarhet</b>	Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	Ja, målet uppfylls med vissa brister	De kommunala subventionerna möjliggör bidrar till den sociala inkluderingen Färre biljettkontrollinsatser under årets inledning med anledning av resursbrist, leder till mindre stöd till resenärer och förare.
<b>Hållbarhet</b>	Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	Nej, målet uppfylls inte	Väsentliga åtgärder som leder till ökad tillgänglighet på hållplatser och bytespunkter är ej genomförda.
<b>Tillväxt</b>	Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk	Ja, målet uppfylls	Under årets inledning har resandet ökat med fem procent i de prioriterade stråken.
<b>Tillväxt</b>	Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	Nej, målet uppfylls inte	För att antalet resmöjligheter ska öka krävs biljettsamverkan med SJ.
<b>Medarbetare</b>	Målen är välkända för våra medarbetare	Ja, målet uppfylls	Arbetet med att göra målen väl kända för våra medarbetare fortsätter under året.
<b>Medarbetare</b>	Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	Ja, målet uppfylls	Sjuktalet har under årets inledning minskat jämfört med föregående år.

Verksamhetens nettokostnad prognostiseras till 575,6 mnkr mot budgeterade 557,3 mnkr. Avvikelsen uppgår till 18,7 mnkr, vilket motsvarar 3 procent högre nettokostnader än budget. Främsta orsaken till avvikelsen är att verksamhetens intäkter prognostiseras 13,8 lägre än budget. Intäkternas lägre prognos beror till största del på lägre biljettintäkter än vad som budgeterats. Verksamhetens kostnader prognostiseras 6,8 mnkr högre än budget, motsvarande 1 procent. Det beror bland annat på att kostnaderna för resandeincidenter och sjukresor prognostiseras högre än budget. Ytterligare en orsak är att kostnaderna för avtalsenlig indexjustering prognostiseras högre än vad som budgeterats.

Resandet med tåg och buss i länet ökar med 6 procent. Ambitionen i trafikförsörjningsprogrammet är 1 procent ökat resande i snitt per år fram till 2030. Att resandet ökar är ett viktigt mått för att uppnå god ekonomisk hushållning.

För att öka andelen nöjda resenärer behöver vi förstärka arbetet som påverkar resenärernas upplevelse av trygghet, tidhållning samt information om förändringar och oförutsedda händelser.

De förändrade hållbarhetskriterierna minskar utbudet av HVO samtidigt som reduktionsplikten leder till ökad efterfrågan på drivmedlet. Det medför en väsentlig risk för att länets bussar inte kan drivas med biodiesel i en nära framtid och att miljömålen inte nås.

Utfallet av upphandlingarna av särskild persontrafik och linjelagd persontrafik kommer att ha stor betydelse för möjligheterna att uppnå en god ekonomisk hushållning för kommande avtalsperiod.